THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY

382
Au7v
1902

Bibliothek der k. k. Direktion f. d. Linien der Staatseisenbahngesellschaft
№ .....

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

FÜNFZEHNTER JAHRGANG

1902.

WIEN.

Druck von OTTO MAASS' SÖHNE, I. Wallfischgasse Nr. 10.

Digitized by the Internet Archive
in 2016 with funding from
University of Illinois Urbana-Champaign Alternates

https://archive.org/details/verordnungsblatt1902aust

Inhalts-Verzeichniss

des

Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt.

1902. Nr. 1—149.

RUBRIKEN:

A. Inland.

I. Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

II. Parlamentarisches.

III. Eisenbahnrecht.

IV. Literatur.

V. Projectirte, noch nicht im Baue befindliche Locomotiv-Eisenbahnen.

a) Oesterreich.
b) Ungarn.

VI. Oeffentliche, im Baue, bezw. im Betriebe befindliche Locomotiv-Eisenbahnen.

a) Allgemeines.
b) Oesterreichische und ungarische Staatsbahnen und vom Staate betriebene Privatbahnen.
1. Oesterreichische Staats- und Privatbahnen im Staatsbetriebe.
2. Ungarische Staatsbahnen und vom Staate betriebene Privatbahnen.
c) Privatbahnen im eigenen Betriebe und auswärtige Staatsbahnen auf österr. Gebiete.
1. Oesterreichische und gemeinsame österr.-ungar. Eisenbahnen.
2. Ungarische Eisenbahnen.

VII. Schleppbahnen.

VIII. Diverses.

Allgemeines.
Lagerhaus-Angelegenheiten.
Personalien.
Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

B. Ausland.

C. Schiffahrt.

D. Viehtransporte u. Seuchenangelegenheiten.

Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer des Blattes, die kleiner gedruckten die Seitenzahl.

Ueber die Tarifangelegenheiten ist vierteljährlich ein abgesondertes Inhalts-Verzeichniss erschienen.

A. Inland.

I. Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Acetylengas. Verwendung bei Fahrbetriebsmitteln. **32**, 877.
Bahnschranken. Umgestaltung. **18**, 565.
Bauprojecte. Stellungnahme der Vertreter der Privateisenbahnen bei politischen Begehungen. **12**, 445.
Beförderungsscheine mit aufgedrückten Stempelzeichen an Stelle von Eisenbahn-Frachtbriefen. **89**, 2213.
Betriebsausweise. Vorlage an das Eisenbahnministerium. **82**, 2061.
Bezirkshauptmannschaft Mürzzuschlag. **137**, 3226.
Bremsvorrichtungen. Automatische Vacuumbremse. **5**, 236.
Brunnenausrüstung mit Pump- oder Schöpfwerken. **77**, 1953.
Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere. **2**, 49. **39**, 1046. **52**, 1341. **67**, 1705. **73**, 1865. **104**, 2493. **124**, 2917. **144**, 3662. **148**, 3797.

Concessionen:

— Localbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów). **24**, 717.
— Localbahn Trient-Borgo-Tezze. **25**, 741.
— Localbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan. **37**, 989.
— Ybbsthalbahn und Localbahn Gstadt-Ybbsitz. **37**, 990.

Concessionen:

— Localbahn Gänserndorf-Gaunersdorf. **38**, 1021.
— Localbahn Böhm.-Leipa—Scheinschönau. **40**, 1065.
— Kleinbahn in Graz (Hauptplatz-Wickenburggasse). **41**, 1089.
— Kleinbahn Dornbirn-Lustenau. **51**, 1314.
— Kleinbahn Linz-Kleinmünchen. **53**, 1357.
— Localbahn Tabor-Bechin. **57**, 1453.
— Localbahn Swětla-Kácow. **58**, 1489.
— Kleinbahn in Marienbad. **59**, 1517.
— Localbahn Grobelno-Krapina. **60**, 1541.
— Localbahn Saar-Tischnowitz. **68**, 1734.
— Elektrische Kleinbahnen in Laibach **70**, 1785.
— Localbahn Tłumacz-Pałahicze-Tłumacz. **74**, 1893.
— Elektrische Kleinbahnen in Wien. **88**, 2181.
— Kleinbahn Berg Isel-Igls. **114**, 2673.
— Elektrische Kleinbahn Kaltern-Mendelpass (Mendelbahn). **119** 2789.
— Localbahn Absdorf-Stockerau. **122**, 2861.
— Elektrische Kleinbahn Nordwestbahnhof-Bělskystrasse in Prag. **127**, 2977.
— Kremsthalbahn. **133**, 3121.
— Kleinbahn mit Pferdebetrieb Bahnhof Oderberg-Stadt Oderberg. **140**, 3397.
— Localbahn Janów-Jaworów. **146**, 3741.

Consulargebühren. **38**, 1019.

277693

Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten. Pupillarsicherheit der Obligationen. **40**, 1075.
— Zinsenzahlungen durch die Staatsschuldencasse in Wien. **55**, 1404.
— Staatsgarantie. **21**, 633.
Ein- und Durchfuhrsbeschränkungen aus Odessa. **116**, 2701.
— aus Aegypten und Syrien. **132**, 3101.
Eisenbahnministerium. Diensteintheilung. **141**, 3469.
Fahren in Raumdistanz. **43**, 1137.
Fahrkartenstener vom Personentransporte auf Eisenbahnen. Gesetz. **89**, 2201.
— Durchführungsverordnung. **117**, 2733.
Frachtbriefe. Aufdruck des Stempelzeichens. **5**, 234.
— Abänderung der Verordnung vom 11. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 213. **15**, 505.
Gebühren und Effectenumsatzsteuer. Umrechnung ausländischer Geldsorten und inländischer Handelsmünzen. **3**, 114.

Gesetze:
— Zählung der gewerblichen und landwirthschaftlichen Betriebe. **12**, 446.
— Regelung der Consulargebühren. **23**, 697.
— Convertirung der durch Abstempelung in Staatsschuldverschreibungen umgewandelten Actien der galiz. Carl Ludwig-Bahn. **37**, 990.
— Forterhebung der Steuern und Abgaben, sowie Bestreitung des Staatsaufwandes in der Zeit vom 1. April bis 31. Mai 1902. **38**, 1017.
— Finanzgesetz 1902. **63**, 1601.
— Bau der Eisenbahnen von Sarajevo bis zur Sandschakgrenze im Lunthale nächst Uvac etc. **68**, 1733.
— Verwendbarkeit der Eisenbahnschuldscheine der Länderbank des Königreiches Böhmen zur fruchtbringenden Anlegung von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Capitalien. **76**, 1933.
— Haftpflicht der Eisenbahnen. **85**, 2129.
— Fahrkartensteuer vom Personentransporte. **89**, 2201.
— Gewerbeordnung. Ergänzung bezüglich der bei Bauunternehmungen beschäftigten Arbeiter. **89**, 2203.
— Arbeitsverhältnisse der bei Eisenbahn-Regiebauten und in den Hilfsanstalten verwendeten Arbeiter. **89**, 2204.
— Görz. Zufahrtsstrassengesetz. **1**, 6.
Hilfsanstalten der Eisenbahnen. Betriebszählung. **36**, 965. **55**, 1397.
— Zählcommission. **55**, 1401.
— Elektrische Betriebe. **55**, 1402.
Knallkapseln. Verwendungsdauer. **90**, 2225.
Lagerbegünstigungen und vermiethete Lagerräume. Ausweise. **50**, 1297.
Lieferfristen. Zuschlagsfristen für Güternehenstellen. **3**, 114. **116**, 2701.
Locomotivkesselprüfungen. **65**, 1656.
Manöverschäden auf Eisenhahnen. Haftung der Heeresverwaltung. **31**, 857.
Milchzucker. Bestimmungen des Zuckersteuergesetzes. **52**, 1343.
Nachnahme. Uebermittlung durch die Post. **20**, 613.
Periodische Eingaben an das Eisenbahnministerium. **72**, 1845.
Prioritätsanlehen der „Niederösterreichischen Waldviertelbahn". Verwendbarkeit zur fruchtbringenden Anlegung von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Capitalien. **118**, 2757.
Reblaus-Convention. Verzeichniss der untersuchten Gartenanlagen. **84**, 2113. **144**, 3661.
Regiehauten und Hilfsanstalten der Eisenbahnen. Gesetz. **89**, 2204.
— Arbeitsordnung. **118**, 2757.

Schiffahrt (siehe auch C):
— Erlangung seemännischer Rangseigenschaften in der Handelsmarine. **30**, 837.
— Ueberwachung und Untersuchung der Lichter und Signalmittel. **22**, 665.
Sicherheitswagen bei Secundärzügen. **79**, 1989.
Sprengmittel. Diorrexin und Janit. **56**, 1430.
— Carboazotine. **1**, 7. **73**, 1866.
— Celluloid und Celluloidartikel. **1**, 1.
— Beförderung explosiver Güter mit Güterzügen. **119**, 2799.
Staatseisenbahnrath. Protokoll Herbstsitzung 1901. **3**, 105. **4**, 161.
— Protokoll Frühjahrssitzung 1902. **58**, 1501. **66**, 1677. **83**, 2085. **84**, 2109.
— Protokoll Herbstsitzung 1902. **139**, 3052. **142**, 3541.
Stationsnamen auf Aufnahmsgebäuden. **3**, 114.

Statistik:
— Vorlage von Tahellen-Duplicaten an die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen. **34**, 925.
Steinbruchbetrieb in der Nähe der Bahn. Vorsichtsmassregeln. **73**, 1866.
Tarife. Vorschreibung der Anwendung ermässigter Tarife durch die Parteien. **10**, 401.
— Veröffentlichung der Tarifnachlässe. **105**, 2509.
Uniformirung der Eisenbahnbediensteten. **55**, 1404.
Viehtransporte. Genaue Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen. **90**, 2226.
Waffen- und Munitionssendungen. Ausstellung von Geleitscheinen. **110**, 2593.
Wagenverschiehung durch Abstossen und Rollenlassen. **91**, 2241.
Wärterbefähigung der Dampfkessel- und Dampfmaschinenwärter. **64**, 1629.
Wasserstrassenbeirath. **69**, 1770.
Wechselsperre. **51**, 1313.

Zollämter:
— Verzeichniss. **10**, 403.
— Expositur in St. Martino di Chero. **31**, 857.
— Nebenzollamt in Mous (Tirol). **52**, 1343.
— Nebenzollamt Vallarsa in Giano della Fugazza (Streva). **69**, 1757.
— Nebenzollamt in Grün. **77**, 1953.
— Hauptzollamt in Innsbruck. **85**, 2129.
— Hauptzollamt Cattaro. **85**, 2129.
— Nebenzollamt in Petrowitz. **85**, 2130.
— Hauptzollamt in Pilsen. **93**, 2281.
— Hanptzollamt in Wien. **108**, 2561.
— Hauptzollamt Klagenfurt. **122**, 2871.
— Nebenzollamt in Felsö-Tömös. **130**, 3049.
— Nebenzollamt in Grünthal. **137**, 3225.
— Zollämter in Dalmatien. **137**, 3225.
— Hauptzollamt in Jägerndorf. **137**, 3226.

II. Parlamentarisches.

a) Oesterreich.

Herrenhaus.

Gesetzentwürfe:
— Bau der Eisenbahn von Sarajevo bis znr Sandschakgrenze. **31**, 861. **34**, 928.
— Arbeiterstatistik. **34**, 928.
— Convertirung der Actien der Galizischen Carl Ludwig-Bahn. **34**, 928.
— Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenhahnen und in den Hilfsanstalten derselhen verwendeten Arbeiter. **68**, 1740. **72**, 1852.
— Ergänzung der Gewerbeordnung bezüglich der bei Bauunternehmungen beschäftigen Arbeiter. **68**, 1740. **72**, 1852.
— Einführung einer Fahrkartensteuer vom Personentransporte auf Eisenhahnen. **68**, 1740. **72**, 1852.
— Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869. **68**, 1740, **72**, 1852.
— Die Verwendbarkeit der Communal- und Eisenbahnschuldverschreibungen der Landesculturbank der Markgrafschaft Mähren zur fruchtbringenden Anlegung von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Capitalien. **68**, 1740.
— Verwendbarkeit der Eisenbahnschuldscheine der Landesbank des Königreiches Böhmen zur fruchthringenden Anlegung von Stiftungs-, Pupillar- nnd ähnlichen Capitalien. **68**, 1740.

Abgeordnetenhaus.

Anträge, Dringlichkeitsanträge, Anfragen, Resolntionen etc.:
— Kutscher, Ausbau der Eisenbahn von Aussig über Klein-Kahn, Tyssa und Peterswalde an die Landesgrenze znm Anschlusse an die sächsischen Bahnlinien. **21**, 648.
— Kittel, Regulirung des Bialaflusses. **21**, 648.
— Vogler, Eisenbahn-Haftpflichtgesetz. **21**, 648.
— Lang, Errichtung der Station Leskovice der Böhm.-Mährischen Transversalbahn. **32**, 880.
— Kittinger, Ausschaltung des Sonntages bei der Berechnung der Wagengebühr bei Eisenbahnen. **36**, 974.
— Dötz, Verstaatlichnng der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. **42**, 1118.
— Resolntionen, anlässlich der Berathung des Staatsvoranschlages für das Jahr 1902. **61**, 1565.
— Fort, Umgestaltung des Eisenbahntarifwesens. **68**, 1740.

Anträge, Dringlichkeitsanträge, Anfragen, Resolutionen etc.:

— König, Einführung einer geänderten Zoneneintheilung beim Personenverkehre der k. k. Staatsbahnen. **69**, 1770.
— Berger, Untersuchung der Verhältnisse bei der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. **70**, 1793.
— Berger, betreffend die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. **72**, 1852.
— Zweisprachige Aufschriften der Localbahn Nixdorf-Schönlinde. **122**, 2875. **132**, 3104.
— Czechische Anfschriften auf den Localbahnen Tirschnitz-Schönhach, Neusattel-Elbogen und Chodau-Neudeck. **122**, 2875. **132**, 3104.
— Klofač, Beschäftigungslosigkeit der Arbeiterschaft in Prag. **123**, 2896.
— Pacher, Abänderung der von der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen erlassenen „normativen Bestimmungen über die Anwendung der landesüblichen Sprachen im dienstlichen Verkehre“ vom 11. März 1890 in Bezug auf das Gebiet der k. k. Staatsbahn-Directionen Prag und Pilsen. **129**, 3031.
— Dr. Ellenbogen, Abänderung des § 12 des Fabrkartensteuergesetzes durch Ausdehnung der Befreiung von der Stempelgebühr auf Fahrbegünstigungen für Arbeiter und deren Familienangehörige. **129**, 3031.
— Gmachl, Verstaatlichung der Pinzgauer Localbahn. **129**, 3031.
— Holansky, Zurückziehung eines Geheimerlasses der Staatsbahnen über die Massenentlassung von Locomotivführern. **129**, 3031.
— Kaftan, Herstellung eines zweiten Geleises auf der Strecke Prag—Beneschau, Prag—Zditz, Strakonitz—Nepomuk und den Ausbau der Linie Laun—Rakonitz. **129**, 3031.
— Mazorana, Einreihung der Schiffsmaschinisten der Seebehörde in die XI. Rangsclasse der Staatsbeamten. **132**, 3104.
— Šilený, Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. **133**, 3124.
— Lindner, Inangriffnahme des Baues des Donau-Oder-Canales. **135**, 3174.
— Straucher, Eisenbahnschule in Czernowitz. **137**, 3226.
— Drexel, Einführung von Kilometerheften für die Staatsbahnen. — **139**, 3365.
— Fresl, Dienst- und Lohnverhältnisse der Eisenbahnbediensteten. **143**, 3617.
— Breiter, Bauarbeiten auf der Strecke Sambor—Užok. **145**, 3708.
— Šilený, Zugsverbindungen und Fahrtbegünstigungen an der Ostrau-Friedlander Bahn. **146**, 3747.

Ausschüsse:

Budgetausschuss. **7**, 335. **8**, 355. **9**, 384. **51**, 1825.
Eisenbahnausschuss. **19**, 599. **132**, 3104.
Socialpolitischer Ausschuss. **22**, 680.
Steuerausschuss. **22**, 681. **33**, 908. **35**, 955.

Gesetzentwürfe:

— Bau der Eisenbahnen von Sarajevo bis zur Sandschakgrenze im Limthal. **8**, 357.
— Convertirung der durch Abstempelung in Staatsschuldverschreibungen umgewandelten Actien der galiz. Carl Ludwig-Bahn. **17**, 546.
— Bau bosnischer Bahnen. **19**, 599. **20**, 614. **21**, 648. **22**, 676.
— Fabrkartensteuer. **27**, 786. **30**, 844. **33**, 908. **35**, 955. **59**, 1525. **69**, 1763. **70**, 1793.
— Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869 auf alle mit Anwendung einer elementaren Kraft betriebenen Eisenbahnen. **28**, 802. **65**, 1657.
— Budget. **30**, 844. **34**, 954. **42**, 1119. **51**, 1825. **52**, 1314. **56**, 1430. **63**, 1613. **57**, 1473. **71**, 1820.
— Donau-Dampfschiffahrts-Vertrag. **35**, 946. **42**, 1118. **48**, 1265. **63**, 1612. **64**, 1634.
— Aufhebung der ärarischen Haftstock- und Fahnenaussteckgebühren auf dem Donaustrome und Wiener Donaucanale **35**, 954.
— Arbeitsverhältnisse der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiten. **59**, 1525. **69**, 1759.
— Ergänzung der Gewerbeordnung. **59**, 1525. **69**, 1763.
— Verwendbarkeit der Eisenbahnschuldscheine der Länderbank des Königreiches Böhmen zur fruchtbringenden Anlegung von Stiftungs-, Pupillar-, und ähnlichen Capitalien. **63**, 1611. **64**, 1634.

Gesetzentwürfe:

— Verwendbarkeit der Communal- und Eisenbahn-Schuldverschreibungen der Landesculturbank der Markgrafschaft Mähren zur fruchtbringenden Anlegung von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Capitalien. **63**, 1611.
— Finanzgesetz und Staatsvoranschlag pro 1903. **120**, 2828.
— Forterhebung der Steuern und Abgaben, sowie Bestreitung des Staatsaufwandes bis 30. April 1903. **129**, 3031. **131**, 3084.

Interpellationen:

— Fresl, Entschädigung eines durch eine Verletzung dienstunfähig gewordenen Conducteurs auf der Montanbahn bei Staab. **17**, 547.
— Hanich, Legitimationskarten für das Personal der elektrischen Kleinbahnen auf den Strecken der Vollbahnen. **17**, 547.
— Borčic, Landungsplatz in Vranjica. **19**, 596.
— Biankini, Regulirung des Hafens von Pučišce. **19**, 597.
— Ferri, Regulirung des Hafens von Novalje. **19**, 597.
— Malik, Anschluss der Localbahn Luttenberg-Radkersburg-Spielfeld in Spielfeld. **19**, 598.
— Ellenbogen, sociale Lage der Gepäcksträger in Prag. **19**, 598.
— Siegmund, Kündigung von 30 Mann Zugsbegleitungspersonal in Bodenbach. **19**, 598.
— Schücker, Errichtung einer Betriebsleitung auf der im Betriebe der k. k. Staatsbahnen befindlichen Localbahnstrecke Rakonitz—Petschau in Böhmen. **19**, 598.
— Hortis, Verwendung von Marineheizern bei den Schiffen des Oesterreichischen Lloyd. **19**, 598.
— Ellenbogen, Strike der Lloydheizer in Triest. **19**, 598.
— Choc, Gewährung einer Theuerungszulage an die k. k. Eisenbahnbediensteten im nördlichen Böhmen und in Pilsen. **19**, 598.
— Ellenbogen, Präterirung von Stationsexpedienten im Staatsbahn-Directionsbezirke Villach. **19**, 598.
— Biankini, Subventionen der Handelsmarine. **19**, 598.
— Fresl, Vertheuerung der Kohle für die Angestellten der k. k. Staatsbahnen im Bereiche der Pilsener Direction. **21**, 648.
— Fresl, Schädigung des Gärtners Adalbert Svohoda aus Klattau durch Nichtzustellung einer Sendung. **21**, 648.
— Hofer, Abstellung der durch die Strassenübersetzung ausserhalb der Station Ternitz der Südbahn hervorgerufenen Uebelstände. **21**, 648.
— Stein, Verunglückung eines Bremsers der Buschtěhrader Eisenbahn. **21**, 648.
— Choc, Untersuchung über von Abgeordneten erhobene Beschwerden durch die Behörden. **21**, 650.
— Biankini, Errichtung einer Haltestelle in Konavlje in der Hercegovina. **21**, 650.
— Choc, Lage der Schreiber der k. k. Staatsbahnen. **21**, 650.
— Nitsche, Mängel im Personenverkehre auf der Localbahn Neuhaus-Neubistritz. **22**, 680.
— Schoiswohl, Verhältnisse der Bediensteten der Buschtěhrader Eisenbahn. **22**, 680.
— Fijak, Uebergang über die Eisenbahnstrecke in der Gemeinde Monovice auf der Linie Oświęcim—Skawina in Galizien. **22**, 680.
— Wilk, Dienstverhältnisse der bei der Linie Jaroslau—Sokal in Verwendung stehenden Eisenbahnbediensteten. **23**, 702.
— Holanský, Verbot der Verkehrs-Direction der Staatsbahnen in Pilsen, wonach die Grundbesitzer den als Dungmittel bestellten Kalk in der Bahnstation nicht mehr unter einander vertheilen dürfen. **23**, 702.
— Ellenbogen, Enthebung der als Schlussbremser postirten Conducteure von dieser Dienstleistung. **23**, 702.
— Szajer, Behandlung der Bahnwächter der Eisenbahn Zakopane-Jordanów. **24**, 727.
— Formánek, Verhot des Betriebes des Kohlenhandels durch die Stationsvorstände mehrerer vom Staate subventionirter Bahnen in Böhmen. **24**, 727.
— Hauck, Anstellungs- und Beförderungsverhältnisse bei der Südbahn-Gesellschaft. **24**, 727.
— Ferjančič, Herstellung einer Eisenbahnverbindung mit Idria. **24**, 727.
— Daszyński, Personalverhältnisse bei den k. k. Staatsbahnen in Galizien. **25**, 747.
— Maštalka, Abänderung der Pensionsstatuten der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. **26**, 768.
— Hauck, Beförderungsverhältnisse bei der Buschtěhrader Eisenbahn. **26**, 768.
— Ellenbogen, Ueberzeitarbeit in der Eisenbahnwerkstätte Linz der k. k. Staatsbahnen. **26**, 768
— Ellenbogen, Gewährung einer Staatsaushilfe an die Wächter und Stationsgehilfen der Station St. Veit an der Glan. **26**, 768.
— Wolf, Unfälle durch die elektrischen Strassenbahnen in Wien. **27**, 786.

Interpellationen:

— Choc, Wohnungsverhältnisse der Eisenbahnbediensteten in Böhmen. **27**, 786.
— Choc, Wahlen für die Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen und für die Krankencassa der k. k. österr. Staatsbahnen. **27**, 786.
— Biankini, Postdampfschiffahrtsverbindungen mit den Bocche di Cattaro. **27**, 786.
— Eisenkolb, Unzulänglichkeit des Aussiger Bahnhofes. **28**, 802.
— Licht, Einrichtung eines Früheilzuges zwischen Brünn und Prag auf der Strecke der Staatseisenbahn-Gesellschaft. **28**, 802.
— Kittel, Berufung von stimmberechtigten, praktisch gebildeten Landwirthen in den Wasserstrassenbeirath. **29**, 823.
— Heilinger, Wünsche der Beamtenschaft der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und die behördliche Genehmigung der Pensionsstatuten dieser Gesellschaft. **29**, 823.
— Eisenkolb, Benachtheiligung der Station Aussig hinsichtlich der Höhe der Frachtsätze und Versäumnisse in der Verständigung der Parteien in Bezug auf Frachtsatzerhöhungen. **29**, 823.
— Hrubý, Anbringung einer doppelsprachigen Aufschrift auf der Haltestelle Kreuzendorf (Holašovice) bei Troppau. **30**, 843.
— Breiter, Besetzung der Stelle des Vorstandes der Bahnerhaltungssection in Itzkany mit einem Nichttechniker. **30**, 843.
— Lindner, Tariferhöhung. **30**, 843.
— Biankini, Staatssubventionen für Dampfschiffahrts-Unternehmungen. **30**, 844.
— Iro, Errichtung einer Betriebsleitung für die Bahnstrecke Rakonitz—Petschau. **31**, 860.
— Breiter, Beleidigung der galizischen Beamten der k. k. Staatsbahnen durch eine in der Nummer der „Ostdeutschen Rundschau" vom 8. März erschienene Notiz. **30**, 860.
— Březnovský, Schädigung eines Trantenaner Geschäftsmannes durch einen Functionär der Nordwestbahn. **30**, 860.
— Choc, Heizhaus in Bubna. **33**, 908.
— Wassilko, Tarife der Bukowinaer Localbahnen. **35**, 954.
— Kos, Annahme von in ruthenischer Schrift ausgefüllten Frachtbriefen. **35**, 955.
— Daszyński, Verhältnisse in der Lemberger Betriebs-Direction. **35**, 955.
— Kos, Herausgabe der bahnamtlichen Vorschriften in ruthenischer Sprache. **35**, 955.
— Biankini, Zurücksetzung der einheimischen Arbeiter bei den Bahnbauten auf der Linie Spalato—Sinj. **41**, 1095
— Choc, Verhältnisse des Maschinenpersonales der Königshofer Bahn bei Berann in Böhmen. **41**, 1095.
— Fresl, Regelung der Vorrückungsverhältnisse der Locomotivführer der k. k. Staatsbahnen. **41**, 1095.
— Reichstädter, zwangsweise Aufgabe deutscher Frachtbriefe bei der Nordbahn in Prerau. **41**, 1095.
— Alwin Hanich, Regelung der Dienstes- und Gehaltsverhältnisse der Telegraphenbediensteten der Buschtěhrader Eisenbahn. **41**, 1095.
— Wolf, Diensteintheilung für die Beamten der Nordbahn, **36**, 974.
— Hauck, Lage der Diurnisten und Aushilfsschreiber bei der Südbahn-Gesellschaft. **36**, 974.
— Berger, Enteignung von Grundparcellen anlässlich des Baues der Bahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald. **36**, 974.
— Eldersch, Behandlung der Bahnbediensteten und Werkstättenarbeiter der Station Jägerndorf der k. k. Staatsbahnen. **36**, 974.
— Seitz, Uebelstände bei der Dampftramway vormals Krauss & Comp. **36**, 974.
— Schreiter, Gewährung von Fahrpreisermässigungen für die Hopfenpflücker und landwirthschaftlichen Arbeiter zur Zeit der Ernte. **36**, 974.
— Choc, Verhältnisse der Kanzleischreiber der k. k. Staatsbahnen. **36**, 974.
— Kühschelm, Bahnbau Stockerau—Absdorf. **36**, 974.
— Hrubý, Nichtausfolgung von Eisenbahnfahrkarten in der Station Teplitz der Aussig-Teplitzer Bahn an einen die Fahrkarte in böhmischer Sprache verlangenden Reisenden. **36**, 974.
— Ellenbogen, Dienstzeit bei der Direction Villach der k. k. Staatsbahnen. **42**, 1118.
— Hannich, Vorgehen des Advocaten Dr. Patzowsky in Böhmisch-Leipa in Sachen der Localeisenbahnunternehmung Leipa-Steinschönau. **42**, 1118.
— Choc, Avancements der Locomotivführer und Heizer der Buschtěhrader Bahn. **43**, 1140.
— Daszyński, Vorgehen des Bahnarztes Dr. Josef Zoll in Krakau gegenüber dem Eisenbahnpersonale. **43**, 1140.

Interpellationen:

— Licht, Einhebung eines Wagenstandgeldes an Sonn- und Feiertagen bei Industriegeleisen und die Langwierigkeit der Erledigung von Reclamationen. **43**, 1140.
— Choc, Entlassung von Eisenbahnarbeitern der k. k. Staatsbahnen in Laun und Umgebung. **44**, 1162.
— Kittel, Schädigung eines Realitätenbesitzers in Tschernitz durch den Bau einer Schleppbahn vom Juliusschachte nach der Station Obergeorgenthal. **44**, 1162.
— Wohlmeyer, Quartirgelderhöhung für die Angestellten der k. k. Staatsbahnen in St. Pölten. **44**, 1162.
— Hanich, Ausgabe von Arbeiterjahreskarten zu ermässigten Preisen auf der Nordwestbahn-Elbebrücke bei Aussig. **44**, 1162.
— Hofmann, Versetzung des Stationsvorstandes Benesch der k. k. Staatsbahnen. **46**, 1214.
— Choc, Lohn- und Arbeitsverhältnisse in den Prag-Bubnaer Werkstätten der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft. **46**, 1214.
— Hybeš, Verlängerung der Arbeitszeit seitens der Locomotivfabrik der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien anlässlich der behufs Linderung der Arbeitslosigkeit vorgenommenen Locomotivbestellungen. **46**, 1214.
— Ellenbogen, Strike in der Waggonfabrik in Graz. **47**, 1240.
— Ellenbogen, Selbstmordversuch des Zugsbegleiters Podlogar in Triest, **47**, 1240.
— Choc, Stellenbesetzung bei der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. **49**, 1285.
— Choc, Aufschriften auf dem Bahnhofe in Mähr.-Schönberg. **50**, 1301.
— Kliemann, Einführung des Eil- und Stückgutverkehres auf der Station Rodisfort und des Personenverkehres in den Wintermonaten auf der im Betriebe der Buschtěhrader Eisenbahn befindlichen Strecke Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn. **51**, 1325.
— Bennati, Aufnahme eines praktischen Schiffahrtscurses in den Lehrplan der nautischen Schulen. **51**, 1325.
— Iro, die Entlassung eines grossen Theiles der Bahnaufseher auf der Strecke Rakonitz-Petschau. **52**, 1343.
— Kliemann, Uebelstände auf dem Karlsbader Bahnhofe. **52**, 1343.
— Dobernig, Wiedereinführung der Speisewagen auf der Theilstrecke Leoben—Pontafel der k. k. Staatsbahnen und die Erweiterung des Bahnhofes in St. Michael. **52**, 1343.
— Schlegel, Fahrplan der Localbahn Mauthausen-Grein. **52**, 1343.
— Dobernig, Abgabe von ein kleines Diner enthaltenden Körbchen in allen eine Restauration führenden Stationen. **52**, 1343.
— Vuković, Angelegenheit des Dampfschiffverkehres zwischen Spalato und den Inseln Brazza, Solta und Lesina. **52**, 1344.
— Choc, Forderungen der Eisenbahnbediensteten. **54**, 1387.
— Ellenbogen, Turnus der Zugsbegleiter in Stanislau. **54**, 1387.
— Kliemann, die durch den baulichen Znstand der Staatsbahnlinie Pilsen—Dux verursachte Erdrutschung bei dem Goldbache. **58**, 1499.
— Ellenbogen, die Verkehrsverhältnisse bei der Eisenbahn Wien-Aspang. **58**, 1499.
— Hofer, das Anhalten zweier Schnellzüge der Südbahn in der Station Payerbach-Reichenau. **58**, 1499.
— Biankini, die Ausbaggerung und Vertiefung des Canales von Stagno grande bis Broca, sowie Trockenlegung der „Palota Popina". **58**, 1499.
— Schücker, Bau des zweiten Geleises auf der Staatsbahnstrecke Obernitz—Postelberg. **58**, 1499.
— Kliemann, Errichtung einer Haltestelle und eines Abstossgeleises in Lessnitz an der Staatsbahnlinie Elbogen—Schönwehr. **58**, 1499.
— Lindner, Herstellung entsprechender Schnellzugsanschlüsse von Brünn—Nezamislitz—Olmütz zum Schnellzuge über Jägerndorf—Troppau—Ziegenhals. **58**, 1499.
— Hanich, Verbot, auf dem Bahnhofe in Morchenstern den Parteien Kohlen abzuwiegen. **58**, 1499.
— Holanský, Zustand der Eisenbahnwaggons auf der Strecke Ražice—Tabor—Iglau. **58**, 1499.
— Hanich, Ausgabe von Fahrscheinen mit einsprachigem czechischen Texte auf der Station Töplitz-Waldthor. **58**, 1499.
— Biankini, Verlegung der Bahnhöfe in Mravince und Clissa auf der Eisenbahnlinie Spalato—Aržano. **58**, 1499.
— Biankini, Errichtung eines Bahnhofes in Ombla auf der Eisenbahnstrecke Gravosa—Uskoplje. **58**, 1499.
— Opýdo, Schädigung der Grundbesitzer in Spytkowice in Galizien durch Errichtung eines Eisenbahndammes. **58**, 1499.
— Iro, Grundablösungen in der Gemeinde Panton für den Bahnbau Marienbad—Karlsbad. **58**, 1499.

Interpellationen:

— Breiter, Bewilligung von Urlauben an die in Galizien angestellten Staatsbeamten. **58**, 1499.
— Hofmann, Versetzung des Stationsvorstandes Benesch von Traunkirchen nach Friedberg. **58**, 1499.
— Iro, Nichteinhaltung der Sonntagsruhe in einzelnen Bureaux der Südbahn. **58**, 1499.
— Fresl, Forderungen des Maschinenpersonales der Eisenbahnen. **59**, 1525.
— Fresl, Gewährung einer Theuerungszulage an die Eisenbahnbediensteten in Laun. **59**, 1525.
— Fresl, Forderungen der Eisenbahnbediensteten. **59**, 1525.
— Sehnal, Leihweise Ueberlassung von Waggons der Staatsbahnen an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn. **59**, 1525.
— Fresl, Entlassung eines bei den k. k. Staatsbahnen in Budweis in Verwendung gestandenen Maurers aus dem Dienste. **59**, 1525.
— Iro, Einschränkung des Personales bei den im Staatsbetriebe befindlichen Localbahnen zum Zwecke von Ersparungen. **59**, 1525.
— Hanich, Errichtung eines Ein- und Ausladegeleises auf der Haltestelle Neudorf-Kunnersdorf der k. k. Staatsbahnen. **59**, 1525.
— Thurnher, Entlohnung der Eisenbahnarbeiter in Vorarlberg. **59**, 1525.
— Ellenbogen, Dienstzeit der Blockwächter der Wiener Stadtbahn. **59**, 1525.
— Fresl, Forderungen der Gepäcksträger der k. k. Staatsbahnen in Prag. **61**, 1565.
— Niementowski, Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. **61**, 1565.
— Hanich, Thätigkeit des Carl Löffler, Bediensteten der k. k. Staatsbahnen in der Station Teplitz-Waldthor. **61**, 1565.
— Hauck, Gewährung einer Entschädigung für durch Verschulden der Bahn verdorbenen Hopfen. **61**, 1565.
— Schuhmeier, Bemessung der Personaleinkommen- und Besoldungssteuer der Pensionisten. **61**, 1565.
— Sehnal, Ausschliesslicher Gebrauch der deutschen Sprache im Verkehre mit dem Publicum auf den Staatsbahnlinien in Schlesien. **63**, 1612.
— Hanich, Dienstverhältnisse der bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn angestellten Streckenwächter. **63**, 1612.
— Mazorana, Einbeziehung des Molo IV in das Triester Freihafengebiet. **63**, 1612.
— Kliemann, Ausbau der Strecke Dallwitz—Centralbahnhof Karlsbad—Putschirn der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. **63**, 1612.
— Kindermann, Bau der Linie Nixdorf—Srbnitz. **63**, 1634.
— Schreiner, Massnahmen zur Linderung der in Böhmen bebestehenden Futternoth. **65**, 1657.
— Šusteršič, Finanzielle Lage der Südbahn-Gesellschaft. **65**, 1657.
— Kleewein, Aenderung der Uniformirungsvorschriften für die Eisenbahnbeamten und Conducteure während der heissen Jahreszeit. **65**, 1657.
— Sláma, Uebelstände auf der Eisenbahnstrecke Chozen—Braunau. **67**, 1709.
— Fresl, Entlassung eines Schreibers aus den Diensten der k. k. Staatsbahnen in Prag. **67**, 1709.
— Ellenbogen, Einführung von Zugsmeldeposten bei der Eisenbahn Wien-Aspang. **67**, 1709.
— Tambosi, Herstellung einer kürzeren Eisenbahnverbindung des Trentino mit Wien. **67**, 1709.
— Ellenbogen, Vergebung von Arbeiten für die Eisenbahninvestitionen zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit. **67**, 1709.
— Sláma, Haltestelle in Olešnic bei Roth-Kosteletz auf der Nordwestbahn. **68**, 1740.
— Černý, Betrieb des Spediteurgewerbes seitens der Verwaltung der Nordwestbahn in der Station Gross-Paka. **68**, 1740.
— Fresl, Umbau des Bahnhofes in Přibram. **68**, 1740.
— Fresl, Erhöhung der Bezüge der Witwe nach einem Arbeiter der k. k. Staatsbahnen. **68**, 1740.
— Ellenbogen, Dienstenthebung eines Aushilfsschlosserheizers. **68**, 1740.
— Ferri, Hafen von Vinjerac. **68**, 1740.
— Ferri, Molo in Pakošćane (Pacoschiane). **68**, 1740.
— Kindermann, Vorgehen des Directors und Vicepräsidenten der Oesterreichischen Nordwestbahn gegen die Beamten der Gesellschaft. **69**, 1759.
— Choc, Reinigung heisser Locomotiven im Heizhause in Nusle bei Prag. **69**, 1763.
— Breiter, Entschädigung eines ohne Verschulden verunglückten Staatseisenbahn-Bediensteten. **69**, 1763.

Interpellationen:

— Breiter, Gehaltsregulirung der Staatseisenbahnbeamten der VIII. und IX. Rangsclasse. **69**, 1763.
— Fresl, Behandlung der Arbeiter bei der k. k. Staatsbahn in Pilsen. **69**, 1770.
— Hanich, Gefährdung der öffentlichen Sicherheit durch die Bahnverwaltung der k. k. Staatsbahnen in Pilsen. **70**, 1793.
— Choc, Forderungen der Locomotivführer des Heizhauses der Staatsbahnen in Nusle. **70**, 1793.
— Steinwender, Uebereinkommen zwischen der Südbahngesellschaft und deren Prioritäten. **70**, 1793.
— Seitz, Verkehrsverhältnisse auf der Strecke Lundenburg—Laa—Zellerndorf. **72**, 1852.
— Kittel, Verkehr auf der Strecke Obernitz—Saaz. **72**, 1852.
— Lemisch, Besetzung von Stellen des executiven Dienstes bei den k. k. Staatsbahnen. **72**, 1852.
— Grössl, Stationsanlagen in Neustift-Quitoschin an der Budweis-Salnauer Bahn. **72**, 1852.
— Zaffron, Unterstützung der kleinen Cabotage-Dampfschiffahrt, insbesondere der Ragusaer Dampfschiffahrts-Gesellschaft. **72**, 1852.
— Choc, Arbeitszeit bei der Staatseisenbahn-Gesellschaft. **72**, 1852.
— Sehnal, Behandlung der Eisenbahnbediensteten bei der Nordbahn und die vorzeitige Pensionirung eines Angestellten dieser Bahn. **72**, 1852.
— Licht, Beschäftigung der österreichischen Maschinenindustrie durch Aufträge der Staats- und Privatbahnen. **122**, 2875.
— Licht, Erhöhung der Personentarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. **122**, 2875.
— Kienmann, Umbau des Südbahnhofes in Wiener Neustadt. **122**, 2875.
— Tschan, Ernennung von czechischen Staatsbahnbeamten für Bodenbach. **122**, 2875.
— Berger, Verhältnisse bei der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. **122**, 2875.
— Fresl, Avancementsverhältnisse der Arbeiter und Bediensteten der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen. **122**, 2875.
— Hanich, Verabreichung verdorbener Esswaaren an einen Militärtransport in der Bahnhofrestauration Beneschau. **122**, 2875.
— Ellenbogen, Regelung der Stellungs- und Gehaltsverhältnisse der Zugsbegleiter. **123**, 2896.
— Szajer, Borstenviehtransporte aus Galizien. **125**, 2944.
— Gasteiger, Einstellung des Verkehres directer Wagen I. und II. Classe zwischen Wien-Südbahnhof und Pontafel bei den Zügen Nr. 915, 916 der Staatsbahnen. **125**, 2944.
— Beurle, Herabsetzung der Tarife auf den im Staatsbahnbetriebe stehenden oberösterreichischen Localbahnen, insbesondere der Mühlkreis-, Kremsthal- und der Grein-Mauthausener Bahn. **125**, 2944.
— Berger, Verhältnisse in der Leitung der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. **125**, 2944.

Interpellationsbeantwortungen:

— Kleewein, Bau der linksseitigen Donauthalbahn von Krems nach Grein. **126**, 2962.
— Scheicher, in derselben Angelegenheit. **126**, 2962.
— Erb, Gewährung einer Staatsaushilfe an die Steyrthalbahn. **126**, 2962.
— Fresl, Forderung der Kenntniss der deutschen Sprache bei den Arbeitern in den Werkstätten der k. k. Staatsbahnen in Pilsen. **126**, 2962.
— Sylvester, Abänderung des Winterfahrplanes auf der Strecke Wien—Salzburg—Innsbruck der Staatsbahnen, ferner der Salzkammergut-Localbahnen. **126**, 2962.
— Perić, Herstellung eines Landungsmolo in Baškavoda im politischen Bezirke Makarska in Dalmatien. **126**, 2962.
— Hybeš, Sonntagsruhe der Bediensteten beim Centralwagendirigirungsamte. **129**, 3031.
— Haider, Verzögerung in der Auszahlung der aus Anlass des Baues der Pinzgauer Bahn mehreren Grundbesitzern gebührenden Grundentschädigungen. **129**, 3031.
— Iro, Ansuchen der Luditzer Lagerhausgenossenschaft um Tarifbegünstigung für die Getreidezufuhr von verschiedenen Stationen der Localbahnstrecke Rakonitz—Petschau und Marienbad—Karlsbad. **129**, 3031.
— Schreiter, Forderungen der Gepäcksträger bei den k. k. Staatsbahnen. **129**, 3031.
— Schweiger, Abschluss von Handelsverträgen, sowie das Zoll- und Handelsbündniss mit Ungarn. **129**, 3031.
— Šilený, Eisenbahnverbindung von Mährisch-Ostrau mit Frankstadt und Gross-Kunčic. **129**, 3031.
— Sláma, Dirigirung des Zuges Nr. 219 von Josefstadt nach Königinhof a. d. Elbe. **129**, 3031.

Interpellationsbeantwortungen:

— Gregorčič, Nichteröffnung der Station St. Peter bei Görz der Wippachthalbahn. **129**, 3031.
— Doblhofer, Regulirung des Antiesenflusses in Oberösterreich. **129**, 3031.
— Sláma, Bezeichnung der Station Klein-Borovnic der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn in böhmischer Sprache. **132**, 3104.
— Kliemann, Czechische Aufschriften der Localbahn Karlsbad-Dallwitz-Merkelsgrün. **132**, 3104.
— Hauck, Lage der unteren Kategorien der Beamtenschaft der Südbahn. **132**, 3104.
— Ellenbogen, Forderungen des Zugbegleitungspersonales der k. k. Staatsbahnen. **132**, 3104.
— Hyheš, Ungiltigkeitserklärung der Wochenfahrkarten für die Arbeiterzüge auf der Localstrecke Brünn—Vlarapass der Staatseisenbahn-Gesellschaft an Feiertagen. **132**, 3104.
— Fresl, Regulirung der Lohnverhältnisse der Eisenbahnbediensteten. **133**, 3124.
— Ellenbogen, Sociale Stellung der Bremser. **133**, 3124.
— Ellenbogen, Forderungen des Verschubpersonales der k. k. Staatsbahnen. **133**, 3124.
— Březnovský, Zustände am Bahnhofe Lissa an der Elbe und das Vorgehen der Restaurateurin Amalia Poriaš gegen die Auswanderer. **133**, 3124.
— Vuković, Hafenhauten in Teodo und Dobrota, Bezirk Cattaro. **133**, 3124.
— Vuković, Ausgestaltung der Hafenanlage in Podgora, Bezirk Makarska. **133**, 3124.
— Ferri, Bezeichnung der Endstation der süddalmatinischen Strecke Donja Glavska—Boka Kotorska. **135**, 3174.
— Prohazka, Pensionirung des Ober-Revidenten Adolf Czermak. **135**, 3174.
— Sehnal, Einführung von Arbeiterzügen auf der Strecke Brünn—Blansko. **137**, 3227.
— Dohernig, Vornahme von Studien über die Einführung des elektrischen an Stelle des Dampfbetriebes auf den neuen Alpenbahnen. **137**, 3227.
— Fresl, Entlassung des Bremsers Franz Lachout der Staatsbahnen in Prag. **137**, 3227.
— Wilhelm, Vorgehen der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen gegen den erwerbsunfähig gewordenen Conducteur der Südbahn Johann Moser. **139**, 3366.
— Choc, Verspätete Einhändigung von Instructionen an die Wagenrevisoren des Budweiser Heizhauses und die Verurtheilung des Eisenbahnbediensteten Studik. **139**, 3366.
— Reichstädter, Vorgehen der General-Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gegenüber dem Ansuchen um Herstellung entsprechender Zugsverbindungen zwischen Prossnitz und Nezamislitz. **139**, 3366.
— Karbus, Belästigung des Handelsmannes Hadrbolac durch den Cassier der Nordwesthahn in Arnau und durch die Direction dieser Bahn in Prag. **140**, 3402.
— Winter, Abstellung des mangelhaften Zugsverkehres von Wien in das Innviertel und gegen Bayern. **140**, 3402.
— Biankini, Uferregulirungen am Hafendamm in Trstenik auf der Halbinsel Sabioncello. **140**, 3402.
— Holanský, Zustellung von böhmischen Frachtbriefen in deutscher Uebersetzung seitens der Franz Josefs-Bahn an einen Kaufmann in Budweis. **142**, 3546.
— Maštálka, Uebernahme der in ausländischem Besitze befindlichen Actien der Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz. **142**, 3546.
— Choc, Privater Kohlenhandel seitens mehrerer Stationsvorstände. **143**, 3617.
— Ellenbogen, Ausfolgung von Legitimationen an die zum Bezuge von Regiekarten berechtigten provisorischen Bediensteten der k. k. Staatsbahnen. **143**, 3617.
— Hauck, Entlohnung der Kanzlei-Expedienten, Diurnisten und Aushilfsschreiber der Südbahn und die Einführung der Altersversorgung auch für diese Kategorie von provisorischen Angestellten. **143**, 3617.
— Kliemann, Regelung des Personenverkehres auf der Localbahn Rakonitz-Petschau. **143**, 3617.
— Holanský, Errichtung eines Personenwarteraumes in Zaluži auf der Eisenbahnstrecke Gmünd—Budweis. **143**, 3617.
— Biankini, Reactivirung der aufgehobenen Dampfschiffahrtsverbindung vom Stagno nach Fort Opus und Metković. **143**, 3617.
— Jaworski, beabsichtigte Erhöhung der Holztarife im Verkehre aus Galizien und der Bukowina nach Wien seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. **143**, 3617.

Interpellationsbeantwortungen:

— Wilhelm, Ausgabe von Fernverkehrs-Zeitkarten und Streckenkarten auf der Südbahn. **143**, 3617.
— Borčić, Bevorzugung ausländischer Schiffe seitens des Oesterreichischen Lloyd beim Kohlentransporte von England nach Triest und die Gewährung von Reisezuschüssen für die Schiffe der österreichischen Handelsmarine. **143**, 3616.
— Beurle, Ermässigung der Lohn- und Frachtentarife auf der Mühlkreisbahn. **145**, 3708.
— Ellenbogen, Entlohnung der Wächtercontrolore der Staatsbahn-Direction Villach. **145**, 3708.
— Weiskirchner, Umwandlung der elektrischen Kleinbahn Mödling-Hinterbrühl. **145**, 3708.
— Maštalka, Magazinserweiterung und Errichtung eines freien Ausladegeleises am Bahnhofe in Neubydžow. **145**, 3708.
— Maštalka, Vornahme von Versuchen mit den Motorwagen, System Serpollet auf der Localbahn Jičin—Turnau. **145**, 3708.
— Berger, Gebrauch der ungarischen Ortsnamen im Verkehre der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. **145**, 3708.
— Breiter, Verstaatlichung der Nordbahn. **145**, 3708.
— Breiter, Behandlung der Ansprüche der im Eisenbahndienste Verunglückten. **145**, 3708.
— Huber, Einschaltung von Waggons III. Classe bei den Schnellzügen Wien—Bruck und Wien—Marchegg der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft. **146**, 3747.
— Breiter, Verbesserung der Lage der Weichenwächter der k. k. Staatsbahnen. **146**, 3747.
— Malik, Transport von durch Kälte raschem Verderben unterliegenden Waaren und Consumartikeln. **146**, 3747.
— Malik, Durchführung von Massnahmen bei den Eisenbahnverwaltungen zur Verhütung von Schäden an Lebens- und Genussmitteln. **146**, 3747.
— Kaiser, Neuordnung der Fahrgebühren der Locomotivführer auf den Staatsbahnen. **15**, 506.
— Sehnal, Arbeiterzüge zwischen Brünn und Umgebung. **15**, 506.
— Dötz, Belassung des Stationsvorstandes G. Fliegenschnee in Gars. **15**, 507.
— Olszewski, Einlegen der Illustrirten Reise- und Bäderzeitung in die Eisenbahnzüge. **15**, 507.
— Kuhr, Ansuchen der Landwirthschaftlichen Genossenschaft in Dušnik um Vermiethung eines Bahnmagazins und um Lagerbegünstigungen. **15**, 507.
— Lemisch, Einführungstermin des Wien-Nizza-Expresszuges. **15**, 507.
— König, Aufnahmsgebäude in Stupno-Bras. **15**, 508.
— Kittel, Uebelstände auf der Linie Bodenbach—Komotau. **15**, 508.
— Wilhelm, Bahnhofrestauration am Grazer Staatsbahnhof. **15**, 508.
— Vogler, Giltigkeitsdauer der Fahrscheinhefte. **15**, 508.
— Stein, Vorgehen der Buschtěhrader Eisenbahn gegen einen Maschinenschlosser. **15**, 508.
— Choc, Uebelstände im Heizhause Bubna. **15**, 508.
— Hauck, Begleitung der Schnellzüge durch Wagenschlosser. **15**, 508.
— Hofer, Fahrordnung auf der Linie Schönbach—Tirschnitz. **15**, 508.
— Unterladstätter, Unfälle auf der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen. **29**, 819.
— Schönerer, Grundeinlösung für die Localbahn Rakonitz-Petschau. **29**, 819.
— Jaroš, verspätete Beistellung von Wagen für das landwirthschaftliche Lagerhaus in Jaroměř. **29**, 819.
— Kubik, Brücke im Zuge der Eisenbahnstrecke Sucha—Zwardon. **29**, 820.
— Niesig, Eröffnung der Haltestelle Kelten für den Frachtenverkehr. **29**, 820.
— Grössl, Warteräume in der Haltestelle Honetschlag. **29**, 820.
— Kubik, Fahrpreisbegünstigungen für Militärpersonen. **29**, 820.
— Choc, Uebergangssteg über den Bahnhof in Olmütz. **29**, 821.
— Stein, Vergebung von Arbeiten im öffentlichen Concurswege. **29**, 821.
— Krempa, Unzulänglichkeit der Abflusscanäle in Padew kolonja. **29**, 821.
— Daszyński, missbräuchliche Amtsführung bei den Staatsbahn-Directionen in Krakau und Stanislau. **29**, 821.
— Fresl, Pensionirung des Conducteurs Johann Wilhelm. **29**, 822.
— Hanich, Fahrbegünstigungen für das Personal der Kleinbahnen auf Vollbahnen. **29**, 822.
— Siegmund, Entlastung von Eisenbahnpersonal in Bodenbach. **29**, 822.
— Hofer, Ueberbrückung des Ternitzer Bahnhofes. **29**, 822.
— Biankini, Haltestelle Pločiče. **29**, 822.
— Ellenbogen, Reducirung der Anzahl der Zugsbegleiter in der Strecke Wien—Neulengbach und Wien—Tulln. **29**, 823.

Interpellationsbeantwortungen:

— Ellenhogen, Nothwendigkeit von Massnahmen anlässlich von Eisenbahnunfällen. **42**, 1118.
— Wolf, Unfälle auf den Wiener elektrischen Strassenbahnen. **45**, 1195.
— Lindner, Tariferhöhung für die grössere Steigungen aufweisenden Staatshahnstrecken. **45**, 1196.
— Nitsche, Personenverkehr auf der Localbahn Neuhaus-Neuhistritz. **45**, 1197.
— Hanich, Regelung der Dienstverhältnisse bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn. **45**, 1197. **45**, 1198.
— Choc, Handel der Stationsvorstände mit Bau- und Heizmaterialien. **45**, 1198.
— Choc, Kilometergelder und Ersparnissprämien des Maschinenpersonales der k. k. Staatshahnen. **45**, 1199.
— Schücker, Betriebsleitung für die Localbahn Rakonitz-Petschau. **45**, 1200.
— Wassilko Serecki, Tarife der Schnittholztransporte auf den Bukowinaer Localbahnen. **45**, 1200.
— Biankini, Durchstich der Landenge zwischen Stagno grande und Stagno piccolo in Dalmatien. **46**, 1215.
— Spinčic, Dampfschiffverbindung mit Ponte auf der Insel Veglia. **46**, 1215.
— Ferri, Aufrechthaltung der Dampferlinie Fiume—Obrovazzo **46**, 1215.
— Eisenkolb, Bezug von Oelen und Fetten aus dem Auslande. **47**, 1240.
— Ellenbogen, Verbesserung der Lage der Gepäcksträger und Magazinsarbeiter in Prag. **47**, 1240.
— Ellenbogen, Ueberzeitarbeit in der Werkstätte Linz. **47**, 1241.
— Ellenhogen, Staatsaushilfen an die Wächter und Stationsgehilfen in St. Veit a. d. Glan. **47**, 1241.
— Choc, Theuerungszulage an Staatshahnhedienstete in Pilsen und im nördlichen Böhmen. **47**, 1241.
— Fresl, ordnungsmässige Uebernahme und Ablieferung von Bahnsendungen. **47**, 1242.
— Fresl, Erhöhung der Verkaufspreise für Kohle und Holz gegenüber den Angestellten der Staatshahnen. **47**, 1242.
— Fijak, Unzulänglichkeit eines Bahndurchganges in Morowica. **47**, 1242.
— Holansky, Kalksendungen an Landwirthe. **47**, 1243.
— Hauck, ungünstige Verhältnisse des niederen Personales der Südhahn-Gesellschaft. **47**, 1243.
— Wilk, Unzulänglichkeit der Wächterwohnungen der Linie Jaroslau—Sokal. **47**, 1243.
— Licht, Fahrordnungsangelegenheit der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. **47**, 1243.
— Březnovsky, Entscheidung der Oesterr. Nordwestbahn in der Reclamationsangelegenheit. **47**, 1244.
— Wolf, Diensteintheilung im Verkehrsdienste der Kaiser Ferdinands-Nordhahn. **47**, 1244.
— Choc, Dienst- und Lohnverhältnisse der Schreiber hei den Staatsbahnen. **47**, 1244.
— Löcker, Neuaufnahme von Schülern in die Eisenbahnschule in Linz. **71**, 1821.
— Hofer, Unzulänglichkeit der Anlagen auf den Bahnhöfen in Graslitz. **71**, 1822.
— Ferjančič, Eisenbahnverbindung mit Idria. **71**, 1822.
— Stein, Eisenbahnunfall in Eger. **71**, 1822.
— Schoiswohl, Lage der Bediensteten der Buschtěhrader Eisenbahn. **71**, 1822,
— Szajer, Lage der Wächter auf der Bahnlinie Zakopane—Jordanów. **71**, 1824.
— Eisenkolh, Betriebsverhältnisse in Aussig. **71**, 1824.
— Kühschelm, Transitverkehr auf der Localbahn Stockerau-Absdorf. **71**, 1824.
— Schreiter, Fahrpreisermässigung für landwirthschaftliche Arbeiter. **71**, 1825.
— Fresl, Wünsche der Locomotivführer der k. k. Staatsbahnen. **71**, 1825.
— Kittel, Entschädigung des Realitätenbesitzer Huder in Tschernitz. **71**, 1825.
— Choc, Vorgehen der Unterbehörden bei amtlichen Erhebungen. **71**, 1825.
— Daszyński, Uehergriffe der Bahnärzte. **71**, 1826.
— Hyheš, Vorgehen der Staatseisenbahn-Gesellschaft bei Ausführung der Locomotivbestellung. **71**, 1826.
— Schlegel, Fahrplanangelegenheiten der Localhahn Mauthausen-Grein. **71**, 1826.
— Dobernig, Verabreichung von Speisekörbchen in den Stationen. **71**, 1827.
— Dohernig, Wiedereinführung von Speisewagen auf der Strecke Leoben—Pontafel. **71**, 1827.

Interpellationsbeantwortungen:

— Holansky, Zustand der Personenwagen auf der Strecke Ražic—Tabor—Iglau. **71**, 1827.
— Biankini, Situirung der Stationen Mravince und Klissa. **125**, 2943.
— Iro, Grundablösungen für den Bahnban Marienhad—Karlsbad. **125**, 2943.
— Slama, Errichtung einer Haltestelle Olešnice. **125**, 2944.
— Grössl, Geschlossenhalten des Warteraumes in der Station Neustift-Quitosching. **135**, 3166.
— Lindner, Schnellzugsanschlüsse in Brünn und Olmütz. **135**, 3166.
— Licht, Personentarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. **135**, 3166.
— Olszewski, Unzulänglichkeit der Warteräume in der Station Gromnik. **135**, 3166.
— Hofer, Anhalten der Schnellzüge der Südbahn in Payerbach-Reichenau. **135**, 3167.
— Iro, Sonntagsruhe der Bediensteten der Südhahn. **135**, 3168.
— Eisenkolh, Frachtsätze im Verkehre Podwołoczyska-Aussig und Reichenherg. **135**, 3168.
— Kittel, Verkehrsverhältnisse der Strecke Postelherg—Saaz. **135**, 3168.
— Spinčic, Schiedsgericht der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt der österr. Eisenhahnen. **135**, 3168.
— Choc, Missstände in den dienstlichen Verhältnissen des Maschinenpersonales der Kladno-Nučicer Bergwerksbahn. **135**, 3169.
— Choc, Avancementverhältnisse des Maschinen- und Heizerpersonales bei der Buschtěhrader Eisenhahn. **135**, 3169.
— Choc, Entlassung der Bediensteten im Heizhause Laun. **135**, 3170.
— Choc, Anfbesserung des Brennstoffausmasses im Heizhause Nusle. **135**, 3170.
— Fresl, Theuerungszulage für Staatsbahnhedienstete in Laun und Pilsen. **135**, 3170.
— Kliemann, Einführung des Eil- und Stückgutverkehres in der Haltestelle Rodisfort. **135**, 3171.
— Hauck, Gehaltsregulirung bei der Buschtěhrader Eisenhahn. **135**, 3171.
— Hanich, in gleicher Angelegenheit. **135**, 3171.
— Eldersch, Behandlung der Bahnhediensteten und Werkstättenarheiter in Jägerndorf seitens ihrer Vorgesetzten. **135**, 3172.
— Daszyński, Wahrung der staatsbürgerlichen Rechte der Bediensteten im Bereiche der Staatsbahn-Direction Lemberg. **135**, 3172.
— Ellenbogen, Dienstzeit des Zugspersonales in Villach. **135**, 3173.
— Iro, Versetzung von Streckenhegehern auf der Localbahn Rakonitz-Petschau. **135**, 3173.
— Seitz, Uehelstände hei der Dampftramway-Gesellschaft vorm. Kraus & Comp. **143**, 3614.
— Daszyński, Personaldienst der k. k. Staatsbahnen in Galizien. **143**, 3615.
— Ellenbogen, Turnus der Zugsbegleiter in Stanislau. **143**, 3615.
— Sehnal, Nichtausleihen der Eisenhahnwagen der Staatshahnen an Privatbahnen. **143**, 3616.
— Biankini, Unterkunftstätte in der Haltestelle Omhla. **143**, 3616.
— Fresl, Unzulänglichkeit des Bahnhofes in Přihram. **143**, 3616.
— Breiter, Unfall in der Station Podgorze. **143**, 3616.
— Kliemann, Erdrutschung in Kriegern. **147**, 3775.
— Hanich, Kohlenabwiegen auf den Bahnhöfen. **147**, 3775.
— Hanich, Doppelgeleise in der Haltestelle Neundorf-Kunnersdorf. **147**, 3775.
— Ellenbogen, Sicherstellung des Zugsverkehres hei der Wien-Aspangbahn. **147**, 3775.
— Slama, Zugsverhindungen auf der Linie Chotzen—Braunau. **147**, 3776.
— Cerny, Spediteurgewerbe in der Station Alt-Paka. **147**, 3776.
— Holansky, Tarifbegünstigung für Kohle. **147**, 3776.
— Kittel, Nothstandstarife für Futtermittel. **147**, 3776.
— Sylvester, Fahrplanangelegenheit. **147**, 3776.
— Weiskirchner, Umwandlung der Kleinbahn Mödling-Hinterhrühl. **147**, 3777.
— Maštalka, Einführung eines Serpollet-Wagens auf der Localbahn Jičin-Turnau. **147**, 3777.
— Bennati, Schiffahrtscurse für Abiturienten. **147**. 3777.
— Biankini, Ausführung einiger Arbeiten in Stagno. **147**, 3778.
— Ferri, Wiederherstellung des Molo in Vinjerac. **147**, 3778.
— Ferri, Hafenarbeiten in Pakoscane. **147**, 3778.

III. Eisenbahnrecht.

Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Es ist nicht ausgeschlossen, dass das Gericht zum Zwecke der Auslegung von Eisenbahntarifen die im Handelsverkehre bestehende Uebung bei Anwendung des Tarifes durch Sachverständige feststellen lässt. Das Gericht hat den Beweis durch Sachverständige, wenn es den zu erweisenden Umstand für relevant erachtet, ohne Rücksicht darauf, von welcher Partei er angeboten wurde, nach § 351 C.-P.-O. zuznlassen. **6**, 298.

Die Ersitzung eines Rechtes zum Wasserbezuge aus öffentlichen Flüssen mittelst Vorrichtungen und Anlagen ist seit Bestand des Wasserrechtsgesetzes vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 71, ausgeschlossen, da nach § 17 desselben ein solches nur durch die „Bewilligung der dazu berufenen politischen Behörden" erworben werden kann (Böhmen). **8**, 353.

Um nach § 85 c St.-G. verantwortlich zu werden, muss der Thäter im Zeitpunkte der Thatverübung erkannt haben, dass dieselbe wider einen in der Gesetzesstelle erwähnten Gegenstand gerichtet sei. **9**, 382.

Die Bestimmungen des ersten Theiles, zweiten Abschnittes der Executionsordnung, betreffend die Executionen wegen Geldforderungen, finden keine Anwendung, wenn ein dem Gläubiger gegen das Aerar zuerkannter Geldbetrag in der urtheilsmässigen Frist zur Behebung nicht angewiesen wurde. **9**, 382.

Eine beim Verschieben von Lastwaggons auf der Drehscheibe eintretende Körperverletzung steht in unmittelbarem Zusammenhange mit dem Betriebe und ist als eine Ereignung im Verkehre der Eisenbahn anzusehen. Wenn eine Verletzung (Leistenbruch) durch Ueberanstrengung bei der aufgetragenen Arbeit herbeigeführt wird, kann nicht eigenes Verschulden des Verletzten angenommen werden. **10**, 402.

Der Umstand, dass der verletzte Bedienstete später infolge strafgerichtlicher Verurtheilung aus dem Dienste entlassen wird, berührt nicht die Schadensansprüche desselben. **10**, 402.

Der Entschädigungsanspruch, welcher einer Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt gemäss des zweiten Absatzes des § 47 des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, gegen die im ersten Absatze dieser Gesetzesstelle genannten Personen zusteht, berechtigt die Versicherungsanstalt nicht, als Ersatz für die an den Verletzten zu entrichtende Rente im Sinne des § 45, Abs. 3, dieses Gesetzes, deren Capitalswerth zu fordern. **11**, 429.

Die einem nach dem Gesetze vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, und dem Gesetze vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, versicherten Eisenbahnbediensteten gebührende Unfallsrente umfasst die gesammte Vergütung des ihm durch den Betriebsunfall zugefügten Schadens. Ein weitergehender Schadenersatzanspruch im Sinne der §§ 1325—1327 a. b. G.-B., insbesondere ein Anspruch auf Schmerzengeld steht ihm daher abgesehen von der im Art. VII, Abs. 4, des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, bestimmten Ausnahme nicht zu. **12**, 446.

Der Absender der Waare haftet der Eisenbahn gegenüber für die Richtigkeit der von ihm im Frachtbriefe vorgenommenen Eintragungen. **13**, 469.

Die Anwendung der elektrischen Oberleitung bei Strassenbahnen begründet dort, wo bereits andere Luftleitungen bestehen, unter allen Umständen ein Verschulden der Bahnunternehmung und macht dieselbe für allen daraus entstehenden Schaden haftbar. **18**, 566. **19**, 593.

Diese Haftung wird dadurch nicht berührt, dass die Unternehmung alle von der Aufsichtsbehörde vorgeschriebenen Sicherungsvorkehrungen getroffen hat. Wenn die Unternehmung der elektrischen Strassenbahn die Anwendung absolnt sicher wirkender Schutzmassregeln unterlassen hat, so liegt in dem Fortbestande der Telephonleitungen ein Verschulden der staatlichen Telephonverwaltungen und ist das Aerar für jeden Schaden solidarisch mit der Bahnunternehmung haftbar. **18**, 566. **19**, 593.

Das Begehren um Zulassung und Berücksichtigung von Einwendungen gegen das Detailproject einer Eisenbahn nach durchgeführter politischer Begehung ist nicht begründet, soferne die Bekanntmachungen in Betreff des Aufliegens der Projectsbehelfe, sowie die Verlautbarungen dieser Amtshandlung ordnungsgemäss erfolgt sind. **29**, 817.

Haftpflicht einer Dampfschiffahrtsunternehmung für die durch eine Kesselexplosion auf dem Dampfer herbeigeführten körperlichen Verletzungen oder Tödtungen von Reisenden. **39**, 1048.

Ist ein Gehalt, soweit er den Gehalt von K 800 übersteigt, für eine privilegirte Forderung gepfändet, so kommt eine gewöhnliche Forderung, für welche das Pfandrecht auf den Gehalt des Verpflichteten in der Priorität nach der privilegirten Forderung erwirkt wurde, erst dann zum Zuge, wenn die letztere Forderung aus dem K 1600 übersteigenden Theile des Gehaltes befriedigt wnrde. **41**, 1091.

Das verbotswidrige Verhalten eines Reisenden während der Eisenbahnfahrt begründet ein Verschulden desselben an dem ihm hiebei zustossenden Unfalle. **42**, 1114.

Nach § 2 des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, trifft die Eisenbahnnnternehmung der Beweis eines für den Unfall causalen Verschuldens des Beschädigten, nicht aber der Nachweis seines Alleinverschuldens nnd besteht eine gesetzliche Vermuthung für ein concurrirendes Mitverschulden der Eisenbahn nicht. **42**, 1114.

Hat die Eisenbahnnnternehmung das Verschulden des Beschädigten dargethan, dann ist es Sache des letzteren, das Mitverschnlden der Unternehmung nachzuweisen. **42**, 1114.

Die Entscheidung über die Auflassung einer Niveauübersetzung über eine Eisenbahn gehört ausschliesslich zur Competenz des Eisenbahnministeriums. Demzufolge ist deshalb eine gerichtliche Besitzstörungsklage wegen Unznlässigkeit des Rechtsweges ausgeschlossen. **43**, 1137.

Ein Verschnlden kann nach § 1297 a. b. G.-B. jedem zugerechnet werden, der den Verstandesgebranch besitzt, somit auch einem Minderjährigen, welcher das siebente Lebensjahr überschritten hat. **43**, 1138.

Das Betreten des Bahnkörpers und das Berühren von Schutzvorrichtungen des Eisenbahnbetriebes, zu welchen ordnungsmässig das Publicum nicht gelangen kann, begründet demnach auch bei einem $7\frac{1}{2}$jährigen Knaben ein Selbstverschuldan an dem ihm hiebei zustossenden Unfalle und daher auch einen Hattansschliessungsgrund für die Eisenbahnunternehmnng. **43**, 1138.

Der einem Kutscher, welcher mit Güteraufladen auf einem Bahnverladeplatze beschäftist ist, durch Scheuwerden seiner Pferde infolge Vorüberfahrens einer Locomotive zngestossene (Betriebs-) Unfall begründet die Ersatzpflicht der Bahn nach den Bestimmungen des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, und kommt es auf den Nachweis eines nach den allgemeinen Bestimmnngen zu beurtheilenden Verschuldens der Bahn nicht an. **44**, 1157.

Der dem Bergbauunternehmer aus dem Titel der Beschränkung seines Bergbaubetriebes zu Gunsten einer Eisenbahn zustehende Entschädigungsanspruch wird im Zeitpunkte der rechtskräftigen behördlichen Feststellnng der betreffenden Bergbaubeschränkungen fällig. Dieser Zeitpunkt ist auch massgebend für die Feststellung der zur Leistung der bezüglichen Entschädignng verpflichteten Rechtssubjecte. **48**, 1261.

Die Höhe der dem Besitzer eines Kohlenbergwerkes aus dem bezeichneten Titel von der Eisenbahn zu leistenden Entschädigung bestimmt sich nicht nach dem Productionspreise der dem Abbaue entzogenen Kohle, sondern nach dem Verkaufswerthe der letzteren, wobei auf die Wertherhöhung infolge des Bestandes der Bahn keine Rücksicht zu nehmen ist. **48**, 1261.

Die Unterlassung der gemäss § 29 des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, vom Betriebsunternehmer oder Betriebsleiter zu erstattenden Unfallsanzeige an die politische Behörde erster Instanz kann eine Schadenersatzpflicht des Unternehmers für den Verlnst der dem Versicherten wegen des Betriebsunfalles nach dem erwähnten Gesetze sonst gebührenden Entschädigungsrente begründen. **61**, 1561.

Die Eisenbahnstationen, welche selbstständige Frachtgeschäfte abschliessen, sind als besondere Niederlassungen anzusehen und begründen den Gerichtsstand der Niederlassung. **71**, 1819.

Die Eisenbahn haftet nach § 19 E.-B.-O. und nach dem allgem. bürgerl. Gesetzbuche für den Schaden, welcher durch mangelhaftes Bestreuen der zum Bahnhofe gehörigen Strasse bei Glatteis herbeigeführt wird. **71**, 1819.

Die dem Actionscomité einer zu errichtenden Actiengesellschaft gegenüber abgegebene Actienzeichnungs-Erklärung begründet für die später constituirte Actiengesellschaft ein Klagerecht auf Einzahlnng der Actien gegen den sänmigen Zeichner. **98**, 2387.

Ist die Voraussetzung, unter welcher eine Actienzeichnung erfolgte, in der schriftlichen Zeichnungserklärung nicht ausdrücklich znr Bedingung gemacht worden, so hat dieselbe, im Falle sie nicht zutrifft, auf die Giltigkeit der Actienzeichnung keinen Einfluss (§ 901 a. b. G.-B.). **98**, 2387.

Die bei dem Betriebe der Internationalen Gesellschaft der Schlafwagen in deren Schlaf-, Salon- und Restaurationswagen beschäftigten, gegen Unfall versicherten Bediensteten dieser Gesellschaft sind als Eisenbahnbedienstete im Sinne des Art. I, Z. 1, des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, anzusehen. Auf sie findet demnach, falls ihnen ein Entschädigungsanspruch nach den Bestimmungen dieses Gesetzes znsteht, gemäss Art. VII, Abs. 4, des genannten Gesetzes mit der daselbst erwähnten Einschränkung das Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, keine Anwendung. **99**, 2405.

Aus der Zeichnung von Actien einer Neu-Emission entsteht eine Verpflichtung des Zeichners, welche dadurch bedingt ist, dass der Beschluss auf Erhöhung des Actiencapitales durch staatliche Genehmigung oder Statutenänderung und handelsgerichtliche Registrirung derselben rechtswirksam wird. Hieran ändert der Umstand nichts, dass in den Gesellschaftsstatuten die Erhöhung des Actiencapitales bereits vorgesehen ist. **104**, 2494.

Der aus der Actienzeichnung für eine Neu-Emission zu Gunsten einer bereits bestehenden Actiengesellschaft entstehende Rechtsanspruch kann von der Gesellschaft cedirt werden. **104**, 2494.

Eine Eisenbahnunternehmung hat die Pflicht, sich von den Unfällen ihrer Arbeiter Kenntniss zu verschaffen und solche Unfälle bei der Unfallversicherungsanstalt rechtzeitig zur Anzeige zu bringen. Unterlässt sie dies und verliert der Verletzte deshalb den Anspruch auf die Unfallsrente infolge Verjährung, so trifft die Bahn ein nach den Grundsätzen des Civilrechtes zum Schadenersatze verpflichtendes Verschulden. Dieses Verschulden concurrirt jedoch mit dem eigenen Verschulden des Bediensteten, welcher seinen Anspruch auf die Rente bei der Anstalt rechtzeitig anzumelden hat. **110**, 2594.

Die Einrede der Unzulässigkeit des Rechtsweges kann von der geklagten Bahn nicht erhoben werden, weil im Unfallversicherungsgesetze das Schiedsgericht blos für die Ansprüche gegen die Unfallversicherungsanstalt vorgesehen ist. Die gerichtliche Schadenersatzklage ist nicht verfrüht, wenn der Beschädigte gegen die über die nachträgliche Anzeige erfolgte und auf die Verjährung nach § 34 U.-V.-G. gegründete Ablehnung der Auszahlung der Rente durch die Unfall-Versicherungsanstalt das Schiedsgericht nicht angerufen hat. **110**, 2594.

Eine beim Abladen von Fässern durch Hineintreten in ein ausgefahrenes mit Schnee bedecktes Wagengeleise verursachte Verletzung ist keine Ereignung im Verkehre im Sinne des Haftpflichtgesetzes. **110**, 2594.

Nichthaftung der Bahn für Unfälle, welche durch das Scheuwerden von Pferden auf einer neben dem Bahnkörper führenden Strasse infolge Vorbeifahrens eines Zuges herbeigeführt werden. **122**, 2871.

Bei Gewichtsverlusten, welche über die im § 78 des Eisenbahn-Betriebsreglements festgesetzte Grenze hinausreichen, hat die Eisenbahn zur Befreiung von der Haftpflicht nachzuweisen, dass der Schaden aus einer Thatsache entsprungen ist, welche sie nicht zu verantworten hat. **130**, 3050.

Ein über die in diesem Paragraphen festgesetzte Grenze hinausreichender Gewichtsverlust kann nicht ohne weiters als „gewöhnliche Leckage" im Sinne des § 75 E.-B.-R. bezeichnet werden. **130**, 3050.

Die Bestimmungen der §§ 46 und 47 des Unfallversicherungsgesetzes vom 28 December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, finden auch auf die gemäss Art. I, Z. 1, des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. 168, versicherten Eisenbahnbediensteten Anwendung. Demzufolge steht einem solchen Eisenbahnbediensteten im Falle einer Verletzung ein Anspruch auf Schadenersatz und Schmerzengeld gegen die Bahn nur dann zu, wenn der Unfall von der Bahn, beziehungsweise deren gesetzlichen Vertretern vorsätzlich herbeigeführt worden ist. **132**, 3102.

Auf Grund der gemäss Art. III E.-G. zur E.-O. aufrechterhaltenen gesetzlichen Vorschriften über die Sicherstellung und Einbringung von Steuern, öffentlichen Abgaben und anderen daselbst aufgezählten Forderungen des Staatsschatzes kann die Sicherstellung von Forderungen, welche dem Staatsschatze aus einem privatrechtlichen Vertrage zustehen, nicht begehrt werden. **137**, 3226.

Unter „Eisenbahnen" begreift § 68, al. 2, St.-G. auch mit Elektricität betriebene Strassenbahnen; die für ihren Dienst bestellten Personen sind des Schutzes der Gesetzstelle theilhaftig. **143**, 3610.

Die Uebergabe eines Frachtbriefes mit einer unrichtig bemessenen Frachtgebühr beinhaltet keine Auskunft. Sache eines vorsichtigen Kaufmannes ist es, die im ausgefolgten Frachtbriefe angesetzten Gebühren daraufhin zu überprüfen, ob dieselben nach den ordnungsmässig verlautbarten Tarifen richtig und insbesondere nicht zu niedrig angesetzt sind. **144**, 3660.

Für den aus der Unterlassung dieser Ueberprüfung dem Frachtzahler entstehenden Schaden haftet die Eisenbahn nicht. **144**, 3663.

Entscheidungen des Reichsgerichtes.

Ansprüche aus Eisenbahnconcessionen, sowie aus Verträgen, welche vom Concessionär mit der Staatsverwaltung in Bezug auf Gegenstände der Concession geschlossen worden sind, sind vom ordentlichen Rechtswege ausgeschlossen und gehören vor das Reichsgericht. **76**, 1934.

Das einer Eisenbahn in der Concessionsurkunde zugesicherte Recht, die Drähte des Betriebstelegraphen an die Pfähle des Staatstelegraphen zu befestigen, verpflichtet die Staatstelegraphenverwaltung, immer dafür zu sorgen, dass für die benöthigten Bahnbetriebsleitungen die erforderlichen Pfähle vorhanden sind. **76**, 1934.

Wenn daher die Tragfähigkeit des vorhandenen Gestänges die Anbringung einer nothwendigen weiteren Bahnbetriebsleitung nicht zulässt, so muss die Verstärkung desselben von der Staatstelegraphenverwaltung auf ihre Kosten vorgenommen werden. **76**, 1934.

Es besteht keine gesetzliche Norm, wonach die Versetzung eines Beamten in den Ruhestand wegen Krankheit nur nach mindestens einjähriger Krankheit erfolgen dürfe. Die Frage, ob und wann ein administrativer Beamter wegen Dienstunfähigkeit in den zeitlichen oder bleibenden Ruhestand versetzt werden kann, unterliegt dem Ermessen der competenten Behörde, das zu überprüfen das k. k. Reichsgericht nicht berufen ist. **113**, 2656.

Untersagung der Bildung des proponirten Vereines „Verband der Locomotivführer österreichischer Bahnen". Die Staatsgefährlichkeit eines Vereines kommt nicht blos nach den Bestimmungen der vorgelegten Statuten, sondern im Zusammenhange damit auch nach den thatsächlichen Momenten zu beurtheilen, welche zur beabsichtigten Vereinsbildung geführt haben oder dieselbe begleiten. **115**, 2689.

Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes.

Wesentliche Ausbesserungen und Abänderungen von Einfriedungen gegen eine Strasse oder Gasse bedürfen nach der niederösterreichischen Landes-Bauordnung vom 17. Jänner 1883, L.-G.-Bl. Nr. 36, einer Baubewilligung. **8**, 355.

Es liegt in dem Principe der Enteignung zu Bergbauzwecken, dass der Bergwerksbesitzer von dem expropriirten Grunde jenen Gebrauch zu machen berechtigt ist, der eben durch die Zwecke des Bergbaues bedingt ist, selbst wenn dieser Gebrauch bis zur Zerstörung geht. **14**, 490.

Gefahrenclassen-Einreihung eines Steinbruch- und Schottergewinnungsbetriebes bei der Unfallversicherung. **16**, 525.

Incompetenz der politischen Behörden bei Störung einer auf einem Privatrechtstitel begründeten Ableitung eines Privatgenusses. **22**, 675.

In Bausachen hat die Gemeinde nicht blos durch ihre Organe als Instanz zu entscheiden, sondern ist auch berufen, die Gemeindeinteressen im Falle einer thatsächlichen oder vermeintlichen Verletzung derselben durch Beschwerdeführung zu wahren. **25**, 743.

Die Baubehörden sind zwar berechtigt, den Bauconsens an gewisse Bedingungen oder Bestimmungen zu knüpfen; diese Bedingungen oder Bestimmungen dürfen aber dem Bauwerber weder formelle, noch materielle Verpflichtungen auferlegen, welchen positive Vorschriften der Bauordnung entgegenstehen. **25**, 740.

Für die Auffassung, dass einem für eine Zukunftsstrasse abzutretenden Grunde die rechtliche Eigenschaft einer Strasse zukomme, ist im Gesetze irgend ein Anhaltspunkt nicht zu finden. (Böhmen.) **25**, 743.

Handelt es sich um Vorkehrungen und Herstellungen auf von der Eisenbahn (Industriegeleise) occupirtem Grunde, so fallen diesbezügliche Verfügungen und Entscheidungen ausschliesslich in die Competenz der Eisenbahnbehörden. **25**, 743.

Abweisung von Beschwerden a limine wegen mangels der Legitimation der beschwerdeführenden Gemeinde zur Wahrnehmung der durch die angefochtenen Entscheidungen angeblich verletzten öffentlichen Interessen und wegen Unzuständigkeit des Verwaltungsgerichtshofes. **25**, 744.

Für die Frage, in welcher Breite eine als Ersatzcommunication für einen durch den Bahnbau unterbrochenen Strassenzng zu erbauende Brücke herzustellen ist, sind nicht die Vorschriften für das technische Verfahren beim Strassenbaue, sondern ausschliesslich die Bestimmungen des § 10c des Eisenbahnconcessions-Gesetzes massgebend. **26**, 765.

Zur Begründung einer Entscheidung über eine commissionelle Verhandlung genügt der Hinweis auf das Commissionsgntachten soferne die Parteien von diesem durch Einsicht oder Abschrift Kenntniss erhalten konnten. **27**, 783.

Es bestehen keine gesetzlichen Bestimmungen darüber, in welcher Weise die Entscheidungen über Eisenbahnprojecte den Interessenten zuzustellen sind; durch eine Verzögernng in der Intimation dieser Entscheidungen wird kein Recht der Interessenten verletzt. **27**, 783.

Die Entscheidung des Eisenbahnministeriums über ein Eisenbahnproject unterliegt keinem weiteren Rechtszug; der Projectswerber erwirbt dadurch das Recht, den consentirten Bau auszuführen; eine Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof hat der Entscheidung gegenüber keine aufschiebende Wirkung. **27**, 783.

Die Eisenbahnbehörde kann im Sinne der §§ 19 und 22 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, auch dann mit der Ertheilung eines Bauconsenses für eine Anlage vorgehen, wenn die Frage, ob für diese Anlage ein besonderes gewerbepolizeiliches Verfahren einzuleiten sei, noch bei den Gewerbehörden anhängig ist, und ist nicht gebunden, hiebei die formellen Vorschriften der Gewerbeordnung über die Genehmigung von gewerblichen Betriebsanlagen zu beachten. **49**, 1281.

Wenn der Bauconsens für eine Anlage ursprünglich von den Eisenbahnbehörden ertheilt wnrde, so sind diese auch zur Genehmigung nachträglicher baulicher Aenderungen competent. **50**, 1297.

In § 17, P. 15, des Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung ist für die Staatsbahn-Directionen unter gewissen Voraussetzungen eine allgemeine Delegation zur Ertheilung von Banconsensen gegeben, welche in Einzelfällen eine besondere Ermächtigung des Eisenbahnministeriums zu solchen Bauconsensen bei Zutreffen dieser Voraussetzungen überflüssig macht. **50**, 1297.

Im Sinne des § 17, P. 15, des Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung können Benützungsconsense von den Staatsbahn-Directionen auch hinsichtlich jener Bauherstellungen ertheilt werden, für welche mangels einwandlosen Verlaufes der politischen Begehung der Bauconsens durch das Eisenbahnministerinm ertheilt wurde. **50**, 1297.

Ein in dem Bauconsense enthaltener Vorbehalt der Entscheidung bezüglich der Kostentragung für die im Bauconsense angeordneten Arbeiten und Vorkehrungen ist keine vor dem Verwaltungsgerichtshofe anfechtbare Entscheidung oder Verfügung im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876. **63**, 1611.

Es ist nicht zulässig, die rechtskräftig gewordene Ertheilung eines Bauconsenses für eine Bahn im Wege einer Beschwerde gegen das sich auf diesen Consens stützende Enteignungserkenntniss anzufechten. **64**, 1630.

Die Entscheidung über Gegenstand und Umfang der Enteignung steht im freien Ermessen der Verwaltungsbehörden. **64**, 1630.

Die Interessenten sind an die mit ihnen seitens des Bahnunternehmens behufs Gewinnung einer festen Grundlage für das Detailproject getroffenen Vereinbarungen gebunden, sofern das begangene und consentirte Project von den in diesen Vereinbarungen enthaltenen Zusagen des Bahnunternehmens in keinem die Interessen des Betheiligten berührenden wesentlichen Punkte abweicht. **67**, 1706.

Die Competenz des Eisenbahnministeriums znr Genehmigung von Bauführungen setzt nicht nothwendigerweise voraus, dass die für den Bau zu verwendenden Grundstücke im Bahnbesitze stehen. Die Besitzergreifung des erforderlichen Baugrundes bildet nur eine Voraussetzung der Wirksamkeit des ertheilten Bauconsenses. **77**, 1954.

Kraft der Ueberordnung der für die Ausführung von Bahnanlagen massgebenden öffentlichen Verkehrsinteressen über die in Lager-, bezw. Regulirungsplänen zum Ausdrncke gelangenden localen Interessen ist das Eisenbahnministerium bei Consentirung von Bahnbauprojecten an die Festsetzungen solcher Lager-, bezw. Regulirungspläne auch dann nicht gebunden, wenn diese durch competente Genehmigung für die regelmässigen Baubehörden nach Massgabe der baurechtlichen Vorschriften bindend geworden sind. **77**, 1954.

Die den Bahnunternehmungen nach § 10c des Eisenbahn-Concessionsgesetzes hinsichtlich der durch den Bahnbau ganz oder theilweise zerstörten oder unfahrbar gemachten öffentlichen Commnnicationen obliegende Wiederherstellungspflicht bedingt nicht die Berücksichtigung blos beabsichtigter Bauführungen. **77**, 1954.

Die politischen Behörden sind nicht betugt, auf Grund der Wasserrechtsgesetze ein generelles Verbot der Brunnengrabung in der Nähe von Heilquellen zu erlassen. **78**, 1977.

Die Baubehörden sind nicht berechtigt, zu Recht bestehende Bauobjecte wegen nachtheiliger Rückwirkung auf die öffentliche Gesundheitspflege nach freiem Ermessen zu beseitigen. **80**, 2013.

Unter Baugebrechen sind nicht schon nachtheilige Einwirkungen eines bestehenden Bauobjectes auf die öffentlichen Interessen, sondern nur ein dem Bauconsense oder einer ausdrücklichen Bestimmung des Gesetzes widersprechender Zustand zu verstehen. (Prag und Vororte.) **80**, 2013.

Die Baubehörden sind, wenn in der Bauordnung concrete und detaillirte Bestimmungen über die Grenzen der Verbaubarkeit enthalten sind, nicht berechtigt, nach freiem Ermessen aus sanitären Rücksichten darüber hinauszugehen. **81**, 2041.

Zur Beseitigung von Baugebrechen kann die Baubehörde auch den Umbau einzelner Gebäudetheile verfügen. (Böhmen.) **81**, 2042.

Bergwesen. Sicherheitsvorkehrungen zum Schutze eines benachbarten Grubenbetriebes. Verpflichtung des Besitzers des die Gefahren herbeiführenden Bergbaues zur Durchführung der Sicherheitsvorkehrungen. **82**, 2061.

Bauordnnng. Abtheilnng auf Bauplätze. Mangel der Legitimation des Bergwerksbesitzers zur Intervention bei der Verhandlung und zur Recnrsführung. (Böhmen.) **82**, 2062.

Wasserrecht. Uferschutzbau. Anspruch des den Schutzbau ausführenden Grundeigenthümers auf Entschädigung für die zum Flussbette einbezogene Grundfläche. (Böhmen.) **85**, 2130.

Die Eisenbahnunternehmung kann nicht verhalten werden, bei Durchführung ihrer Bauprojecte auf noch nicht rechtskräftig genehmigte Strassenprojecte Bedacht zu nehmen. **86**, 2149.

Bauordnung. Verfahren bei Feststellung der Regulirungs- und Baulinienbestimmung. **88**, 2183.

Bauordnung. Ueberschreitung der Baulinie durch Sockel und Portale. (Wien.) **90**, 2226.

Bauordnung. Zulässigkeit der Anwendung des § 365 a. b. G.-B. bei Erbreiterung von Strassen. Bedeutung des § 24 der Bauordnung vom 16. Juni 1894. Verfahren in Enteignungsfällen. (Mähren.) **91**, 2242.

Bauordnung. Zulässigkeit von Theillagerplänen. Erlassung des Bauverbotes. (Mähren.) **93**, 2282.

Krankenversicherung. Zum Begriff „Arbeiter". **93**, 2282.

Heimatsrecht. Anwendbarkeit der Bestimmung des § 10 des Gesetzes vom 5. December 1896, R.-G.-Bl. Nr. 222, anf Beamte und Diener der Staatsbahnen. **93**, 2283.

Sowohl nach den allgemeinen Banvorschriften (Bauordnung für Wien vom 17. Jänner 1883, L.-G.-Bl. Nr. 35, § 23), als auch nach der die Eisenbahnbauten betreffenden Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19 (§§ 19 u. ff.), kann die Baubewilligung nur in der Weise ertheilt werden, dass die Baubehörde über alle gegen den projectirten Bau erhobenen öffentlich-rechtlichen Einwendungen unter Einem erkennt. **94**, 2305.

Wasserrecht. Verfahren bei widerstreitenden Ansprüchen auf Verleihung einer Wasserkraft. Freies Ermessen der Behörde bei Würdigung der volkswirthschaftlichen Bedeutung der Unternehmnngen. (Tirol.) **107**, 2545.

Wegerecht. Oeffentlichkeitserklärung eines Weges. Competenz des Gemeindeausschusses hiezu. (Salzburg.) **108**, 2562.

Bauordnung. Abtheilung auf Bauplätze. Herstellung der neu entstehenden Strassen und Wege. Voraussetzung für eine eventuelle Verpflichtung des Parzellanten. (Mähren.) **119**, 2800.

Wasserrecht. Incompetenz der Wasserrechtsbehörden bei Herstellung von Objecten an Eisenbahnkörpern behufs unschädlicher Ableitung der Wässer. (Steiermark.) **120**, 2825.

Bauordnung. Abgrenzung der Competenz zwischen der Gewerbe- und Baubehörde bei Errichtung, bezw. Aenderung gewerblicher Betriebsanlagen. (Böhmen.) **121**, 2845.

Bergwesen. Bauhafthaltung älterer Grubenlehen. **122**, 2873.

Bauordnung. Abtheilung von Bauplätzen. Zulässigkeit der Aufstellung von Bauboschränkungen im Abtheilungsconsense. (Graz.) **123**, 2894.

Bauordnung. Ein Recht auf eine bestimmte Baulinie wird nur durch den Bauconsens begründet. Weitergehende Beschränkungen, als welche die Bauordnung den Bauführern betreffs der Hauseshöhe auferlegt, kann die Baubehörde nicht verfügen. Wahrung des guten Geschmackes. (Prag und Vororte.) **124**, 2919.

Bauordnung. Voraussetzung für den Anspruch einer Partei auf meritorische Erledigung eines Bauansuchens. (Prag und Vororte.) **124**, 2921.

Concurrenz bei Eisenbahn-Zufahrtsstrassen. (Böhmen.) **126**, 2962.

Competenz der autonomen und politischen Behörden bei Bewilligung einer Friedhoferrichtung. (Böhmen.) **139**, 3365.

Bauordnung. Beschränkung des freien Ermessens bei Geltendmachung öffentlicher Sanitätsrücksichten. (Prag.) **147**, 3773.

Entscheidungen des k. k. Oberlandesgerichtes in Wien.

Im Verkehre der Wiener Stadtbahn besteht für das Zugsbegleitungspersonale keine Verpflichtung, die Wagenthüren vor Abgang des Zuges aus einer Station zu schliessen. Begibt sich ein Passagier, um eine offen gebliebene Wagenthüre zu schliessen, ohne zwingende Veranlassung in eine gefährliche Situation, so trifft ihn allein das Verschulden an dem ihm hiebei eventuell zustossenden Unfalle. Die Vermuthung des § 1 des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, ist ausgeschlossen, falls einer der Fälle des § 2, lit. c, vorliegt. **31**, 858.

Entscheidungen des k. k. Oberlandesgerichtes in Graz.

Die freie Bewegung des Reisenden ist, sobald er die Eisenbahnfahrt angetreten hat, durch gesetzliche und reglementarische Vorschriften beschränkt. **62**, 1582.

An dem Unfalle, welcher einem Reisenden infolge seines diesen Vorschriften zuwiderhandelnden Verhaltens zustösst, trifft daher diesen allein das Verschulden. **62**, 1582.

Die Rechtsnachfolger des verstorbenen Verunglückten sind zur Fortsetzung des von demselben noch vor seinem Tode anhängig gemachten Entschädigungsprocesses und auch zur theilweisen Klageänderung berechtigt. **62**, 1582.

Entscheidungen des k. k. Landesgerichtes Wien.

Besitzstörungssache. **96**, 2345.

Entscheidungen der k. k. Bezirksgerichte.

Das executive Pfandrecht, welches noch auf Grund der vor der gegenwärtig geltenden Executionsordnung in Kraft gestandenen gesetzlichen Bestimmungen erwirkt wurde, geht anlässlich der Pensionirung des Verpflichteten gleichfalls ipso jure auf dessen Pension über. **12**, 447.

Besitzstörungssache. **96**, 2345.

Hat der Absender einen Transportweg angegeben und die Eisenbahn bei der Ausführung des Transportes einen anderen Weg benützt, auf welchem die Lieferfrist länger ist, als auf dem vorgeschriebenen Wege, so haftet die Eisenbahn für die aus der Wahl dieses Weges entstehenden Folgen, auch wenn sie die längere Lieferfrist des gewählten Weges nicht ausgenützt hat. **115**, 2691.

Für den von der Eisenbahn durch die irrthümliche Ausfolgung eines Frachtgutes an einen anderen als den eigentlichen Empfänger erlittenen Schaden haftet dieser Dritte der Eisenbahn nur bei nachgewiesenem unredlichen Besitze, beziehungsweise bei redlichem Besitze nur, soweit ihm eine Bereicherung zugekommen ist. **120**, 2826.

Wenn die Nachzählung eines von der Partei verladenen Gutes durch die Eisenbahn im Frachtbriefe nicht beurkundet ist, so tritt eine Haftung der Eisenbahn für Abgang nur auf Grund des Nachweises ein, dass jeder Irrthum in der von der Partei selbst vorgenommenen Zählung ausgeschlossen ist. **121**, 2845.

Die Nachzählung eines hiezu weder berufenen, noch beauftragten Organes der Eisenbahn kann nicht als eine seitens der Eisenbahn erfolgte Nachzählung im Sinne des § 54 E.-B.-R. angesehen werden. **121**, 2845.

Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien.

Rücksichtlich der im Rückvergütungswege gewährten Frachtnachlässe erscheint ein Anspruch auf Zahlung von Zinsen gegen die Eisenbahn nicht gerechtfertigt, solange das Rückvergütungsverfahren, nämlich die Feststellung des Anspruches auf den Frachtnachlass, nicht durchgeführt ist. **125**, 2941.

In dem Falle, als eine Sendung ohne Weg- und Abfertigungsvorschrift zur Aufgabe gelangt, kann auf Grund der Zusatzbestimmung XVII zu § 51 E.-B.-R. nachträglich eine billigere als die thatsächlich vorgenommene Frachtberechnung nur rücksichtlich der von der Eisenbahn gewählten Bestimmungsstation beansprucht werden. Wenn durch die fehlende Bezeichnung der Bestimmungsbahn im Frachtbriefe eine höhere Fracht verursacht wird, hat dies der Aufgeber zu verantworten. **127**, 2978.

Die Berufung auf die Verschiedenheit der bei der Auf- und Abgabe verwendeten Wiegemittel befreit an sich die Eisenbahn nicht von der Haftung für das festgestellte Mindergewicht. § 77 (1), 3 kommt nur in Betracht, wenn der eingetretene Schaden eine nothwendige Folge des Auf- oder Abladens ist. **130**, 3051.

Die auf Grund der Zusatzbestimmung III zu § 64 des Eisenbahn-Betriebsreglements geltend gemachten Ansprüche sind Frachterstattungsansprüche des § 61 (4) E.-B.-R.; die Bestimmung des § 90 (1) E.-B.-R. findet keine Anwendung. Für die Anwendung des directen Tarifes im Sinne der Zusatzbestimmung III zu § 64 E.-B.-R. ist entscheidend, ob jene Station, in welcher die Abänderung der Bestimmungsstation vorgenommen wurde, nach den zwischen den Eisenbahnen bestehenden Instradirungsvereinbarungen sowohl auf dem Wege nach der ursprünglichen als auch nach der geänderten Bestimmungsstation gelegen ist oder nicht. Für die Berechnung der Fracht kommen nur die Bestimmungen des Eisenbahn-Betriebsreglements und der Zusatzbestimmungen, nicht eine Bestimmung des Nebengebührentarifes in Betracht. **136**, 3197.

Entscheidungen des k. k. Ministeriums des Innern.

In Angelegenheiten administrativer Natur sind die Verwaltungsbehörden, denen die Verhandlung und Entscheidung in der Hauptsache zusteht, auch berufen, über die Frage des Commissionskostenersatzes zu erkennen. **8**, 354.

Entscheidungen der kgl. ungarischen Gerichte.

Das Recht zur Veräusserung wegen Gefahr der Verderbniss beanständeter Waarensendungen kann vom Uebernehmer in in solchen Fällen nicht ausgeübt werden, in welchen diese Gefahr in örtlichen oder persönlichen Verhältnissen desselben liegt. **9**, 383.

Der Käufer hat, im Falle einer Versäumniss seitens des Verkäufers, nur Anspruch auf Ersatz jenes wirklichen Schadens, der ihn durch die verspätete Erfüllung de facto traf. **21**, 648.

Präcisirung der Verantwortlichkeit der Eisenbahn bei verspäteter Ablieferung von am Bestimmungsorte angelangten Waarensendungen. **42**, 1117.

Präcisirung des Umfanges der Haftungsverpflichtung des Subscribenten auf Eisenbahntitres für die von ihm gezeichnete Summe. **63**, 1611.

Im Falle „groben Verschuldens" infolge Ausserachtlassung der erforderlichen Vorsicht bei Beförderung von Transporten lebender Thiere, ist die Bahnanstalt zum Schadenersatze verpflichtet. **76**, 1938.

Im Falle unrichtiger Waarendeclaration sind Nachtragsgebühren nicht vom Empfänger der Waare, sondern vom Aufgeber derselben einzuheben. **76**, 1939.

Präcisirung der Zahlungsverpflichtung in dem Falle, wenn der im Besitze des Wechselinhabers befindlich gewesene fällige Wechsel gerichtlich mit Beschlag belegt wurde. **76**, 1939.

Präcisirung des Wirkungskreises und der Befugnisse der als Bevollmächtigte bestellten Organe von Handelsfirmen. **76**, 1939.

Für die Bestimmung der Leistungsfähigkeit einer Maschine ist nicht das Ausmass der indicirten, sondern jener der effectiven Arbeitskraft massgebend. **93**, 2287.

Angefochtene Generalversammlungs-Beschlüsse einer Strassen-eisenbahn-Gesellschaft. **135**, 3165.

Präcisirung der Haftpflicht der Verwaltungen elektrisch betriebener Eisenbahnen für Schäden. **143**, 3614.

IV. Literatur.

Bauer, Prasch und Wehr. Die elektrischen Einrichtungen der Eisenbahnen. **31**, 865.

Eger. Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr in der Fassung des Zusatzübereinkommens vom 16. Juni 1898. **138**, 3259.

Greiner und Pfeiffer. Uebersichtskarte der Eisenbahn-Directionsbezirke Deutschlands. **96**, 2350.

Meyer. Elektrischer Betrieb von Fernschnellbahnen. **97**, 2371.

Nietmann's Eisenbahn-Atlas. **113**, 2660.

Perge. Die deutschen Eisenbahngesetze, sowie die Einrichtungen der Eisenbahnen Deutschlands und des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen. **20**, 622.

Rank. Die Eisenbahn-Tariftechnik. **133**, 3127.

Rolost. Elektrische Fernschnellbahnen. **49**, 1290. **145**, 3710.

Stampfer. Theoretische und praktische Anleitnng zum Nivelliren. **46**, 1225.

Strauss. Gütertarif für Wien. **55**, 1407.

Trommer. Eisenbahn-Zeitfragen. **49**, 1290.

Almanach der k. k. österr. Staatsbahnen 1902/1903. **51**, 1328.

Eisenbahn-Schematismus für Oesterreich-Ungarn. **32**, 884. **40**, 1079.

Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen. Eisenbahn-Betriebsordnung. **110**, 2600.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr sammt Zusatzübereinkommen. **121**, 2850.

Russisches Zollreglement vom 15. Mai 1901. **125**, 2946.

Statistische und tarifarische Daten, insbesondere über die k. k. Staatsbahnen. **86**, 2156.

Wohlfahrtseinrichtungen der Arbeitgeber zu Gunsten ihrer Angestellten und Arbeiter in Oesterreich. **78**, 1982.

V. Projectirte, noch nicht im Baue befindliche Locomotiv-Eisenbahnen.

a) Oesterreich.

Bergbahn:

— Zakopane-Schwarzer Teich-Spitze des Swinica oder Kozi wierch. **108**, 2562.

Elektrische Bahnen:

— Bruck-Fusch—Tauernbahn und Bad Fusch. **3**, 115. **74**, 1896.
— Tabor-Bechyn. **4**, 170. **15**, 509.
— Tarvis-Raibl-Raiblersee. **5**, 235.
— Marienbader Strassenbahn. **5**, 235.
— Königswart-Sangerberg—Marienbad. **11**, 429.
— Kaltern-Mendelpass (Mendelbahn). **12**, 452. **32**, 880. **41**, 1096.
— Budweis. **18**, 565. **95**, 2329.
— Riva-Landesgrenze bei Malcessine. **18**, 565.
— Dornbirn-Lustenau. **22**, 681.
— Gloggnitz-Schottwien. **24**, 727.
— Teschen. **29**, 817. **58**, 1499. **74**, 1899. **94**, 2312.
— Dux-Osseg und Dux-Ladowitz. **29**, 817.
— Kladno. **33**, 909.
— Leibnitz-Lentschach. **36**, 965.
— Tetschen-Bensen. **36**, 974. **58**, 1498. **95**, 2332.
— Oberhaid—Böhm.-Hörschlag—Lippner Schwebe. **38**, 1032.
— Alte Donau-Jedlesee und Kaisermühlen-Aspern. **39**, 1047. **68**, 1740. **74**, 1899. **147**, 3779.
— Prag-Bad Houschka. **41**, 1089.
— Prag Palackýbrücke-Hodkovička-Holeschowitzer Hafen. **42**, 1113.
— Trient-Caffaro. **42**, 1120. **113**, 3618.
— Klosterneuburg-Kahlenberg-Leopoldsberg, **48**, 1261.
— Gravosa-Ragusa. **48**, 1266. **53**, 1363.
— Triest. **49**, 1281. **147**, 3779.
— Purkersdorf-Gablitz. **44**, 1157. **51**, 1314. **134**, 3141.
— Mähr.-Aussee — Mähr.-Neustadt — Oberlangendorf. **40**, 1075. **51**, 1327. **75**, 1913. **117**, 2740.
— Klagenfurt-Moosburg. **52**, 1343.
— Feldkirchen-Himmelberg. **52**, 1343. **124**, 2919.

Elektrische Bahnen:

— Schönlinde-Hinterdaubitz. **55**, 1405.
— Bozen-Sigmundskron. **59**, 1525.
— Witkowitz-Zabřeh-Schönbrunn. **61**, 1566.
— Ischl-Kammer. **71**, 1817.
— Bludenz-Schruns. **71**, 1817. **144**, 3665.
— Linz-Kleinmünchen. **76**, 1939.
— Trient-Arco. **77**, 1958.
— Brünn. **90**, 2228.
— Gross-Opatowitz—Skalitz-Boskowitz. **93**, 2294.
— Podgorze. **95**, 2329.
— Hainfeld-Moosthal-Adamsthal **95**, 2330.
— Gloggnitz-Semmering. **103**, 2469. **130**, 3049.
— See-Unterach. **108**, 2563.
— Polnisch-Ostrau—Hruschau. **108**, 2563.
— Karmelitergasse in Prag-Ringplatz des Pohořelec. **109**, 2577.
— Prossnitz-Prerau. **114**, 2674.
— Pilsen-Stěnowitz. **118**, 2772
— Ossegg-Oberleutensdorf. **122**, 2871.
— Turn-Mariaschein. **131**, 3077.
— Gablonz. **134**, 3141.
— Karlsbad. **134**, 3142.
— Molina-Moëna. **139**, 3365.
— Reichenberg und Umgebung. **110**, 3402.
— Kaisermühlen-Aspern a. d. D. und Grossenzersdorf-Orth. **149**, 3957.

Kleinbahnen:

— Anger-Birkfeld. **6**, 298.
— Lisko-Lukawiza. **18**, 565.
— Hainfeld-Rohr i. G. **27**, 783.
— Guttenstein-Nasswald. **35**, 945.
— Payerbach-Nasswald. **35**, 945.
— Wr. Neustadt-Kirchschlag. **35**, 945.
— Edlitz-Kirchschlag. **35**, 945.
— Payerbach-Hainfeld mit Abzweigung nach Nasswald und Gutenstein. **39**, 1045.
— Lippner Schwebe—Schwarzenbach-Stuben. **41**, 1089.
— Bruneck-Sand in Taufers. **71**, 1817.
— Edlitz-Gloggnitz. **71**, 1817.
— Mähr.-Neustadt—Römerstadt. **75**, 1913.
— Johnsdorf-Rosenthal. **90**, 2226.
— Haida-Plottendorf-Burgstein. **116**, 2702.

Localbahnen:

— Klattau-Planitz. **4**, 170. **36**, 974.
— Wien-Jndenau. **6**, 298.
— Siebenbrunn-Leopoldsdorf-Engelhartsstetten (Orth). **8**, 353.
— Komotau-Postelberg. **42**, 1113.
— Wekelsdorf-Parschnitz. **50**, 1301.
— Drosendorf-Zlabings. **60**, 1551.
— Doudleb-Wamberg-Rokitnitz. **85**, 2135.
— Zloczów-Sassów-Usznia. **92**, 2270.
— Kunersdorf-Johnsdorf. **95**, 2329.
— Rositz-Bohdanec. **95**, 2332.
— Freiheitsau-Wüst-Pohlom. **120**, 2825.
— Mondsee-Steindorf. **125**, 2941.
— Kuttenberg-Zrnč. **141**, 3471.

Normalspurige Localbahnen:

— Teschen—Poln.-Ostrau. **1**, 2.
— Stanislau—Porohy. **3**, 115.
— Blansko-Wischau. **5**, 235.
— Zbetschno-Kladno. **6**, 298.
— St. Andrä-Wördern—Nenlengbach. **6**, 298.
— Tarnów-Szczucin. **8**, 357, **10**, 409. **63**, 1614.
— Schüttenhofen-Bergreichenstein. **10**, 409. **113**, 2658.
— Lemberg (Kozielniki)-Podhajce. **10**, 409. **18**, 570.
— Karthaus—Walditz—Alt-Paka. **11**, 429.
— Tetschitz-Křizanau. **11**, 430.
— Arnau—Königinhof. **13**, 473.
— Zuckmantel-Olbersdorf. **15**, 509.
— Retz-Drosendorf. **16**, 526.
— Gleisdorf-Hartberg. **18**, 566.
— Neumarkt-ungar. Landesgrenze (Suchahora). **20**, 619.
— Lemberg-Reichsgrenze. **21**, 632.
— Lambach-Vorchdorf-Eggenberg. **22**, 681.
— Janow-Jaworow. **22**, 681. **62**, 1586.
— Ober-Laibach—Idria. **25**, 742.
— Černutz-Welwarn. **25**, 743.
— Lienz—Windisch-Matrei. **29**, 823. **32**, 880.
— Stankau-Přestitz-Nepomuk. **32**, 880. **43**, 1140.
— Swětla-Ledeč-Kácow. **36**, 974.

Normalspurige Localbahnen:

— Gänserndorf-Gaunersdorf. **37**, 1000.
— Opočno-Dobruschka. **37**, 1001. **56**, 1443. **119**, 2802. **127**, 2978.
— Sudoměř-Altpaka. **37**, 1001.
— Zellerndorf-Drosendorf. **39**, 1051. **46**, 1215.
— Radnitz-Pürglitz. **42**, 1114.
— Schönbichl-Vils-Reuthe. **43**, 1140.
— Tischnowitz-Neustadtl. **47**, 1245.
— Ziegelhaiden (Bürmoos)-Braunau a. Inn. **56**, 1429.
— Linz-Krumau. **56**, 1429.
— Aigen-Schwarzenberg. **58**, 1499.
— Hannsdorf—Mähr.-Altstadt. **58**, 1500. **66**, 1692.
— Petersdorf—Ullersdorf—Winkelsdorf. **59**, 1526.
— Holleschan-Zlin. **60**, 1551. **62**, 1585.
— Zloczów-Usznia. **63**, 1614. **68**, 1740.
— Marburg-Wies. **64**, 1629.
— Rositz-Bohdanec. **68**, 1740.
— Bilnitz-Wsetin. **74**, 1899.
— Neumarkt-Persenbeug. **74**, 1899.
— Grobelno-Rohitsch. **74**, 1899. **85**, 2135. **98**, 2387. **143**, 3617.
— Weiz-Anger-Birkfeld. **76**, 1939. **86**, 2151. **134**, 3142.
— Schatzlar-Ponikla. **78**, 1977.
— Rohrbach-Obermühl. **90**, 2226.
— Troppau-Grätz. **91**, 2244. **104**, 2498.
— Korneuburg-Ernstbrunn. **94**, 2312.
— Zdounek-Nemotitz. **103**, 2480.
— Sanok-Przemyśl. **108**, 2561.
— Schönbichl-Reutte. **116**, 2716.
— Sonnenberg-Pressnitz-Christophhammer. **117**, 2740. **121**, 2848.
— Hollescbau-Zlin. **133**, 3125.
— Boryslaw-Stebnik. **135**, 3165.
— Siebenbrunn-Engelbartsstetten. **144**, 3665.
— Troppau-Grätz. **145**, 3708.
— Ernstbrnnn-Hohenau. **149**, 3957.
— Landskron-Schildberg. **149**, 3958.

Pferdebahn:

Oderberg-Bahnhof—Oderberg-Stadt. **136**, 3199. **143**, 3618.

Schmalspurige Localbahnen:

— Podgorze—Lubien. **12**, 450.
— Przeworsk—Bacbórz (Dynów). **27**, 787. **33**, 908. **36**, 974. **48**, 1266. **51**, 1326. **55**, 1405. **104**, 2498.
— Boryslaw-Utraznica. **49**, 1286.
— Neubistritz-Litschau. **53**, 1363. **128**, 2996. **140**, 3401.
— Klosternenburg-Salmansdorf. **90**, 2226.
— Trient-Sardagna. **108**, 2561.
— St. Andrä-Wördern—Sieghartskirchen. **121**, 2848. **130**, 3052.
— Litschau-Neubistritz. **145**, 3708.

Seilbahnen:

— Nnsle-Königliche Weinberge. **5**, 234. **81**, 2041.
— Bozen (Zwölfmalgreien)-Kaltern. **12**, 452. **14**, 491. **36**, 974. **134**, 3142.

Zahnradbahn:

— Lupoglava-Monte Maggiore-Abbazia. **124**, 2919.

b) Ungarn.

Eisenbahnprojecte und Vorconcessionen. **10**, 410. **12**, 452. **14**, 492. **17**, 547. **18**, 572. **22**, 681. **23**, 703. **24**, 727. **25**, 748. **26**, 769. **27**, 787. **28**, 802. **29**, 824. **32**, 881. **33**, 909. **35**, 956. **37**, 1001. **38**, 1033. **44**, 1164. **55**, 1406. **63**, 1614. **64**, 1637. **68**, 1741. **77**, 1958. **78**, 1978. **81**, 2045. **84**, 2115. **86**, 2151. **88**, 2185. **90**, 2228. **101**, 2431. **103**, 2480. **105**, 2514. **107**, 2547. **108**, 2564. **109**, 2579. **110**, 2597. **111**, 2616. **113**, 2658. **117**, 2740. **120**, 2830. **123**, 2898. **126**, 2962. **127**, 2982. **138**, 3256. **141**, 3472. **142**, 3547.
— Arad-Hegyala. **138**, 3257.
— Balla-Nadasd. **105**, 2515.
— Bekeser Localbahn. **81**, 2046.
— Budapest-Budakesz. **46**, 1216.
— Csakovar-Kadar. **120**, 2830.
— Erlau-Apatfalva-Vadna. **21**, 651.
— Eszek-Djakovar-Vrpolje. **35**, 956.
— Felső-Eőrt—Felső-Lövő. **101**, 2431.
— Hodmezö-Vasarhely—Nagy-Szt. Miklos. **88**, 2185. **142**, 3547.
— Karlstadt-Sziszek. **73**, 1870.
— Kis-Jenö—Erdöbegy—Barakony. **80**, 2021.

Eisenbahnprojecte und Vorconcessionen:

— Nagy-Karoly—Mateszalka—Csap. **81**, 2045.
— Papa-Banhida. **11**, 431.
— Saroksar-Bugje. **11**, 431.
— Tapolcza-Keszthely. **18**, 572.
— Töke-Terebes-Bartfeld. **141**, 3472.
— Vacz-Romhany-Dregely. **141**, 3472.

VI. Oeffentliche, im Baue, bezw. im Betriebe befindliche Eisenbahnen.

a) Allgemeines.

Actiengesellscbaft für elektrische Kraft. **20**, 621.

Allgemeine österreichische Kleinbahn-Gesellschaft. **10**, 402. **66**, 1695. **69**, 1773.

Allgemeine österreichische Transport-Gesellschaft. **20**, 621. **39**, 1055.

Allgemeine Waggonleihgesellschaft in Budapest. **59**, 1529.

Austro-belgische Eisenbahn-Gesellscbaft. **103**, 2482.

Bau- und Betriebsgesellscbaft für städtiscbe Strassenbahnen in Wien in Liquidation. **66**, 1695. **101**, 2434.

Bau- und Betriebsunternehmung Ritschl & Comp. **20**, 621.

Betriebsgesellscbaft der orientaliscben Bahnen. **20**, 622. **94**, 2313.

Commission für Verkehrsanlagen. **1**, 3. **34**, 926. **51**, 1323. **67**, 1708. **81**, 2043. **111**, 2613. **134**, 3141.

Couponeinlösungen, Verlosungen, Rückzahlungen etc. **8**, 364. **9**, 388. **12**, 457. **25**, 753. **27**, 790. **33**, 911. **39**, 1055. **47**, 1249. **53**, 1366. **61**, 1570. **65**, 1664. **72**, 1856. **80**, 2028. **88**, 2190. **96**, 2349. **100**, 2422. **108**, 2567. **115**, 2694. **124**, 2931. **132**, 3106. **136**, 3200.

Eisenbahnbau:

— Baufortschritte. **38**, 1031. **109**, 2577.
— November 1901. **6**, 302.
— December 1901. **18**, 571.
— Jänner 1902. **37**, 1000.
— Februar 1902. **42**, 1119.
— März 1902. **51**, 1326. **59**, 1527.
— April 1902. **63**, 1613.
— Mai 1902. **82**, 2065.
— Juni 1902. **94**, 2311. **109**, 2577.
— Juli 1902. **105**, 2513. **107**, 2547.
— August 1902. **114**, 2676.
— September 1902. **127**, 2979. **128**, 2997.
— October 1902. **143**, 3617.

Eisenbahn-Betriebsreglement:

— Vergleichende Nebeneinanderstellung des Betriebsreglements und der deutscben Verkebrsordnung. **36**, 966. **37**, 991.
Eisenbahn-Directoren-Conferenz. **5**, 237.

Eisenbahn-Eröffnungen:

— im Jabre 1901. **23**, 700.
— Localbahn Triest-Parenzo. Theilstrecke Triest-St. Andrae—Buje. **38**, 1031.
— — Theilstrecke Buje—Parenzo. **145**, 3693.
— Localbahn Laun-Libochowitz. **78**, 1977.
— Localbahn Tannwald-Grüntbal. **79**, 1990.
— Waldviertelbahn. Theilstrecke Gmünd—Steinbach—Gr.-Pertholz. **95**, 2330.
— Localbahn Friedland-Heinersdorf. **100**, 2417.
— Localbahn Teltsch-Zlabings. **103**, 2469.
— Localbahn Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn). **107**, 2545.
— Localbahn Görz-Haidenschaft. **113**, 2656.
— Localbahn Karlsbad (Dallwitz)-Merkelsgrün. **114**, 2674.
— Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel. **118**, 2771.
— Localbahn Wlascbim—Unter-Kralowitz. **119**, 2800.
— Localbahn Nixdorf-Rumburg. **123**, 2898.
— Tbeilstrecke Valeputna-Dorna watra. **123**, 2898 **126**, 2961.
— Localbabn Nixdorf-Rumburg. **126**, 2961.
— Localbahn Radonitz-Duppau. **130**, 3049.
— Zillerthalbahn. Theilstrecke Zell a. Ziller—Mairhofen. **138**, 3255.
Eisenbahn-Frachtbriefe. **114**, 2673.

Eisenbahnnetz in Ungarn. **10**, 407. **105**, 2511.
Eisenbahnstatistik. **149**, 3958.
Eisenbahnunfälle. Obligatorische Versicherung der Reisenden. **90**. 2229.

Eisenbahnverkehr in Oesterreich:

— November 1901. **7**, 321
— December 1901. **21**. 634.
— Jänner 1902. **33**, 893.
— Februar 1902. **45**. 1181.
— März 1902. **54**, 1373.
— April 1902. **66**, 1678.
— Mai 1902. **79**, 1990.
— Juni 1902. **92**, 2257.
— Juli 1902. **102**, 2441.
— August 1902. **116**, 2702.
— September 1902. **129**, 3017. **135**, 3165.
— October 1902. **145**, 3693.

Eisenbahnverkehr in Ungarn:

— November 1901. **8**, 358.
— December 1901. **22**, 656.
— Jänner 1902. **34**, 930.
— Februar 1902. **46**, 1218.
— März 1902. **55**, 1408.
— April 1902. **67**, 1710.
— Mai 1902. **80**, 2022.
— Juni 1902. **93**, 2288.
— Juli 1902. **103**, 2470.
— August 1902. **124**, 2922.
— September 1902. **131**, 3078.
— October 1902. **146**, 3748.

Eisenbahnverkehr in Bosnien und Hercegovina:

— November 1901. **8**, 362.
— December 1901. **22**, 670.
— Jänner 1902. **34**, 934.
— Februar 1902. **46**, 1227.
— März 1902. **55**, 1412.
— April 1902. **67**, 1714.
— Mai 1902. **80**, 2022.
— Juni 1902. **93**, 2292.
— Juli 1902. **103**, 2474.
— August 1902. **124**, 2926.
— September 1902. **131**, 3082.
— October 1902. **146**, 3752.

Eröffnung neuer Haltestellen und Abänderung von Abfertigungsbefugnissen. **22**, 672.
Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft. **20**, 622. **53**, 1366. **66**, 1697.
Generalversammlungen. **9**, 390. **12**, 457. **25**, 754. **27**, 790. **33**, 912. **39**, 1055. **47**, 1250. **53**, 1366. **61**, 1571. **65**, 1664. **72**, 1856. **136**, 3200.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr:

— Aenderung der Liste. **1**, 2. **6**, 297. **9**, 381. **13**, 469. **14**, 489. **27**, 781. **39**, 1048. **56**, 1429. **59**, 1524. **62**, 1581. **74**, 1896. **79**, 1989. **93**, 2281. **98**, 2385. **110**, 2593. **116**, 2702. **123**, 2893. **128**, 2993. **131**, 3077. **138**, 3253. **141**, 3469.
— Geschäftsbericht des Centralamtes in Bern. **27**, 784.
— Kilometrische Eisenbahnlängen. **8**, 365.
— Vereinbarung mit Deutschland über die vom Eisenbahntransport ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände. **57**, 1465.
— — über die Anwendung der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung und des österreichischen Eisenbahn-Betriebsreglements auf den Grenzverkehr. **57**, 1472.

Internationale Schlafwagen-Gesellschaft. **73**, 1876. **130**, 3055.
Internationale Waggonleih-Gesellschaft in Budapest. **59**, 1528.
Oesterreichisches Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten. Generalversammlung. **107**, 2552.
Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt. **60**, 1555. **62**, 1590.
Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft. **62**, 1590.
Oesterreichische Schuckertwerke. **1**, 7. **50**, 1303. **66**, 1696. **149**, 3961.
Oesterreichische Union Elektricitäts-Gesellschaft. **78**, 1982, **107**, 2552. **123**, 2900.
Schnellzüge aus Mittel- und Westeuropa über die sibirische Eisenbahn nach China und Japan. **121**, 2847.
Sonntagsruhe im Güterverkehre. **12**, 1854.
Statistik der elektrischen Bahnen, Drahtseilbahnen und Tramways. **73**, 1869.
Ungarische Eisenbahn-Verkehrsanstalt. **76**, 1940, **82**, 2067.
Ungarisches Handelsministerium. **30**, 842.
Verband der ungarischen Eisenbahnen. **60**, 1552.

Verkehrsstörungen. **40**, 1075. **41**, 1096. **59**, 1528. **80**, 2021. **96**, 2346. **102**, 2458. **103**, 2480. **121**, 2848. **123**, 2898. **126**, 2962. **133**, 3125. **145**, 3709. **149**, 3959.
Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. **91**, 2244.
Wiener Tramway-Gesellschaft in Liquidation. **66**, 1695.

Zollgebühren. Aufgeld bei Verwendung von Silber. **9**, 381. **22**, 665. **34**, 926. **47**, 1237. **58**, 1498. **73**, 1865. **84**, 2113. **97**, 2365. **109**, 2577. **122**, 2861. **135**, 3165. **149**, 3957.
Zollfreie Behandlung leerer Eisenbahnwagen. **33**, 909.

Zugsverspätungen. **6**, 305. **15**, 510. **32**, 881. **44**, 1163. **54**, 1388. **71**, 1828. **93**, 2294. **102**, 2458. **112**, 2636. **127**, 2980. **142**, 3546.

b) Oesterreichische und ungarische Staatsbahnen und vom Staate betriebene Privatbahnen.

I. Oesterreichische Staats- und Privatbahnen im Staatsbetriebe.

Abfertigungsbefugnisse. Wołkowce-Turylcze. **12**, 452.
— Stadtbureau Marienbad. **44**, 1163.
— Mogiła. **79**, 2004.
— Lindenhau. **88**, 2184.
— Bezděkau. **88**, 2184.
— Kimpolung-Stadt. **126**, 2962.
— St. Peter bei Görz. **140**, 3402.
Auskunftsbureau der österr. Staatsbahnen. **47**, 1245.
Betriebsergebnisse. **72**, 1849.
Eröffnung von Stationen. **1**, 6. **51**, 1327. **52**, 1345. **58**, 1503. **119**, 2803. **126**, 2962. **127**, 2981. **136**, 3199.
Fahrordnungsangelegenheiten. **75**, 1915.

Güternebenstellen:

— Verzeichniss der Zuschlagsfristen. **86**, 2149.
— Veldes. **1**, 1. **41**, 1096. **68**, 1740.
— Bad Gastein. **60**, 1551. **111**, 2615.
— Dorna watra. **86**, 2151.
Güterverkehr mit der Pielachthalbahn. **74**, 1900.

Haltestellen:

— Korolowska. **4**, 171.
— Sadowa. **4**, 171.
— Petrowitz. **10**, 410. **12**, 452.
— Rathonitz-Mlatz. **22**, 681.
— Linz (Schlachtbahnhof). **30**, 844.
— Lubna. **36**, 975,
— Srbsko. **48**, 1266.
— Wotic. **48**, 1266.
— Debina. **50**, 1301.
— Schalchen. **58**, 1501. **59**, 1528.
— Wasserhub. **58**, 1501. **59**, 1528.
— Birnbaum. **58**, 1501.
— Silber Skalitz. **59**, 1528.
— Hatě. **125**, 2944.
— Absberg. **64**, 1636.
— Kiczina. **67**, 1709.
— Pločice. **72**, 1854.
— Gstetten. **74**, 1900.
— Bobawa Stadt. **80**, 2021.
— Schildberg. **81**, 2045.
— Steinüberfuhr. **81**. 2045.
— Pinsdorf. **95**, 2332.
— Unter-Tannwald. **98**, 2387.
— Schaanwald. **108**, 2563.
— Piskočil. **112**, 2636.
— Turke. **117**, 2740.
— Schlarnwald. **120**, 2829.
— Absberg. **125**, 2944.
— Ziegelhütten. **130**, 3053. **131**, 3086.
— Kamnje. **134**, 3142.
— Rokicíny. **141**, 3471.
— Seidowitz. **141**, 3472.

Ladestelle Kreuzendorf. **68**, 1741.
Lieferungswesen. **31**, 865.
Rollfuhrdienst:
— Herzogenburg. **4**, 171.
— Langenlois. **8**, 357.
— Haag am Hausruck. **25**, 747.
— Mähr.-Trübau. **72**, 1854.
Stadtbureau in Innsbruck. **67**, 1709.
Stationsnamen. **16**, 526. **29**, 823. **36**, 975. **38**, 1033. **40**, 1075. **41**, 2096. **51**, 1327. **140**, 3402.

Asch—Rossbach.

Generalversammlung. **90**, 2233.

Beneschau—Wlaschim—Unter-Kralowitz.

Generalversammlung. **91**, 2248.
Statutenänderung. **122**, 2871.
Betriebseröffnung. **107**, 2547.
Durchlässe. **57**, 1476.
Haltestelle Borovsko. **37**, 1001.
— Sedumpan. **97**, 2369.
Locomotivremise. **30**, 844.
Rampen. **92**, 2271.
Stationserweiterung in Wlaschim. **71**, 1827.
Strassenbrückenwaage. **44**, 1163.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **105**, 2514. **116**, 2716.
Wasserstationsgebäude und Locomotivremise in Unter-Kralowitz. **2**, 53. **26**, 769.

Bregenzer Waldbahn (Bregenz-Bezau).

Brücke in km 4·5/6. **26**, 769.
Durchlass in km 1·5/6. **45**, 1200.
Firmaprotokollirung. **130**, 3055.
Niveauübergang in km 23·2/3. **101**, 2431.
Rampen. **7**, 337.
Stationspläne. **87**, 2166.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **97**, 2369. **103**, 2480.
Zugschranken in km 1·6/7. **27**, 787.

Borki wielkie-Grzymałów.

Generalversammlung. **106**, 2536.

Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn.

Generalversammlung. **104**, 2503.

Bukowinaer Localbahnen.

Firmaprotokollirung. **1**, 8.
Generalversammlung. **92**, 2272.
Haltestelle Sadowa. **5**, 234.

Cerčan-Modřan.

Collaudirung. **54**, 1387.

Chabowka-Zakopane.

Generalversammlung. **125**, 2946.

Delatyn-Kolomea-Stefanówka.

Generalversammlung. **101**, 2436.

Deutschbrod-Saar.

Firmaprotokollirung. **78**, 1982. **130**, 3055.
Generalversammlung. **47**, 1248. **91**, 2248.

Dolina-Wygoda.

Generalversammlung. **122**, 2878.

Dux-Bodenbach.

Generalversammlung. **55**, 1414.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn.

Generalversammlung. **69**, 1773.

Fehring-Fürstenfeld.

Generalversammlung. **99**, 2410.

Friauler Eisenbahn (Monfalcone-Cervignano).

Firmaprotokollirung. **130**, 3055.
Generalversammlung. **128**, 3000.

Fürstenfeld-Hartberg (Neudau).

Generalversammlung. **49**, 1290. **99**, 2410.

Gailthalbahn (Arnoldstein-Hermagor).

Generalversammlung. **86**, 2156.

Gleisdorf-Weiz.

Generalversammlung. **96**, 2349.

Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs.

Firmaprotokollirung. **39**, 1054.
Statutenänderung. **27**, 783. **27**, 790.

Gurkthalbahn.

Generalversammlung. **81**, 2050.

Hartberg-Friedberg.

Bauconsens. **139**, 3367.
Politische Begehung. **82**, 2066. **92**, 2271.

Kaiserin Elisabeth-(West-)Bahn.

Doppelgeleise Wien-Salzburg. **95**, 2332.

Karawankenbahn.

Bauconsens. **139**, 3367.
Geleisepläne. **58**, 1500.
Haltestelle Rozzol. **92**, 2271.
Karawanken-Tunnel. **46**, 1215. **52**, 1345. **54**, 1383. **77**, 1957.
Politische Begehung. **30**, 844. **37**, 1001. **85**, 2134. **88**, 2184. **101**, 2430. **117**, 2740. **118**, 2772. **123**, 2897. **129**, 3031. **133**, 3125. **136**, 3198.
Projectspläne. **7**, 337.
Schleppbahnen. **116**, 2716.
Unterkunftshaus in Podbrdo. **103**, 2480.
Wasserkraftanlage in Rosenbach. **7**, 337. **11**, 430. **37**, 1001.
— in Rothweinbach. **26**, 769.

Karlsbad-Johanngeorgenstadt.

Generalversammlung. **82**, 2070.

Karlsbad-Merkelsgrün.

Betriebseröffnung. **111**, 2616.
Brücke über den Widitzbach. **97**, 2369.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **106**, 2531. **145**, 3708.

Kimpolung-Dorna watra.

Betriebsconsens. **128**, 2996.
Brückenwaage. **70**, 1804.
Collaudirung. **136**, 3199.
Eisenconstructionen. **40**, 1075. **54**, 1387. **60**, 1551. **66**, 1692. **105**, 2512. **115**, 2692.
Geleiseanlage. **39**, 1051. **59**, 1526.
Hochbauten in Dorna watra. **5**, 234.
Locomotivdrehscheibe in Dorna watra. **62**, 1585.
Mauerwerkspläne. **33**, 908. **83**, 2093. **91**, 2244.
Stationserweiterung in Dorna watra. **42**, 1120.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **122**, 2875.
Varianten. **7**, 337.
Wasserstationen. **67**, 1709.
Wohngebäude in Dorna watra. **58**, 1500.

Kolomeaer Localbahnen.

Firmaprotokollirung. **47**, 1248.
Generalversammlung. **139**, 3370.
Statutenänderung. **10**, 402.

Krakau-Kocmyrzów.

Firmaprotokollirung. **20**, 621. **66**, 1696.
Generalversammlung. **68**, 1744.
Statutenänderung. **47**, 1237.
Wasserleitungscanal. **3**, 116.

Lemberg-Bełzec (Tomaszów).

Generalversammlung. **134**, 3135.

Lemberg-Czernowitz-Jassy.

Generalversammlnng. **76**, 1944.

Lemberg-Sambor.

Bauvergebung. **96**, 2349.
Brücke über den Wereszycafluss. **34**, 929.
Politische Begehung. **29**, 823. **34**, 929. **40**, 1075. **48**, 1265. **61**, 1567. **77**, 1957. **82**, 2066. **83**, 2093. **88**, 2184. **118**, 2772. **133**, 3125.
Varianten. **97**, 2369.
Wasserbeschaffung. **27**, 787. **105**, 2512. **118**, 2773.

Łupków-Cisna.

Generalversammlung. **138**, 3259.

Mährisch-Budwitz-Jamnitz.

Generalversammlung. **90**, 2233.

Mährische Westbahn (Prossnitz-Trübau).

Generalversammlung. **101**, 2434.

Marienbad-Karlsbad.

Generalversammlung. **69**, 1773.

Mauthausen-Grein.

Generalversammlung. **77**, 1962.

Mühlkreisbahn.

Generalversammlung. **82**, 2070. **92**, 2272.

Murthalbahn.

Generalversammlung. **99**, 2410.

Netolitzer Localbahn.

Generalversammlung. **109**, 2583.

Neue Bukowinaer Localbahnen.

Generalversammlung. **138**, 3259.
Statutenänderung. **49**, 1281.

Neuhaus-Neubistritz.

Firmaprotokollirung. **78**, 1982.
Generalversammlung. **80**, 2032.

Ostgalizische Localbahnen.

Bureauverlegung. **51**, 1328.
Generalversammlung. **109**, 2583.

Petersdorf-Grünthal-Oberpolaun.

Grenzviaduct über das Iserthal. **10**, 409.
Mauerwerkspläne. **54**, 1387.

Pila-Jaworzno.

Anschluss an die Montanbahn. **97**, 2369.
Bauvergebung. **118**, 2773.
Eisenconstructionen. **115**, 2692.
Geleisepläne und Hochbauten. **58**, 1500. **81**, 2044.
Generalversammlung. **104**, 2503.
Politische Begehung der Fortsetzungsstrecke. **13**, 473.
Unter- nnd Oberbaunormalien. **92**, 2270.

Pinzgauer Localbahn.

Firmaprotokollirung. **66**, 1696. **78**, 1982.
Generalversammlung. **61**, 1571.
Statutenänderung. **73**, 1869.

Plan-Tachau.

Generalversammlung. **105**, 2518.
Stationserweiterung in Tachau und Lohm. **115**, 2693.

Postelberg-Laun.

Generalversammlung. **101**, 2435.

Potscherad-Wurzmes.

Generalversammlung. **101**, 2434.

Prag-Dux.

Generalversammlung. **90**, 2232.

Przeworsk-Bachórz (Dynów).

Aufnahmsgebäude. **137**, 3227.
Bauleiter. **95**, 2332.
Bauvergebung. **106**, 2531.
Brücke über den Mleczabach. **127**, 2979.
Geleisepläne. **118**, 2772.
Hochbauten. **115**, 2692.
Oberbaumaterialien. **24**, 727.
Politische Begehung. **94**, 2312.
Unterbau. **128**, 2996.
Verladeprofil. **144**, 3665.
Wasserstationen. **120**, 2829.

Pyhrnbahn.

Bossruck-Tunnel. Bauvergebung. **122**, 2875.
Politische Begehung. **93**, 2294. **105**, 2512.
Viaduct in km 2·4/6. **84**, 2115.
Wohngebäude für Blockwärter. **121**, 2848. **147**, 3778.

Rakonitz-Mlatz.

Station Lubna. **25**, 747.

Sattledt-Grünau (Almthalbahn).

Collaudirung. **6**, 302.
Holzriesen **1**, 3. **41**, 1096. **56**, 1440.

Schlackenwerth-Joachimsthal.

Generalversammlung. **72**, 1855.

Schönwehr-Elbogen.

Actiengesellschaft. **10**, 412.
Firmaprotokollirung. **1**, 7.

Schwarzenau-Zwettl.

Firmaprotokollirung. **78**, 1982.
Generalversammlung. **62**, 1589.

Spalato-Sinj.

Durchlässe. **54**, 1387. **60**, 1551.
Hochbauten. **10**, 409.
Ueberfahrt in km 12·3/4. **27**, 787.
Varianten. **48**, 1266. **60**, 1551.
Wasserbeschaffungsanlagen. **84**, 2114. **117**, 2740. **128**, 2998.

Starkenbach-Rochlitz.

Firmaprotokollirung. **1**, 7. **107**, 2552.
Generalversammlung. **95**, 2335.

Strakonitz-Winterberg.

Generalversammlung. **81**, 2050.

Světla-Ledeč-Kácow.

Bauvergebung. **55**, 1406.
Geleisepläne. **104**, 2498.
Mauerwerkspläne. **90**, 2228.
Sazawabrücke. **147**, 3778.
Varianten. **88**, 2184.

Tannwald-Grünthal.

Arbeiterabort in Grünthal. **1**, 3.
Bauleiter. **55**, 1405.
Betriebseröffnung. **79**, 1990. **95**, 2332.
Collaudirung. **131**, 3086.
Distanzsignal in Tannwald und Grünthal. **45**, 1200. **76**, 1939.
Holzschuppen in Grünthal. **8**, 357. **21**, 650.
Oberbaunormalien. **12**, 450.
Oberbau der Zahnstrecke. **18**, 571.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **73**, 1870.
Ufermauer an der Desse. **10**, 409. **33**, 908. **59**, 1528.
Wasserleitung für Unter-Polan. **48**, 1765. **52**, 1345. **133**, 3125.
Wasserstation in Grünthal. **16**, 526. **19**, 599. **25**, 747. **57**, 1476.

Tauernbahn (Schwarzbach-St. Veit-Möllbrücken).

Politische Begehung. **52**, 1345. **139**, 3367.

Teltsch-Zlabings.

Brückenproben. **92**, 2271.
Eisenconstructionen. **2**, 53.
Haltestelle Gross-Pautschen und Datschitz. **7**, 337.
Personenhaltestelle Slejbor. **22**, 621.
Mauerwerk und Eisenconstructionen. **7**, 337. **10**, 410.
Reservoirgebäude und Dampfkessel in Zlabings. **16**, 526.
Stationserweiterung in Teltsch. **22**, 621.
Ueberfahrts- und Unterfahrtsbrücken. **26**, 768. **52**, 1345.
Wasserstation Zlabings. **59**, 1526.

Triest-Parenzo.

Betriebsbewilligung. **10**, 409.
Eisenbahnbausection Triest. **28**, 802.
Haltestellen, **2**, 53. **34**, 929.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **139**, 3367.
Wasserstationen. **82**, 2066.
Zufahrtsstrasse zur Station Montana. **121**, 2848.

Trzebinia-Skawce.

Generalversammlung. **149**, 3962.

Unterdrauburg-Wöllan.

Generalversammlung. **48**, 1267. **79**, 2006.

Unterkrainer Bahnen.

Generalversammlung. **92**, 2272.

Valsuganabahn.

Firmaprotokollirung. **107**, 2552. **130**, 3055.
Generalversammlung. **23**, 707. **77**, 1962.

Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings.

Bewässerungsanlage. **87**, 2166.
Brücken. **52**, 1345.
Eisenconstruction. **22**, 681. **59**, 1526.
Haltestelle Merkengersch. **58**, 1500.
— Klein-Eberharts. **128**, 2998.
Nivellettenänderung. **26**, 768.
Object in km 15·1/2 und 15·4/6. **27**, 787.
Thayabrücke. **42**, 1119. **66**, 1692.
Varianten. **2**, 53.
Wasserstationen in Thaya und Waldkirchen. **97**, 2369. **105**, 2512.

Wiener Stadtbahn.

Geschäftsabwicklung anlässlich der Auflösung der k. k. Bau-Direction. **82**, 2070.
Hochbauten. **36**, 974.
Viaducteinbauten. **82**, 2064.

Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth.

Generalversammlung. **79**, 2006.

Wocheinerbahn.

Politische Begehung. **127**, 2980.
Wasserkraftanlage am Feistritzbach. **10**, 409. **30**, 844. **44**, 1162.
— am Katzenbach. **16**, 526. **26**, 769. **42**, 1120.
Wocheinertunnel. **51**, 1326.

Wodnan-Moldauthein.

Generalversammlung. **90**, 2233.

Wodnan-Prachatitz.

Firmaprotokollirung. **107**, 2552.
Generalversammlung. **82**, 2070.

Wolframs-Teltsch.

Generalversammlung. **62**, 1589.

Wotic-Selčan.

Generalversammlung. **101**, 2435.

Ybbsthalbahn.

Firmaprotokollirung. **130**, 3055.
Generalversammlung. **49**, 1290. **63**, 1617.
Haltestelle Oisberg. **71**, 1829. **101**, 2431.

Zeltweg-Wolfsberg.

Generalversammlung. **48**, 1267. **79**, 2006.

Zwittau-Polička.

Generalversammlung. **75**, 1920.

II. Ungarische Staatsbahnen und vom Staate betriebene Privatbahnen.

Altersversorgung für Bahnbedienstete. **98**, 2387.
Arbeitsdauer des Eisenbahnpersonales. **6**, 303.
Betriebsergebnisse. **7**, 338. **32**, 882. **76**, 1940. **95**, 2332. **106**, 2531.
Biertransporte. **91**, 2244.
Doppelgeleise Budapest—Bruck a. d. L. **42**, 1121.
Eisenbahnen.
— Budapester Verbindungsbahn. **42**, 1121.
— Fünfkirchen-Barcs, **76**, 1940.
— Kun-Szt. Miklos—Dunapataj. **10**, 410. **123**, 2898. **127**, 2982.
— Losonczer Localbahn. **68**, 1741.
— Papa-Varsany-Kisber-Banhida. **38**, 1033. **44**, 1164. **110**, 2598.
— Ruma-Klenak-Saveufer. **68**, 1741.
Eisenbahnbeamten-Bildungscurs. **21**, 651.
Eisenbahnbrücke über die Szamos. **103**, 2481.
Eisenbahnunfälle. **94**, 2312.
Eilzugsgarnituren für eine Fahrgeschwindigkeit von 100 km per Stunde. **2**, 53.
Fahrbetriebsmittel. **18**, 572. **21**, 650. **24**, 728. **68**, 1741. **72**, 1854. **73**, 1870. **76**, 1940. **79**, 2004. **84**, 2115. **85**, 2136. **87**, 2167. **95**, 2332. **111**, 2616. **120**, 2829. **138**, 3255.
Fahrgeschwindigkeit. **103**, 2481.
Fahrkartenangelegenheiten. **3**, 116. **30**, 845. **55**, 1406. **64**, 1637. **66**, 1693. **94**, 2312.
Fahrkartenbureau in Budapest. **111**, 2617.
Fleischbeförderung. **12**, 452.
Geleiseerweiterung. **46**, 1216.
Gepäcksbeförderung. **98**, 2387. **130**, 3053.
Getreide- und Mahlproducte. **105**, 2515.
Güterverkehr. **84**, 2114. **85**, 2136. **87**, 2167. **94**, 2312.

Haltestelle Tokod rakodo. **6**, 303.
— Kupiszine. **15**, 510.
— Esztergom-csavargözös. **55**, 1406.
— Sümeg-Bazaltbanya. **66**, 1693.
— Franzstadt. **74**, 1900.
— Szeged rakado-megálóhely. **98**, 2387.
— Debreczen. **128**, 2998.
Langholzverladung. **138**, 3256.
Nothstandsarbeiten **68**, 1741.
Obstverladung. **9**, 386.
Ordnung und Reinlichkeit in den Stationen. **74**, 1900.
Orient-Expresszug. **82**, 2067. **118**, 2773.
Pensionsfonds. **88**, 2185.
Pressburger Tunnel. **120**, 2830.
Postbeiwagen. Ueberwachung der Betriebssicherheit. **30**, 845.
Reexpeditionsbegünstigungen. **54**, 1389. **73**, 1870. **91**, 2244.
Regulativ für Borstenviehtransporte. **54**, 1389.
— Wein- und Spiritus-Sendungen. **59**, 1528.
Reisegepäck. **36**, 976. **54**, 1389.
Routenvorschrift. **72**, 1854.
Sanitäre Vorkehrungen. **110**, 2598. **119**, 2862. **127**, 2983.
Schnellzug Budapest—Fiume. **34**, 929.
Sicherungseinrichtungen. **79**, 2004.
Sonntagsruhe im Eisenbahndienste. **28**, 802.
Stationserweiterungen. **12**, 453. **35**, 956. **42**, 1121. **46**, 1216. **76**, 1940. **81**, 2045. **85**, 2136. **88**, 2184.
Stationsnamenänderung. **88**, 2185. **103**, 2481.
Stückgutverkehr. **140**, 3403.

Tarife:

— Personen- und Gepäckstarif. **12**, 452. **98**, 2387. **107**, 2548. **130**, 3053.
— Gütertarif für Localbahnen. **91**, 2244.
— Nachtrag II. **88**, 2185.
— Allgemeiner. **3**, 116.
— Glaswaaren. **3**, 116.
— Rennpferde und Zuchtthiere. **3**, 116.
— Melasse zur Viehfütterung. **14**, 491.
— Fouragesendungen. **18**, 572.
— Natur- und Kunsteis. **19**, 599.
— Getrocknete Pflaumen. **36**, 976.
— Eistransporte. **40**, 1076. **67**, 1716.
— Lebendes Geflügel. **41**, 1096. **54**, 1389.
— Werkhölzer. **41**, 1096.
— Weintraubenproducte. **41**, 1096.
— Stroh und Heu. **54**, 1389.
— Roheisen. **60**, 1552.
— Zuckerrübe und Zucker. **79**, 2004.
— Spiritus. **85**, 2136.
— Getreide. **107**, 2548.
— Neumais. **130**, 3053. **140**, 3402.
Ung. Handelsministerium. Geschäftsbericht. **30**, 842.
Verbindungsbahn zwischen den in Budapest einmündenden Staatsbahnlinien. **26**, 769.
Verkehrscartelle. **6**, 303.
Waarenverkehr. **73**, 1870.
Werkstätte von Rakos. **14**. 509.

c) Privatbahnen im eigenen Betriebe und auswärtige Staatsbahnen auf österreichischem Gebiete.

I. Oesterreichische Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Generalversammlung. **139**, 3370.
Stationsnamen. **12**, 452.
Zollverfahren in Reichenberg. **31**, 861.

Beraun-Koneprus.

Politische Begehung. **94**, 2310.
Flügelbahn zur Verladestelle Čisařsky lom. **117**, 2740.

Böhmische Commercialbahnen.

Firmaprotokollirung. **78**, 1982. **107**, 2552.
Generalversammlung. **73**, 1876.

Böhm.-Leipa—Steinschönau.

Bauvergebung. **57**, 1476.
Betriebsstationirung. **134**, 3142.
Eisenconstructionen. **105**, 2512.
Geleisepläne. **59**, 1528.
Mauerwerkspläne. **121**, 2848.
Sicherungsanlagen. **145**, 3708.

Böhmische Nordbahn.

Generalversammlung. **88**, 2190.
Personenbeförderung mit Güterzügen. **97**, 2370.

Bozen-Kaltern (Ueberetscherbahn).

Generalversammlung. **138**, 3258.

Bozen-Meran.

Betriebsleiter. **144**, 3665.
Generalversammlung. **88**, 2189.

Brandeis a. d. E.—Neratovic.

Actiengesellschaft. **147**, 3773.

Buschtěhrader Eisenbahn.

Abfertigungsbefugnisse. **134**, 3142.
Anschlussstation Dallwitz. **118**, 2773.
Generalversammlung. **76**, 1944.
Haltestelle Schmiedeberg. **81**, 2045. **83**, 2093.
Stationsnamenänderungen. **36**, 975. **98**, 2387.

Deutschbrod-Humpoletz.

Firmaprotokollirung. **47**, 1248.
Generalversammlung. **80**, 2032.

Friedländer Bezirksbahnen.

(Raspenau-Weissbach-Friedland-Reichsgrenze.)

Drehscheiben in Heinersdorf. **69**, 1771.
Hochbauten und Geleisepläne. **58**, 1500. **67**, 1709.
Stationserweiterung Friedland. **70**, 1803.
Stationsnamen. **13**, 473.
Teichanlage in km 14/15. **45**, 1203.
Wasserstationen. **59**, 1526. **92**, 2270. **104**, 2498.
Werkstättenanlage in km 0·5/6. **24**, 727. **42**, 1120.

Gänserndorf-Gaunersdorf.

Aufnahmsgebäude in Gänserndorf. **73**, 1870. **95**, 2332.
Baubeginn. **49**, 1286. **51**, 1326.
Eisenconstructionen. **102**, 2458. **132**, 3106. **143**, 3617. **144**, 3665. **145**, 3708.
Getreidelagerhaus in Gänserndorf. **105**, 2512. **113**, 2658.
Hochbaupläne. **55**, 1405. **95**, 2332.
Mauerwerksanlagen. **127**, 2980.
Oberbaupläne. **47**, 1245.
Politische Begehung. **115**, 2692.
Rampen- und Weganlagen. **99**, 2407.
Situationspläne für Stationen. **77**, 1957. **139**, 3367.
Uebergangssteg in Gänserndorf. **99**, 2407.
Unterbau. **54**, 1387.
Varianten. **57**, 1476. **111**, 2615. **114**, 2677.
Verbindungsgeleise in Gänserndorf. **99**, 2408.

Gmünd—Gross-Gerungs.

Bauaufsicht. **18**, 570.
Bauconsens. **116**, 2716. **131**, 3086.
Betriebsbewilligung. **86**, 2151. **119**, 2802.
Brücken. **3**, 116. **4**, 170.
Fenersichere Herstellungen. **14**, 491. **82**, 2064. **103**, 2480.
Firmaprotokollirung. **78**, 1982.
Fusswegrampe. **1**, 3.
Generalversammlung. **88**, 2190.
Haltestellen Abschlag und Bruderndorf. **134**. 3142.
— Harruck **148**, 3799.
Holzconstruction. **64**, 1636.
Localbahnhof Gmünd. **21**, 650.
Politische Begehung. **68**, 1740. **77**, 1957.
Station Langschlag. **103**, 2480.

Stationsname. **69**, 1771.
Statutenänderung. **125**, 2941.
Verladestelle Alt-Weitra. **73**, 1870.
Wirthschaftsrampe. **6**, 303. **55**, 1405.

Graz-Köflach.

Firmaprotokollirung. **66**, 1695.
Generalversammlung. **69**, 1773. **107**, 2552.

Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha.

Generalversammlung. **125**, 2945.

Innsbruck-Hall in Tirol.

Generalversammlung. **41**, 1102.

Innsbrucker Mittelgebirgsbahn.

Generalversammlung. **60**, 1555.

Jičin-Turnau.

Hochbaupläne. **117**, 2740.
Iserbrücke. **105**, 2512.
Nivellette-Aenderung. **147**, 3778.
Situationsplan der Haltestelle Jinolitz. **117**, 2740.
Varianten. **121**, 2848. **130**, 3053.

Kaadener Localbahnen (Radonitz-Duppau, Kaaden-Willomitz).

Baufrist. **68**, 1739.
Egerbrücke. **13**, 473. **74**, 1897.
Eisenconstructionen. **19**, 599. **40**, 1075. **78**, 1978.
Mauerwerksanlagen. **115**, 2692.
Politische Begehung. **12**, 450. **24**, 727.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **130**, 3052.
Variante. **42**, 1120. **69**, 1771. **77**, 1957. **99**, 2407. **118**, 2772.
Wasserstationen. **78**, 1978.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Abfertigungsbefugnisse von Stationen. **58**, 1501. **115**, 2693. **136**, 3199. **139**, 3367.
Brücke in km 8·4 der Linie Lundenburg—Kutti. **10**, 409.
Durchfahrt in km 34·1/2 der Linie Gänserndorf—Angern. **1**, 3.
Einfriedung in Stiebing. **59**, 1528.
Expresszug Petersburg—Nizza. **3**, 116. **44**, 1163. **128**, 2998.
Fahren in Raumdistanz. **9**, 386.
Fahrordnungsangelegenheit. **46**, 1216. **107**, 2547.
Firmaprotokollirung. **66**, 1695.
Geleiseanlagen in Hruschau. **16**, 526.
— Oświęcim. **58**, 1500.
— Dzieditz. **90**, 2228.
— Dürnkrut. **107**, 2547.
— Wall.-Meseritsch. **133**, 3125.
Generalversammlung. **128**, 3000.
Haltestelle Bratelsbrunn. **12**, 452. **29**, 823.
— Pietrzykowice. **27**, 787.
— Kinderasyl. **70**, 1804. **72**, 1855.
— Seitendorf. **77**, 1957. **132**, 3106.
Montanbahnen. **87**, 2166.
Niveauübersetzung in km 150·1/2 der Linie Wien—Krakau. **71**, 1826.
Rangirbahnhof in Mähr.-Ostrau. **128**, 2999.
Stationserweiterung Lnltsch. **7**, 337.
— Josefschacht. **63**, 1613.
— Rožnau. **90**, 2228.
— Friedeck-Mistek. **146**, 3754.
Wasserabflussverhältnisse auf der Strecke Gerspitz—Brünn. **7**, 337.
Wasserleitung zur Zuckerfabrik in Dürnkrut. **9**, 385.
Wegbrücke in Zauchtel. **144**, 3665.
Wegübersetzung in km 34·0/1 der Linie Bielitz—Saybusch. **2**, 52.
Werkstätte in Floridsdorf. **5**, 235.
Wohngebäude in Rzikowitz. **13**, 473.
Zollabfertigung von Reisegepäck in Oderberg. **81**, 2045.
Zugsmeldeposten-Einrichtungen. **139**, 3366. **146**, 3754.

Kaschau-Oderberg.

Eistransporte vom Csorbaer See. **8**, 357. **33**, 909.
Generalversammlung. **64**, 1642.
Güterabfertigungsstelle in Oderberg. **90**, 2228.
Haltestellen. **55**, 1406.
Verrechnungsstelle in Oderberg. **9**, 386.
Zuschlagsfristen. **106**, 2531.

Kremsthalbahn.

Betriebsübernahme durch den Staat. **134**, 3145.
Generalversammlung. **81**, 2050. **134**, 3146.

Kühnsdorf-Eisenkappel.

Fussweg und Wirthschaftsrampe. **106**, 2531.
Haltestelle Eberndorf. **7**, 337.
Haltestelle Rechberg. **41**, 1095.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **105**, 2514.
Varianten. **2**, 53.
Wasserstationen. **87**, 2166.

Laibach-Oberlaibach.

Generalversammlung. **74**, 1902.

Laun-Libochowitz.

Betriebseröffnung. **78**, 1977. **95**, 2332.
Haltestellen. **33**, 908. **60**, 1551. **77**, 1978. **95**, 2332.
Locomotivschuppen in Libochowitz. **25**, 747. **32**, 880.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **64**, 1636.

Leoben-Vordernberg.

Generalversammlung. **149**, 3961.

Lundenburg-Eisgrub.

Betriebsbewilligung. **13**, 473.
Collaudirung. **80**, 2021.
Fahrgeschwindigkeit. **49**, 1286.

Mendelbahn (Kaltern-Mendelpass).

Oberbau der Seilbahnstrecke, **100**, 2419.

Mori-Arco-Riva.

Generalversammlung. **60**, 1555.
Stationsnamenänderungen. **59**, 1528. **64**, 1636.

Neutitscheiner Localbahn.

Bauconsens. **116**, 2716.

Nixdorf-Rumburg.

Eisenconstructionen. **22**, 681. **38**, 1033.
Feuersichere Herstellungen. **7**, 337. **21**, 650. **44**, 1162.
Geleisepläne. **51**, 1326.
Locomotivremise und Wasserstation in Rumburg. **3**, 116. **10**, 410.
Mauerwerksanlage und Eisenconstruction. **59**, 1526. **64**, 1636.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **120**, 2829. **127**, 2980.
Uebergangssteg in Nixdorf. **119**, 2808.
Zeidlerthalbrücke. **10**, 409.

Oesterreichische Nordwestbahn.

Generalversammlung. **134**, 3146.
Haltestelle Lochenitz. **97**, 2370.
Ladestelle Schreckenstein-Schichtwerk. **74**, 1897.

Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Firmaprotokollirung. **78**, 1982. **130**, 3055.
Generalversammlung. **124**, 2931.
Haltestellen. **3**, 116. **47**, 1245.
Schlafwagenverkehr Wien-Karlsbad und Wien-Prag. **48**, 1266.
Stationsnamenänderungen. **42**, 1121.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn.

Generalversammlung. **76**, 1944.

Otrokowitz-Zlin-Wisowitz.

Generalversammlung. **86**, 2156.
Weg- und Wasserläufe. Uebergabe. **109**, 2579.

Radkersburg-Luttenberg.

Generalversammlung. **101**, 2435.

Rakonitz-Laun.

Politische Begehung. **77**, 1958.

Reichenberg-Gablonz-Tannwald.

Firmaprotokollirung. **1**, 7. **20**, 621.
Generalversammlung. **77**, 1962.
Statutenänderung. **144**, 3663.
Uebernahme in den Staatsbetrieb. **74**, 1900. **80**, 2013.

Saitz-Czeicz-Göding.

Generalversammlung. **86**, 2156.

Salzkammergut-Localbahn.

Generalversammlung. **101**, 2436.

Pielachthalbahn (St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank).

Abfertigungsbefugnisse. **37**, 1001.
Betriebsleiter. **89**, 2215.
Firmaprotokollirung. **107**, 2552.
Generalversammlung. **91**, 2248.
Haltestelle Steinschal-Tradigist. **36**, 975.

Schweissing-Haid.

Bauvergebung. **79**, 2004.
Geleisepläne für Stationen. **77**, 1957.

Stammersdorf-Auersthal.

Benützungsbewilligung für die Stationsgebäude. **141**, 3471.
Eisenconstructionen. **67**, 1709.
Mauerwerkspläne. **86**, 2151.
Nivellette-Aenderung. **58**, 1500. **70**, 1804. **103**, 2480.
Normalien für Oberbau. **42**, 1120. **64**, 1636.
Normalien für Unterbau. **44**, 1162.
Normalien für Hochbau. **55**, 1406. **69**, 1771. **97**, 2369.
Pulvermagazine in Stammersdorf und Hagenbrunn. **46**, 1215.
Unterfahrung der St.E.G. Wien-Brünn. **69**, 1771.
Weichenkreuzungen. **146**, 3754.
Wirthschaftsrampe. **60**, 1551.

Stauding-Stramberg.

Bauconsens. **29**, 823.

Steyrthalbahn.

Director. **12**, 452. **55**, 1406.
Generalversammlung **101**, 2436.

Stramberg-Wernsdorf.

Generalversammlung. **86**, 2156.

Südbahn-Gesellschaft.

Firmaprotokollirung. **130**, 3055.
Generalversammlung. **86**, 2155.
Haltestelle Wampersdorf. **74**, 1900. **97**, 2370.
Haltestelle Gutenstein-Streiteben. **119**, 2802.
Personenexpedition in Haltestelle Steg. **12**, 452,
Rollfuhrdienst in Laibach. **27**, 787.
Schlafwagenverkehr. **46**, 1215. **49**, 1286. **131**, 3086.
Stationsnamenänderungen. **46**, 1216. **48**, 1266.
Viehverkehr in Wr. Neustadt, **93**, 2295.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Haltestelle Lochenitz. **82**, 2066. **97**, 2370.
— Schönborn-Ratschendorf. **87**, 2166.
Generalversammlung. **137**, 3229.

Teplitz (Settenz)-Reichenberg.

Stationsnamen. **18**, 571.

Tirschnitz-Wildstein-Schönbach.

Actiengesellschaft. **122**, 2871.

Welser Localbahn.

Generalversammlung. **139**, 3370.
Statutenänderung. **66**, 1677.

Wien-Aspang.

Stationsbenennungen. **21**, 650. **23**, 702. **29**, 823. **44**, 1164.

Wien-Pottendorf-Wr. Neustadt.

Generalversammlung. **48**, 1268.

Wippachthalbahn Görz-Haidenschaft.

Brücken. **3**, 116. **42**, 1120.
Firmaprotokollirung. **78**, 1982. **130**, 3055.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **105**, 2514.
Uferversicherung. **121**, 2848.
Wasserstationen. **77**, 1957. **97**, 2369.
Wegunterfahrt in km 14·7/8. **48**, 1265.

Zillerthalbahn (Jenbach-Mayrhofen).

Aufnahmsgebäude in Jenbach. **132**, 3106.
Bauvertrag. **85**, 2135.
Betriebsbewilligung. **86**, 2151.
Betriebsleiter. **59**, 1528.
Hochbauten in Mayrhofen. **6**, 302.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **106**, 2531.
Stationsnamenänderung. **97**, 2369.

Zwoleňowes-Smečna.

Firmaprotokollirung. **78**, 1982. **107**, 2572.
Generalversammlung. **74**, 1903.

Bergbahnen.

Achenseebahn

Betriebsleiter. **75**, 1915.

Gaisbergbahn.

Generalversammlung. **101**, 2435.
Verkehrsleiter. **89**, 2215.

Kahlenbergbahn.

Generalversammlung. **125**, 2945.

Schneebergbahn.

Generalversammlung. **105**, 2518.

Schlossbergbahn in Graz.

Generalversammlung. **80**, 2032.

Dampftramway.

Brünner Localbahnen.

Betriebsleiter. **70**, 1807.
Generalversammlung. **74**, 1902.

Dampftramway vorm. Krauss & Comp.

Generalversammlung. **81**, 2050.

Neue Wiener Tramway.

Betriebsleiter. **130**, 3053.
Firmaprotokollirung. **78**, 1982. **107**, 2552.
Geleiseanlagen in der Maysedergasse. **5**, 234.
Linie Operngasse—Maysedergasse. **9**, 386.

Salzburger Eisenbahn und Tramway.

Betriebsleiter. **93**, 2295.
Generalversammlung. **73**, 1876.
Haltestelle Bazar. **42**, 1121.

Wiener Localbahn.

Firmaprotokollirung. **107**, 2552.
Generalversammlung. **79**, 2006.

Elektrische Bahnen.

Aussig.

Betriebsleiter. **31**, 861.
Geleiseanlagen. **5**, 235.
Politische Begehung. **18**, 570.

Bielitz-Biala.

Generalversammlnng. **62**, 1589.

Brünn.

Auflassung des Betriebes in der Tivoligasse. **140**, 3402.
Bauconsens. **99**, 2407.
Generalversammlung. **75**, 1919.
Politische Begehung. **85**, 2135.

Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf.

Betriebsbewilligung. **21**, 650.

Czernowitz.

Betriebsdirector. **144**, 3665.
Generalversammlnng. **106**, 2536.
Statutenänderung. **1**, 2.

Dornbirn-Lustenau.

Baubewilligung. **9**, 386.
Betriebsleiter. **60**, 1551.
Brücke über die Dornbirner Ache. **99**, 2407. **106**, 2531. **111**, 2615. **140**, 3402.
Durchlässe. **122**, 2875.
Eisenconstructionen. **137**, 3227.
Hochbauten. **10**, 409.
Mitbenützung der Reichsstrasse. **145**, 3708.
Normalpläne für den Oberbau. **43**, 1140.
Politische Begehung. **131**, 3086.
Remise in Dornbirn. **77**, 1957.
— Lustenau. **114**, 2677.
Strassenbrücke. **47**, 1245. **120**, 2829.
Trassenverlegungen. **119**, 2802.

Gablonz.

Frachtenverkehr. **98**, 2387.
Generalversammlung. **88**, 2190.
Stationseröffnungen. **131**, 3086.

Gmunden.

Generalversammlung. **101**, 2435.

Graz.

Betriebsbewilligung. **27**, 787.
Entlastungsgraben für Hochwässer des Schöckelbaches. **45**, 1200. **62**, 1586.
Oberbaunormalpläne. **58**, 1500.
Politische Begehung. **10**, 409. **92**, 2270. **101**, 2431.
Rillenschienen. **19**, 599.
Generalversammlung. **72**, 1856.

Graz-Andritz.

Eisenconstructionen. **82**, 2066.

Graz-Maria Trost.

Generalversammlung. **104**, 2503.

Kaltern-Mendelpass (Mendelbahn).

Politische Begehnng. **71**, 1826.

Krakau.

Bauinangriffnahme. **71**, 1828.
Betriebsleiter. **39**, 1050.
Collaudirung. **86**, 2151.
Durchlässe. **120**, 2829.
Politische Begehung. **29**, 823.
Rudawabrücke. **69**, 1771.
Strassenbrücke über den Rudawabach. **143**, 3618.
Unterfahrung des Circumvalationsflügels der K.F.N.B. **59**, 1526.
Variantenproject. **28**, 802. **39**, 1050. **64**, 1661.

Laibach.

Betriebsbahnhof Laibach. **77**, 1957.
Betriebsconsens. **1**, 3.
Durchlass in km 2·9/10. **33**, 908.

Linz-Kleinmünchen.

Bauleiter. **65**, 1661.
Betriebseröffnung. **148**, 3799.
Geleisekreuzung mit den Staatsbahnen. **147**, 3778.
Politische Begehung. **65**, 1661. **129**, 3032.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **143**, 3618.
Wagenhalle. **134**, 3142.

Mähr.-Ostrau.

Statutenänderung. **55**, 1414.

Marienbad.

Betriebseröffnung. **58**, 1501.
Fortsetzungsstrecke bis zum Hause „Nizza“. **39**, 1050.
Schiebebühne. **32**, 881.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **51**, 1326. **103**, 2480.
Wagenremise. **21**, 650.

Mattuglie-Abbazia-Lovrana.

Hochbauten. **42**, 1120.

Pola.

Politische Begehung. **65**, 1661.

Polnisch-Ostrau—Karwin.

Politische Begehung. **92**, 2270.

Prag.

Betriebseröffnung. **52**, 1343. **119**, 2802.
Generalversammlung. **107**, 2552.
Magazin in Schwarzenau. **136**, 3198.
Politische Begebung. **18**, 570.

Reichenberg.

Generalversammlung. **60**, 1555.

Schwechat-Liesing.

Politische Begehung. **69**, 1771.

See-Unterach.

Bauconsens. **85**, 2135.

Tabor-Bechyn.

Bauvergebung. **53**, 1363.
Brücke über die Tabor-Budweiser Aerarialstrasse. **80**, 2021.
— über den Luznitzfluss. **80**, 2021.
Elektrische Centralstation in Tabor. **78**, 1978.
Geleisepläne. **20**, 619.
Mauerwerkspläne. **115**, 2693.
Typenplan für Wagenremise. **43**, 1140.

Teplitz.

Generalversammlung. **50**, 1303.

Trient-Malè (Nonsthalbahn).

Politische Begehung. **110**, 2597. **118**, 2772.

Triest.

Generalversammlung. **92**, 2271.

Triest-Scorcola-Opčina.

Actiengesellschaft. **39**, 1045.
Betriebseröffnung. **115**, 2693. **141**, 3471.
Betriebsleiter. **130**, 3053.
Remisgebäude in Via Romagna. **14**, 491.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **99**, 3407.

Wiener Strassenbahnen.

Betriebsbahnhof Erdberg. **27**, 786. **30**, 844. **70**, 1803. **141**, 3471.
— Grinzing. **36**, 974. **53**, 1363. **54**, 1387. **64**, 1636. **70**, 1803. **74**, 1897. **94**, 2310.
— Rudolfsheim. **67**, 1709. **120**, 2829.
— Meidling-Fuchsenfeld. **108**, 2563.
Betriebsbewilligung. **1**, 3. **2**, 53. **4**, 170. **4**, 171. **5**, 235. **10**, 408. **11**, 430. **12**, 450. **13**, 473. **14**, 491. **36**, 975. **65**, 1660. **73**, 1870. **79**, 2003. **81**, 2045. **85**, 2134. **88**, 2184. **90**, 2226. **98**, 2387. **102**, 2458. **106**, 2531. **115**, 2692. **116**, 2716. **129**, 3031. **130**, 3052. **132**, 3105. **133**, 3124. **136**, 3199. **139**, 3366. **141**, 3471. **143**, 3617. **144**, 3665. **146**, 3754. **148**, 3798.
Betriebsübergabe an die Gemeinde Wien, bezw. die Actiengesellschaft Siemens & Halske. **49**, 1290.
Firmaprotokollirung. **39**, 1054. **47**, 1248.
Geleiseanlagen. **58**, 1500. **85**, 2134.
Generalversammlung. **19**, 602.
Kabelleitungen. **21**, 651. **28**, 802. **99**, 2407.
Kraftwerk für Bahnbetrieb. **49**, 1286. **76**, 1939. **88**, 2184. **92**, 2270.
Politische Begehungen. **3**, 115. **4**, 170. **6**, 302. **25**, 747. **59**, 1526. **61**, 1566. **62**, 1585. **68**, 1740. **69**, 1770. **73**, 1869. **78**, 1978. **83**, 2093. **86**, 2150. **87**, 2166. **90**, 2226. **92**, 2270. **94**, 2310. **96**, 2346. **98**, 2387. **102**, 2457. **106**, 2531. **109**, 2579. **110**, 2597. **111**, 2615. **112**, 2636. **113**, 2658. **114**, 2675. **134**, 3142. **145**, 3708. **148**, 3798.
Varianten. **71**, 1827.
Wagenhallen in Erdberg und Ottakring. **39**, 1050.
Zufahrtsgeleise zur Remise in Ottakring. **43**, 1140.

Wien-Guntramsdorf-Baden.

Administrationsgebäude in Leesdorf. **5**, 235. **11**, 431.
Betriebsconsens. **5**, 235.

II. Ungarische Eisenbahnen.

Agram-Samobor. **5**, 235.
Barcs-Pakracz. **79**, 2004.
Budapester Localbahn. **46**, 1216.
Budapester Stadtbahn. **6**, 304. **16**, 527. **25**, 748. **36**, 975. **81**, 2045. **85**, 2135. **130**, 3053.
Budapester Strassenbahn. **6**, 303. **12**, 453. **13**, 473. **16**, 527. **53**, 1363. **85**, 2136. **86**, 2151. **111**, 2617.
Harasti-Raczkeve. **86**, 2152.
Marmaroser Salzbahn. **73**, 1870.
Mohács-Fünfkirchen. **99**, 2408.
Szamosthalbahn. **76**, 1940.
Transdanubische (Westungarische) Localbahnen. **16**, 527.
Ungarische Localeisenbahn. **76**, 1940. **82**, 2067. **105**, 2515.
Ungthalbahn. **141**, 3472.
Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahn. **33**, 909. **46**, 1216. **99**, 2408.

VII. Schleppbahnen.

Schleppbahn:
— Triest-St. Andrae-S. Sabba. **5**, 235.
— Floridsdorf für die Firma: Ed. Ast & Comp. **12**, 452.
— in Witkowitz. **13**, 473.
— zur Dampfsäge in Dorna watra. **42**, 1120.
— Eisenkappel-Graf Thun'sche Säge. **52**, 1345.
— zur Dampfsäge in Dorna watra. **76**, 1939. **77**, 1958.
— zur Gasanstalt der Imperial Continental Gas-Association in Floridsdorf. **42**, 1119.
— Kühnsdorf-Ebriach. **87**, 2166.
— zur Sodafabrik in Hruschau. **111**, 2615.

VIII. Diverses.

Allgemeines.

Allgemeine österreichische Transport-Gesellschaft. **1**, 3.
Automobilverkehr in Budapest. **95**, 2333.
Betriebskrankencassen der Privatbahnen. **2**, 50.
Enteignungsverfahren in Eisenbahn-Angelegenheiten. Sachverständige für den Bereich der Oberlandesgerichte in:
— Lemberg. **5**, 237. **13**, 476.
— Brünn. **12**, 457.
— Triest. **23**, 707.
— Zara. **33**, 912.
— Wien. **54**, 1390.
Förderung des Fremdenverkehres in den österreichischen Alpenländern. **25**, 754.
Hygiene des Eisenbahnwagens. **95**, 2333.
Kaninchenzucht bei Wächtern der k. k. Staatsbahnen. **108**, 2567.
Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. **1**, 7. **8**, 364. **11**, 434. **12**, 457. **23**, 707. **28**, 805. **56**, 1444. **61**, 1569. **62**, 1590. **125**, 2946. **142**, 3549.

Lagerhausangelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus in Innsbruck.
— Lagerstand. **11**, 434. **16**, 531. **32**, 884. **47**, 1250. **55**, 1414. **71**, 1830. **84**, 2119. **95**, 2333. **108**, 2568. **116**, 2719.
Lagerhaus der Stadt Wien.
— Lagerstand. **10**, 414. **18**, 578. **31**, 866. **46**, 1226. **61**, 1572. **71**, 1831. **84**, 2120. **95**, 2336. **102**, 2462. **116**, 2720. **143**, 3620.
— Rechnungsabschluss. **33**, 912.
Oeffentliches Lagerhaus und Freilager in Wien II.
— Lagerstand. **10**, 413. **18**, 577. **31**, 865. **46**, 1225. **61**, 1571. **71**, 1831. **72**, 1856. **84**, 2120. **95**, 2336. **97**, 2371. **108**, 2568. **117**, 2742. **143**, 3619. **149**, 3962.

Personalien.

Altmann Ferdinand, J.Dr. **75**, 1920.
Altmann Georg. **57**, 1476.
Arnold Hermann. **116**, 2719. **131**, 3086.
Attems Victor, Graf. **84**, 2119.
Austin Engen. **2**, 56.
Bach Hugo, J.Dr. **43**, 1143.
Banhans Freiherr von, Carl, J.Dr. **78**, 1982.
Bardacz Carl. **21**, 652.
Bartak Josef. **51**, 1329.
Barvitius Wilhelm. **50**, 1313.
Basevi Josef. **113**, 2660.
Baudisch Ernst. **2**, 56.
Bauer Wilhelm. **2**, 56.
Bazika Eduard. **57**, 1476.
Beck Freiherr von, Max Vladimir, J.Dr. **112**, 2639.
Bees-Chrostin, Freiherr von, Josef. **145**, 3710.
Bischof Edler von Klammstein, Friedrich. **80**, 2032.
Blach Carl. **10**, 412.
Blaschek August. **2**, 56.
Bloch Carl. **42**, 1123.
Bocek Josef. **145**, 3710.
Bonczak Edler von Bontzida, Albin. **25**, 754.
Borowiczka Freiherr von Theman, Arthur. **88**, 2191.
Bouma Wenzel. **79**, 2006.
Bradač Josef, **25**, 754.
Brüll Richard. **142**, 3550.
Bnschman Freiherr von, Hugo. **2**, 56.
Casper Emil. **2**, 56. **66**, 1696.
Chabert Ritter von Ostland, Constantin. **91**, 2248.
Chour Wenzel. **57**, 1476.
Cicslikowski Johann. **91**, 2348.
Combi Edler von, Cäsar. **113**, 2660.
Czermak Guido. **36**, 978.
Czerny Bronislaus. **96**, 2350.
Czerwinski Johann. **57**, 1476.
Delles Anton. **22**, 683.
Diehl Friedrich. **43**, 1143.
Dimitz Ludwig. **112**, 2639.
Dittmayer Carl. **139**, 3371.
Doppler Adolf. **139**, 3371.
Drahokonpil Josef. **57**, 1476.
Drathschmidt von Bruckheim, Wilhelm. **90**, 2233.
Dückher Freiherr von, Carl. **103**, 2482.
Eger Alexander, J.Dr. **66**, 1696.
Eskenasy Elias. **2**, 56.
Fabiani Alois. **119**, 2807.
Faltis Wenzel. **2**, 56.
Ferstel Freiherr von, Wolfgang. **51**, 1329. **91**, 2248.
Finazzer Hector. **109**, 2584.
Finkernagel Carl. **90**, 2233.
Fortwängler Josef. **51**, 1329.
Frank Franz. **57**, 1476.
Freytag Anton. **23**, 708.
Gerard von Festenburg, Cäsar. **88**, 2191.
Geutebrück Albert, J.Dr. **16**, 531.
Gintl Hans, J.Dr. **90**, 2233.
Gögl Otto. **21**, 652.

Gomperz Ritter von, Julius. **131**, 3086.
Gopcevich Thomas. **21**, 652.
Gormasz Josef, J.Dr. **23**, 708.
Götz Alexander. **112**, 2639.
Grohmann Emil. **57**, 1476.
Grossmann v. Stahlborn, Bernhard. **27**, 790.
Haberer Theodor, J.Dr. **84**, 2119.
Hauke Philipp. **23**, 707.
Haselberger Johann. **23**, 708.
Hasenöhrl Richard, J.Dr. **22**, 683.
Heindl Franz **43**, 1143.
Helm Friedrich. **66**, 1696.
Hiehaum Carl. **90**. 2233.
Hiesleitner Josef. **90**, 2233.
Hillinger Heinrich. **8**, 366.
Hnevkowsky Augnst. **131**, 3086.
Hnidey Victor, J.Dr. **68**, 1744.
Houdek Josef. **66**, 1696.
Horoszkiewicz Josef. **88**, 2191.
Hrazdira Franz. **103**, 2482.
Hühner Julius. **2**, 56.
Hula Jakoh. **83**, 2094.
Jaeger von Jaxthal, Eduard. **23**, 707.
Janota Ottokar. **110**, 2600.
Jenisch Franz. **109**, 2584.
Jenko Johann. **90**, 2233.
Jilek Ritter von, Heinrich. **126**, 2964.
Irouschek Josef. **112**, 2639.
Itzinger Franz. **23**, 707.
Jungwirth Josef. **21**, 652.
Juza Lndwig. **84**, 2119.
Kalandra Ottokar. **110**, 2600.
Karminski Friedrich, J.Dr. **43**, 1143.
Khittel Jaroslav. **2**, 56.
Koch Friedrich. **57**, 1476.
Koestler Hugo. **139**, 3371.
Kolisko Hans, J.Dr. **145**, 3710.
Koller Freiherr von, Alexander. **22**, 683.
Komma Andreas. **90**, 2233.
Kordin Josef. **36**, 978.
Kotěra Jaroslav. **90**, 2233.
Krall Franz. **28**, 806.
Krautschik Raimund. **23**. 708.
Knh Ritter von, Heinrich. **145**, 3710.
Kühnelt Josef. **16**, 531.
Kulakowski Stanislaus. **37**, 1004.
Kuranda Camill. **141**, 3476.
Lana Ritter von, Adalhert. **66**, 1696.
Landauer Robert. **21**, 652.
Leeder Arthur. **145**, 3710.
Linnemann Alexander. **80**, 2032.
Listowski Ritter von, Carl Casimir. **103**, 2482.
Löbl Johann. **66**, 1696.
Lohmayr Adolf. **126**, 2964.
Locker Josef. **83**, 2094.
Luithlen Hugo. **26**, 771.
Lutter Josef. **139**, 3371.
Machowetz Franz. **2**, 56.
Mahling Heinrich. **83**, 2094.
Mařanek Anton. **37**, 1004.
Marchet Julius. **112**, 2639.
Marquet Edler von, Richard, J.Dr. **37**, 1004. **128**, 3000.
Martinek Anton. **136**, 3200.
Mayr Gnstav. **90**, 2233.
Meierle Franz. **57**, 1476.
Melchar Carl. **2**, 56.
Melter Oskar. **2**, 56.
Messerklinger Johann, Dr. **88**, 2191.
Michl Ednard. **57**, 1476.
Michna Alois. **126**, 2964.
Miller Ladislaus. **141**, 3476.
Minas Georg. **66**, 1696.
Mrasick Johann. **8**, 366.
Müller Franz. J.Dr. **43**, 1143.
Nähr Carl. **57**, 1476.
Nehesky Ferdinand. **51**, 1329.
Nehlinger Jakoh. **21**, 652.
Nendeck Carl. **88**, 2191.
Novy Josef. **103**, 2482.
Offermann Freiherr von, Carl, J.Dr. **131**, 3086.
Pachnik Johann. **57**, 1476.
Pascher Carl. **146**, 3754.
Patek Carl. **103**, 2482.
Patzelt Anton. **65**, 1665.
Pengg Edler von Anheim, Hans. **75**, 1920.
Pesta Carl, J.Dr. **87**, 2170.
Pichler Edler von Deehen, Eduard. **43**, 1143.
Pichler Guido. **90**, 2233.
Piekarski Raimund. **57**, 1476.
Pierotic Josef. **1**, 8.
Pietraszkiewicz Ritter von, Xaver. **57**, 1476.
Pirchan Gnstav. **57**, 1477.
Platz Graf Josef. **103**, 2482.
Pokorny Alfred. **83**, 2094
Pollak Ignaz. **57**, 1476.
Pollitzer Heinrich. **113**, 2660.
Poppovic Alexander, J.Dr. **34**, 936. **66**, 1696.
Prini Johann, J.Dr. **141**, 3476.
Pusswald Freiherr von, Oskar. **43**, 1143. **141**, 3476.
Rehensteiner von Blankenfeld, August. **51**, 1329.
Reissig Friedrich. **57**, 1477.
Ressig Alfred. **1**, 8.
Reutter Carl. **75**, 1920
Ric Hugo, J.Dr. **87**, 2170.
Riederer Andreas. **21**, 652.
Řiha Bernhard. **66**, 1696.
Rimböck Carl. **21**, 652.
Rohrer M. Rudolf. **131**, 3086.
Röll Victor, J.Dr. **2**, 56.
Roth Ritter von Rothenhorst, Carl. **42**, 1123.
Rudel Victor, J.Dr. **145**, 3710.
Rudolf Arthur. **57**, 1476.
Ruff Ritter von, Angust. **103**, 2482.
Rummel Ignaz Franz. **66**, 1696.
Ruth Ludwig. **116**, 2719.
Ruzitschka Wilhelm. **51**, 1329.
Šafařik Wenzel. **51**, 1329.
Saffir Adam. **23**, 707.
Schäffer Franz. **116**, 2719.
Schamschula Josef. **23**, 707.
Scheikl Gustav, J.Dr. **87**, 2170.
Scheuker Gottfried. **66**, 1696.
Schick Leopold. **147**, 3780.
Schiffner Carl. **21**, 652.
Schmidt Franz Josef. **103**, 2482.
Schoeller Ritter von, Gustav. **131**, 3086.
Schonka Franz, J.Dr. **146**, 3754.
Schulz Gustav. **2**, 56.
Schündler Carl. **25**, 754.
Schuster Wenzel. **51**, 1329.
Seidler Ernst, J.Dr. **112**, 2639.
Sellner Heinrich. **37**, 1004.
Seminger Heinrich. **66**, 1696.
Sennfeld Nathan, J.Dr. **103**, 2482.
Sokolovič Gabriel. **36**, 978.
Söllner Carl. **57**, 1476.
Sonnenschein Siegmund. **147**, 3780.
Stachy Julius, J.Dr. **90**, 2233.
Stelzel Gustav. **142**, 3550.
Stempf Emil. **25**, 754.
Stihral Ritter von, Adalbert. **34**, 936.
Stieger Franz. **2**, 56.
Stohl Anton. **25**, 754.
Suchofsky Carl. **75**, 1920. **90**, 2233.
Swoboda Eugen. **1**, 8.
Szczepaniak Johann. **126**, 2964.
Tischler Moriz. **103**, 2482.
Trnka Ferdinand. **2**, 56.
Trnka Ottokar. **2**, 56.
Uebelhor Franz, J.Dr. **90**, 2233.
Ullmann Ludwig. **131**. 3086.
Ullmann Siegmund. **75**, 1920.
Urban Franz. **2**, 56.
Viscovich Conte Christoph. **21**, 652.
Wagner Carl Johann. **21**, 652. **103**, 2482.
Wehern von, Carl. **112**, 2639.
Wechsler Albrecht. **2**, 56.
Weeher Josef. **112**, 2639.
Weeber August, J.Dr. **37**, 1004.
Weigelsperg Freiherr von, Bela **2**, 56.
Weinmeyr Hermann. **90**, 2233.
Weithofer Anton, J.Dr. **75**, 1920.
Werner Heinrich. **21**, 652.
Widimsky Bohuslav. **36**, 978.
Wigny Carl. **116**, 2719.
Wilhelm Heinrich. **103**, 2482.
Wilhelm Moriz. **21**, 652.
Willinger Felix. **2**, 56.
Willvonseder Julius. **21**, 652.
Wisgrill Heinrich. **23**, 707.
Wolf Oskar. **66**, 1696.
Wottitz Ignaz. **2**, 56.
Würzl Adolf. **23**, 708.
Zanantoni Eduard. **66**, 1696.
Zechner Friedrich. **112**, 2639.
Ziffer Richard, J.Dr. **145**, 3710.
Zirps Alois. **57**, 1476.

Ungarn.

Hegedüs Alexander. **29**, 823.
Horansky Ferdinand, J. Dr. **29**, 823.
Lang Ludwig, J. Dr. **59**, 1528.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen. **85**, 2138.
Automatische Wagenkuppelung. **12**, 457.
Betriebslängen der Vereinsbahnen **32**, 877.
Fahrscheinhefte. **121**, 2850.
Preisausschreiben. **51**, 1328.
Statistische Nachrichten. **32**, 877. **93**, 2283. **94**, 2307. **95**, 2330.

Vereins-Kilometerzeiger. **17**, 550. **29**, 826. **41**, 1102. **63**, 1618. **91**, 2248. **106**, 2536. **109**, 2584. **121**, 2850. **143**, 3619.
Vereinsreiseverkehr. **63**, 1618.

Vereinswagenparkverzeichniss. **17**, 550. **32**, 884. **41**, 1102. **63**, 1618. **103**, 2482. **121**, 2850.
Wagenkuppelung. **41**, 1102.

Zu- und Abrechnung neuer Vereinsbahnstrecken. **2**, 55. **9**, 390. **12**, 457. **13**, 476. **14**, 496. **17**, 550. **32**, 884, **63**, 1618. **65**, 1664. **68**, 1744. **77**, 1962. **80**, 2032. **85**, 2138. **89**, 2216. **90**, 2232. **91**, 2248. **92**, 2272. **99**, 2410. **102**, 2462. **106**, 2536. **107**, 2552. **108**, 2568. **112**, 2639. **117**, 2742. **120**, 2832. **123**, 2900, **124**, 2931. **134**, 3146 **135**, 3174. **140**, 3404. **143**, 3619.

B. Ausland.

Afrika.

Bahnprojecte. **82**, 2068. **102**, 2460.
Eisenbahn-Statistik **23**, 704. **42**, 1117.
Eisenbahn Cairo-Port Said. **13**, 476. **34**, 926. **100**, 2421.
— Swakopmund-Windhoek. **16**, 530. **73**, 1873.
— Dschibuti-Harrar (Zeïllah). **18**, 573. **19**, 602. **38**, 1035.
— im Sudan. **31**, 859. **38**, 1035. **90**, 2227
— in Tunis. **39**, 1053.
— Capstadt-Cairo. **59**, 1532. **138**, 3257.
— Suakim-Chartum. **67**, 1719.
— Kantaga-Gebiete. **104**, 2501.
Internationale Compagnie der Congo-Eisenbahn zu den grossen afrikanischen Seen. **53**, 1364.
Kleinbahnen im Nilthal. **39**, 1053.
Schmalspurbahnen. **40**, 1077.
Suezcanal-Eisenbahn. **41**, 1099.
Ueberlandbahn Cap-Alexandrien. **41**, 1098.
Ugandabahn. **110**, 2598.
Usambarabahn. **41**, 1098.

Amerika.

Anfnahme von Reisenden während der Fahrt des Zuges. **72**, 1855.
Bahnanlagen in New-York. **132**, 3106.
Besprengung von Eisenbahnstrecken behufs Löschung des Staubes. **119**, 2807.

Betriebsergebnisse der Bahnen. **121**, 2849. **138**, 3257.
Brasilianisches Eisenbahnnetz. **114**, 2674.
Central-Eisenbahnstation in New-York. **120**, 2832.
Eisenbahnbau. **39**, 1052. **62**, 1588. **85**, 2137.
Eisenbahn-Betriebsergebnisse. **35**, 957.
Elektrische Schnellbahnen. **100**, 2420.
Elektrische Strassenbahnen. **46**, 1217. **73**, 1874.
Fahrgeschwindigkeit. **80**, 2021.
Hudson-snbmariner Tunnel. **109**, 2581.
Isthmnscanal über Nicaragua. **40**, 1077.
Kleinbahnen. **120**, 2832.
Locomotivbau. **78**, 1980.
Löhne und Arbeitszeit bei den Eisenbahnen. **41**, 1098.
Lufteisenhahn im Cordillerengebirge. **37**, 1003.
Metropolitanstreet Railway Comp. in New-York. **109**, 2581.
Museum für Locomotiven. **77**, 1960.
Oroyabahn. **95**, 2334.
Panama-Transversalbahn. **86**, 2154.
Pensylvaniabahn. **32**, 883.
Rückkauf der brasilianischen Staatsbahnlinien. **29**, 825.
Schienenlegnng mit maschinellem Betriehe. **134**, 3144.
Schnellzngsdienst New-York—Chicago. **73**, 1874.
Schwebebahn. **133**, 3126.
Stahlschienen. **105**, 2517.
Telegraphie mit einem fahrenden Eisenbahnzug. **123**, 2899.
Transcontinentale (American-Asien) Eisenbahn. **18**, 573.
Transcontinental-Klondyke-Transalaska-Eisenbahn. **32**, 883.
Untergrundbahn in New-York. **16**, 530. **59**, 1532.

Asien.

Eisenbahnnetz. **11**, 433.
Eisenbahnprojecte. **13**, 475.

Australien.

Eisenbahnlängen. **13**, 476.
Eisenbahnprojecte. **28**, 804.
Transanstralische Eisenbahn. **12**, 454.

Belgien.

Arbeiter-Abonnement. **31**, 864.
Berliner Normalzeit. **134**, 3144.
Betriebsergebnisse. **15**, 513.
Drahtlose Telegraphie. **138**, 3257.
Eisenbahn Vezon-Peruwelz. **25**, 749.
Eisenbahnlängen. **9**, 387.
Fahrgeschwindigkeit. **21**, 651.
Regelmässigkeitsprämien bei den Eisenbahnen. **99**, 2409.
Schlafwagengesellschaft. **17**, 549.
Schwehebahnen. **127**, 2983.
Stationsnamen. **3**, 117. **5**, 235.

Bulgarien.

Sanitäre Vorkehrungen gegen Pesteinschleppung. **79**, 2005.
Tarifangelegenheiten. **41**, 1098.

Canada.

Eisenbahnstatistik. **47**, 1237.

Chile.

Statistische Mittheilungen. **86**, 2153.
Transandinische Eisenbahn. **77**, 1959.

China.

Eisenbahnbau. **91**, 2243.
Eisenbahnbrücke in Tongking. **59**, 1531.
Eisenhahn Peking-Hankou. **64**, 1609.
— Kaumi-Tschiankling. **21**, 652.
Luhan-Bahn. **39**, 1052.
Peking-Hankou-Eisenbahn. **19**, 601.
Schantnng-Eisenbahn. **3**, 117.
Ostchinesische Eisenbahn. **53**, 1364.

Creta.

Eisenbahnprojecte. **16**, 531.

Dänemark.

Dampffähre. **95**, 2333.
Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Est Asiatique Francais". **59**, 1530.
Eisenbahn Odense-Faaborg. **59**, 1530.
Locomotiven. **67**, 1718.
Vertiefung des Hafens und der Fährte von Nakskov. **59**, 1530.

Deutsches Reich.

Abfertigungsbefugnisse. **3**, 117. **52**, 1345. **89**, 2215. **115**, 2693. **138**, 3257.
Allgemeine deutsche Kleinbahn-Gesellschaft. **70**, 1804.
Aerztewagen. **68**, 1741.
Ausbildung und Prüfungen im Staatsbahndienste. **29**, 824. **102**, 2459.
Bahnarbeiterbäder. **3**, 118.
Beförderungsbestimmungen zwischen Deutschland und Schweiz. **28**, 803.
— verflüssigter Gase. **81**, 2046.
Beschwerden über Eisenbahnverwaltungen. **19**, 600.
Betriebscontrole. **62**, 1586.
Betriebsergebnisse. **1**, 6. **11**, 431. **16**, 528. **19**, 600. **31**, 862. **33**, 910. **42**, 1121. **61**, 1567. **67**, 1716. **76**, 1941. **77**, 1958. **88**, 2186. **91**, 2245. **106**, 2532.
Betriebsordnung. **6**, 304. **17**, 547.
Betriebsunfälle. **15**, 511. **30**, 845. **41**, 1097. **65**, 1661. **75**, 1915. **84**, 2115. **85**, 2137.
Betriebs- und Verkehrsinspectionen. **81**, 2046.
Bnndesrathsbeschlüsse in Eisenhahnsachen. **1**, 6.
Dienstanweisungen für Bahnwärter, Weichensteller, Locomotivführer nnd Heizer. **13**, 474.
Dienstgutbeförderung. **102**, 2459.
Diensttelegramm-Verkehr mit Frankreich. **31**, 862.
Dienstuhren. **14**, 493.
Eisenbahnstatistik. **41**, 1093.
Eisenbahnverkehrsordnung. **93**, 2295.
Elektrische Bahnen. **41**, 1096. **46**, 1216. **58**, 1501. **60**, 1552.
— ohne Geleise. **114**, 2677.
Elektrisches Sicherungs- und Telegraphenwesen. **49**, 1286.
Eröffnung nener Linien. **3**, 117. **4**, 171. **23**, 703. **36**, 976. **37**, 1001. **52**, 1345. **59**, 1529. **67**, 1716. **76**, 1941. **90**, 2229, **106**, 2533. **115**, 2693. **120**, 2830. **136**, 3199, **139**, 3367.
Eröffnung nener Verkehrsstellen. **10**, 411. **23**, 703. **36**, 976. **38**, 1033. **52**, 1346. **55**, 1406. **67**, 1716. **73**, 1871. **90**. 2229. **106**, 2532. **110**, 2598. **119**, 2865. **138**, 3256. **141**, 3472.
Fahrbetriebsmittel. **76**, 1941. **137**, 3227.
Fahrgeschwindigkeit. **50**, 1301.
Fahrkarten. **9**, 387. **29**, 824. **63**, 1615.
Freifahrtordnnng. **26**, 770.
Güterbahnhof Rothenburgsort. **115**, 2693.
Güterwagen auf Nebenbahnen. **43**, 1140.
Hannover'sche Strassenbahnen. **50**, 1301.
Hydraulische Prellbock-Anlage am Kölner Centralbahnhofe. **55**, 1407.
Kalkrückstände aus den Mischgasanstalten. **105**, 2515.
Kleinbahnen. **25**, 749. **43**, 1141. **63**, 1615.
Kriegskrankenpflege. **25**, 748.
Leichenbeförderung. **81**, 2046.
Leipziger Bahnhof. **61**, 1563.
Lloydexpress. **63**, 1615.
Locomotivkessel-Sicherheitsapparate bei Eintritt gefährlichen Wassermangels. **55**, 1405.
Luxemburgische Wilhelmsbahn. **96**, 2346.
Main-Neckarbahn. **63**, 1616. **104**, 2498.
Meldeverfahren bei fehlenden Gepäcksstücken. **31**, 861.
Nebenbahnen. **33**, 909. **105**, 2515.
Nord-Südexpresszug. **130**, 3053.
Obstverkauf in den Stationen. **105**, 2515.
Pfälzische Eisenbahnen. **47**, 1246.
Rangierbahnhof Hamburg. **71**, 1829.
Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. **6**, 304. **12**, 453. **15**, 511. **36**, 976. **65**, 1661. **93**, 2295. **124**, 2930.
Reisegepäck. Abfertigung nach amerikanischem System. **84**. 2115.
Schwebebahn Vohwinkel-Barmen-Rittershausen. **95**, 2333.
Sicherungs- und Signalwesen. **15**, 511. **110**, 2598.
Speisewagen. **105**, 2515.
Staatsbahnhof Halle a. S. **54**, 1389.
Stadt- und Vorortebahn in Hamburg. **14**, 492.
Stationsnamen. **3**, 117. **52**, 1346.
Tarifcommission. **91**, 2245.
Tarife und Verkehrsverbindungen. **14**, 493.
Tarifreform. **40**, 1076.
Telegrapheninspectionen. **16**, 527.

Unfallfürsorgegesetz. **118**, 2773.
Verkehrscontrolordnung. **14**, 493.
Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft in Köln. **55**, 1407.
Zollamtliche Behandlung der Fahrzeuge der internationalen Schlafwagen-Gesellschaft. **13**, 474.
Zugsverspätungen. **9**, 387. **101**, 2431.

Baden.

Abfertigungsbefugnisse. **71**, 1830.
Arbeitsvermittlung durch die Staatseisenbahnen. **3**, 118.
Bahnhof in Karlsruhe. **60**, 1552.
Diebstähle auf Eisenbahnen. **112**, 2637.
Eisenbahnrath. **101**, 2432.
Eröffnung von Stationen. **7**, 336. **6**, 305. **125**, 2944. **129**, 3032.
Fahrdienst durch jüngere Beamte. **15**, 513.
Jahresbericht der Staatseisenbahnen. **24**, 729.
Kohlenverdingung der Staatseisenbahnen. **122**, 2876.
Nebenbahnen. **30**, 845.
Schnellzugslocomotiven. **114**, 2677.
Schwarzwaldbahn. **93**, 2296.
Spar- und Vorschussverein. **62**, 1587.
Stationsnamenänderung. **96**, 2347.
Wohlfahrtseinrichtungen. **33**, 910. **69**, 1771.

Bayern.

Abfertigungsbefugnisse. **6**, 305. **21**, 651. **25**, 749. **44**, 1164. **58**, 1502. **78**, 1979. **100**, 2420. **119**, 2807. **129**, 3032. **134**, 3144.
Arbeiterfahrkarten. **12**, 454.
Arbeitervermittlung. **15**, 512.
Aspiranten-Monatsbezüge. **92**, 2271.
Bahnhofwirthschaften. **121**, 2848.
Beleuchtung der Staatsbahnen. **16**, 530.
Betriebsergebnisse. **1**, 3. **1**, 6. **11**, 432. **19**, 601. **33**, 910. **47**, 1246. **67**, 1718. **76**, 1943. **88**, 2187. **138**, 3254.
Eilzugsverkehr. **67**, 1717.
Eisenbahnbausectionen. **118**, 2775.
Eisenbahnetat. **75**, 1916.
Eisenbahnprojecte. **16**, 530.
Eisenbahn Freilassing-Mühldorf-Landshut. **25**, 749.
Elektrische Bahnen. **3**, 117, **53**, 1364.
Eröffnung neuer Linien. **59**, 1530. **65**, 1663. **75**, 1917. **126**, 2963. **129**, 3032, **138**, 3257.
Fahrbetriebsmittel. **68**, 1743. **107**, 2550.
Fahrkarten. **73**, 1872. **91**, 2246.
Fahrkartencontrole. **68**, 1742. **121**, 2849.
Fahrpreisermässigung für Hopfenpflücker. **91**, 2246.
Indnstriegeleiseanschlüsse. **122**, 2876.
Kohlenbestellung. **71**, 1830.
Lagerhäuser in München-Südbahnhof. **96**, 2347.
Lagerplätze. **67**, 1718.
Localbahnen. **11**, 432.
Locomotivbeschaffung. **43**, 1142.
Nebenbahnen. **30**, 845.
Plakatwesen auf Bahnhöfen. **15**, 512.
Rangirdienst. **124**, 2930.
Reisegepäck. **68**, 1743.
Sicherung des Zugsverkehres. **135**, 3174.
Signalvorschrift. **28**, 803.
Stationsbezeichnungen. **44**, 1164. **52**, 1346. **115**, 2693.
Strassenbahnwagen, Schutzapparat. **49**, 1287.
Stückgutabfuhr vom Centralbahnhof in München. **2**, 53.
Transportdienstbuch. **118**, 2774.
Verkehrsministerium. **65**, 1663.
Verkehrsstellen der Staatseisenbahnen. **42**, 1122.
Verstaatlichung. **127**, 2983.
Vorconcessionen. **15**, 512. **17**, 548.
Vorortezüge. **121**, 2848.
Wagenbeschaffung. **43**, 1142.
Wagenmangel. **67**, 1718.
Wagenradsätze. **40**, 1076.
Wartezeiten. **118**, 2774.
Wettertelegraphie im Dienste der Landwirthschaft. **28**, 804.
Zugsverspätungen. **67**, 1718.

Braunschweig.

Eröffnung von Haltepunkten. **21**, 651.
Eröffnung neuer Linien. **7**, 338. **30**, 845. **123**, 2899.
Landes-Eisenbahngesellschaft. **55**, 1407.
Thierverkehr. **60**, 1552.

Mecklenburg.

Etat der Staatsbahnverwaltung. **13**, 475.

Oldenburg.

Abfertigungsbefugnisse. **39**, 1052.
Betriebsergebnisse der Eisenbahnen. **142**, 3548.
Eisenbahnrath. **142**, 3547.
Kleinbahnen. **2**, 54. **40**, 1077.
Verkehrsbeschränkungen. **86**, 2153.

Preussen.

Abfertigungsbefugnisse. **6**, 304. **10**, 411. **11**, 433. **16**, 528. **20**, 620. **21**, 651. **23**, 704. **25**, 749. **30**, 845. **36**, 977. **39**, 1051. **41**, 1097. **46**, 1216. **50**, 1302. **59**, 1529. **65**, 1661. **66**, 1693. **75**, 1916. **76**, 1941. **81**, 2047. **86**, 2152. **96**, 2347. **98**, 2388. **99**, 2408. **104**, 2498. **109**, 2579. **112**, 2637. **119**, 2805. **124**. 2930. **125**, 2944. **130**, 3053. **133**, 3125. **136**, 3200. **141**, 3474.
Aborte in Personenwagen. **82**, 2067.
Abstand fester Gegenstände von den Geleisen. **15**, 511.
Altmaterialien. **135**, 3174.
Arbeiten der Privateisenbahnen. **85**, 2136.
Arbeiterausgleichstellen. **11**, 431. **78**, 1979. **100**, 2420.
Aerztewagen bei Eisenbahnunglücksfällen. **49**, 1287. **123**, 2899.
Aussichtswagen. **122**, 2876.
Bahnagenten. **86**, 2152.
Badeanstalten auf den Bahnhöfen. **68**, 1742.
Bahnbewachungsdienst. **28**, 803.
Bahnhofvorplätze. Mitbenützung durch andere Interessenten. **39**. 1051.
Bahnkreuzungen. **97**, 2370.
Bahnpolizeistrafen. **46**, 1217.
Bahnprojecte. **13**, 475.
Bahnsteighallen. **93**, 2296.
Bahnsteigkarten. **107**, 2548.
Bahnsteigtunnels. **90**, 2230.
Bahnsteigsperre. **14**, 494.
Baubericht der Staatseisenbahnen. **74**, 1897.
Berliner Stadtbahn. **43**, 1142. **87**, 2168. **93**, 2295. **95**, 2333, **118**, 2774. **130**, 3053. **131**, 3086. **144**, 3665.
Berliner Strassenbahn. **8**. 357.
Berliner Vorortеverkehr. **100**, 2419.
Betriebskrankencassen. **59**, 1529. **76**, 1942.
Blockdienst. **68**, 1742.
Brandversicherung. **85**, 2136. **138**, 3257.
Bremsvorrichtungen. **99**, 2408. **134**, 3143.
Briefmarkenautomaten auf Bahnhöfen. **97**, 2370.
Buffets auf Bahnsteigen. **71**, 1829.
Dienstauszeichnungen. **86**, 2152.
Durchgangswagen. **5**, 235.
Eisenbahnbau. **19**, 600. **74**, 1897.
Eisenbahnbetrieb. **62**, 1587. **104**, 2499.
Eisenbahnbrücke über den Teltowcanal. **87**, 2168.
Eisenbahnfachwissenschaftliche Vorlesungen. **63**, 1615. **130**, 3054.
Eisenbahnoberbau. **87**, 2168.
Eisenbahnprojecte. **90**, 2230.
Eisenbahn-Rettungswesen. **40**. 845.
Eisenbahnstatistik. **26**, 766.
Eisenbahnunfälle. **103**, 2481. **104**, 2500. **111**, 2617. **134**, 3143.
Eisenbahn-Vorlage. **31**, 863.
Eisenbahnwagen zum Militärtransporte. **95**, 2333.
Eisenbahnwerkstätten. **65**, 1662.
Elektrische Bahnen. **90**, 2230. **93**, 2295. **105**, 2516.
Elektrische Beleuchtung der Schnellzüge. **79**, 2004. **104**, 2499.
Elektrischer Betrieb. **84**, 2116.
Elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin. **42**, 1121.
Elektrische Locomotiven. **77**, 1958.
Elektrische Strassenbahnen. **71**, 1829. **108**, 2564.
Erfrischungen auf Bahnhöfen. **104**, 2500.
Eröffnung neuer Haltepunkte. **11**, 432. **13**, 475. **21**, 651. **25**, 749. **30**, 845. **35**, 956. **50**, 1302. **51**, 1327. **58**, 1502. **59**, 1529. **60**, 1552. **65**, 1661. **71**, 1829. **78**, 1979. **81**, 2047. **84**, 2116. **87**, 2167. **89**, 2215. **96**, 2347. **99**, 2408. **104**, 2498. **112**, 2636. **115**, 2693. **119**, 2805. **125**, 2944. **130**, 3053. **133**, 3125. **134**, 3144. **137**, 3227. **141**, 3474. **144**, 3666.
Eröffnung neuer Linien. **4**, 172. **16**, 528. **30**, 845. **36**, 977. **41**, 1097. **46**, 1216. **50**, 1302. **54**, 1390 **71**, 1829. **76**, 1942. **78**, 1979. **86**, 2152. **89**, 2215. **93**, 2295. **96**, 2347. **97**, 2370. **98**, 2388. **99**, 2408. **104**, 2498. **115**, 2693. **119**, 2806. **123**, 2899. **125**, 2944. **133**, 3126. **134**, 3143. **137**, 3227. **141**, 3474. **144**, 3666.

Fahrbetriebsmittel. **16**, 529. **17**. 548. **25**, 749. **75**, 1916. **76**, 1942. **101**, 2431. **104**, 2500. **116**, 2717. **119**, 2806. **121**, 2848. **130**, 3054.
Fahrgeschwindigkeit. **36**, 977. **58**, 1501. **65**, 1661. **97**, 2370. **105**, 2516. **111**, 2617. **140**. 3403.
Fahrkartenangelegenheiten. **17**, 547. **49**, 1287. **68**, 1742. **87**, 2168. **137**, 3227.
Fahrkartenausgabe gegen Gutscheine öffentlicher Arbeiternachweisstellen. **136**, 3199.
Fahrpreisermässigung bei Schulfahrten. **104**, 2500.
Fernbahnhof Charlottenburg. **90**, 2231.
Fernsprechanlagen auf Hauptbahnlinien. **84**, 2116.
Feuersgefahr in den Personenwagen. **75**, 1915.
Feuerschutzmittel für Eisenbahnfahrzeuge. **123**, 2898.
Fischbeförderung. **96**, 2346. **107**, 2549.
Geräthewagen. **98**, 2388.
Güterbeförderungsdienst. **90**, 2230.
Güternebenstellen. **73**, 1872. **84**, 2116. **112**, 2637. **137**, 3227.
Gütermanipulation. **8**, 357.
Hausirwesen in Eisenbahnzügen. **96**, 2346.
Hilfsgeräthschaftswagen für Eisenbahnunfälle. **43**, 1142.
Hilfskräfte im internen Eisenbahndienste. **90**, 2230.
Hilfszüge bei Eisenbahnunfällen. **81**, 2047. **91**, 2246.
Hildesheim-Preiner Kreisbahn. **43**, 1142.
Hygienische Anordnungen auf Eisenbahnen. **41**, 1097. **104**, 2499.
Kantinen für das Eisenbahnpersonal. **62**, 1586.
Kesselspeisewasser-Reinigung. **89**, 2246.
Kleinbahnen. **24**, 728. **25**, 749. **29**, 825. **31**, 863. **41**, 1097. **63**, 1615. **76**, 1942. **85**, 2136. **93**, 2296. **104**, 2501. **122**, 2874.
Kleineisenzeug. **14**, 494.
Kleinwagen. **89**, 2215.
Kleinwohnungsbauten. **46**, 1217. **67**, 1717.
Kohlenverkehr. **15**, 512. **16**, 529. **17**, 548. **19**, 601. **24**, 728. **26**, 770. **29**, 825. **37**, 1002. **41**, 1097. **47**, 1246. **62**, 1587. **63**, 1616. **65**, 1662. **67**, 1717. **73**, 1871. **75**, 1916. **76**, 1942. **77**, 1959. **81**, 2047. **85**, 2136. **88**, 2186. **89**, 2246.
Kohlenwagen zu 20 Tonnen. **101**, 2431.
Krankencontrole bei den Betriebskrankencassen. **31**, 863.
Lagerplätze. **97**. 2370.
Landwirthschaftliche Arbeiter. **104**, 2498.
Locomotiven. **90**, 2231.
Locomotivbestellungen. **39**, 1051. **71**, 1829.
Materialienausschuss. **68**, 1741.
Meldeverfahren bei Eisenbahnunfällen. **44**, 1164. **124**, 2930.
Militärbahn Marienfelde-Zossen. **118**, 2774.
Minister für öffentliche Arbeiten. **73**, 1872.
Monatsversandtrechnungen. **106**, 2533.
Nachtruhe der Reisenden während der Fahrt. **81**, 2047.
Nebenbahnen. **17**, 548. **30**, 845. **36**, 977. **75**, 1916. **84**, 2116. **87**, 2167. **89**, 2215.
Pfandrecht an Privat- und Kleinbahnen. **39**, 1529. **104**, 2500.
Platzkarten. **62**, 1587.
Polizeiverordnung und Betriebsvorschrift für Privatanschlussbahnen. **82**, 2067.
Postentladebahnhof in Berlin. **113**, 2659.
Prämien für Unfallverhinderung. **14**, 494.
Privateisenbahnen. **77**, 1959.
Rangirbetrieb. **93**, 2295. **99**, 2408.
Rettungswagen für den Eisenbahnbetrieb. **118**, 2774. **133**, 3125.
Rettungswesen bei Eisenbahnunfällen. **69**, 1757.
Ruppiner Kreisbahn. **14**, 494.
Regierungsbauführer. **37**, 1002.
Schalldämpfungsversuche auf der Berliner Hochbahn. **119**, 2806.
Schienenstösse. **67**, 1717.
Schlafwagen der Internationalen Gesellschaft. **73**, 1872.
Schnellzug Berlin—Wien. **79**, 2004.
Schutzvorrichtung für elektrische Strassenbahnwagen. **66**, 1693. **86**. 2152. **115**, 2693. **140**, 3403.
— gegen Feuer und Schneeverwehungen. **95**, 2333.
Schwebebahnprojecte. **86**, 2152.
Secundärbahngesetz. **84**, 2116.
Sicherung des Eisenbahnbetriebes. **16**, 528.
Sicherheitsbestellung der ausserbalb des Beamtenverhältnisse beschäftigten Personen. **118**, 2773.
Signale an Geleisesperren und Entgleisungsvorrichtungen **15**, 512.
Speisentarife in Bahnhofsrestaurationen. **83**, 2093.
Spiritusmotoren. **97**, 2370.
Stationsnamen. **6**, 304. **11**, 433. **13**, 475. **15**, 512. **16**, 528. **20**, 620. **77**, 787. **39**. 1051. **44**, 1164. **46**, 1217. **51**, 1327. **59**, 1529. **76**, 1942. **81**, 2047. **87**, 2167. **96**, 2347. **104**, 2498. **109**, 2579. **124**, 2930. **133**, 3125. **137**, 3227. **144**, 3666.
Stellenbesetzung im Eisenbahndienste. **78**, 1979.
Sterbecassen für Eisenbahnbedienstete. **65**, 1662.
Strassenbahnen. **68**, 1742. **107**, 2549.
Stückgutbeförderung. **43**, 1141. **101**, 2431.
Telegraphenmechaniker. **63**, 1615.
Unkrautbeseitigung am Bahnkörper. **81**, 2047.
Unterkunftsräume für unverheiratete Eisenbahnbedienstete. **37**, 1003.
Unterweisung des Betriebspersonales. **81**, 2047.
Verkehrsbeschränkungen. **15**, 512.
Verkehrsstatistische Arbeiten. **141**, 3474.
Verstaatlichung mehrerer Eisenbahnen. **126**, 2963. **130**, 3054.
Verwaltungsordnung für Staatseisenbahnen. **79**, 2005.
Vorortebahnhof an der Berliner Ostbahn. **116**, 2717.
Wagenbedarfs-Conferenz. **37**, 1002.
Wagenbeistellung für lebende Thiere. **89**, 2246.
Wagenbeschädigungen auf Privatanschlussgeleisen. **42**, 1122.
Wasserumschlagstelle Cosel. **4**, 172.
Weibliche Staatseisenbahnbedienstete. **37**, 1002. **46**, 1217.
Weichenumstellung. **87**, 2168.
Weichselstädtebahn. **106**, 2534.
Wohlfahrtseinrichtungen. **71**, 1829.
Zeitungspackete-Beförderung. **95**, 2333.
Zugsverspätungen. **90**, 2230.

Sachsen.

Abfertigungsbefugnisse. **119**, 2807.
Betriebseinnahmen. **13**, 475. **17**, 548. **43**, 1142. **65**, 1663. **88**, 2187. **99**, 2408. **106**, 2534. **111**, 2614.
Centralbahnhof in Leipzig. **59**, 1530.
Dresdener Strassenbahn. **25**, 749. **34**, 929.
Eisenbahnprojecte. **73**, 1872.
Elektrische Bahnen. **58**, 1502. **118**, 2774.
Eröffnung von Eisenbahnlinien. **49**, 1287. **71**, 1830. **78**, 1979. **82**, 2068. **86**, 2153.
Eröffnung von Verkehrsstellen. **49**, 1287. **60**, 1552. **112**, 2637.
Fahrgeschwindigkeitsmesser bei den Strassenbahnen. **103**, 2481.
Fahrkarten. **58**, 1502.
Fahrplanangelegenheiten. **118**, 2774.
Kohlenverkehr. **39**, 1051. **96**, 2347.
Leipziger Bahnhof **14**, 594. **31**, 864.
Motorwagen. **92**, 2271. **106**, 2534.
Nebenbahnen. **30**, 846.
Petroleumtanks auf Stationen. **81**, 2048.
Pfingstverkehr auf Staatsbahnen. **84**, 2116.
Platzkarten. **33**, 910.
Rentabilitätsberechnung der sächsischen Staatsbahnen. **17**, 545.
Rettungseinrichtungen der sächsischen Staatsbahnen. **119**, 2806.
Schutzvorrichtungen an elektrischen Strassenbahnen. **36**, 977.
Strassenbahnen in Dresden. **18**, 572. **35**, 957.
Uhrenanbringung in den Strassenbahnwagen. **126**, 2964.
Viehbeförderung. **112**, 2637.
Wohlfahrtseinrichtungen. **108**, 2564.
Zugscontrolore. **82**, 2068. **88**, 2187.

Württemberg.

Beleuchtungsanlagen. **63**, 1616.
Betriebseinnahmen. **2**, 54. **14**, 494. **19**, 601. **37**, 1003. **47**, 1246. **67**, 1719. **76**, 1942. **89**, 2246.
Betriebskrankencassen. **59**, 1530.
Betriebsvorkehrungen. **108**, 2565.
Dienst- und Miethwohnungen bei den Staatsbahnen. **49**, 1287.
Eisenbahndienstverhältnisse. **12**, 454.
Eisenbahnprojecte. **88**, 2186. **93**, 2296.
Eisenbahnübergänge. **11**, 433.
Elektrische Eisenbahnen. **36**, 977. **46**, 1217.
Eröffnung neuer Linien. **59**, 1530. **84**, 2116.
Eröffnung von Verkehrsstellen. **50**, 1302. **105**, 2516. **109**, 2580.
Fahrpreisermässigung für landwirthschaftliche Arbeiten. **90**, 2231. **101**, 2431.
Frauenverwendung im Eisenbahndienste. **16**, 529.
Haftung für Sachschaden beim Eisenbahnbetriebe. **82**, 2063.
Landeseisenbahnen. **52**, 1346.
Nebenbahnen. **2**, 54. **15**, 513. **24**, 729. **38**, 1035. **121**, 2849.
Obstverkehr. **31**, 864.
Personentarif. **68**, 1742.
Rückfahrkarten. **16**, 529.
Sanitätsdienst der Eisenbahnen. **109**, 2579.
Sicherungseinrichtungen im Eisenbahnbetriebe. **88**, 2187.
Stationsbezeichnungen. **1**, 6. **17**, 549. **43**, 1142. **46**, 1217. **59**, 1530.
Strassenkehricht und Hausabfälle. Beförderung. **121**, 2849.
Stuttgarter Verkehrszeitung. **25**, 749.
Tarifcommission. **72**, 1854.

Telegrapheninspection Cannstadt. **15**, 513.
Unterbedienstete. **88**, 2187.
Verdentschung entbehrlicher Fremdwörter. **109**, 2580.
Verkehrsblatt für Verkehrsangelegenheiten. **16**, 529.
Verwaltungsbericht der Verkehrsanstalten. **32**, 882.
Werkstätten-Arbeitsordnnng. **102**, 2460.
Wohlfahrtseinrichtungen. **40**, 1076.

Frankreich.

Arbeitszeit im Eisenbahndienste. **39**, 1049.
Betriebseinnahmen. **82**, 2068. **99**, 2409. **101**, 2432. **109**, 2580. **113**, 2659. **123**, 2899. **135**, 3174.
Eisenbahnbau. **109**, 2581.
Eisenbahn Cuneo-Nizza. **46**, 1217.
Eisenbahnprojecte. **75**, 1918.
Eisenbahntitres. **75**, 1918.
Eisenbahn Paris-Versailles. **87**, 2169.
Eisenbahnzusammenstösse. Verhinderungsvorrichtungen. **53**, 1364.
Expressverbindung Paris-London. **87**, 2169.
Fahrbetriebsmittel. **88**, 2187.
Fischtransporte. **75**, 1917.
Investitionsprogramm. **75**, 1917.
Kleinbahnen. **17**, 549. **101**, 2433. **128**, 2998.
Locomotivspeisung ohne Fahrtunterbrechung. **78**, 1980.
Mercantilmarine. **77**, 1956.
Pariser Untergrundbahn. **27**, 788. **40**, 1077. **78**, 1980. **88**, 2187. **101**, 2438.
Rapid-Expresszug Wien-Sibirien-Peking. **119**, 2807.
Ruhegehalt der Eisenbahnbediensteten. **101**, 2434.
Simplontunnel. **75**, 1917.
Staatliche Subvention. **17**, 550.
Stationsbeleuchtung mit Alkohol. **75**, 1918.
Strassenbahnen. **53**, 1364. **128**, 2998.
Tunnel von Mendon. **16**, 531.
Warnungsapparat für Maschinenführer bei der Einfahrt in Stationen. **40**, 1077.
Zwillingswagen der französischen Nordbahn. **42**, 1120.

Griechenland.

Eisenbahnbau. **85**, 2137.
Eisenbahn Piräus-Demirly. **34**, 929.
— Pyrgos-Kyparissia-Meligala. **98**, 2389.

Grossbritannien.

Aufnahme und Absetzen der Reisenden in Schnellzügen bei voller Fahrt. **120**, 2832.
Betriebseinnahmen der Eisenbahnen. **29**, 825.
Bremsen im Eisenbahndienste. **54**, 1390.
Dampflocomotiven. **37**. 1003.
Eisenbahn-Investitionen. **47**, 1239.
Elektrische Bahnen. **20**, 620. **100**, 2420. **123**, 2899. **130**, 3054.
Elektrische Eisenbahn Schottland-Irland. **9**, 387.
Elektrische Untergrundbahn in London. **46**, 1217.
Fahrbetriebsmittel. **20**, 620. **105**, 2516.
Fernverkehr ohne Zugsaufenthalt in Zwischenstationen. **138**, 3257.
Irländische Eisenbahnen. **40**, 1077.
Lohnsätze des Eisenbahnpersonales. **120**. 2832.
Locomotiven. **73**. 1873.
Locomotivbau. **29**, 825.
Locomotivpark. **39**, 1053.
Motorwagen. **86**, 2153.
Petroleumheizung der Locomotiven. **105**, 2516.
Telephon im Schnellzug. **73**, 1873..
Temse-Tunnel. **95**, 2334.
Tunnel-Lüftungsmaschine. **77**, 1960.

Japan.

Eisenbahnnetz. **34**, 927. **41**, 1099. **123**, 2899.
Personentarife. **119**, 2807.

Italien.

Albulatunnel. **68**, 1743.
Arbeitsprogramm des Ministeriums für öffentliche Arbeiten. **32**, 883.
Betriebsergebniss. **16**, 531. **22**, 682. **26**, 770. **75**, 1918. **107**, 2550.
Bau neuer Eisenbahnen. **81**, 2048. **143**, 3619.
Biereinfuhr nach Italien. **59**, 1531,
Blocksystem. **68**, 1743.

Eisenbahnen:

— Adriatische Bahn. **59**, 1531. **95**, 2334.
— Cuneo-Nizza. **95**, 2334.
— Massa-Castelnuova-Carfagnana. **95**, 2334
— Meridionalbahn. **68**, 1743.
— Mestre-Tezze. **14**, 495.
— Mittelmeerbahn. **59**, 1531. **68**, 1743. **95**, 2334.
— Nordmailändische Eisenbahnen. **68**, 1743.
— Riva-Verona. **73**, 1873.
— Rom-Neapel. **59**, 1531.
— Rom-Palermo. **59**, 1531.
— Salerno-San-Severina, **16**, 530. **26**, 770.
— Sardinische Bahnen. **42**, 1120.
— Simplonbahn. **20**, 620. **98**, 2388.
— Sicilische Bahn. **59**, 1531. **68**, 1743. **95**, 2334.
— Süd-Appeninbahn. **59**, 1531.
— Terni-Todi-Perugia. **95**, 2334.
— Val d'Olona. 59, 1531.
— Varese-Porto Ceresio. **73**, 1873.
— Venedig-Valsugana. **59**, 1531.
Eisenbahn-Schiedsgericht. **59**, 1531.
Elektrische Bahnen. **12**, 448. **59**, 1531. **68**, 1743. **84**, 2116. **105**, 2516. **109**, 2580. **130**, 3054. **137**, 3228.
Elektrische Schwebebahnen für Postbeförderung. **117**, 2741.
Kilometerhefte. **68**, 1743.
Personentarif. **79**, 1979.
Petroleumfeuerung der Locomotiven. **68**, 1743.
Staatliche Subventionirung. **13**, 475.
Telegraphie auf fahrenden Zügen. **128**, 2998.
Verstaatlichung italienischer Eisenbahnen. **47**, 1246.
Zollstation Ala und Verona. **68**, 1743.

Niederlande.

Abfertigungsbefugnisse. **44**, 1164.
Eisenbahneröffnungen. **23**, 704. **27**, 787.
Nebeneisenbahnen. **100**, 2420.

Norwegen.

Eisenbahn Bergen-Christiania. **87**, 2168. **109**, 2580.
— Holmestrand-Vittinfos. **113**, 2659.

Rumänien.

Betriebsergebnisse der Bahnen. **120**, 2831. **135**, 3174.
Hafen in Constanza. **23**, 704.
Locomotivheizung mit Petroleumrückständen. **13**, 475. **90**, 2231. **106**, 2534.
Ruhegehalte der Eisenbahnbediensteten. **139**, 3368.
Werkstätten- und Zugförderungsdienst. **139**, 3368.

Russland.

Bau neuer Eisenbahnen. **7**, 338. **62**, 1587. **73**, 1873. **78**, 1979. **80**, 2021. **81**, 2048. **108**, 2565.
Betriebseinnahmen. **2**, 54. **17**, 549. **76**, 1943.
Communicationsressort. **26**, 770.

Eisenbahnen:

— Baikalsee-Bahn. **109**, 2580.
— Orenburg-Taschkend. **18**, 574. **108**, 2565.
— Mandschurische Bahnen. **41**, 1048. **52**, 1346,
— Metropolitan-Bahn in St. Petersburg. **10**, 1078.
— Moskau-Kasan. **11**, 433. **115**, 2693, **137**, 3228.
— Schwarzemeer-Bahn. **30**, 846.
— Sibirische Bahnen. **20**, 613. **59**, 1530. **113**, 2659.
— Tomsk-Taschkend. **108**, 2565.
— Tiflis-Tabris. **108**, 2566.
— Transbalkanbahn. **12**, 454. **40**, 1078. **86**, 2153.
— Transkaukasische Bahn. **21**, 652.
— Transsibirische Bahnen. **26**, 746. **10**, 1078. **93**, 2296. **98**, 2389. **130**, 3054.
— Warschau-Kalisch. **17**, 548. **134**, 3144.
— Witebsk-Shlobin. **44**, 1165.
Eisenbahnbrücke über den Amu-Darja. **108**, 2566.
Eisenbahnlängen. **18**, 574.
Eisenbahnprojecte. **38**, 1035. **43**, 1142.
Eisenbahnstatistik. **85**, 2131.
Eisenbahnunfälle. **17**, 549.
Fahrbetriebsmittel. **72**, 1855. **104**, 2501. **108**, 2565.
Finnländische Eisenbahnen. **42**, 1122.
Handelsverkehr. **75**, 1914.

Locomotivheizung mit Kohlenstaub. **16**, 530.
— Masut. **102**, 2460.
Reisegepäck. **71**, 1830.
Stationsnamen. **55**, 1407. **79**, 2005.
Wagenkuppelung. **114**, 2677.

Schweden.

Eisenbahnrath. **16**, 530.
Eisenbahnprojecte. **65**, 1663.
Eisenbahnstatistik. **115**, 2693.
Elektrische Bahnen. **18**, 573. **46**, 1217. **130**, 3054.
Fahrbetriebsmittel. **59**, 1530.
Locomotivfeuerung mit Torf. **19**, 601.
Luxuszug Trelleborg-Narvik. **98**. 2388.
Ofotenbahn. **46**, 1217. **81**, 2048.
Ostküstenbahn. **105**, 2516.
Statistische Nachrichten. **142**, 3548.
Zonentarif. **17**, 550.

Schweiz.

Alpnachstadt-Altdorf. **17**, 549.
Bahnhofheizung. **121**, 2849.
Beleuchtung von Eisenbahnwagen. **120**, 2831.
Betriebsergebnisse. **26**, 770. **77**, 1959. **80**, 2021. **90**, 2231.
Birenzerseebahn. **38**, 1034.
Bodensee-Toggenburg-Bahn. **41**, 1097.
Bundesbahnen. **17**, 548.
Centralbahn. **5**, 235. **8**, 357.
Centralbahnhof Basel. **6**, 305.
Eisenbahnbau. **41**, 1097. **54**, 1390.
Eisenbahnstatistik. **81**, 2043.
Eisenbahnsubvention. **22**, 682. **34**, 929.
Eisenbahnverstaatlichung. **30**, 846.
Eisenbahn Meiringen-Innertkirchen. **25**, 749.
— in Canton Bern. **100**, 2420.
Magiathalbahn. **100**, 2420.
Elektrische Bahnen. **10**, 411. **36**, 977.
Eröffnung neuer Linien. **3**, 117. **137**, 3228.
Fahrbetriebsmittel. **105**, 2516.
Fahrordnungsangelegenheiten. **38**, 1034. **105**, 2516.
Gotthardbahn. **73**, 1872.
Jungfraubahn. **84**, 2116. **120**, 2832.
Jura-Simplon-Bahn. **49**, 1287. **58**, 1502. **60**, 1552. **89**, 2216.
Lötschbergbahn. **60**, 1552.
Nebenbahnen. **76**, 1942.
Nordostbahn. **8**, 357. **21**, 651.
Simplon-Tunnel. **116**, 2717.

Serbien.

Eisenbahnnetz. **43**, 1142. **112**, 2633.
Ursprungscertificate für die Einfuhr von Rohstoffen. **134**, 3144.

Spanien.

Eisenbahnconcessionen. **32**, 882.
Eisenbahn Madrid-Bilbav. **96**, 2347.

Türkei.

Betriebsergebnisse. **87**, 2165.
Dampffähre über den Bosporus. **73**, 1874.
Eisenbahnen:
— Anatolische Bahnen. **41**, 1098. **63**, 1616. **77**, 1959.
— Bagdadbahn. **10**, 411. **16**, 530. **44**, 1161. **100**, 2417.
— Smyrna-Aidin-Dnier. **59**, 1531.
— Haifa-Damascus. **31**, 864.
— Hedschasbahn (Damascus-Mekka). **59**, 1532.
— Ottomanische Eisenbahnen. **35**, 957.
— Mekkabahn. **18**, 573. **25**, 750. **27**, 788. **105**, 2517.
— Muradli-Lüle-Burgas. **20**, 620.
— Saloniki-Monastir. **73**, 1873.
— Syrische Bahnen. **10**, 411. **77**, 1960.
Eisenbahnlänge. **17**, 550.
Eisenbahnprojecte in Kleinasien. **36**, 977.
Staatliche Subventionirung. **26**, 770.
Verkehrstörungen. **27**, 788.

C. Schiffahrt.

Allgemeines.

Aichung von Ruderfahrzeugen. **13**, 476. **31**, 865.
Bodenseeverkehr. **68**, 1744.
Donaucanal-Schiffahrtsverkehr. **30**, 846.
Elbecanalisirung. **65**, 1653.
Elbe- und Moldauverkehr. **80**, 2014.
Elbeschiffahrt. **21**, 652. **23**, 705. **24**, 730. **25**, 751. **33**, 911. **42**, 1123.
Europäische Donaucommission. **64**, 1631. **125**, 2942. **128**, 2993. **133**, 3122.
Kriegsmarine-Stapelläufe. **43**, 1143.
Plätten- und Flossfahrt auf dem Murfluss. **113**, 2653.
Schiffahrt und Flossverkehr auf der Drau. **40**, 1078.
— Steiermark. **61**, 1567.
— Bukowina. **64**, 1641.
— Galizien. **77**, 1961.
Moldau-Canalisirung. **65**, 1653.
Pionnirübungen auf der Moldau. **32**, 883.
— auf der Elbe. **32**, 884. **77**, 1960. **90**, 2231.
Prager-Moldau- und Elbe-Dampschiffahrtsgesellschaft. **24**, 730.
Ruder- und Flossverkehr auf der Donau. **25**, 744. **106**, 2529.
Salzkammergutseen. **78**, 1980.
Secundäre Revision des Reisegepäckes aus pestverdächtigen Gegenden. **3**, 117.
Schiffahrtscanal Urfahr-Budweis und Rosenberg-Budweis. **77**, 1954.
— Budweis zu Donau. **103**, 2469.
Schiffs- und Schifferpatente für die Elbe. **69**, 1772.
Schifferschulen in Aussig, Tetschen und Tichlowitz. **42**, 1123.
Schiffsverkehr im Donaustruden bei Grein. **18**, 575.
— auf dem Pruth. **46**, 1213.
— auf der Donau (Passau-Theben). **107**, 2550.
Suezcanal. **8**, 364. **26**, 771. **43**, 1143.
Uniformirung der Hafen- und Seesanitäts-Bediensteten. **104**, 2501.
Wasserstrassenbeirath. **18**, 576. **28**, 797. **28**, 804. **31**, 864. **134**, 3144.
Wasserstrassen zwischen Elbe- und Oder-Schiffahrts- und Flössereiabgaben. **101**, 2429.

Oesterreichischer Lloyd.

Bureau in London. **59**, 1532.
Dampferabfahrten. **6**, 306. **9**, 388. **12**, 455. **15**, 513. **18**, 574. **24**, 729. **27**, 788. **30**, 847. **33**, 910. **37**, 1003. **38**, 1036. **41**, 1100. **44**, 1165. **47**, 1246. **56**, 1443. **58**, 1504. **64**, 1641. **67**, 1719. **70**, 1804. **73**, 1874. **76**, 1943. **79**, 2005. **85**, 2137. **88**, 2189. **91**, 2246. **96**, 2348. **99**, 2409. **102**, 2461. **104**, 2502. **107**, 2550. **110**, 2599. **116**, 2717. **122**, 2877. **125**, 2945. **128**, 2998. **134**, 3145. **142**, 3549.
Dampferfahrten:
— „Anna Goich". **10**, 412. **53**, 1364. **61**, 1568.
— „Atlantico". **25**, 750. **112**, 2637.
— „Auguste". **12**, 455.
— „Austria". **46**, 1224. **53**, 1065. **106**, 2535.
— „Beatrice". **69**, 1772.
— „Campagnia". **18**, 575.
— „Corinthia". **63**, 1617. **111**, 2618,
— „China". **12**, 455. **15**, 514. **75**, 1919. **88**, 2188. **138**, 3258.
— „Cleopatra". **12**, 455.
— „Clio". **18**, 575.
— „Electra". **10**, 412.
— „Ellenia". **27**, 788.
— „Erzherzog Franz Ferdinand". **2**, 54. **39**, 1054. **46**, 1224. **77**, 1961. **91**, 2247. **124**, 2930. **140**, 3403.
— „Gisela". **2**, 54. **61**, 1568. **74**, 1901. **112**, 2637. **127**, 2984, **141**, 3475.
— „Gundulic". **27**, 788.
— „Habsburg". **14**, 495. **27**, 788.
— „Imperator". **7**, 338. **15**, 514. **23**, 705. **46**, 1224. **48**, 1266. **74**, 1901. **82**, 2069. **96**, 2348. **114**, 2678. **138**, 3257.
— „Imperatrix". **41**, 1099. **63**, 1617. **69**, 1772. **82**, 2069. **137**, 3228.
— „India". **15**, 513. **27**, 788. **102**, 2461.
— „Istria". **61**, 1568. **100**, 2421. **141**, 3475.
— „Korona". **53**, 1364. **96**, 2348.
— „Leopoldina". **39**, 1054. **48**, 1266.
— „Maria Valerie". **7**, 338. **61**, 1568. **77**, 1961. **127**, 2984. **141**, 3474.

Dampferfahrten:
— „Marquis Bacquehem“. **27**, 788. **74**, 1901. **86**, 2154. **106**, 2535. **117**, 2741.
— „Melpomene“. **25**, 750. **75**, 1919. **100**, 2421.
— „Moravia“. **14**, 495. **23**, 705. **48**, 1266. **66**, 1695. **88**, 2188. **112**, 2637.
— „Nippon“. **96**, 2347.
— „Nord“. **69**, 1772.
— „Orion“. **86**, 2154. **125**. 2945. **138**, 3258.
— „Perseveranza“. **23**, 705. **106**, 2535.
— „Polluce“. **39**, 1054. **82**, 2069.
— „Poseidon“. **63**, 1617. **77**, 1961.
— „Silesia“. **2**, 54. **25**, 750. **41**, 1099. **88**, 2188. **100**, 2421. **138**, 3258. **142**, 3548.
— „Teresa“. **18**, 574. **66**, 1695.
— „Tirol“. **27**, 788, **66**, 1695. **75**, 1919.
— „Trieste“. **14**, 495. **25**, 750. **86**, 2154. **102**, 2461.
— „Vindobona“. **7**, 338. **10**, 412. **41**, 1099. **123**, 2899.
Dampfer „Moreno“. **38**, 1036.
Güterverkehr nach Bagdad. **36**, 978.
Neucreirung der Linie nach Ostafrika. **78**, 1980.
Stapellauf des Dampfers „Afrika“. **127**, 2984.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Budapester Betriebs-Direction. **30**, 847. **85**, 2138.
Budapester Schiffswerfte. **5**, 236.
Donauverkehr nach Levante- und Schwarzemeer-Häfen. **83**, 2094.
Fahrkartenangelegenheiten. **36**, 978. **40**, 1078. **41**, 1100. **52**, 1346. **77**, 1960. **134**, 3144.
Fahrordnungsangelegenheiten. **19**, 602. **23**, 705. **28**, 804. **34**, 936. **36**, 978. **37**, 1004. **44**, 1165. **46**, 1225. **84**, 2117. **105**, 2517. **107**, 2551. **108**, 2566. **109**, 2582. **110**, 2599. **111**, 2618. **114**, 2678, **118**, 2775. **123**, 2900. **127**, 2984. **140**, 3404. **141**, 3474.
Geschäftsbericht. **70**, 1792.
Güterbeförderung. **90**, 2231.
Hafenordnung in Fischamend. **4**, 172.
Uebereinkommen mit der Staatsverwaltung. **23**, 704.

Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Jahresbericht. **61**, 1569.
Station Dresden-Johannstadt. **36**, 978.

Ungarn.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Gesellschaft.
— Betriebsthätigkeit. **10**, 411.
— Dampferfahrten. **2**, 55. **8**, 364. **14**, 495. **24**, 729. **36**, 978. **49**, 1288. **60**, 1553. **74**, 1902. **87**, 2169. **100**. 2421. **111**, 2618. **127**, 2983.
— Dampfer „Fejervary“. **93**, 2297.
— Generalversammlung. **38**, 1036.
— Jahresbericht. **5**, 236.
— Schiedsgericht. **5**, 236.
— Schiffsvermehrung. **13**, 476.
— Verkehrsentwicklung. **78**, 1981.
— Begacanal. **25**, 753. **62**, 1584. **75**, 1919.
— Finmaner Hafen. **13**, 576. **81**, 2049.
— Franzenscanal. **36**, 978. **66**, 1696.
— Handels- und Winterhafen in Budapest. **107**, 2551.
— — Pressburg. **134**, 3144.

Ungarische Levante-Seeschiffahrt. **5**, 236. **67**, 1719.
— Plattensee-Schiffahrt. **2**, 55. **60**, 1553. **107**, 2551. **127**, 2984. **140**, 3404.
— Schiffahrt am Eisernen Thor. **10**, 412.
— Ungarische Binnenwässerschiffahrt. **24**, 730. **67**, 1713.

Ungarisch-croatische Seeschiffahrt. **10**, 411. **12**, 456. **13**, 476. **67**, 1719. **75**, 1919.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrt. **5**, 236. **11**, 433, **24**, 730. **27**, 789. **38**, 1004. **73**, 1874. **81**, 2048. **98**, 2389. **109**, 2582. **114**, 2678. **120**, 2832. **123**, 2900. **128**, 2999. **130**, 3054. **134**, 3141. **138**, 3258.
— Wasserbauten. **25**, 751.
— Winterhafen nm Lagymanyos in Budapest. **63**, 1616.

Ausland.

Amerika.

Amerikanisch-asiatische Dampfschiffahrt. **105**, 2518.
Canadische Schiffahrtsprojecte. **74**, 1902.
Canalbill. **84**, 2117.
Flussschiffahrt. **133**, 3126.
Panamacanal. **49**, 1289, **93**, 2298.
Postpacketdampfer. **78**, 1980.
Schiffbau. **49**, 1289. **74**, 1902.
Schiffahrtslinie Boston—Südamerika. **85**, 2138.
— Mexiko—Europa. **132**, 3106.
Schiffswerfte. **51**, 1328.
Schwimmdock in New-York. **60**, 1554.
Segelschiffe. **41**, 1101.
Superior-See. **133**, 3126.
Transatlantische und transoceanische Dampferlinien. **12**, 456.
Turbinen- und Eilschiffunternehmen. **15**, 514.

Argentinien.

Hafenbauten in Rosario. **104**, 2502.

Bulgarien.

Schiffsverkehr. **90**, 2232.

China.

Dampferdienst von Shanghai nach Hsiangtan. **27**, 790.
Dampfschiffahrt am Strome Yang-Tse-Kiang. **12**, 456.
Freihafen Schinwang-tau. **25**, 751.
Schiffsbau. **40**, 1079.

Dänemark.

Dampfschiffahrtsgesellschaft Fiona in Odensee. **72**, 1855.
Dampferverkehr Dänemark-Mittelamerika. **27**, 790.
— Aarhus-Antwerpen. **87**, 2169.
— nach Südafrika. **113**, 2659.
Nordischer Schiffsrhederverein. **97**, 2371.
Schiffahrtscongress in Kopenhagen. **41**, 1101.
Stapellauf. **63**, 1617.

Deutsches Reich.

Altonaer Hafen. **72**, 1855.
Betriebsumfang der Dampfschiffahrtsgesellschaften und Rhedereien auf dem Rhein. **9**, 383. **105**, 2509.
Binnenschiffahrt in Antwerpen. **108**, 2566.
Bremer Schleppschiffahrt. **50**, 1303.
Centralgesellschaft für Tauerei und Schleppschiffahrt zu Ruhrort. **60**, 1554.
Dampferfahrten Bremerhaven-Nordseebäder. **74**. 1902.
Dampffähre Warnemünde-Gesder. **116**, 2718.
Dampfschiffahrtsgesellschaft „Elbe“ in Hamburg. **38**, 1037.
Dortmund-Emscanal. **42**, 1123.
Elbe-Kiel-Canal. **115**, 2693.
Elbeschiffahrt. **22**, 682.
Elbe- und Saalschiffahrt. **34**, 936.
Elbe-Trave-Canal. **23**, 706. **30**, 847.
Flussschiffahrt in Hamburg. **112**, 2635.
Gerstheimer Illspeisecanal. **82**, 2068.
Grossschiffahrtsweg auf Elster, Saale und Elbe. **105**, 2517.
Güterverkehr im Hafen von Münster. **4**, 172.
— auf dem Rhein. **120**, 2827.
— Düsseldorf. **133**, 3126.
— Bingen. **133**, 3126.
Hafen Cuxhaven. **63**, 1617.
— Papenburg. **109**, 2582.
— Hamburg. **112**, 2638.
— Bremen. **97**, 2371.
Hamburg-Amerika Linie. **33**, 911.
Hamburger Hafenverkehr. **108**, 2566.
Hamburgs Seeschiffahrt. **87**, 2169.
Hochseetüchtige Motorboote. **53**, 1365.
Kaiser Wilhelm-Canal. **2**, 56. **20**, 620. **52**, 1346. **53**, 1365. **63**, 1617. **84**, 2117. **90**, 2232. **108**, 2566.
„Kette“, Deutsche Elbeschiffahrt in Dresden. **41**, 1100.
Kettenschleppschiffahrt. **41**, 1100.
Lastkrahn. **40**, 1078.
Levante-Schiffahrt. **34**, 936. **36**, 978.
Ludwig-Donau-Main-Canal. **130**, 3054.
Messbriefe. **64**, 1639.
Oberrheinische Schiffahrtsgesellschaften. **114**, 2678.
Oderschiffahrt. **31**, 854.
Offenbacher Mainhafen. **108**, 2566. **110**, 2600.
Oelfenerung für Seeschiffe. **98**, 2389.
Reichspostdampfer. **27**, 790. **90**, 2232.
Remorquirung von Segelschiffen. **8**, 364.
Rhederei-Gesellschaften. **44**, 1165.
Rhederei „Hanseatischer Lloyd“ in Lübeck. **46**, 1225.
Rheinregulirung. **19**, 602. **77**, 1960.
Rheinschiffahrt. **20**, 620. **51**, 1390. **77**, 1960. **112**, 2638.

Rivieradienst durch die Hamburg-Amerika Linie. **95**, 2334.
Saaleschiffahrt. **117**, 2742.
Schiffsbautechnische Gesellschaft in Düsseldorf. **46**, 1225.
Schiffahrt auf der Elbe. **128**, 3000.
Schiffahrts- und Flösserei-Abgaben. **75**, 1919.
Schiffahrtscongress Düsseldorf. **75**, 1913. **97**, 2365. **102**, 2455. **103**, 2478.
Schiffsschlottenschluss. **66**, 1694.
Schiffsverkehr im Hafen von Leer. **24**, 730.
— Altona. **90**, 2232.
Schnelldampfer-Verkehr. **30**, 847. **58**, 1504.
Stapellauf. **51**, 1328. **64**, 1639. **66**, 1694.
Trajectschiffe. **54**, 1390.
Südpolar-Expedition am Dampfer Tanglen. **29**, 825.
Verbandsbildung in der Rheinschiffahrt. **95**, 2334.
Verbindung des Ems-Hunte-Canals mit dem Dortmund-Emshäfen-Canal. **40**, 1079.
Weichselschiffahrt. **134**, 3144.

Baden.

Bodenseeschiffahrt. **5**, 236. **136**, 3200.

Bayern.

Donauverkehr. **43**, 1143. **47**, 1247.
Ludwig-Donau-Main-Canal. **137**, 3229.
Rheinregulirung. **49**, 1288.

Preussen.

Breslauer Schiffahrtsgesellschaft. **112**, 2638.
Elbeschiffer-Prüfung. **72**, 1855.
Hafen in Ruhrort. **48**, 1267.
— Kiel. **84**, 2118.
Schiffahrtsverkehr in Berlin. **29**, 825.
Schleusengebühr für Wasserstrassen. **129**, 3032.
Strom- und Hafenbauten. **112**, 2638.
Wasserstrassen. **10**, 412. **18**, 575. **90**, 2232.

Sachsen.

Elbeschiffahrt. **22**, 680.
Petroleum-Tankschiffe. **30**, 847.
Schiffahrtscanal Leipzig-Torgau (Halle). **74**, 1900.

Württemberg.

Bodenseeschiffahrt. **44**, 1166.
Karlsruher Rheinhafen. **63**, 1617.

Frankreich.

Binnenschiffahrt und Seehäfen. **72**, 1851. **85**, 2138.
Canalschiffahrt. **73**, 1875.
Commission für die Ausgestaltung der Binnenwässer für Schiffahrtszwecke. **11**, 433.
Compagnie Havraise Geninsulaire. **46**, 1225.
Freihafenfrage. **113**, 2659.
Hafen von Dunkerque. **124**, 2931.
Handelsschiffahrt.
Panamacanal. **27**, 790.
Prämiengesetz für die Handelsmarine. **30**, 847.
Rettungswesen zur See. **84**, 2118.
Schiffbarmachung der Loire. **26**, 770.
Segelschiffe. **25**, 751.
Stapellauf. **93**, 2297.
Trajectschiff zum Transporte ganzer Eisenbahnzüge über den Canal Pas de Calais. **15**, 515.
Wasserstrassen. **18**, 576. **25**, 751.

Griechenland.

Dampferverkehr. **109**, 2582.

Grossbritannien.

Hafen von Dower. **12**, 456.
— Famagusta auf Cypern. **137**, 3229.
Küstensignale. **81**, 2049.
Londoner Hafenverhältnisse. **77**, 1962.
Manchestercanal. **55**, 1407.
Mercantilflotte. **110**, 2600.
Petroleumtank-Dampfer „Pectan". **109**, 2582.
Royal Mail Steam Packet Comp. **54**, 1390.
Schiffsbaustatistik. **14**, 496.
Schiffsverkäufe. **109**, 2582.
Seeversicherung. **28**, 805.
Temsehafen von London. **110**, 2600. **124**, 2931.
Turbinendampf. **105**, 2518.
Windmotoren zur Erzeugung elektrischer Ströme für Schiffsbeleuchtung. **15**, 514.

Holland.

Dampferlinie Java—China—Japan. **109**, 2582.
Nordcanal. **112**, 2639.
Rotterdamscher Lloyd. **43**, 1142.
Zuidersee. **34**, 936. **117**, 2742.

Japan.

Kriegsmarine. **85**, 2138.
Mercantiflotte. **8**, 364.
Verkehrsmittel zur See. **78**, 1980.

Italien.

Schnelldampferverkehr Genua-Nizza. **124**, 2931.
Telephon ohne Draht für Schiffe. **105**, 2517.

Niederlande.

Rheinschiffahrt. **116**, 2718.

Norwegen.

Rettungsboot. **112**, 2638.

Rumänien.

Hafen von Constanza. **15**, 514.
Quarantänemassregeln. **81**, 2048.
Sanitäre Vorkehrungen gegen Pesteinschleppung. **79**, 2005.
Schiffahrtscanal im Donau-Sulina-Stromgebiet. **123**, 2900.
Schiffahrtsprojecte. **39**, 1054.
Schiffahrtslinie nach Alexandrien. **85**, 2138.

Russland.

Canal Ostsee-Weisses und Schwarzes Meer. **113**, 2659.
Dampferverkehr Nischni-Nowgorod-Astrachan. **53**, 1365.
Freiwillige Flotte. **42**, 1123.
Güterverkehr auf der Wolga. **114**, 2677.
Mariencanal. **62**, 1588.
Pestcontumaz. **14**, 496. **30**, 848.
Prämien zur Hebung der Schiffahrt. **78**, 1980. **110**, 2600.
Pruthschiffahrt. **46**, 1213.
Schiffsbau. **119**, 2807. **129**, 3032.
Schiffahrtscanal zwischen dem Schwarzen und Kaspischen Meere. **15**, 514.
Schiffahrt zwischen Odessa und den Donauhäfen. **30**, 847.
Schiffahrts- und Schiffsbauprämien. **40**, 1079.
Staatswerfte am Schwarzen, bezw Asow'schen Meere. **104**, 2503.
Wasserwege und Flussflotille. **86**, 2155.
Wechselverkehr zwischen England, Frankreich und Belgien. **26**, 771.

Schweden.

Aufstellungsart der Maste. **81**, 2049.
Canalprojecte. **84**, 2118. **109**, 2582.
Hafen bei Helsingborg. **95**, 2335.
Schiffsdocks in Sundvall. **47**, 1247.

Türkei.

Dampftraject über den Bosporus. **86**, 2154.
Contumaz-Vorkehrungen. **8**, 364. **14**, 496. **30**, 848. **36**, 978.

D. Viehtransporte und Seuchenangelegenheiten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen. **1**, 8. **3**, 118. **5**, 237. **8**, 366. **12**, 458. **15**, 516. **20**, 622. **23**, 707. **28**, 806. **35**, 958. **39**, 1055. **47**, 1248. **48**, 1268. **61**, 1570. **65**, 1665. **69**, 1774. **74**, 1903. **84**, 2118. **93**, 2298. **96**, 2350. **100**, 2422. **109**, 2583. **116**, 2719. **120**, 2832. **126**, 2964. **139**, 3371. **141**, 3475. **143**, 3619.

Tarif-Index für das I. Quartal 1902.

(Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

I. Localtarife.

A. Allgemeines.

Frachtermässigung für die Internationale Ausstellung landwirthschaftlicher Maschinen in Palermo. **4**. 175.
— Italienische Ausstellung der bildenden Künste in St. Petersburg. **7**, 340.
— Kunstausstellung der Vereinigung bildender Künstler in Wien. **8**, 367.
— Internationale Ausstellung von Spielwaaren, Kurzwaaren etc. in Rom. **9**, 391.
— I. Internationale Ausstellung für moderne decorative Kunst in Turin. **9**, 391.
— Zuchtthier- und Kalbinnen-Ausstellung in Prerau. **17**, 552.
— Landwirthschaftliche Wanderausstellung in Olmütz. **17**, 552.
— Geflügel- und Vogel-Ausstellung in Skurnian bei Pilsen. **21**, 654.
— den Allgemeinen Ausstellungsmarkt in Prag. **21**, 654.
— die Land- und forstwirthschaftliche Ausstellung in Feldsberg. **21**, 654.
— Geflügel-Ausstellung in Schluckenau. **33**, 913.
— VI. Ausstellung des Bundes der deutschen Kaninchenzüchter in Regensburg. **34**, 938.
— Oesterreichische kunstgewerbliche Ausstellung in London. **36**, 980.
Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche dasselbe Anwendung findet. Deutschland **14**, 489. **27**, 782; Italien **1**, 2. **27**, 781; Oesterreich-Ungarn **13**, 469. **27**, 781; Russland **6**, 298. **9**, 381. **27**, 782; Schweiz **6**, 297. **14**, 489. **27**, 782.
— Kilometrische Länge der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Fracbtverkehr unterstellten Bahnstrecken. **8**. 365.
Gütertarif Theil I der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, Abth. B. Tarifirung des Artikels Reissbretter. **35**, 960.

B. Gemeinsame Bahnen.

Kascbau-Oderberger Eisenbahn. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Personenhaltestelle Király-Lehota. **6**, 340. **9**, 386.
— Errichtung einer Transit-Verrechnungsstelle in Oderberg. **9**, 386. **16**, 534.
— Ausgabe eines neuen Anhanges zum Localgütertarife der von der K.O.B. betriebenen Localbahnen mit Ausnahme der Csorbasee-Zahnradbahn. **14**, 497.
— Auflassung der Personenhaltestelle Poremba. **15**, 518. **20**, 620.
— Einführung eines neuen Localgütertarifes. **19**, 599.
— Anderung des Anhanges zum Localgütertarif-Theil II der K.O.B. **21**. 653; Ergänzung. **30**, 850.
— Einführung des Nachtrages I zum Personen- und Gepäckstarife für den Verkehr zwischen der österreichischen und ungarischen Linie. **31**, 868.
— Eröffnung der Csorbasee-Zahnradbahn für den Verkehr von Eiszügen. **35**. 956.
Südbahn-Gesellschaft. Activirung des Personen-Expeditionsdienstes in der Haltestelle Steg. **10**, 415. **12**, 452.
— Ausgabe des Nachtrages III zur Uebersicht der Personen-, Gepäcks- und Gütertarife für den Local-. Verbands- und Transitverkebr. **12**, 459.
Südbahn-Gesellschaft. Eröffnung der Stationen Vasvár und Dömötör als Viehverladestation. **18**, 572.
— Aufhebung der im Anbange zu den Tariftheilen II der Südbahn enthaltenen ermässigten Frachtsätze für Leder von Steinach und Unter-Drauburg nach Budapest S. B. **18**, 579.
— Ausgabe des Nachtrages II zum Localgütertarif. **19**, 604.
— Einstellung des Güterverkehres nach Triest wegen allgemeinen Arbeiterausstandes. **19**, 604; Wiederaufnahme des Güterverkehres. **20**, 625.
— Ausgabe des Nachtrages I zu den Stationstarifen für die Linien der Südbahn und der Wien—Pottendorf—Wr. Neustädter Bahn. **19**, 604.
— Activirung des Rollfubrdienstes in Laibach. **25**, 755. **27**, 787.

C. Oesterreichische Bahnen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Eröffnung der Station Wagram-Grafenegg. **1**, 6.
— Einführung des Nachtrages VI zum Generalgütertarif. **1**, 11.
— Eröffnung der Personenhaltestelle und Ladestelle Sadowa. **2**, 57. **4**, 171. **5**, 235.
— Einstellung des directen Wagendurchlaufes von Krakau auf die Transversalbahn und nach Oświęcim, sowie in der Gegenrichtung und Einführung eines directen Wagencurses. **2**, 57.
— Einführung des Rollfuhrdienstes in der Station Herzogenburg. **2**, 59. **4**, 171.
— Verkehrsstörungen und Behebung von solchen. **3**, 119. **7**, 340. **8**, 367. **9**, 391. **11**, 435. **14**, 498. **15**, 518. **17**, 552. **20**, 625. **21**, 654. **22**, 686. **23**, 710. **24**, 732. **25**, 756. **31**, 869. **33**, 913.
— Festsetzung einer Zuschlagsfrist zu den reglementarischen Lieferfristen wegen der Einstellung des Güterzugsverkehres zwischen den Stationen Stanislau—Ciężów. **4**, 173. **6**, 307.
— Abänderung der Abfertigungsbefugnisse der Station S. Sabba. **4**, 174. **5**, 235.
— Einführung des Rollfuhrdienstes in der Station Langenlois. **6**, 307. **8**, 357.
— Petroleumverkebr. Einführung des Tarifnachtrages I. **6**, 308.
— Einführung des Nachtrages VI zum Localgütertarif, Theil II, Heft 3. **6**, 309.
— — des neuen Tarifes, Theil I: Gemeinsame Bestimmungen für den Personen- und Gepäcksverkehr im Bereiche der betheiligten Verwaltungen. **7**, 339. **15**, 518.
— Eröffnung der Haltestelle Petrowitz. **10**, 410. **10**, 415, **12**, 452.
— Ergänzung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes II im Localgütertarif, Theil II, Heft 2, Abschnitt B. **10**, 416.
— Ausgabe des Nachtrages XII zum General-Gütertarif. **10**, 416; des Nachtrages XIII. **17**, 552.
— Aenderung der Abfertigungsbefugnisse der Station Wolkowce—Turylcze. **12**, 452. **24**, 732.
— Wiedereröffnung der Station Paltinoasa für den Gesammtverkehr. **12**, 460. **14**, 491.
— Herabsetzung der Entladefrist für Eissendungen auf sechs Tagesstunden in Prag. **18**, 580. **21**, 653. **29**, 827.
— Erhöhung der Ab- und Zustreifgebühren zwischen der Station Wlaschim und der Güternebenstelle Unter-Královic. **18**, 581.
— Einführung von Ueberführungsgebühren für Kohle in der Station Teplitz—Waldthor. **20**, 625.
— Massnahmen wegen starken Güterandranges für die Lambach—Gmundner Bahn. **21**, 653. **28**, 807.
— Neuauflage der Tarifübersicht. **22**, 685.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Einführung des Rollfuhrdienstes in der Station Haag am Hausruck. **23**, 709. **25**, 747.
— Kohlenverkehr. Einführung einer Schleppbahngebühr für den Kreuzerhöhungsschacht in Dux-Liptitz. **25**, 756.
— Declassification des Artikels Fabriksalz. **27**, 791.
— Aufhebung der für Salz in der Relation Hallein-Karlsbad Central-Bahnhof bestehenden Frachtsätze. **27**, 781.
— Eröffnung der Ladestelle Linz Schlachthof. **28**, 808. **30**, 844.
— Aufhebung des für Kohle in der Relation Helenenschacht Station Elbogen bestehenden ermässigten Frachtsatzes. **29**, 827.
— Frachtermässigung für Zuckertransporte von Radboř nach Kolin. **30**, 849.
— Berechnung der Bahngebühren bei Transporten von Militärpersonen-Gepäck und -Gütern auf den ostgalizischen Localbahnen. **32**, 885.
— Einführung des Nachtrages XIV zum General-Gütertarif der österreichischen Staatsbahnen. **33**, 913.
— Eröffnung der Station Lubna für den Gesammtverkehr. **34**, 937.
— Aenderung des Personen- und Gepäckstarifs auf den Welser Localbahnen. **34**, 937. **36**, 975.
— Einführung des XV. Nachtrages zum Personentarife für die westlichen Localbahnen. **35**, 960.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Festsetzung der Schleppbahngebühren für Kohlensendungen von der Anton-Zeche bei Settenz. **10**, 415.
— Aenderung des Stationsnamens Gabel. **10**, 416. **12**, 452. **18**, 571.
— Ergänzung und Aenderung des Schleppbahngebührenverzeichnisses. **14**, 497.
— Frachtenermässigung für Saturationsschlamm. **27**, 792.
— Durchführung des Zollverfahrens auf dem Güterbahnhofe in Reichenberg. **29**, 827. **31**, 881.
Buschtěhrader Eisenbahn. Aenderung von Stationsnamen. **34**, 937. **36**, 975.
Gaisbergbahn. Neuauflage der Tarife. **34**, 937.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Theilweise Aufhebung der Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe in der Station Wien. **1**, 9.
— Bestimmungen über die Benützung des Expresszuges St. Petersburg—Wien—Nizza—Cannes **1**, 9.
— Wöchentlich zweimaliger Verkehr des Expresszuges St. Petersburg—Wien—Nizza—Cannes und retour. **1**, 10. **3**, 116.
— Fahrpreisänderung des Expresszuges St. Petersburg—Wien—Nizza—Cannes. **1**, 11.
— Ausgabe des Nachtrages II zum temporären Anhange zum Localgütertarif für das Hauptbahnnetz. **19**, 604.
— Eröffnung der Arbeiter-Haltestelle Pietrzykowice. **24**, 731. **27**, 787.
— Fahrpreisermässigung für Wallfahrer nach Kalwarya. **26**, 773.
— Erweiterung der Personenhaltestelle Bratelsbrunn zu einer Station. **26**, 774. **29**, 823.
— Personenverkehr zu den Osterfeiertagen. **31**, 867.
— Beförderung der Arbeiter zu den diesjährigen Osterfeiertagen. **31**, 868.
— Aenderung von Stationsnamen. **34**, 937.
Localbahn Caslau-Zawratetz-Tremowschnitz-Caslau-Močowitz. Einführung von Schülerkarten. **16**, 534.
Localbahnen Přivoz-Mähr.-Ostrau-Witkowitz, Mähr.-Ostrau-Ellgoth. Einführung einer Personenzugskarte III. Classe. **1**, 10.
Niederösterreichisches Landeseisenbahnamt. (Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank.) Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Steinschal-Tradigist. **36**, 979.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Wiedereinführung des tarifmässigen Lagergeldes für Holzsendungen bei der Güterabgabe in der Station Prag. **1**, 10.
— Eröffnung der Halte- und Ladestelle Jiřitz für den Gesammtverkehr. **3**, 116.
— Ausgabe eines neuen Verzeichnisses der Ladeflächen und Ladegewichte der Güterwagen. **27**, 792.
Eisenbahn Wien-Aspang. Aenderung des Namens der Personenhaltestelle Feistritzthal. **26**, 774. **29**, 823.

D. Ungarische Bahnen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Jahres-Frei- und Abonnementskarten aus dem Jahre 1901. **3**, 117.
— Einführung eines neuen Personen- und Gepäckstarifes. **12**, 452.
— Tarifbegünstigung für Melasse als Viehfütterungsaliment. **14**, 491.
Kgl. Ungarische Staatsbahnen. Eröffnung der Haltestelle Kupiszine als Verladebahnhof. **15**, 510.
— Einführung von begünstigten Tarifsätzen für den Transport von Natur- und Kunststeis. **19**, 599.
— Verkehrsstörungen und Behebung von solchen. **21**, 654.
— Eröffnung der Haltestelle Tövisfalva. **30**, 845.
— Einführung eines neuen Tarifes im Gepäcksverkehr. **36**, 976.
— — ermässigter Frachtsätze für getrocknete Pflaumen. **36**, 976.
Eröffnung der Localbahn Agram-Samobor. **5**, 235.

E. Auswärtige Bahnen.

Deutsche Bahnen. Aenderung der Anlage B der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung. **1**, 12. **28**, 808.
Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband. Ausgabe des V. Nachtrages zum Verzeichniss derjenigen deutschen Eisenbahnstationen, die zur Annahme und Auslieferung von explosiven Gütern geeignet sind. **4**, 174.
— Deutscher Eisenbahngütertarif. Einführung des Nachtrages II zum Thiertarif, Theil I. **21**, 655.
— — Einführung des Theiles I, Abtheilung B, und des Nachtrages II zum Gütertarif-Theil I, Abtheilung A. **21**, 655 **30**, 850.
Directer Güterverkehr unter deutschen Bahnen. Einführung eines Ausnahmetarifes für Eis. **17**, 552. **21**, 655 **36**, 980.
— Eröffnung von Bahnstrecken im Monate November. **4**, 171; im Monate December. **23**, 703; im Monate Jänner. **36**, 976.
— Aenderungen und Ergänzungen der Betriebsordnung für die Hauptbahnen Deutschlands. **6**, 304.
— Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate November. **10**, 411; im Monate December. **23**, 703; im Monate Jänner. **36**, 976.
— Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel. Beitritt neuer Bahnverwaltungen. **13**, 477.
Badische Staatsbahnen. Eröffnung der Station Wasenweiler für den Wagenladungs- und Thierverkehr. **6**, 305.
— — der Station Hölzlebruck für den Wagenladungsverkehr. **7**, 339.
— Ermässigung der Frachtsätze für eiserne Maschinen und Maschinentheile des deutschen Specialtarifes I. **9**, 392.
Bayerische Staatsbahnen. Heft C, Abschnitt II. Ergänzung des Ausnahmetarifes für Sand im IV. Nachtrag. **1**, 11.
— Bayerischer Vicinal- und Localbahn-Schnitttarif. Aenderungen, betreffend Einbeziehung von Stationen. **4**, 175.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Bahnstation Hoppingen. **6**, 305.
— Frachtbegünstigung für Ausstellungsgegenstände. **8**, 367. **12**, 460. **18**, 582. **23**, 710. **27**, 693.
— Frachtermässigungen zu Gunsten der bayerischen Spiegel- und Tafelglas-Industrie. **8**, 368.
— Heft C, Abschnitt II, und Heft D. Nähere Bezeichnung der Bestimmungsstation Wolnzach. **13**, 478.
— — Einführung von Frachtsätzen für Eis in Wagenladungen. **18**, 582.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Etzenricht. **21**, 651; der Station Hurlach. **21**, 651.
— Heft C, Abschnitt II. Aenderung der Ausnahmetarifirung für Eis. **21**, 654.
— — Einbeziehung der Station Klardorf. **23**, 710.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Fasanengarten. **25**, 749.
— Bayerischer Vicinal- und Localbahn-Schnitttarif. Tarifänderungen. **18**, 582.
— Directer Verkehr zwischen Stationen der Bayerischen Staatsbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München. Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation für den inneren bayerischen Verkehr. Anwendungsbestimmungen. **8**, 367.
— Nähere Bezeichnung der Bestimmungsstation Wolnzach. **13**, 478.
— Einführung von Frachtsätzen für Eis in Wagenladungen. **18**, 582.
— Aenderung der Ausnahmetarifirung für Eis. **20**, 627.
Braunschweigische Bahnen. Eröffnung der Reststrecke Hötzum—Schöningen für den Güterverkehr. **7**, 338.
— Eröffnung des Personen- und Gepäcksverkehres auf den Strecken der Braunschweig-Schöninger Bahn. **21**, 651.
— Eröffnung der Strecke Braunschweig N.—Gliesmarode—Ueberg für den Personenverkehr. **30**, 845.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Eröffnung der Station Basel-St. Johann für den Güterverkehr. **6**, 304.
— Aenderung des Stationsnamens Diesdorf. **15**, 511.
— Verkehrsbeschränkung auf dem Bahnhofe Wasselnheim. **36**, 976.
— Aufhebung einer Verkehrsbeschränkung auf dem Bahnhofe Kestenholz. **36**, 976.
Preussische Staatsbahnen. Aufnahme der Station Jasenitz in den Ausnahmetarif für Schiffsbaueisen. **2**, 60.
— Verschiebung der Eröffnung des Betriebes auf der Neubaustrecke Bremerwörde (Hesedorf)—Buchholz. **3**, 117. Eröffnung. **16**, 528.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Eisenbach. **3**, 117.
— Nähere Bezeichnung der Station Kunowo der Kostener Kreisbahnen. **3**, 117.
— Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz etc. im Verkehre nach den Bleihütten und Hochofenstationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz. Einbeziehung der Station Naila. **3**, 119.
— Einbeziehung neuer Stationen. **9**, 393. **15**, 519. **18**, 582.
— Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation im deutschen Wechselgüterverkehr. Aenderungen, betreffend Streichungen von Anmerkungen etc. **3**, 119.
— Schliessung der Wasserumschlagstelle Cosel (Oderhafen) und deren Wiedereröffnung. **4**, 172. **32**, 887.
— Eröffnung des Betriebes auf der Bahnstrecke Wipperfürth—Marienbeide. **4**, 172.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Lieblos. **6**, 304.
— Schliessung der Wasserumschlagstellen in Pöpelwitz, Breslau, Oderhafen und Maltsch. **6**, 304. **7**, 341; deren Wiedereröffnung. **32**, 887. **35**, 956.
— Einführung einer directen Gepäcksabfertigung von und nach dem Haltepunkte Schönewörde. **6**, 305.
— Aufnahme der Station Zehdenick in den Ausnahmetarif für Schiffsbaueisen. **9**, 392.
— Reichsbahn-Staatsbahnverkehr. Einführung ermässigter Ausnahmefrachtsätze für Holzzellstoff. **9**, 391.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Kauder **10**, 411, 416.
— Gruppentarif II. Einbeziehung der Station Raudten in den Ausnahmetarif für Schiffsbaueisen **10**, 416.
— Aenderung des Stationsnamens Giersdorf. **11**, 432.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Nieder-Rengersdorf. **11**, 432. **15**, 520; der Station Rönkhausen. **11**, 432; der Station Carden. **11**, 432; der Station Büches-Düdelsheim. **11**, 432.
— Eröffnung des Haltepunktes Mottgers für den Personen- und Gepäcksverkehr. **11**, 432.
— Gruppentarife III, I/III, II/III, III/IV, III/V. Tarifermässigung für diverse Artikel. **13**, 477.
— Gruppentarif II. Einführung neuer Entfernungen zwischen Buk etc. und Stationen der Strecke Kosten—Breslau etc. **15**, 519.
— Schliessung der Ladestelle Husum **13**, 475.
— Aenderung des Stationsnamens Sprötze. **13**, 475; des Stationsnamens Wolterdingen. **13**, 475.
— Aufhebung einer Verkehrsbeschränkung in der Station Derkum. **15**, 512.
— Anderung des Stationsnamens Moisburg. **15**, 512.
— Einführung des Tarifnachtrages V zum Ausnahmetarif für Eisenerz u. s. w. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb. **15**, 519; des Tarifnachtrages VI. **16**, 435.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Gross-Nendorf. **16**, 528.
— Aenderung des Stationsnamens Papau. **16**, 528; des Stationsnamens Janowitz. **16**, 528.
— Einführung eines ermässigten Uebergangstarifes für Düngemittel, Rübenerde etc. **16**, 535.
— Schliessung der Station Lagerhof bei Gesundbrunnen als öffentliche Anschlussstelle. **17**, 552. **20**, 620.
— Einbeziehung der Station Lengerich in Westf. in den Ausnahmetarif für Mergel zum Dünger. **18**, 581.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Nimmersath. **20**, 620.
— Aenderung des Stationsnamens Erdorf-Bitburg. **20**, 620.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Pommerenzdorf. **21**, 651.
— Eröffnung des Haltepunktes Röversbagen Krug für den Personenverkehr. **21**, 651.
— Verkehrsbeschränkung hinsichtlich Fahrzeuge auf dem Stadtbahnhofe Travemünde. **21**, 651.
Preussische Staatsbahnen. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestellen Laskowitz und Borkowitz. **23**, 704.
— Verlängerung der Giltigkeitsdauer des Ausnahmetarifes für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation auf weitere 5 Jahre. **24**, 732. **25**, 758.
— Schliessung der Auskunftsstelle am Anhalter Bahnhofe. **26**, 775. **30**, 845. **33**, 910.
— Aenderung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Seckerwitz. **25**, 749.
— Eröffnung der Haltestelle Coschen für den Viehverkehr. **25**, 749.
— Aenderung von Stationsnamen. **25**, 758.
— Ermässigung der Frachtsätze für Holz, Düngemittel etc. **25**, 757.
— Einbeziehung von Stationen in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz etc. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb. **25**, 757.
— Einführung des Nachtrages IV zum Ausnahmetarif für phosphorhaltige Converterschlacken etc. im Verkehre von den Stationen Algringen, Deutsch-Oth. **25**, 758.
— Gruppentarife IV, Gruppenwechseltarife I, II/IV, III/IV, IV/V, IV/VI, IV/VII und IV/VIII. Einbeziehung der Station Osterholz-Scharmbeck in den Ausnahmetarif für Eisen und Stahl. **25**, 758.
— Reichsbahn-Staatsbahnverkehr, Ostdeutsch-Mitteldeutscher Verkehr (Gruppen I, II/V), Berlin-Stettin-Mitteldeutscher Verkehr (Gruppen III/V) und Gruppentarif V. Einbeziehung neuer Stationen. **26**, 774.
— Aenderung der Stationsnamen Altendorf-Essen Süd und Altendorf-Essen Nord. **27**, 787.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Kleschkau. **30**, 845.
— Eröffnung der Station Eisenberg i. d. Pfalz für den Fahrzeugverkehr. **30**, 845.
— — der Haltestelle Schönsee Stadt für den Viehverkehr. **30**, 845.
— — der Kleinbahn von Höchst a. Main nach Königstein. **30**, 835.
— Beschränkung des Fahrzeugverkehres von und nach der Station Neuhaus, Kreis Senneberg. **32**, 882.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Wälders-hausen. **36**, 977.

Kgl. Preussische und grossherzogl. Hessische Staatsbahnen. Directe Abfertigung von lebenden Thieren u. s. w. zwischen den Stationen der Main-Neckarbahn und denen des Directionsbezirkes Mainz. **11**, 432.
— Eröffnung der Haltestelle Naunhausen. **21**, 651.
— — des Haltepunktes Keidelheim. **21**, 651.
— — des Haltepunktes Bell. **21**, 651.

Kgl. Preussische etc. Staatseisenbahnen. Einführung eines Ausnahmetarifes für Eis in Wagenladungen. **15**, 518.

Kgl. Sächsische Staatsbahnen. Frachtberechnung für Roheis. **11**, 435. **17**, 551.
— Aenderung der Tarifbestimmungen über Fahrpreisermässigungen. **19**, 604.
— Einführung des Gütertarif-Theiles I, Abtheilung B, und je eines Nachtrages II zum Theiltarif-Theil I und Gütertarif-Theil I, Abtheilung A. **24**, 731.
— Neuauflage der Tarifbestimmungen für den Elbe-Umschlag in Dresden und Riesa. **26**, 773.
— Einführung des Nachtrages IV zum Binnengütertarife für vollspurige Linien. **36**, 979.
— — von Nachträgen zu den Personen- und Gepäckstarifen, Theil I und II. **36**, 979.

Preussisch-Hessische und Oldenburgische Staatsbahnen. Eisenausfuhrtarife. Ausdehnung des Geltungsbereiches des Seehafen-Ausnahmetarifes E 2. **7**, 341.

Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der Gera-Meuselwitz-Wuitzerbahn und Stationen der sächsischen Staatsbahnen. Einführung eines Gütertarifes. **25**, 758.

Kgl Württembergische Staatsbahnen. Nähere Bezeichnung der Station Weissenstein. **1**, 6.
— Einbeziehung der Station Tübingen in den Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaaren nach den bayerisch-österreichischen Grenzstationen. **11**, 435.
— Aenderung der Stationsnamen Weissenstein und Gingen. **17**, 549.
— Localgüterverkehr. Einführung eines Ausnahmetarifes für Eis. **17**, 552.
— — Beförderung von Theer zu den Sätzen des Rohstofftarifes **33**, 914.

Belgische Bahnen. Aenderung der Stationsnamen Dampremy und Bruges. **3**, 117. **5**, 235.
— Inbetriebnahme der Zweigbahn Tilburg-Belgische Grenze nach Gvirle durch die Gesellschaft für den Betrieb der niederländischen Staatsbahnen. **23**, 704.
Bulgarische Staatsbahnen. Einführung eines Ausnahmetarifes für Eisen, Stahl, Gusseisen etc. **13**, 479.
Italienische Bahnen. Eröffnung der Linie Salerno—Mercato San Severino der Mittelmeerbahn. **16**, 530. **26**, 770.
Niederländische Bahnen. Eröffnung der Theilstrecke Ede—Barneveld der Neubaustrecke Ede—Nijkerk. **27**, 787.
Russische Bahnen. Russischer Eisenbahn-Gütertarif. Abänderung der Tarifirung für Schalen von Buchweizen nnd anderen Getreidearten, sowie Spreu. **25**, 757.
— Abänderung des der Frachtberechnung zugrnndeliegenden normalen Längenmasses der offenen Güterwagen. **20**, 626.
— Aenderung der Tarifirung für Holzstoff und Strohstoff. **20**, 626.
— Aenderung der Bezeichnung des Artikels Röhren und deren Theile etc. **25**, 757.
— Frachtberechnung für Sammelladungen. **28**, 809.
— Russischer Artikeltarif für Getreide etc. Gebühr für die Beistellung von Vorlagebrettern bei alla rinfusa - Sendung. **20**, 626.
— Auflassung der Uebergabegebühr bei Sendungen nach Granica transit und Isosnowice transit. **20**, 626.
— Russischer Artikeltarif für Holz etc. anf den russischen Bahnen. Tarifirung von Buchendauben. **20**, 627.
— Moskau-Kasan Bahn. Eröffnung der Linie Arsamass—Nischnij für den Güterverkehr. **11**, 433.
— — Eröffnung der Zweigbahn Alexandropol-Eriwan der transkaukasischen Bahnen für den Güterverkehr. **21**, 652.
Schweizerische Eisenbahnen. Eröffnung der Theilstrecke Montreux—les Avants der Montreux-Berner Oberlandbahn. **3**, 117.
— Gütertarif Genf transit, Verrières transit, Bouveret transit, Vallorbe transit und Locle transit. — Central- und Westschweiz. Aufnahme der Station Ependes. **5**, 240.
— Rückvergütungsfrachtsätze auf Transporte von Baumwolle Pino transit (Genua) und Chiasso transit (Venedig)-Ehningen a. d. Donau. **5**, 240.
— Eröffnung der neuen Linie für die Güterzüge beim Centralbahnhof Basel. **6**, 305.
— Abänderung der Bezeichnnng der Station Basel Centralbahnhof und der Abfertigungsbefugnisse derselben. **6**, 305.
— Tarif für den Transport von lebenden Thieren auf den schweizerischen Bahnen. Einführung des Nachtrages IV. **6**, 309.
— Eröffnung der Güterstation Basel-St. Johann. **6**, 309.
— Umrechnung der deutschen Mark in Frankenwährung. **6**, 309. **7**, 340. **31**, 869.
— Ausnahmetaxe für Kies- und Sandtransporte. Rheineck-Egnach und Romanshorn. **6**, 309.
— Interner Gütertarif der Schweizerischen Centralbahn. Einführung des Nachtrages VI. **7**, 341.
— Gütertarif J.S. etc. — N.O.B. Ausgabe des Tarifnachtrages V. **11**, 435.
— Interner Tarif der Baseler Verbindungsbahn. Ergänzung. **13**, 479.
— Gütertarif Basel S.B.B.—Badische Bahnen, Bodenseeuferstationen und Station Friedrichsfeld der Main-Neckarbahn. Aufnahme der Station Basel-St. Johann. **13**, 479.
— Gewährung von Ausnahmetaxen für Transporte von Maschinen, Maschinentheilen und grohen Gnsswaaren, Pino transit (Legnano)—Buchs transit (Podwoloczyska transit). **15**, 520. **33**, 914.
— Kündigung der Ansnahmetarife für Getreide etc. Württemberg—N.O.B., Bötzbergbahn und Sihlthalbahn, Württemberg—S.C.B., A.S.B., S.T.B. und E.B. **15**, 520.
— Gütertarif Basel und Schaffhausen S.B.B.—Sachsen. Theilweise Kündigung der Taxen. **20**, 626.
— Aenderung und Ergänznng der Anlage V zum Transportreglement. **26**, 775.
— Rückvergütungsfrachtsätze auf Transporte von Petroleum Buchs transit (Dzieditz)—Chiasso transit (Monza und Mailand). **31**, 870.
— Gütertarif Delle transit, Locle transit etc. — Romanshorn transit und Singen transit. Aenderung, betreffend Streichung einer Notiz. **33**, 914.
— Gütertarif Delle transit, Locle transit etc. — Buchs transit und St. Margrethen transit. Aenderung, betreffend Streichung einer Notiz. **33**, 914.
Chinesische Bahnen. Tschantung - Eisenbahn. Eröffnung der Nebenbahn Kaumi-Tschiangling. **21**, 652.

F. Dampfschiffahrt.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. Einstellung der Güteraufnahme in den zwischen Pozsony und Budapest gelegenen Schiffahrtsstationen. **2**, 55.
— Refactie-Tabelle. **16**, 533.
— Tarife für die Getreide- und Mahlproducten- (Kleie-) Exportverkehre. **16**, 533.
— Eröffnung der Güterschiffahrt auf der Save. **16**, 534, 535, **23**, 705.
— Eröffnung der Güteraufnahme. **18**, 580. **19**, 602.
— Einführung des Nachtrags V zum Frachtentarif. **19**, 605.
— — eines Specialtarifes für gedörrte Pflaumen- und Pflaumenmus. **20**, 625.
— Eröffnung der Güteraufnahme auf sämmtlichen Strecken. **22**, 683. **23**, 705, 710.
— Budapester Betriebsdirection. Eröffnung des Dampferverkehres im Bereiche der Save und der Güteranfnahme in den gesellschaftlichen Stationen der ungarischen Donaustrecke. **23**, 706.
— — Eröffnung des Verkehres im Bereiche der unteren Donau bis Galatz. **24**, 730.
— Fahrplan des Localschiffes zwischen Semlin—Belgrad und Pancsova für den Personen-, Frachten- und eventuellen Schleppdienst für die Strecken Engelhartszell—Linz und Melk—Krems. **28**, 804.
— Fahrordnnng des Localschiffes zwischen Semlin—Belgrad für den Personenverkehr. **28**, 804.
— Manipulationszuschlag in Mautern a. d. Donau. **32**, 885.
— Eröffnung der täglichen Personenschiffahrten Wien-Weissgärber—Pressburg und der Postschiffahrten Wien nach Budapest nnd umgekehrt. **34**, 936.
— Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets von Wien nach Presshurg und nmgekehrt. **36**, 978.
— Eröffnung des Postschiffverkehres zwischen Pozsony—Budapest—Galatz. **36**, 978.
Balaton- (Plattensee) Schiffahrt. Einstellung des Personenverkehres. **2**, 55.
— Eröffnung des Sió-Canales. **1**, 55.
Dampfschiffahrt auf der unteren Donau, zwischen Turn—Severin und Orsova. Bisher noch aufrecht erhaltener Betrieb. **13**, 476.
Eröffnung der Schiffahrt auf dem Elbe—Trave-Canal. **30**, 847.
Ungarische Flnss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. Eröffnung des Güterverkehres. **24**, 730; einer Theilstrecke der Savelinie. **27**, 789.
Ungarisch-croatische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. Sistirung directer Refactientarife. **12**, 456.
— Eröffnung der Schiffahrt zwischen Odessa und den Donauhäfen. **30**, 847.

II. Tarife für den directen Verkehr der österreichischen, ungarischen, bezw. bosnisch-hercegovinischen Bahnen unter einander.

A. Personen und Gepäck.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Oesterr. Nordwestbahn. Einführnng directer Fahrpreise, bezw. Aenderung bestehender Fahrpreise. **80**, 851.
Directer Personenverkehr zwischen der Böhmischen Nordbahn und der Bnschtěhrader Bahn über Bodenbach—Aussig—Komotau. Aufhebung von Fahrpreisen. **13**, 477.
Böhmische Nordbahn. Oesterreichische Nordwestbahn. Einführung neuer Fahrkarten über Wschetat—Přivor. **3**, 119.
Buschtěhrader Eisenbahn. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Einführung directer einfacher Personenzugs-Fahrpreise Prag—Brandeis. **7**, 340.
Galizisch-böhmischer Personenverkehr. Aufhebung von Fahrkarten von Bielitz nach Karlsbad etc. **29**, 827.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Einführung directer Fahrpreise. **5**, 239.
Oesterreichische Staatsbahnen. Bnschtěhrader Bahn. Einziehnng directer Fahrkarten. **24**, 731.
Oesterreichisch-ungarischer Personenverkehr. Tarif-Heft V. Einführung des Tarif-Nachtrages I. **7**, 339.
— Tarif-Heft IV. Einführung neuer Fahrpreise. **12**, 459.
Oesterreichisch - ungarisch - bosnisch - hercegovinischer Personenverkehr. Einführung eines Ergänzungsblattes zum Tarif. **1**, 11.
Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Böhmische Nordbahn. Oesterreichische Nordwesthahn. Südnorddeutsche Verbindungsbahr. Aufhebung von Fahrpreiseu. **25**, 756.

Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ungarische Staatsbahnen. Einführung directer Personenzugsfahrkarten II. und III. Classe zwischen Preran und Pöstyen, Tepla—Trencsen—Teplitz über Ungar. Hradisch—Vlaropass. **9**, 391.

Westungarisch-niederösterreichischer Personenverkehr über Ebenfurth. Einführung directer Fahrkarten für Militärpersonen zwischen Szárazvám und Wien E.W.A. **6**, 307.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Aenderung von Frachtsätzen im Nachtrag I zum Tarif-Theil II, Heft 4. **12**, 459.

— Druckfehlerberichtigung hezüglich eines Frachtsatzes. **17**, 551.

— Einführung des Nachtrages I zum Tarif-Theil II, Heft 2, und des Nachtrags III zum Tarif-Theil II, Heft I, Kartirungssätze. **32**, 886.

Künstlicher Verbandsverkehr. Einführung von Kartirungssätzen. **4**, 174. **25**, 755.

Einführung des Nachtrages IV zu den Kartirungssätzen nach und von Sigmundsherberg. **7**, 339.

— — neuer Kartirungssätze der österr. Staatsbahn für den Verkehr nach und von Wieu St.E.G. trs. **29**, 827.

— Ausgabe eines Berichtigungshlattes zu den Kartirungssätzen nach und von Kolin trs. **34**, 937.

Directer Güterverkehr zwischen den österr. Staatsbahnen und der böhmischen Nordbahn. Einführung des Nachtrages I zum Tarif-Theil II, Heft 1. **18**, 579.

Oesterreichisch-Adriatischer Verband. Einführung der Nachträge IV zu den Tarifheften 3, 4. **35**, 959.

Oesterreichischer Donau-Umschlagverkehr via Wien, bezw. via Korneuburg. — Einführung eines neuen Tarifes. **22**, 685.

— Erweiterung des Ausnahmetarifes für Papier. **30**, 849.

Oesterreichische Nordwesthahn. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Ausgabe des Verzeichnisses der Ladeflächen und Ladegewichtes der Güterwagen. **14**, 497.

Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Frachtberechnung für Hornvieh, Borstenvieh etc. im Verkehre zwischen den Stationen der Localhahn Nagy-Talpocsány—Bossány—Trencsén und Wien St.E.B. oder K.F.N.B.; Hütteldorf-Hacking trs. und Wien St. Marx. **14**, 497.

— Druckfehlerberichtigung hezüglich einiger Frachtsätze. **14**, 497.

Ost-Nordwestösterreichischer Verhand. Druckfehlerherichtigung hezüglich eines Frachtsatzes. **16**, 534. **22**, 685. **25**, 756.

— Einführung des Nachtrages II zum Tarif-Hefte 1. **32**, 886.

Süd-Westösterreichisch-Ungarischer Verband. Berichtigung von Frachtsätzen im Anhange zu den Tarif-Theilen II, Heft 1, 2. **6**, 307. **26**, 773, **33**, 913.

Westungarisch-Niederösterreichischer Verhand. Ausgabe des Nachtrages II znm Tarif-Theil II, Heft 1. **35**, 959.

Westungarisch-Oesterreichischer Verhand. Berichtigung von Frachtsätzen des Nachtrages II zum Tarif-Theile IV, Heft 1. (Theil II, Heft 8.) **28**. 807.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

Südbahn. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn. Ergänzung der Begünstigung für Eis im Anhange zu den Tariftheilen II. **25**, 756.

Westungarisch-Niederösterreichischer Verband. Ausgabe des Nachtrages III. zum Getreidetarif, Theil II, Heft 3. **34**, 937.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Reexpeditionshefugnis für Getreide etc. im Lagerhaus des Rubin Barschah in Kolomea. **19**, 605.

Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr. Einführung des Tarifnachtrages III. **29**, 827.

Kohlenverkehr von Segen Gottes nach Stationen der Raab-Oedenburg-Ehenfurther Bahn, Neusiedler-See-Localbahn nnd Südbahn (ungar. Linien). Einführung des Tarifnachtrages I. **27**, 791.

Salzverkehr von Ebensee und Hallein nach Stationen in Niederösterreich, Böhmen, Mähren nnd Schlesien. Einführung eines neuen Tarifes. **18**, 579.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Wiedereinführung der Frachtsätze des Tariftheiles II, Heft 1, für todte Thiere. **28**, 807.

III. Tarife für den directen Verkehr mit auswärtigen Bahnen.

A. Personen und Gepäck.

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serhien, Bulgarien und der Türkei. Einführung des Tarifnachtrages II. **22**, 685.

Bayerisch-Böhmischer Personen- und Gepäcksverkehr. Auflassung bestehender Fahrkarten. **17**, 551.

Deutsch-Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr über den Bodensee. Internationaler Rundreiseverkehr mit Italien. Einheziehung der Bodensee-Gürtelhahnstrecke Lindau-Friedrichshafen. **18**, 579.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Bodenhach, Ehersbach und Warnsdorf. Einführung directer Fahrkarten III. Classe und Gepäckstaxen von Oświęcim nach Leipzig. **12**, 459.

— Einführung neuer Fahrkarten. **35**, 960.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Oderberg, Oświęcim, Myslowitz und Troppau. Einführung neuer Fahrpreise und Aenderung der Tarifbestimmungen. **30**, 850.

Norddeutsch-Orientalischer Personenverkehr über Oderberg uud Bodenhach. Einführung des Tarifnachtrages II. **24**, 731.

Norddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Seidenburg. Einführung neuer Fahrkarten. **15**, 517.

Directer Personenverkehr mit Nordseehädern. Aufhebung des Tarifes für den Nordseehäderverkehr mit Helgoland etc. **30**, 850.

Norddeutsch-Niederländisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Eger. Einführung neuer Fahrkarten. **27**, 791. **31**, 867.

Oesterreichische Staatshahnen. Venetische Eisenhahn. Aufhebung des directen Personen- und Gepäckstarifes. **6**, 308.

Oesterreichisch-Bayerischer Personenverkehr. Aufhebung von Fahrkarten. **22**, 685.

Oesterreichisch-Deutsch-Niederländischer Personen- und Gepäcksverkehr über Zevenaar, Nymwegen, Venlo und Wesel-Goch. Einführung neuer Fahrpreise. **15**, 518.

Oesterreichisch-Rumänischer Personenverkehr über Itzkany. Aufhebung von Fahrkarten. **30**, 851.

Oesterreichisch-Ungarisch-Deutsch-Englischer Verhand. Bestimmungen über die Beförderung von Kindern. **26**, 773.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer und Französischer Personen- und Gepäcksverkehr. Einführung neuer directer Fahrpreise und Gepäckssätze. **12**, 459.

— Einführung directer Arbeiterkarten von Budapest-Kelenföld nach Udine über Cormons. **14**, 498.

Oesterreichisch-Ungarisch-Niederländisch-Englischer Personenverkehr. Aenderung der Bestimmungen, betreffend Beförderung von Kindern im Verkehre mit London. **8**, 367.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Verband. Einführung des Nachtrages I zum Tarife für den Personen- und Gepäcksverkehr. **28**, 807.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über preussisch-österreichische Grenzstationen. Herahsetzung der Fahrpreise Breslau-Karlsbad. **28**, 807.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Sächsische Staatsbahnen. Einführung von Rückfahrkarten. **26**, 774.

— Einführung nener Fahrkarten. **35**, 960.

Rheinisch-Westphälisch-Hessisch-Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Aschaffenburg. Einführung von Rückfahrkarten. **3**, 119.

— Einführung directer Fahrkarten und Gepäcksfrachtsätze. **18**, 579.

— — nener Fahrkarten von Wien nach Frankfurt am Main. **31**, 867.

Rundreiseverkehr auf dem Bodensee, dem Rhein und den angrenzenden Eisenbahnstrecken. Einführung eines neuen Tarifes. **26**, 774.

Russisch-Adriatischer Personenverkehr über Budapest—Fiume. Aenderung der Tarifbestimmungen. **9**, 391. **24**, 731.

— Einführung des Tarifnachtrages I. **34**, 937.

Russisch-Oesterreichisch-Italienisch-Französischer Verkehr Aenderung der Fahrpreise und Tarifbestimmungen. **1**, 9.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

a) Mit Deutschland.

Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen. Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinshahnstrecken. **1**, 56. **9**, 390. **12**, 457. **13**, 476. **14**, 497. **17**, 550. **32**, 884.

— Ausgabe von Vereinskilometerzeigern und von Nachträgen zu solchen. **8**, 365. **17**, 550. **29**, 826.

— Ausgahe von Vereinsgüterwagen-Parkverzeichnissen und von Nachträgen zu solchen. **8**, 365. **17**, 550. **32**, 884.

Badisch-Bayerischer Gütertarif. Eröffnung der Station Wasenweiler. **9**, 392.
— Neue Fassung des Rohstofftarifes. **20**, 626. **28**, 808.
— Einbeziehung neuer Stationen in den Ausnahmetarif für Abfälle von Baumwolle etc. **27**, 792.
— Einbeziehung der Station Hölzlebruck. **27**, 792.
Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Aufnahme der Station Neufahrn in den Ausnahmetarif für Steine. **31**, 869.
Berlin-Stettin-Nordostdeutscher und Ostdeutsch-Nordwestdeutscher Güterverkehr. Einführung gekürzter Entfernungen und Frachtsätze. **13**, 479.
Berlin-Stettin-Sächsischer Güterverkehr. Einbeziehung neuer Stationen. **31**, 870.
— Aufnahme der Station Spandau. **33**, 913.
Berlin-Stettin-Schlesischer Gütertarif. Einbeziehung der Station Seidenberg in den Ausnahmetarif für gebrannte Steine. **9**, 391.
Berlin-Stettin-Westdeutscher Güterverkehr. Einbeziehung neuer Stationen. **14**, 498.
— Einführung des Tarifnachtrages VI **15**, 519.
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. Druckfehlerberichtigung im Verbandstarife, Theil II, Heft 1, betreffend Frachtsatz Stettin-Reichenberg. **7**, 340.
— Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Ausnahmetarife für Düngemittel etc. **16**, 534.
— Verkehr mit Ungarn. Verlängerung der Giltigkeitsdauer des Ausnahmetarifes für Düngemittel. **17**, 551. **21**, 654.
— — Aufnahme der Station Buda-Császárfürdö-Kitérö in den Seehafen-Ausnahmetarif XVII. **21**, 653.
— Verkehr mit Oesterreich, Ergänzung der Nomenclatur des im Tarif-Theil II, Heft 1, enthaltenen Ausnahmetarifs XXVII a. **21**, 653.
— Ermässigung der Seehafen-Ausnahmetarifsätze im Verkehre mit den Stationen Altona und Hamburg-Sternschanze. **36**, 979.
— Theilweise Aenderung des Waarenverzeichnisses und der Anwendungsbedingungen der bestehenden Ausnahmetarife für Düngemittel etc. **36**, 979.
Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seebafenverband. Ermässigung der Frachtsätze der Stationen Altona und Hamburg und Sternschanze. **36**, 979.
Elbe-Umschlagsverkehr. Tarif-Theil I. Tarifirung von Hemlock- und Mimosa-Extract. **13**, 477.
Elbe-Umschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina Einführung des neuen Tarifes. **1**, 173.
Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich. Berichtigung des Tarifnachtrages V. **18**, 581.
Elbe-Umschlagsverkehr mit Rumänien. Aufhebung des Tarif-Theil II. **31**, 867.
Elsass-Lothringisch-Luxembergisch-Bayerischer Gütertarif. Einführung des Tarifnachtrages X. **7**, 341; Berichtigungen in diesem Nachtrage. **28**, 808.
— Aenderungen im Nachtrage IV. **29**, 828.
Frankfurt a. M. etc.-Bayerischer Gütertarif. (Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.) Einführung eines neuen Gütertarifes. **12**, 460.
Frankfurt a. M.-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. Aufnahme der Station Basel-St. Johann. **7**, 340.
— Aufhebung der Aenderung des Rohstofftarifes. **7**, 341.
— Eliminirung von Frachtsätzen. **13**, 477.
— Einführung von Tarifnachträgen zu den Heften 1, 2, 4, 5 der Abth. A und B etc. **15**, 518.
— — des Tarifnachtrages III. **15**, 518.
— — des Tarifnachtrages V zum Heft B 1. **20**, 626.
— — des Tarifnachtrages II zum Heft C. **28**, 809.
Hessisch-Bayerischer Gütertarif. Einführung des Tarif-Theiles II. **3**, 120.
— Einführung des Tarifnachtrages I. **15**, 519.
Magdeburg-Halle-Bayerischer Güterverkehr. Aufnahme neuer Stationen in den Ausnahmetarif für Bier. **31**, 869.
Magdeburg-Halle-Sächsischer Verbandsverkehr. Ausgabe des Tarifnachtrages XIV. **10**, 417.
Main-Neckarbahn-Bayerischer Gütertarif. Theil II. Einführung des Tarifnachtrages I. **8**, 367.
— Einbeziehung der Station Erzenricht. **26**, 774.
ütertarif für den Verkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Bahn. Einbeziehung der Haltestelle Sommerau. **5**, 239.
Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina Einführung des Nachtrages VI zum Tarifheft 3. **18**, 581;
— zum Tarifheft 2. **27**, 791.
Einführung des Nachtrages XI zum Tarifheft 1. **25**, 756.
Norddeutsch-Bayerischer Seehaten-Ausnahmetarif. Ausnahmetarife für Baumwollstickerei-Sendungen. **13**, 479.
— Aufnahme der Ladestelle Schloppenhof. **20**, 625.
Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. Einführung von Nachträgen zu den Tarifheften 1, 2, 3. **7**, 341.
— Aufnahme der Station Kleinlaufenberg. **20**, 625
Norddeutsch-Sächsischer Verband. Einführung des Nachtrages XI zum Tarifheft 1. **5**, 239. **12**, 460.
— Einbeziehung von Stationen. **21**, 654.
Norddeutsch-Schweizerischer Verband. Einbeziehung der Station Friedenthal-Griesmannsdorf. **31**, 869.
Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Verband. Einführung des Nachtrages IV zum Gütertarif, Theil II. **9**, 393.
— Einbeziehung der Station Neufahrn in den Ausnahmetarif für Steine. **28**, 808.
Nordostsee-Verband. Einführung des Tarifnachtrages V. **11**, 735.
Nordwestdeutsch-Bayerischer Verband. Einführung des Tarifnachtrages VIII. **7**, 341.
— Aufhebung von Entfernungen und Frachtsätzen für Wustermark. **22**, 686.
— Tarifänderungen. **23**, 710.
Nordwestdeutsch-Bayerischer und Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. Einbeziehung der Station Jessenitz in Mecklenburg. **9**, 392.
— Entfernungen und Frachtsätze für Bremervörde. **18**, 581.
Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verband. Tarif-Theil II, Heft 1. Aenderung des Giltigkeitstermines der von den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes für Petroleumnaphtha zu gewährenden Rückvergütungsbeträge. **2**, 64.
— Aenderung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 29. **4**, 174.
— Ergänzung der Schnitt-Tafel A des Tarif-Theiles II, Heft A. **4**, 174.
— Aenderung einer Bestimmung des Ausnahmetarifes für Roherze im Tarif-Theile II, Heft 3 a. **7**, 339.
— — der Tarifbestimmungen des Tarif-Theiles IV, Heft 3. **7**, 339.
— Ergänzung der Einlagerungsbestimmungen im Tarif-Theile III, Heft 4. **7**, 339.
— Einführung des Nachtrages I zum Tarif-Theil IV, Heft 2. **18**, 579.
— — des Nachtrages II zum Tarif-Theil II, Heft 2. **18**, 580.
— Ergänzung des Tarif-Theiles II, Heft B. (Gemeinschaftliches Heft.) **19**, 603.
— Einführung des Nachtrages VIII zum Tarif-Theil III, Heft 3. **31**, 867.
Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Verband. Einführung von Nachträgen zum Tarif-Theil III, Heft 1, 2. **5**, 239.
— Berichtigung des Nachtrages I zum Tarif-Theile III, Heft 1. **10**, 415.
— — eines Druckfehlers bezüglich eines Frachtsatzes. **14**, 497.
— Einführung von Nachträgen zum Tarif-Theil IV, Heft 1, 2. **30**, 849.
— — neuer Tarife für den Verkehr mit Oesterreich. **31**, 868.
Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr. Aenderung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 11 an der Relation Eisenerz, bezw. Hieflau-Pontebba trans. **9**, 391.
— Berichtigungen des Tarif-Theiles I, Abtheilung B. **20**, 625.
— Ergänzung des Ausnahmetarifes für Cement etc. **26**, 774.
Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Verband. Erhöhung von Zuschlagsfristen im Kilometerzeiger. **1**, 9.
— Einführung der Dienstanweisungen Nr. 2 und 3. **24**, 731.
Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Abänderung des Tarifes 27 (Phospborite) in den Artikeltarifen, betreffend Streichung einer Anmerkung. **1**, 58.
— Einführung des Nachtrages III zum Gütertarif-Theile IV. **14**, 498.
Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband. Einführung des Nachtrages I zum Tarif-Theile II, Heft 1. **17**, 551.
— Ausgabe des Nachtrages II zum gemeinschaftlichen Tarifhefte A. **30**, 850.
Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. Aenderungen im Verkehre mit Basel. **10**, 416. **16**, 534.
Ostdeutsch-Hessischer Güterverkehr. Einführung des Tarifnachtrages V. **14**, 498.
— Einbeziehung der Station Friedland, Nieder-Schlesien, in den Ausnahmetarif für Garne. **21**, 654.
Ostdeutsch-Nordwestdeutscher und Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. Einbeziehung neuer Stationen. **13**, 479. **14**, 498.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Einführung des Nachtrages III zum Tarif-Theile II, Heft 2. **29**, 827.
— Einführung des Nachtrages VIII zum Tarif-Theil II, Heft 1. **30**, 850.
Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Tarif-Theil II, Heft 1. Einführung directer Frachtsätze für Heu und Stroh. **15**, 517. **23**, 710. **31**, 867.
— — Einführung directer Frachtsätze für Möbel von Ungvár nach Berlin. **28**, 808.
Ostdeutsch-Westdeutscher Güterverkehr. Einbeziehung der Station Nensalz a. O. **15**, 519.
Ostdeutsch-Ungarischer, Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer und Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Einführung von ermässigten Frachtsätzen für Mais-(Kukuruz-) Transporte. **1**, 10.
Ost-Mittel-Südwestdeutscher Güterverkehr. Einbeziehung der Station Nendamm in den Ausnahmetarif für Kartoffelstärkefabrikate. **15**, 519.
— Einbeziehung der Station Friedland in den Ausnahmetarif für Garne. **24**, 732.
Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif. Einführung des Tarifnachtrages V. **9**, 392.
Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verband. Einführung des Nachtrages I zum Tarifheft 1. **13**, 477.
— Einführung der Nachträge I zu den Tarifheften 1, 3. **13**, 479.
— Einbeziehung neuer Stationen. **17**, 552.
Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Oesterreich. Berichtigung des Ausnahmetarifes Nr. 31. **4**, 174.
Rheinisch-Nassau-Bayerischer Gütertarif. Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 9, Abtheilung B, und Einführung weiter ermässigter Frachtsätze. **12**, 460.
— Anwendung der Sätze des Rohstofftarifes auf Holzkohlen etc. **25**, 756.
Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif. Aenderung des Stationsnamens Linn. **1**, 11.
— Einführung des Tarifnachtrages IX. **9**, 392; des Tarifnachtrages X. **13**, 478.
— Anfhebnng der Entfernungen und Frachtsätze der Station Elten der Niederländischen Staatsbahn. **13**, 479. **15**, 518.
— Verkehr mit den Stationen Rocklinghausen und Recklinghausen-Bruch. Stationsnamenänderung. **33**, 914.
Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Ernenernng ermässigter Frachtsätze für Eilgut. **22**, 685.
— Einführung des Nachtrages VI zum Tarif-Theil II, Heft 3. **30**, 852.
Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutscher Verband. Einführung des Nachtrages V zum Tarifheft, Theil II. **7**, 341.
Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif. Einführung des Tarifnachtrages X. **7**, 341.
Güterverkehr zwischen Stationen der sächsisch-österreichischen Grenzbezirke und Graslitz ob. Bhf. (B.E.B.) und sächsischen Stationen. Einführung ermässigter Frachtsätze. **1**, 9.
Sächsisch Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Einführung des Nachtrages II zum Tarif-Theil II, Heft 3. **19**, 603.
Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Ausdehnung der Anwendung des Rohstofftarifes. **9**, 391.
— Einbeziehung der Station Basel-St. Johann. **14**, 499.
Sächsisch-Württembergischer Verband. Einbeziehung von Stationen in das Tarifheft. **1**, 2. **6**, 309.
— Einführung des Tarifnachtrages I zum Heft 1 und des Tarifnachtrages II zum Heft 2. **11**, 435.
Schlesisch-Sächsischer Verband. Aufnahme der Station Friedland in den Ansnahmetarif für Garne. **25**, 757.
Schlesisch-Süddentscher Gütertarif. Theil II, Heft 1, Verkehr mit Bayern. Anfnahme neuer Stationen. **9**, 392.
Süddeutscher Donaunmschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf-Donaulände, Theil II. Einführung des Tarifnachtrages III. **9**, 393.
Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Theil II, Heft 7, 8, 9. Eliminirung des Artikels Graphiterde aus dem Ausnahmetarif Nr. 54. **7**, 340.
— Einführung des Nachtrages II znm Tarif-Theile V, Heft 1. **18**, 580.
— — von Nachträgen zum Tarif-Theil II, Heft 9, 10. **30**, 852.
— — des Nachtrages II zum Tarif-Theil II, Heft 6. **32**, 886.
— — des Nachtrages III zum Tarif-Theil II, Heft 3. **32**, 886.
Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr. Aufnahme der Station St. Ludwig in den Ansnahmetarif Nr. 11. **12**, 459.
Südwestdeutscher Verband. Eröffnung der Station Wasenweiler nnd Einbeziehung derselben in das Tarifheft 8. **7**, 341.
— Erweiterte Fassnng des Artikelverzeichnisses der Abth. B. **9**, 392.
Südwestdeutscher Verband. Einführung ermässigter Frachtsätze für Cement und Cementwaaren. **9**, 393.
— Einbeziehung der Station Basel-St. Johann. **12**, 460.
— Einführung des Nachtrages III zum 7. Heft. **15**, 519.
— Aenderung, betreffend Streichung einer Station. **17**, 552.
— Erhöhung der Frachtsätze in mehreren Ausnahmetarifen. **24**, 732.
Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Gütertarif. Einbeziehung der Haltestelle Prittitz. **1**, 12.
Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Einführung von Frachtsätzen für Chlorkalium, Kalisalze zum Düngen etc, **14**, 498.
— Theil II, Heft 1, 2. Erweiterung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes 14 D a. **24**, 732.
Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II. Bestimmungen über den Verkehr mit der Station Trochtelfingen. **27**, 692.
— Einbeziehung der Station Fischbach. **29**, 828.
Württembergisch-Südwestdeutscher Verband. 2. Heft. Aufnahme der Station Basel-St. Johann. **7**, 341.
— 4. Heft. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg. Verschiebung des Einführungstermines des neuen Tarifes. **10**, 417. Einführung des Tarifes. **28**, 809.

h) Mit Belgien, den Niederlanden und Frankreich.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif. Heft 1 und 2. Aenderungen von Stationsbenennungen. **1**, 10. **3**, 119.
Belgisch-Bayerischer Gütertarif, Heft 1. Tarifänderungen, betreffend Frachtsätze für die belgischen Stationen Froidthier und Thimister-Clermont. **29**, 828.
Belgisch-Deutsche Verbände. Einführung eines neuen Gütertarifes, Theil I, Abth. B. **9**, 392. **10**, 415.
Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Einführung des Nachtrages 1 zu den Tarif-Theilen II, Heft 1, 3. **18**, 580.
Belgisch-Südwestdeutscher Verband. Einführung von Tarifnachträgen. **15**, 519.
— Einführung des Nachtrages 1 zum Gleichstellungsverzeichnisse für die nicht tarifirten belgischen Stationen. **17**, 552.
Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Einführung des Tarifnachtrages XXIII zum Heft 1, Theil II. **10**, 417.
Deutsch-Französischer Verband. Verkehr mit nnd über Elsass-Lothringen. Einführung des Tarifnachtrages I zum Heft 2 Theil II A. **7**, 341.
— Einführung von Frachtsätzen für Hohlglas. **9**, 393.
— — der Tarif-Theile I B und II B. **15**, 520.
— — des Nachtrages II zum Heft 1, Tarif-Theil II A. **21**, 654.
— Berichtigung des Tarif-Theiles II B. **25**, 757.
— Einführung des Nachtrages III zum Heft 8. **25**, 757.
— — des Nachtrages I zn Theil I B. **33**, 914.
— — von Nachträgen. **36**, 918.
Deutsch-Niederländischer Verband. Einführung des Nachtrages 8 zum Tarifhefte Nr. 3. **1**, 11.
— Einführung des Tarif-Theiles II, Gemeinschaftliches Heft. **10**, 415.
Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Verkehr. Einführung der Nachträge zu den Gütertarifen Heft 1 B und Theil II, Heft 1. **18**, 582.
Niederländisch-Bayerischer Gütertarif. Anwendung der Frachtsätze des Tarifes auf die Stationen Eger, Franzenshad etc. **13**, 480.
Niederländisch-Deutsche Verbände. Nenaufnahme einer Verbandsbestimmung in den Verbandsgütertarif, Theil I, Abth. A. **9**, 393.
Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Einführung des Nachtrages I zu den Tarif-Theilen II, Heft 1 und 2. **18**, 581.

c) Mit der Schweiz und Italien.

Bayerisch-Schweizerische Gütertarife. Theil II, Heft 3. Ergänzung des Specialtarifes III h. **5**, 240.
— Theil I, Heft. 3. Ergänzung des Tarifes, betreffend Einführung directer Frachtsätze. **7**, 340.
— Theil II, Heft 1. (Verkehr mit N.O.B.) Ergänzung des Tarifes. **33**, 914.
— Theil II, Heft 3. (Verkehr mit S.E.B. und weiter.) Ergänzung des Tarifes. **33**, 914.
Bayerisch-Schweizerisch-Elsässisch-Südbadischer Gütertarif. Theil II. Aenderung der Sationsbezeichnung Basel Centralbahnhof etc. **13**, 478.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Belgisch-Niederländisch-Italienischer Güterverkehr. Italienisch-Englischer Güterverkehr. Einführung von Ausnahmetarifen für Lebensmittel. **21**, 653.
— Ausnahmetarif für Wein etc. Deutschland-Italien. (Nachtrag III.) Theil II, Heft 2 der Belgisch-Italienischen Gütertarife. Theil II der Niederländisch-Italienischen Gütertarife. Verlängerung der Giltigkeit der Taxen des Ausnahmetarifes für Wein auf den italienischen Strecken. **19**, 620.
Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Einbeziehung der Station Friedenthal-Giesmannsdorf in den Ausnahmetarif Nr. 13. **5**, 239.
— Theil II, Abtheilung B. Wiederaufnahme der directen Frachtsätze für die Stationen der Linie Cecina—Volterra in die Ausnahmetarife für Wein etc. zwischen Deutschland und Italien und für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln aus Italien nach Deutschland. **15**, 520.
— Aufnahme der Station Donaueschingen in den Ausnahmetarif Nr. 14. **16**, 535.
— Berichtigung des Tarif-Theiles II, Abtheilung B, und des Ausnahmetarifes für Wein. **19**, 604.
— Ausgabe eines Ergänzungsblattes zum Ausnahmetarif Nr. 1. **23**, 710.
— Einbeziehung der Station Isenburg in den Ausnahmetarif Nr. 1 und der Station Salzungen in den Ausnahmetarif Nr. 6 b. **35**, 959.
Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr. Aufnahme der Station Basel—St. Johann. **12**, 460.
— Theil II, Heft 1. Theilweise Kündigung der Taxen. **31**, 870.
Deutsch-Schweizerische Gütertarife. Theil I, Abtheilung A. Einführung des Tarif-Nachtrages I. **16**, 535. **22**, 685.
Schweizerisch-Italienische Gütertarife via Gotthard. Theil II, Abtheilung B. Einführung des Nachtrages III. **1**, 11; des Nachtrages IV. **6**, 309.
— Theil II, Abtheilung A, Heft 1, 2. Aenderung, betreffend Streichung einer Station im Verzeichniss der italienischen Stationen. **1**, 11.
— Theil II, Abtheilung A, Heft 1. Einführung von Ausnahmetaxen für Kastanienholzextract, **1**, 11.
— Theil II, Abtheilung A, Hefte 1 und 2 und Theil II, Abtheilung B. Wiedereinführung der directen Frachtsätze, bezw. der Entfernungen für die Stationen der Linie Cecina—Volterra. **15**, 520.
— Theil II, Abtheilung B. Verlängerung der Taxen des Ausnahmetarifes für Wein. **16**, 435.
Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Aenderungen in den Tarif-Heften I B, II C und 2 G. **13**, 477.
— Theil II, Heft II C. Ausgabe des Nachtrages I und II. **13**, 479.
— Einbeziehung neuer Stationen. **15**, 519.
— Erhöhung der Eil- und Frachtguttaxen. **17**, 552. **25**, 758.

d) Mit Russland und Rumänien und den Balkanländern.

Directer Güterverkehr zwischen Deutschland und Serbien, Bulgarien und der Türkei (via Oesterreich-Ungarn). Einführung des Tarif-Nachtrages IV. **27**, 791.
Rumänisch-Deutscher Verband. Verkehr mit Norddeutschland. Berichtigung der Dienstanweisung Nr. 16, **5**, 239.
— Verkehr mit Süddeutschland. Einführung einer Dienstanweisung Nr. 1. **8**, 367. **30**, 851.
— — Berichtigung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes 82. **13**, 477.
— Deutsch-Alexandrowoer und Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. Tarif für die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen. Tarifänderungen. **9**, 392.
Niederländisch-Deutsch—Russischer Grenztarif. Theil II, Heft 2. Erläuterungen zu dem Tarife. **8**, 368.
Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Tarif-Theil II, Heft 2. Ergänzung des Tarifnachtrages II. **4**, 173. **22**, 686.
— Giltigkeit der Frachterhöhungen im Nachtrage II. **7**, 339.
Güterverkehr zwischen Rumänien und Frankreich. Aufhebung der reglementarischen Bestimmungen. **10**, 415.

e) Mit der Levante.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Einbeziehung neuer Stationen. **7**, 341. **20**, 627. **32**, 887, **36**. 980.
— Aufnahme der Station Eving. **12**, 460; der Station Königshuld. **23**, 710.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

a) Für Eis.

Bayerisch-Sächsischer, Berlin-Stettin-Sächsischer, Magdeburg-Halle-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer und Rheinisch-Frankfurt-Sächsischer Güterverkehr. Einführung eines Ausnahmetarifes für Eis in Wagenladungen. **20**, 626.
Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. Einführung eines Ausnahmetarifes für Eis in Wagenladungen. **18**, 581. **24**, 732.
Hanseatisch-Ostdeutscher Güterverkehr. Einführung eines Ausnahmetarifes für Eis in Wagenladungen. **25**, 757.
Magdeburg-Halle-Bayerischer Güterverkehr. Einführung eines Ausnahmetarifes für Eis in Wagenladungen. **25**, 757.
Magdeburg-Halle-Sächsischer und Norddeutsch-Sächsischer Güterverkehr. Ausdehnung des Ausnahmetarifes für Eis. **25**, 757.
Norddeutsch-Sächsischer Verband. Einführung eines Ausnahmetarifes für Eis in Wagenladungen. **23**, 710.
Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer und Nordostdeutsch-Berlin-Württembergischer Güterverkehr. Einführung eines Ausnahmetarifes für Eis in Wagenladungen. **20**, 666.
Nordwestdeutsch-Bayerischer und Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. Einführung eines Ausnahmetarifes für Eis in Wagenladungen. **25**, 757.
Nordostsee-Verband. Einführung eines Ausnahmetarifes für Eis **20**, 625; Erweiterung dieses Tarifes. **25**, 758.
Ost-Mittel-Südwestdeutscher Güterverkehr. Einführung eines Ausnahmetarifes für Eis in Wagenladungen. **26**, 775.
Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif. Einführung eines Ausnahmetarifes für Eis in Wagenladungen. **20**, 626.
Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutscher Verband. Einführung eines Ausnahmetarifes für Eis in Wagenladungen. **25**, 758.
Schlesisch-Sächsischer Verband. Einführung eines Ausnahmetarifes für Eis in Wagenladungen. **25**, 758.
Südwestdeutscher Verband. Einführung eines Ausnahmetarifes für Eis **17**, 552, **23**, 710.
Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Gütertarif. Einführung des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Eis in Wagenladungen. **18**, 581.
Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Güterverkehr. Einführung eines Ausnahmetarifes für Eis in Wagenladungen. **25**, 757.

b) Für Eisen und Stahl etc.

Berlin-Stettin-Schlesischer Güterverkehr. Aufnahme neuer Stationen in den Ausnahmetarif für Schiffsbaueisen. **7**, 341.
Berlin-Stettin-Sächsischer Gütertarif. Aufnahme neuer Stationen in den Ausnahmetarif für Schiffsbaueisen. **15**, 519.
Deutsch-Belgischer Gütertarif. Ausnahmetarif für Eisen und Stahl. Aenderung der Position grobe Façonstücke etc. des Waarenverzeichnisses. **24**, 732.
Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Gütertarif. Erweiterung des Geltungsbereiches des Ausnahmetarifes für Eisen etc. und Einbeziehung der Station Singen. **25**, 757.
Norddeutsch-Sächsischer Verkehr. Einführung des Ausnahmetarifes für Eisen und Stahl etc. nach den Seehafenstationen. **32**, 886.
Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif. Ausdehnung des Geltungsbereiches des Ausnahmetarifes für Eisen und Stahl. **20**, 626.
Ostdeutscher Gütertarif. Einführung eines Ausnahmetarifes für Eisen und Stahl. **15**, 520.
Ost-Nordwestdeutscher Gütertarif. Einbeziehung der Station Hameln in den Ausnahmetarif für Eisen und Stahl etc. **32**, 886.
Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verband. Einbeziehung neuer Stationen in den Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen. **26**, 775.
Schlesisch-Sächsischer Verband. Einbeziehung der Station Zwickau in den Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen. **7**, 341.
Südwestdeutscher Verband. Aufnahme der Station Mannheim-Industriehafen in den Ausnahmetarif für Schiffsbaueisen **9**, 393.
— Beschränkung der Giltigkeit der Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Eisen und Stahl des Heftes 4. **18**, 582.

c) Für Getreide etc.

Bayerisch-Schweizerische Gütertarife (Getreidetarif Bayern N.O.B. etc.). Einbeziehung der Station Westerringen in den Getreidetarif Bayern N.O.B. etc. **6**, 309.
Bayerisch-Schweizerischer Getreide-Ausnahmetarif Heft. 1. Ergänzung der Schnitt-Taballe A. **8**, 368. **21**, 654.
Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Tarif-Theil II, Heft 2. Druckfehlerberichtigung eines Frachtsatzes im Ausnahmetarif für Getreide. **18**, 581. **27**, 791.
Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. Aenderung der Tarifirung infolge der Aufhebung des Getreideexporttarifes nach der Schweiz und Oesterreich. **33**, 914.
Aufhebung des Getreideexporttarifes von deutschen Stationen nach der Schweiz und Oesterreich. **32**, 887.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Einführung des Tarif-Theiles III, Heft 2, Ausnahmetarif für Getreidetransporte Ungarn-Süddeutschland. **32**, 885.
— Einführung des Tarif-Theiles III, Heft 1, Ausnahmetarif für Getreidetransporte aus Oesterreich nach Süddeutschland. **32**, 885.
Württembergisch-Schweizerische Gütertarife, Theil II, Heft 2. (Verkehr mit V.S.B.) Einführung der Nachträge I zum Ausnahmetarif für Getreide etc. Württemberg-V.S.B. **26**, 774.

d) Für Holz.

Deutsch-Französischer Verband. Verkehr über Elsass-Lothringen. Einbeziehung neuer Stationen in den Ausnahmetarif für Holz. **22**, 686.
Deutsch-Französischer Verband. Verkehr mit und über Elsass-Lothringen. Einführung des Nachtrages IX zum Ausnahmetarif für Holz. **32**, 886.
Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr. Ergänzung des Ausnahmetarifes für Holz. **26**, 774.
Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Aufhebung der Frachtsätze für Holz im Theil II, Heft 5. **31**, 867.

e) Für Kohle und Kokes.

Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr. Schleppbahngebühr für den Richardneuschacht. **31**, 867.
Ausnahmetarife für Steinkohlen etc. von Stationen der Directionsbezirke Breslau und Kattowitz nach den Directionsbezirken Berlin und Stettin. Tarifermässigungen. **13**, 477.
Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Directionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle, Magdeburg. Einbeziehung neuer Stationen. **6**, 309.
— Einführung neuer ermässigter Frachtsätze für den Verkehr nach Stationen der Halberstadt-Blankenburger Bahn. **20**, 626.
Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen. Einführung ermässigter Frachtsätze. **12**, 460.
— Einführung des Tarifnachtrages VII. **26**, 774.
Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Directionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr. Einbeziehung von Stationen. **9**, 392; Einbeziehung der Haltestelle Gross-Neudorf. **23**, 710.
Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen. (Gruppe II). Einbeziehung der Haltestelle Nieder-Rengersdorf. **8**, 368.
— Einführung ermässigter Frachtsätze. **12**, 460.
Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Liegnitz-Rawitscher Bahn. Erhöhung von Frachtsätzen. **25**, 757.
Oberschlesisch-Nordwestdeutsch-Mitteldeutsch-Hessischer Kohlenverkehr. Ermässigung von Frachtsätzen. **7**, 341.
— Einbeziehung der Station Gross-Köris. **25**, 758.
Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde etc. Aenderung der Frachtsätze nach Stationen der Localbahn Starkenbach-Rochlitz. **19**, 603.
Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr. Ausnahmetarif, Heft III. Druckfehlerberichtigungen einiger Schnittfrachtsätze. **10**, 416.
— Einbeziehung der Breslauer Stationen in die Tarifhefte I, III. **30**, 850.
Oberschlesisch-Ostdeutscher Kohlenverkehr. Einbeziehung der Haltestelle Gross-Neudorf. **18**, 581; Einbeziehung neuer Stationen. **28**, 808.
Oberschlesisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Einbeziehung der Station Beucha bei Brandis. **15**, 519.
Rheinisch-Westphälisch-Berlin-Stettin-Ostdeutscher Kohlenverkehr. Aufnahme der Station Mocker in Westpreussen. **20**, 625.
Saarkohlentarif Nr. 8. Verkehr mit Bayern. Einführung des Tarifnachtrages VII. **9**, 393. **13**, 478.
— Berichtigung der Entfernung König-Heimenkirch. **28**, 808.
Saarkohlenverkehr nach der Nordostschweiz. Einführung des Tarifnachtrages II. **12**, 460.
Südwestdeutscher Verband. Anwendung des Ausnahmetarifes für Steinkohlen bei Transporten von Braunkohlen. **15**, 520.

f) Für Petroleum etc.

Uebernahmetarif für den Güterverkehr Bayern-Schweizerische Centralbahn. Ergänzung des Petroleumtarifes. **8**, 368.
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband und Verkehr mit Ungarn. Frachtermässigung für Petroleum etc. **14**, 498.
— Verkehr mit Oesterreich. Frachtermässigung für Petroleumraffinerie etc. **15**, 518.
Frankfurt a. M. etc.-Bayerischer Gütertarif. (Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.) Neuer Wortlaut des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifes für Petroleum. **8**, 368.
— Berichtigung im Ausnahmetarif für Petroleum. **26**, 774.
Grenztarif für russisches Petroleum. Einbeziehung der Station Labian. **20**, 626.
Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr. Einführung von Frachtsätzen für Petroleum. **2**, 58.

g) Für Thiere.

Berlin-Stettin-Sächsischer Thiertarif. Aufnahme der Station Netzschkau. **16**, 535.
Deutsch-Alexandrowoer und Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren. Tarifänderungen. **9**, 390.
Hessisch-Rheinisch-Nassau-Bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren. Einbeziehung der Station Hergershausen. **20**, 625. **23**, 710.
Norddeutsch-Sächsischer Thierverkehr. Einbeziehung der Station Lütjenberg. **31**, 870.
Ost-Mittel-Südwestdeutscher Thierverkehr. Ausgabe des Tarifnachtrages III. **9**, 392.
Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutscher Verband. Einführung eines neuen Tarifes für lebende Thiere. **9**, 393.
Schlesisch-Sächsischer Thierverkehr. Einführung neuer directer Frachtsätze. **9**, 392.
Ungarisch-Deutscher Viehverkehr. Frachtsätze für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut von Kecskemét nach deutschen Stationen und Fahrpreise für die Thierbegleiter. **17**, 551.

h) Für Zucker.

Russischer Zuckerverkehr. Abänderung der Hafengebühr in Odessa. **28**, 808.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 1. **Wien, 4. Jänner 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Commission für Verkehrsanlagen in Wien. — Ergebnisse des Betriebes der bayerischen Staatseisenbahnen im Betriebsjahre 1900. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Des Feiertages wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 9. Jänner 1902 zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums, betreffend Berichtigung des Verzeichnisses der Zuschlagsfristen zur reglementarischen Lieferfrist im Verkehre von und nach Güternebenstellen der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Die mit Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 1. December 1899, Z. 55.137 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 148 vom 30. December 1899) publicirte Zuschlagsfrist zur reglementarischen Lieferfrist im Verkehre mit der Güternebenstelle V e l d e s ist infolge Schliessung dieser Güternebenstelle mit 30. November 1901 ausser Wirksamkeit getreten.

W i e n, am 7. December 1901. Z. 54.663 ex 1901.

Auszug aus der Verordnung des Handelsministeriums im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern vom 7. December 1901, †)

mit welcher unter Aufhebung der Ministerial-Verordnungen vom 28. Februar 1882, R.-G.-Bl. Nr. 28, beziehungsweise vom 9. März 1887, R.-G.-Bl. Nr. 25, sicherheitspolizeiliche Bestimmungen, betreffend den Detailverkauf der Celluloidgegenstände, die Aufbewahrung von Celluloid und Celluloidartikeln und den Transport dieser Gegenstände, erlassen werden.

Im Hinblicke auf die in der Celluloidindustrie, beziehungsweise in der Celluloidtechnik seit Erlassung der Ministerial-Verordnungen vom 28. Februar 1882, R.-G.-Bl. Nr. 28, und vom 9. März 1887, R.-G.-Bl. Nr. 25, gemachten Fortschritte haben an Stelle der erwähnten Verordnungen die nachfolgenden Bestimmungen zu treten.

. . . . . .

§ 3.

Die Verpackung der Celluloidgegenstände beim Transporte muss eine derartige sein, dass die Möglichkeit einer Berührung der Gegenstände mit offener Flamme ausgeschlossen ist.

§ 4.

Die Nichtbeobachtung der vorstehenden Anordnungen unterliegt der Ahndung nach den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen.

§ 5.

Diese Verordnung tritt binnen vier Wochen, vom Tage der Kundmachung an gerechnet, in Wirksamkeit.

Koerber m. p. **Call** m. p.

†) dem am 28. December 1901 ausgegebenen XCVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 217.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 31. December 1901, Z. 56.121, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Mit Zuschrift vom 20. December 1901 hat die kgl. General-Inspection der Italienischen Eisenbahnen in Rom dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung gemacht, dass verschiedene Schwierigkeiten die Einführung des reducirten Betriebes (servizio economico) auf der Linie Cecina—Volterra bis jetzt unmöglich gemacht haben, und der Zeitpunkt, in welchem der reducirte Betrieb seinen Anfang nehmen werde, noch nicht bezeichnet werden könne, so dass die Stationen dieser Linie, nämlich Castagneta, Bibbona, Casino di Terra, Ponte Ginori und Volterra, bis auf weitere Benachrichtigung für den internationalen Dienst geöffnet bleiben, und die durch das Benachrichtigungsschreiben des Centralamtes vom 1. August 1901 (vergl. Kundmachung vom 9. August 1901, Z. 36.895, enthalten im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 94 vom 13. August 1901) mitgetheilte Streichung der gedachten Linie zu storniren sei.

Infolge dieser Mittheilung wird die Linie Cecina—Volterra wieder in die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, aufgenommen, und lautet die Position Italien, A, 1, neuerdings, unter Streichung der Ausnahme (vergl. Kundmachung vom 10. September 1901, Z. 41.552, enthalten im vorerwähnten Verordnungs-Blatte Nr. 107 vom 12. September 1901) lediglich wie folgt:

„Sämmtliche von der Gesellschaft des Mittelländischen Netzes betriebenen Linien."

Das genannte Centralamt hat hievon den Vertragsstaaten und den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 23. December 1901 Kenntniss gegeben.

Erlass des Eisenbahnministeriums vom 16. December 1901, Z. 56.925, an alle k. k. Staatsbahn-Directionen und österr. Privatbahn-Verwaltungen, betreffend das Erlöschen der dem Sprengstoff-Fabrikanten Franz Jaulusz in Budapest verliehenen Concession zur Inverkehrsetzung des von ihm in seiner Fabrik in Budapest erzeugten Sprengmittels „Carboazotine".

Laut Mittheilung des k. k. Ministeriums des Innern vom 7. December 1901, Z. 45.679, hat der Sprengstoff-Fabrikant Franz Jaulusz in Budapest die ihm mit dem Erlasse des genannten k. k. Ministeriums vom 5. November 1893, Z. 19.971, verliehene Concession, betreffend die Zulassung des von ihm in seiner Fabrik in Budapest erzeugten Sprengmittels „Carboazotine" zum allgemeinen Verkehre einschliesslich des Eisenbahntransportes innerhalb der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, zurückgelegt und ist diese Concession sohin als erloschen zu betrachten.

Hievon wird die . . . . . mit Beziehung auf den Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 14. December 1893, Z. 64.418 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 9 ex 1894), behufs Verständigung der dortigen Executivstellen in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 16. December 1901.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Liharzik m. p.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Teschen nach Polnisch-Ostrau mit Anschluss in Mährisch-Ostrau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Advocaten Dr. Sobieslaus Klucki in Teschen im Vereine mit dem Advocaten Dr. Isidor Kohn in Teschen mit dem Erlasse vom 30. December 1897, Z. 17.762/I (Verordnungs-Blatt Nr. 11 vom 25. Jänner 1898), ertheilte und zuletzt mit dem Erlasse vom 12. December 1900, Z. 57.404/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 149 vom 29. December 1900) bis zum 30. December 1901 erstreckte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Teschen über Bludowitz und Schönhof nach Polnisch-Ostrau mit Anschluss in Mährisch-Ostrau neuerlich bis 30. December 1902 verlängert.

Wien, am 13. December 1901. Z. 56.744/2.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Czernowitzer Elektricitätswerk- und Eisenbahn-Gesellschaft in Czernowitz.

Das k. k. Ministerium des Innern hat im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium die von der II. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Czernowitzer Elektricitätswerk- und Eisenbahn-Gesellschaft in Czernowitz vom 5. Juni 1901 beschlossene Aenderung des § 19 der Gesellschafts-

Wien, am 19. December 1901. — Z. 43.868. E.-M.-A.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Allgemeinen österr. Transport-Gesellschaft in Wien.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die von der 30. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Allgemeinen österr. Transport-Gesellschaft in Wien vom 27. April 1901 beschlossene Aenderung der §§ 6, 8, 20 und 30 der Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 12. November 1901. — Z. 42.696. E.-M.-Z. 52.986.

Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

In der am 28. December 1901 unter dem Vorsitze Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnministers Dr. Ritter von Wittek abgehaltenen Vollversammlung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien wurde für die Bedeckung des Erfordernisses Vorsorge getroffen, welches sich dadurch ergibt, dass die k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn entgegen der ursprünglichen Annahme auch noch im ersten Semester 1902 behufs Abwicklung des Baugeschäftes der Wiener Stadtbahn in Thätigkeit bleiben muss und zur Finalisirung dieses Abschlusses im zweiten Semester 1902 noch zwei Beamte der Baudirection nöthig sein werden.

Da die vertragsmässig zur Bestreitung der Centralleitung des Stadtbahnbaues bewilligte Pauschalsumme infolge der durch die Projectsänderungen bedingten Verlängerung der Bauzeit nahezu erschöpft und aus dem Baufonds keine Geldmittel mehr verfügbar sind, fasste die Commission den einstimmigen Beschluss, zu vorgedachtem Zwecke den Betrag von K 41.500 auf den Reservefonds der Commission zu übernehmen.

Ein namens einer Verlassenschaft gestelltes Ansuchen um Auszahlung verjährter Coupons der Commissionsanleihe erster Emission konnte angesichts der obwaltenden Umstände nicht bewilligt werden.

Anlässlich der vom Wiener Magistrate bewilligten Aufstellung eines Verkaufspavillons auf einer Strassenfläche oberhalb der eingedeckten Stadtbahn beschloss die Commission, den Magistrat zu ersuchen, in derartigen Fällen das Einvernehmen mit der Commission zu pflegen.

Auf die am Schlusse der Sitzung von dem Vorsitzenden ausgesprochenen Neujahrswünsche erwiderte Bürgermeister Dr. Lueger, indem er dem Danke der Commission die besten Wünsche für den Vorsitzenden, sowie für die Fortdauer des einmüthigen freundlichen Zusammenwirkens innerhalb der Commission beifügte.

Ergebnisse des Betriebes der bayerischen Staatseisenbahnen im Betriebsjahre 1900.

Aus dem Berichte über die Betriebsergebnisse der bayerischen Staatseisenbahnen im Betriebsjahre 1900 entnimmt die „Z. d. V. d. E.-V." Folgendes:

Als äussere Vollzugs- und Aufsichtsbehörden waren am Schlusse des Berichtsjahres der General-Direction unmittelbar untergeordnet:

10 Ober-Bahnämter (nunmehr Eisenbahn-Betriebsdirectionen genannt), 11 Eisenbahnbau-Sectionen, 4 Centralwerkstätten, 3 Central-Magazinverwaltungen, das Bodensee-Dampfschiffahrts-Betriebsamt, das Canalamt und 2 Schwellenfabriken, bezw. Tränkungsanstalten.

Zum Vollzuge der Geschäfte der Bahnunterhaltung waren den Ober-Bahnämtern 45 Ingenieurbezirke mit 271 Bahnmeistereien zugewiesen, für den maschinentechnischen Betriebsdienst 28 Betriebswerkstätten und zur Besorgung des Betriebs- und Abfertigungsdienstes an selbstständigen Dienststellen 33 Güterstationen, 75 Stationen I. Classe, 209 II. Classe, 200 III. Classe, 175 IV. Classe, 142 V. Classe, dann ausserdem noch 291 Haltestellen und 239 Halteplätze unterstellt; fernerhin dem Betriebsamte der Bodensee-Dampfschiffahrt 1 Güterstätterei, sowie eine Landungstelle und dem Canalamte 4 Einnehmereien.

Die Gesammtbetriebslänge der dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen betrug Ende 1900 5784 km (1899 5640 km), wovon 4001 km oder 69 Percent als Hauptbahnen und 1783 km oder 31 Percent als Nebenbahnen (darunter 35 km Schmalspurbahn) betrieben wurden; dem Personenverkehre dienten 5701 km, dem Güterverkehre 5770 km.

An Betriebsmitteln waren am Ende des Berichtsjahres vorhanden:

a) 1705 (1606) Locomotiven, hievon mit durchgehender Bremseinrichtung nach System Westinghouse 879 Locomotiven nebst 739 Tendern und nach System Hardy 187 Tenderlocomotiven, deren Beschaffungskosten sich Ende 1900 auf Mk. 80,526.209 (Mk. 75,567.756) und durchschnittlich für 1 Stück auf Mk. 47.229 bezifferten;
b) 4379 (4016) Personenwagen zu Mk. 40,640.137 (Mk. 35.439.558) Beschaffungskosten;
c) 25.764 (23.755) Pack- und Güterwagen mit 300.174 t Ladegewicht zu Mk. 87,569.865 (Mk. 80.549.568) Anschaffungskosten, ausserdem waren der Staatsbahnverwaltung noch 907 Güterwagen, meist Bier- und Kesselwagen, mit 11.000 t Ladegewicht überwiesen, welche sich im Privatbesitze befinden und für Zwecke der Eigenthümer verwendet werden;
d) 342 (334) Postwagen im Kostenbetrage von Mk. 3,467.338.

Die Beschaffungskosten der gesammten am Ende des Berichtsjahres vorhandenen Fahrbetriebsmittel betragen demnach Mk. 212,203.549 (Mk. 193,774.231).

Das Personal der gesammten Staatsbahnverwaltung setzte sich Ende des Jahres 1900 wie folgt zusammen:

a) pragmatisch angestelltes Personal 1634 mit einem Kostenaufwande von Mk. 6,322.168;
b) nicht pragmatisch, jedoch statusmässig angestelltes Personal 22.131, Kostenaufwand Mk. 32,479.563;
c) diätarisch verwendetes Personal 1483, Kostenaufwand Mk. 1,521.199;
d) Taglohnpersonal (Hilfsbedienstete, ständig nothwendige Arbeiter, Dienstaushelfer) 11.646 Kostenaufwand Mk. 11,163.586;
e) Bahnunterhaltungarbeiter 7607, Kostenaufwand Mk. 5,619.386;
f) Werkstättenarbeiter 4559, Kostenaufwand Mark 5,118.274, zusammmen 49.110 (45.390) Personen mit einem Gesammtkostenaufwande von Mk. 62,224.178

(57,323.984). Unter Hinzurechnung der sonstigen Bezüge des Personales, wie Taggelder, Reisekosten, Umzugsgebühren, Fahr-, Stunden- und Nachtgelder, Materialersparnissprämien, Remunerationen u. s. w. mit Mk. 5,678.133 und der Ausgaben für Wohlfahrtszwecke mit Mk. 1,649.201 beziffert sich die Gesammtsumme der persönlichen Ausgaben auf Mk. 69,551.513 (Mk. 63,929.405).

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäcksverkehre betrugen Mk. 50,946.369 (Mk. 6,665.027), sind daher gegenüber dem Vorjahre um Mk. 4,280.342 oder 9·17 pCt. gestiegen. Diese verhältnissmässig grosse Mehreinnahme wurde hauptsächlich durch den erhöhten Reiseverkehr zum Besuche der Oberammergauer Passionsspiele und der Pariser Weltausstellung erzielt. Befördert wurden 48,843.666 (45,248.335) Personen, somit mehr 7·95 pCt., und zwar 237.989 in I. Classe, 2,592.106 in II. Classe, 45,004.747 in III. Classe und auf Militärfahrkarten 1,008.824. Die beträchtlichste Vermehrung der beförderten Personen gegenüber 1899, nämlich um 18·56 pCt., ist in der I. Wagenclasse eingetreten; eine weitere sehr bemerkbare Vermehrung gegenüber 1899 fand bei den Schülerkarten (194 pCt.) infolge Einführung ermässigter Schüler-Monatskarten statt. Die Gesammtzahl der zurückgelegten Personenkilometer betrug 1.475,603.102 (1.369,794.261), sonach mehr 7·72 pCt., und die auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr entfallende Anzahl der Personenkilometer 263.301 (248.532), sonach um 5·94 pCt. mehr als im Vorjahre.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehre betrugen im Berichtsjahre Mk. 105,787.885 (Mk. 100,820.945), sind sonach um Mk. 4,966.940 oder 4·93 pCt. gestiegen. Von diesen Einnahmen entfielen auf Eilgut Mk. 3,597.098 (gegenüber dem Vorjahre + 11·65 pCt.), auf Frachtgut Mk. 96,446.329 (+ 4·97 pCt.), Militärgut Mk. 313.693 (+ 14·14 pCt.), Vieh Mk. 2,893.771 (+ 1·16 pCt.), Leichen Mk. 70.478 (+ 13·86 pCt.) und auf Eisenbahnbaumaterialien Mk. 196.903 (— 25·76 pCt.), endlich auf Nebenerträgnisse Mk. 2,269.613 (+ 0·36 pCt.). Die beträchtlichste Steigerung ist daher beim Militärgut, dagegen eine grosse Minderung bei den Eisenbahnbaumaterialien erfolgt. Von der Gesammteinnahme entfallen auf den Binnenverkehr Mk. 34,338.739, auf den Wechselverkehr Mk. 58,734.912 und auf den Durchgangsverkehr Mk. 12,714.234. Die Gesammtmenge der beförderten Güter beziffern sich auf 21,042.608 t (19,552.531 t), ist somit um 1,490.077 t oder 7·62 pCt. gestiegen; auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr entfallen sonach 3710 t (3596 t), das sind um 5·82 pCt. mehr als im Vorjahre. Die durchschnittliche Beförderungsstrecke einer Tonne Fracht betrug im Gesammtgüterverkehre km 137·98 (km 138·50) und stieg bei Militärgut und Leichentransport, fiel dagegen bei Eil- und Frachtgut und Viehbeförderung.

Das gesammte finanzielle Ergebniss stellt sich nach der Generalrechnung wie folgt: Einnahme Mk. 171,400.987 (Mk. 161,376.927), Ausgaben Mark 124,741.110 (Mk. 111,834.666), demnach Ueberschuss Mk. 46.659.877 (Mk. 49,542.260). Von diesem Ueberschusse wurden verwendet: zur Verzinsung der Staatseisenbahnschuld Mk. 36,947.128 und zur Ablieferung an allgemeine Staatsfonds Mk. 9,712.749. Gegenüber 1899 haben sich demnach im Berichtsjahre die Einnahmen um Mk. 10,024.060 oder 6·21 pCt., die Ausgaben um Mk. 12,906.443 oder 11·54 pCt. erhöht, der Einnahmeüberschuss dagegen sich um Mk. 2,882.383 oder 5·82 pCt. vermindert. Der Betriebscoëfficient, das heisst das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen, beziffert im Berichtsjahre 72·78 pCt., im Vorjahre 69·30 pCt., sohin im Berichtsjahre mehr um 3·48 pCt. Das Anlagecapital für das bayerische Staatsbahnnetz stellt sich im Berichtsjahre auf Mk. 1.308,064.951 (Mk. 1.267,782.284) und die Verzinsung desselben berechnet sich auf 3·57 pCt. (3·91 pCt.)

An Betriebsstörungen kamen vor:

a) Zugentgleisungen auf freier Strecke 3, in Stationen 28, wobei 110 Fahrzeuge, darunter 51 erheblich, beschädigt wurden;
b) Zugzusammenstösse 2, bezw. 44, wobei 184 Fahrzeuge, darunter 70 erheblich, beschädigt wurden;
c) sonstige Unfälle 110, bezw. 268, wobei lediglich 13 Fahrzeuge erhebliche Beschädigung erlitten.

Die Gesammtzahl der Unfälle beträgt somit 455 (473), und treffen daher auf 100 km Betriebslänge 8 (8·47) Unfälle. Anlässlich dieser Unfälle wurden 9 Reisende getödtet, 64 verletzt; vom Bahnpersonal 55 getödtet und 222 verletzt; von anderen Personen infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Betreten der Bahn u. s. w. 47 getödtet und 45 verletzt. Die Gesammtzahl der Verunglückten beträgt somit 442, darunter 111 mit tödtlichem Ausgange. An sonstigen Betriebsereignissen kamen vor 2 Erd- und Felsrutschungen und 1 Bahnüberfluthung, dann 11 Achs-, 15 Radreifen- und 675 Schienenbrüche.

In den 4 Central- und 28 Betriebswerkstätten betrug die Zahl der Handwerker 4003, der sonstigen Arbeiter 556; die Löhne beliefen sich für erstere auf Mk. 4,634.803, für letztere auf Mk. 483.471, zusammen auf Mk. 5,118.274. Von den 4 Kohlengasanstalten wurden im Ganzen 402.639 m³ Gas zur Stationsbeleuchtung, von den 4 Oelgasanstalten 306.479 m³ Gas zur Beleuchtung der Eisenbahnwagen und in der Mischgasanstalt München 211.496 m³ Oelgas, sowie 88.768 m³ Acetylengas gewonnen und in den elektrischen Beleuchtungsanlagen eine Energiemenge von 3,274.500 Kilowattstunden erzeugt. In den beiden Schwellenfabriken und -Tränkungsanstalten wurden 556.368 Bahnschwellen und 22.405 m Weichenschwellen der Tränkung unterworfen, und zwar mit Quecksilbersublimat, Chlorzink oder nach dem Verfahren „Hasselmann“ und „Buchner“.

Bezüglich der Wohlfahrtseinrichtungen sei erwähnt, dass im Berichtsjahre in 388 Bezirken 375 Bahnärzte nebst 20 Specialärzten in Thätigkeit waren, für die sich die Kosten auf Mk. 218.192 beliefen. Das Personal, welches zur kostenfreien bahnärztlichen Behandlung berechtigt ist, betrug 23.185 Personen, und trafen auf je 100 derselben 86·3 Erkrankungsfälle. Um erkrankten Beamten und Bediensteten in gewissen Fällen auch Badecuren zu ermöglichen, wurden an 10 Curorten 119 Freikarten gewährt mit einem Kostenaufwande von Mk. 11.889. An Ruhegehältern wurden für pragmatisch angestelltes Personal und dessen Hinterbliebenen Mk. 977.100, für nicht pragmatisch Angestellte sammt deren Relicten Mk. 5,015.673 verausgabt. Die Leistungen zur Betriebs- und Werkstättenkrankencasse betrugen bei einer Mitgliederzahl von 25.627 Personen Mk. 246.366, jene zu der Arbeiterpensionscasse A und B Mk. 572.517 bei einem Mitgliederstande von 44.217 Personen. Zur Unfallversicherung betrug die Leistung der Verwaltung

bei 30.089 Unfallversicherungspflichtigen Mk. 538.152. Aus dem gemeinsamen Unterstützungsfonds Hilfsbedürftiger wurden an einmaligen Unterstützungen zusammen Mark 232.266 gewährt.

Bodensee-Dampfschiffahrt. Die Transportmittel bestanden wie im Vorjahre aus: 6 Dampfbooten, 1 Dampffähre, 5 Schleppkähnen und 3 Trajectkähnen im Anschaffungswerthe von Mk. 1,876.360. Befördert wurden 238.530 Personen, 1376 t Gepäck, 2144 Thiere in offener, 216 Thiere in geschlossener Ladung und 222.365 t Güter mit einem Frachtenerlös von Mk. 519.970 (495.663). Die Gesammteinnahmen beziffern sich auf Mk. 571.033, die Ausgaben auf Mk. 440.701, der Ueberschuss auf Mk. 130.331; gegenüber dem Vorjahre haben sich die Einnahmen um Mk. 22.953 oder 4·20 pCt. erhöht, die Ausgaben um Mk. 1504 oder 0·34 pCt. vermindert; es stieg daher der Ueberschuss um Mk. 24.457 oder 23·10 pCt.

Der Ludwigs-Donau-Maincanal wurde befahren von 1544 beladenen und 1052 leeren Schiffen und 883 Flössen; die bewegte Gütermasse beziffert ein Gesammtgewicht von 138.606 (154.512) t, somit 15.906 t weniger als im Vorjahre. Das finanzielle Ergebniss schliesst ab mit einer Einnahme von Mk. 135.068, einer Ausgabe von Mk. 195.636, demnach mit einem Fehlbetrage von Mk. 60.568 (56.879), der sich somit gegenüber 1899 um 6·49 pCt. erhöht.

Kettenschleppschiffahrt auf dem Main. Die sämmtlichen Ausführungen für dieselbe belaufen sich Ende 1900 auf Mk. 5,420.170; im Berichtsjahre wurden zu den 3 vorhandenen weitere 2 Kettendampfer beschafft; die Schiffahrt konnte vom 5. Jänner bis zum Jahresende aufrecht erhalten bleiben. Die 5 Kettendampfer standen 595 Tage im Dienst und legten in 7859 Stunden 35.152 km zurück; befördert wurden durch sie 4867 Fahrzeuge mit 269.856 t Tragfähigkeit und 42.958 t Gütern mit einem Frachtenanfall von Mark 81.002. Das finanzielle Ergebniss weist aus an Einnahmen Mk. 81.087, an Ausgaben Mk. 120.621 und schliesst somit ab mit einem Fehlbetrage von Mk. 39.534 (20.800). Der im Vorjahre bestandene Erneuerungsfonds von Mk. 75.000 erhöhte sich um Mk. 60.500 und betrug nunmehr am Schlusse des Berichtsjahres Mk. 135.500.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Linie: „Von der Stiftgasse durch die Siebensterngasse und die Westbahnstrasse bis zur Kaiserstrasse" [Nr. 47 der Concessions-Urkunde]: Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen wurde beauftragt, in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung für die fertiggestellte Linie Nr. 47 der Wiener elektrischen Strassenbahnen, und zwar „von der Stiftgasse durch die Siebensterngasse und Westbahnstrasse bis zur Kaiserstrasse" vorzunehmen und wurde dieselbe gleichzeitig ermächtigt, bei anstandslosem Ergebnisse der genannten Amtshandlung die Benützungsbewilligung ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 58.183.]

— (Linie Nr. 13 und 46 [der Concessions-Urkunde] und zwar Wienstrasse—Pressgasse, Margarethenstrasse, Schönbrunnerstrasse—Schwendergasse: Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen wurde beauftragt, in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung für die auf elektrischen Betrieb umgewandelten Linien Nr. 13 und 46 der Wiener elektrischen Strassenbahnen (Wienstrasse—Pressgasse, Margarethenstrasse, Schönbrunnerstrasse—Schwendergasse) vorzunehmen und wurde dieselbe gleichzeitig ermächtigt, bei anstandslosem Ergebnisse der genannten Amtshandlung die Benützungsbewilligung ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 58.685.]

— (Linie: „Von der Stadtbahnstation Gersthof durch die Gentzgasse, Gersthoferstrasse und Pötzleinsdorferstrasse bis zur Schafberggasse in Pötzleinsdorf" [Nr. 51 der Concessions-Urkunde]: Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen wurde beauftragt, in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung für die fertiggestellte Linie Nr. 51 der Wiener elektrischen Strassenbahnen, und zwar „von der Stadtbahnstation Gersthof durch die Gentzgasse, Gersthoferstrasse und Pötzleinsdorferstrasse bis zur Schafberggasse in Pötzleinsdorf" vorzunehmen und wurde dieselbe gleichzeitig ermächtigt, bei anstandslosem Ergebnisse der genannten Amtshandlung die Benützungsbewilligung ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 58.182.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Bauconsensertheilung.) Die k. k. niederösterreichische Statthalterei Wien hat den Bauconsens für die Errichtung einer Durchfahrt in km 34·1/2 bei gleichzeitiger Auflassung der Niveauübergänge in km 33·7/8. 34·1/2 und 34·4/5 der Bahnstrecke Gänserndorf—Angern im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 55.387 ex 1901.]

Localbahn Gmünd—Gross-Gerungs. (Herstellung einer Fusswegrampe in km 23·5/6.) Das vom niederösterreichischen Landes-Eisenbahnamte befürwortete Project für die Herstellung einer ein Meter breiten Fusswegrampe in km 23·5/6 der im Baue begriffenen schmalspurigen Localbahn Gmünd—Gross-Gerungs wurde vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt. [E.-M.-Z. 57.928.]

Elektrische Strassenbahnen in Laibach. (Linie: 1. Südbahnhof — Unterkrainerbahnhof und 2. Rathhaus—Garnisonsspital: Ergebniss der Brückenproben und der technisch-polizeilichen Prüfung; provisorische Betriebsconsens-Ertheilung ex commissione.) Das von der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen mitgetheilte Ergebniss über die am 2. September 1901 abgeschlossene technisch-polizeiliche Prüfung der Linie „Südbahnhof—Unterkrainerbahnhof" und „Rathhaus—Garnisonsspital" der elektrischen Strassenbahnen in Laibach, bei welcher Amtshandlung der provisorische Betriebsconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ab 6. September 1901 ex commissione ertheilt worden ist, wurde genehmigend zur Kenntniss genommen. Die im Brückenprotokoll constatirten Abweichungen von dem bereits genehmigten Projecte hinsichtlich der Brücke über den Laibachfluss in km 0·816 der Linie Südbahnhof—Unterkrainerbahnhof wurden vom k. k. Eisenbahnministerium nachträglich genehmigt. [E.-M.-Z. 48.997.]

Localbahn Tannwald-Grünthal. (Neuer Projectsplan für einen Arbeiterabort in der Station Grünthal; Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vom Verwaltungsrathe der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn in Wien vorgelegten vom Standpunkte der Landesbauordnung (vom 8. Jänner 1889, L.-G.-Bl. Nr. 5) und der Localinteressen entsprechend befundenen abgeänderten Projectsplanes für einen Arbeiterabort in der Station Grünthal der im Bau befindlichen Localbahn Tannwald-Grünthal den Bauconsens mit Umgangnahme von der Abhaltung einer Localcommission im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 56.636.]

Localbahn Sattledt-Grünau (Almthalbahn). (Project für die Holzriese in Baukilometer 27·5/6 [Betriebskilometer 25·8/9.]) Das von der Bauunternehmung Stern & Hafferl in Wien vorgelegte Project für die Holzriese in Baukilometer 27·5/6 (Betriebskilometer 25·8/9) der Localbahn Sattledt-Grünau (Almthalbahn) wurde mit dem Beifügen vom k. k. Eisenbahnministerium zur Ausführung genehmigt, dass die flussseits gelegene Rutschbahn durch vier Ständerreihen im gegenseitigen Abstande von je 1·6 m gestützt und der Bohlenbelag bis auf 0·5 m Entfernung von dem neben der Scheine liegenden Schutzpfosten geführt wird. [E.-M.-Z. 57.797.]

Localbahn Wegstädtl-Dauba-Hirschberg. (Anberaumung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von dem Actionscomité für die Localbahn Wegstädtl-Dauba-Hirschberg vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Wegstädtl der Oesterr. Nordbahn über Dauba bis zur Station Hirschberg der Böhm. Nordbahn, nebst einer Verbindung von der Station Wegstädtl durch die gleichnamige Stadt zur Elbe, die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission mit dem Beginne am Dienstag den 7. Jänner 1902 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am vorgenannten Tage um 3 Uhr Nachmittags bei dem Stadtamte in Wegstädtl. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Heinrich Mahling betraut. [E.-M.-Z. 59.255.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Wien: Eröffnung der Station Wagram-Grafenegg für den Gesammtverkehr.) Einer Kundmachung obiger Staatsbahn-Direction zufolge wurde am 1. Jänner 1902 die auf der Linie Wien K.F.J.B.—Absdorf-Hippersdorf—Krems gelegene, bisher nur für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und beschränkten Frachtgutverkehr eingerichtete Station Wagram-Grafenegg für den Gesammtverkehr eröffnet.

Ausland.

Deutsches Reich. (Bundesrathsbeschlüsse in Eisenbahnsachen.) Amtlicher Meldung zufolge stimmte der Bundesrath den Ausschussberichten zu über: 1. Die Vorlage, betreffend den Entwurf einer neuen Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns und einer solchen für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und der Schweiz; 2. die Vorlage, betreffend Aenderungen der Nummern 35 c, 44 und 52 der Anlage B zur Eisenbahnverkehrsordnung.

— (Einnahmen der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Monate October.) Die Einnahmen im Monat October stellen sich auf Mk. 122,475.000 und sind gegen die Einnahmen des gleichen Monates im Vorjahre um Mk. 3,971.000 zurückgegangen. Der Personen- und Gepäcksverkehr brachte Mk. 31,227.000 (— Mk. 790.000), der Güterverkehr Mk. 84,081.000 (— Mk. 2,568.090) und aus sonstigen Quellen flossen Mk. 7,167.000 (— Mk. 613.000). Für die Zeit vom 1. April bis 31. October sind Mk. 832,076.000 oder Mk. 19,636.000 weniger als im Vorjahre eingenommen worden. Die Mindereinnahme vertheilt sich mit Mk. 2.411.000 auf den Personen- und Gepäcksverkehr, mit Mk. 15,597.000 auf den Güterverkehr und mit Mk. 1,628.000 auf sonstige Quellen.

Bayern. (Betriebseinnahmen der Staatsbahnen im Monate October.) Im October wurden bei einer Bahnlänge von 5·804 (5·758) km befördert 2,418.773 (2,389.223) Personen und 1,692.044 (1,816.298) t Güter. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr Mk. 3,670.327 (3,767.567), aus dem Güterverkehr Mk. 9,383.070 (10.318.125), aus dem Gepäcksverkehr Mk. 262.588 (264.380) und aus dem Thiertransport Mk. 290.642 (271.128), zusammen Mk. 13,606.627, gegen Mk. 14,621.200 im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesammteinnahme vom 1. Jänner bis 31. October beziffert sich auf Mk. 128,692.447, weniger gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes um Mk. 4,901.989.

Württemberg. (Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen: Nähere Bezeichnung der Station Weissenstein.) Die Station Weissenstein der Eisenbahn von Süssen nach Weissenstein führt zur Unterscheidung von der gleichnamigen Station bei Pforzheim die nähere Bezeichnung „Weissenstein bei Süssen".

Verschiedene Mittheilungen.

Die Zufahrtsstrassen zu den neuen Alpenbahnen. Dem Görzer Landtage wird aus Anlass des Baues der neuen Alpenbahnen in seiner nächsten Session von der Regierung der Entwurf eines Landesgesetzes über die Zufahrtsstrassen zu den Eisenbahnen, in welches Gesetz auch die Stadt Görz einbezogen werden soll, unterbreitet werden. Dieses Kronland hat bisher eines derartigen Landesgesetzes, dessen Nothwendigkeit sich nunmehr ergibt, entbehrt. Des Weiteren wird der Salzburger Landtag gleichfalls im Hinblicke auf die neuen Alpenbahnen eine Novelle zu dem bisherigen Landesgesetze über die Zufahrtsstrassen zu beschliessen haben, durch welche die Giltigkeit dieses Gesetzes auf die Staatsbahnen ausgedehnt wird, da das bisherige Gesetz nur auf die Privatbahnen Bezug hat.

Europäisches Eisenbahnnetz am 1. Jänner 1901. (Kilometrische Längen.) Die Direction des statistischen Eisenbahnamtes des französischen Ministeriums für „Oeffentliche Arbeiten" verlautbart einen auf Basis officieller Daten aufgestellten Ausweis über die Längen der Eisenbahnnetze der einzelnen Staaten Europas am 1. Jänner 1901, im Vergleiche zu jenen am 1. Jänner 1900, und zwar:

	Name des Staates	Länge der am 1. Jänner im Betriebe gestandenen Bahnen		Zuwachs im Jahre 1901	
		1900	1901		
		Kilometer			pCt.
Deutschland	Elsass-Lotbringen	1.796	1.821	25	
	Baden	1.913	1.957	44	
	Bayern	6.605	6.747	142	
	Preussen	30.217	30.801	584	
	Sachsen	2 823	2.853	30	
	Württemberg	1.683	1.721	38	
	Andere Staaten Deutschlands	5.474	5.491	17	
	Zusammen	50.511	51.391	880	1·74
	Oesterreich-Ungarn	36.275	36.883	608	1·67
	Belgien	6.194	6.345	151	2·43
	Dänemark	2.840	3.001	161	5 66
	Spanien	13.287	13.357	70	0 52
	Frankreich	42.215	42.827	612	1·44
	Grossbritannien und Irland	35.015	35 186	171	0·48
	Griechenland	972	972	—	—
	Italien	15.723	15.787	64	0·40
	Luxemburg	446	466	20	4·48
	Norwegen	1.981	2.053	72	3·63
	Niederlande	2.743	2.743	—	—
	Portugal	2.363	2.376	13	0·54
	Rumänien	3.091	3.098	7	0·22
	Russland und Finland	46.442	48.107	1.665	2·84
	Serbien	578	578	—	—
	Schweden	10.723	11.320	597	5.56
	Schweiz	3.769	3.783	14	0·37
	Türkei, Bulgarien und Rumänien	3.059	3.142	83	2·71
	Malta, Jersey und Man	110	110	—	—
	Zusammen	278.337	283.525	5.188	

Die Gesammtlänge des europäischen Eisenbahnnetzes nahm im Jahre 1900 um 5188, im Jahre 1899 um 8004 km zu. Die grösste Zunahme ergab sich beim russischen Eisenbahnnetze (ausschliesslich im Bereiche der europäischen Gebietstheile) mit 1655 km. Diesem folgte Deutschland mit 884 km, (hievon 348 auf preussischem Gebiete), sodann Frankreich mit 612 km (hievon 264 als Voll- und 348 als Localbahnen), schliesslich Oesterreich-Ungarn mit 608 und Schweden mit 597 km. Im Verhältniss zur Einwohnerzahl behauptet Schweden den ersten Rang mit 2240 km per je einer Million Einwohner. An zweiter Stelle folgt Luxemburg mit 1940, an dritter Dänemark mit 1230, an vierter die Schweiz mit 1140 km, während Frankreich mit deren 1110 nur die fünfte Stelle einnimmt. Im Verhältnisse zum Flächenraume der einzelnen Ländergebiete steht Belgien an erster Stelle mit 2190 km per 1000 Quadratkilometer, sodann folgen Luxemburg mit 1550, Grossbritannien mit 1140, Deutschland und die Schweiz mit

je 950, die Niederlande mit 850, Frankreich mit 800 km Eisenbahnlinien per 1000 Quadratkilometer.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. Vortrag des Herrn beh. aut. Civilingenieurs E. A. Ziffer, über: „Die elektrische Tramway in Orléans und deren Kraftgasanlage, sowie allgemeine Betrachtungen über die Anwendung derartiger Anlagen".

Schon im Jahre 1886 beschäftigte sich der Engländer Dowson mit der Verwendung von Kraftgas zur Speisung der Motoren, ohne jedoch damit in der Praxis durchdringen zu können. Dieses Gas, welches auch unter der Bezeichnung gehaltloses Gas (gaz pauvre), gemischtes Gas (gas mixt), Generatorgas oder Dowsongas bekannt ist, wird durch Vergasung von Anthracit oder Coaks hergestellt, ist für Leuchtzwecke unbrauchbar und ergibt 1 kg Kohle ungefähr 4·5 bis 5 m³ Kraftgas.

Eine der bemerkenswerthesten Kraftgasanlagen finden wir bei der Tramway von Orléans nach Olivet. Die Umgestaltung dieser seit 1876 mit Pferden betriebenen Bahn bot insofern eine schwierige Aufgabe, als in den letzteren Jahren die Betriebskosten per Wagenkilometer nur 29 Ctms. betragen haben. Nach eingehenden Studien wählte man jedoch für die Umwandlung die oberirdische Stromzuführung, combinirt mit einer Kraftstation, bei welcher die Motoren mit gehaltlosem, durch eigene Gaserzeuger hergestellten Gas gespeist werden. Die Linie ist eingeleisig, 7·65 km lang und besteht der Oberbau (System Humbert) aus zwei Rillenschienen ohne Fuss von 27 kg/m Gewicht, die in gusseisernen Stühlen auf Unterlagen ruhen. Durch den Umguss der Maschinenstösse nach der Methode Falk, welche in Lyon, Marseille, Rouen etc., dann in Berlin und gegenwärtig auch in Wien mit Erfolg angewendet wurde, erzielte man nebst einer besseren Leistungsfähigkeit des Rückstromes ein stossfreies Befahren der Strecke und hiedurch einen ruhigen Gang der Wagen. Bei der Tramway in Orléans ist die seitliche Contactführung nach dem System Dickinson eingeführt, welches sich jetzt in England fast ausschliesslich Eingang verschafft hat und auch in letzter Zeit in Paris und bei der elektrischen Tramway Smichow-Kosir Verwendung findet. Die Grundzüge dieses Systems, dessen Anwendung das Strassenbild weniger beeinträchtigt, bestehen darin, dass die auf dem Strassenbankette oder dem Bürgersteige aufgestellten Masten die Contactdrähte an einer zwischen der äusseren Schiene des Geleises und dem Bankette liegenden Stelle tragen, und wird die Contactrolle durch Auslegearme der Masten geführt.

Die Kraftstation ist für zwei Gruppen Elektricitätserzeuger eingerichtet, deren jede aus einem Gasmotor und einer Dynamo von norm. 110 KW besteht. Der Vortragende erläutert sodann an der Hand von Zeichnungen das Wesen und den Arbeitsvorgang der von der Firma Fischet & Heurtey in Paris hergestellten Gaserzeuger, beschreibt hierauf die Gasreinigungsapparate, die Gasometer, die Gasmotoren (System Crossley), von Pierson in Paris geliefert, ferner die Dynamomaschinen, welche von der Société Alsacienne de construction mécaniques gebaut wurden, und schliesslich die Einrichtungen für die Wasserinstallation. Eine von der Compagnie générale d'Electricité gelieferte Accumulatorenbatterie von 450 Ampèrestunden sichert im Vereine mit dem selbstthätigen Survolteur, System Pirani, von 25 KW die Arbeit der Gasmotoren mit voller Belastung unter sehr wirthschaftlichen Verhältnissen.

Einen in ökonomischer Beziehung sehr wichtigen Factor bildet der Kohlenverbrauch, welcher bei der in Rede stehenden Anlage auf Grund eines Uebereinkommens mit der Firma Fischet & Heurtey blos maximal 0·625 kg per effective Pferdestunde einschliesslich des Verbrauches für die Dampfkessel beträgt und in diesem Ausmasse schon eine bedeutende Ersparniss im Verhältnisse zu dem gewöhnlichen Verbrauche von Dampfmaschinen gleicher Kraft ergibt. Endlich bespricht der Vortragende ähnliche Anlagen bei den Tramways in der Schweiz, Frankreich, Deutschland und Russland und bemerkt, dass auch in Oesterreich und in Ungarn seit kurzer Zeit elektrische Beleuchtungscentralen mit Kraftgasbetrieb zur vollsten Zufriedenheit functioniren.

Die Schlussfolgerungen des Vortragenden gipfeln darin, dass die Verwendung von Gas als Betriebskraft für Elektricitätswerke mittlerer Grösse und bis zu 500 PS in Gegenden, wo die Ausnützung der Wasserkräfte nicht erfolgen kann, sowie in Orten mit hohen Kohlenpreisen die rationellste Lösung ergibt, und kann schon heute im Hinblicke auf die bedeutenden wirthschaftlichen Vortheile des Gasmotorenbetriebes, welche namentlich in dem geringen Kohlenverbrauch, der Gleichförmigkeit und Regulirfähigkeit des Ganges der Gasmaschinen, der bequemen Bedienung und dem sicheren Betriebe liegen, die Ueberzeugung ausgesprochen werden, dass dieser Betriebsart eine besondere Bedeutung zukommt.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 8. November 1901 bei der Firma:

„Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn" eingetragen, dass sich die Gesellschaft nunmehr auf die in der Generalversammlung vom 27. Juni 1899 und beziehungsweise auf Grund in dieser Generalversammlung erhaltener Vollmacht vom Verwaltungsrathe in der Sitzung vom 3. September 1901 beschlossenen und vom k. k. Ministerium des Innern mit Erlass vom 12. October 1901, Z. 36.177, genehmigten, theilweise (und zwar in den §§ 2, 8, 25, 32, 43 und 44) geänderten Statuten gründet, welchen zufolge insbesondere der im übrigen unveränderte Zweck der Gesellschaft der Bau und Betrieb der Localbahn Reichenberg-Gablonz mit der Fortsetzungslinie Gablonz—Tannwald, sowie der Flügelbahn Morchenstern-Josefsthal und der Ergänzungslinie Tannwald—Grünthal auf Grund der Concessionen vom 3. Juli 1886, R.-G.-Bl. Nr. 130, vom 25. März 1893, R.-G.-Bl. Nr. 69, und vom 15. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1900, ist und das Actiencapital der Gesellschaft derzeit K 4,806.000, zerlegt in 12.015, auf den Inhaber lautende Actien à K 400.—, beziehungsweise à fl. 200.—, wovon 8890 Prioritäts-, 2185 Stammactien lit. A und 940 Stammactien lit. B beträgt

Bei der Firma:

„Oesterreichische Schuckert-Werke"

wurden Theodor Freiherr von Liebig, Fabriksbesitzer in Reichenberg, und August Hassler, Director in Nürnberg, als Mitglieder des Verwaltungsrathes mit statutenmässigem Firmirungsrechte eingetragen.

— Am 29. November 1901 wurde bei der Firma:

„Localbahn Starkenbach-Rochlitz"

Josef Palme-Stumpe als Mitglied des Verwaltungsrathes über Resignation gelöscht; dagegen Carl Mohr, Fabrikant in Jablonetz, als cooptirtes Mitglied des Verwaltungsrathes mit statutenmässigem Firmirungsrechte eingetragen.

— Am 3. December 1901 wurde die Firma:

„Eisenbahn Schönwehr-Elbogen"

mit nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Diese Firma ist eine auf Grund der Concessionsurkunde vom 26. Mai 1899, R.-G.-Bl. Nr. 100, der mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 6. August 1901, Z. 25.458, genehmigten Statuten und des Constituirungsamtes vom 4. November 1901 errichtete Actiengesellschaft.

2. Diese Gesellschaft hat ihren Sitz in Wien.

3. Der Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb einer als Hauptbahn zweiten Ranges auszuführenden normalspurigen Locomotiveisenbahn von der Station Schönwehr der Eisenbahn Marienbad-Karlsbad über Schlaggenwald nach Elbogen zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Elbogen—Neusattel, sowie der Bau, die Erwerbung und der Betrieb von Anschlusslinien, sofern für dieselben der Gesellschaft die Concession ertheilt werden sollte. (§§ 1 und 2 der Statuten.)

4. Die Zeitdauer des Unternehmes ist im § 16 der Concessionsurkunde vom 26. Mai 1899, R.-G.-Bl. Nr. 100, auf 90 Jahre vom 26. Mai 1899 an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt somit am 26. Mai 1989.

5. Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage von 1,080.000 Kronen festgesetzt und besteht aus 5400 Stück auf den Inhaber lautenden Actien zu 200 Kronen. Die Actien sind untheilbar.

6. Die Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen seitens des Präsidenten des Verwaltungsrathes oder dessen Stellvertreters rechtswirksam durch die einmalige Einschaltung in der amtlichen „Wiener Zeitung".

7. Der Verwaltungsrath besteht aus mindestens sieben, höchstens neun Mitgliedern. Der k. k. Staatsverwaltung ist das Recht vorbehalten, zwei Mitglieder des gesellschaftlichen Verwaltungsrathes zu ernennen. Desgleichen wird dem Landesausschusse des Königreiches Böhmen, insolange das Land durch den Besitz von Actien an dem gesellschaftlichem Unternehmen betheiligt ist, das Recht der Entsendung eines Mitgliedes in den gesellschaftlichen Verwaltungsrath eingeräumt; die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes werden von der ordentlichen Generalversammlung aus der Zahl der Actionäre gewählt. Die von der ordentlichen Generalversammlung zu wählenden Mitglieder werden stets auf die Functionsdauer bis zum Ablaufe der nächsten ordentlichen Generalversammlung berufen. Ebenso haben die in der constituirenden Generalversammlung gewählten

Mitglieder bis zum Schlusse der nach Ablauf des ersten Geschäftsjahres abzuhaltenden ersten ordentlichen Generalversammlung zu fungiren. Die Mitglieder des Verwaltungsrathes müssen sämmtlich die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben. Von der k. k. Staatsverwaltung wurden als Mitglieder des Verwaltungsrathes ernannt: K. k. Hofrath, Eisenbahndirector i. P., Dr. Albert Ritter Speil von Ostheim in Wien; fürstlich Windischgrätz'scher Centraldirector Dr. Josef Böttger in Wien. Von dem Landesausschusse des Königreiches Böhmen wurde als Mitglied des Verwaltungsrathes entsendet: Eduard Bazika, kaiserl. Rath und pensionirter Oberinspector der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Smichow. Bei der constituirenden Generalversammlung vom 4. November 1901 wurden zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes gewählt: Leo Theumer, k. k. Notar in Elbogen; Friedrich Dörfler, Bürgermeister in Elbogen; Johann Steinbach, Bürgermeister in Schlaggenwald; Georg von Haas, Fabriksbesitzer in Schlaggenwald; Hans von Czjzek, Fabriksbesitzer in Wien; Josef Russ, Fabrikant in Schönfeld.

8. Die Firma wird in der Weise collectiv gezeichnet, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte: „Eisenbahn Schönwehr-Elbogen" entweder a) zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes oder b) ein Mitglied des Verwaltungsrathes und ein mit der Procura betrauter Beamter, letzterer mit einem die Procura andeutendem Zusatze, eigenhändig ihre Namen schreiben.

— Vom k. k. Landes- als Handelsgerichte in Czernowitz wird kundgemacht, dass am 6. December 1901 bei der im hg. Handelsregister für Gesellschaftsfirmen eingetragenen Firma:

„Bukowinaer Localbahnen"

die Löschung des dem verstorbenen Eugen Freiherr von Styrcea zugestandenen Firmirungsrechtes eingetragen wurde.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXXIII. Stückes.) Das am 12. December 1901 herausgegebene CLXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5556: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 6. December 1901, Z. 21.044, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5557: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 7. December 1901, Z. 49.673, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des CLXXIV. Stückes.) Das am 13. December 1901 herausgegebene CLXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5558: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 10. December 1901, Z. 49.950, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für lebende Schweine aus Galizien.

Nr. 5595: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 10. December 1901, Z. 45.262, betreffend die Einfuhr von lebenden Schweinen aus Galizien und der Bukowina.

Nr. 5560: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 8. December 1901, Z. 24.035, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5561: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 7. December 1901, Z. 30.644, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des CLXXV. Stückes.) Das am 14. December 1901 herausgegebene CLXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5562: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 7. December 1901, Z. 54.996, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5563: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 10. December 1901, Z. 240.436, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Galizien.

Nr. 5564: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 12 December 1901, Z. 115.122, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Galizien.

Nr. 5565: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 11. December 1901, Z. 21.203, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine ans Galizien.

— (Inhalt des CLXXVI. Stückes.) Das am 16. December 1901 herausgegebene CLXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5566: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 12. December 1901, Z. 26.728, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Galizien.

Nr. 5567: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 10. December 1901, Z. 55.418, betreffend die Einfuhr von Schlachtschweinen aus Galizien.

Nr. 5568: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 9. December 1901, Z. 134.163, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5569: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 10. December 1901, Z. 30.831, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Galizien.

Nr. 5570: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 6. December 1901, Z. 21.002, betreffend die Sperre des politischen Bezirkes Völkermarkt gegen den Verkehr mit Schweinen.

— (Inhalt des CLXXVII. Stückes.) Das am 17. December 1901 herausgegebene CLXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5571: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 10. December 1901, Z. 38.065/IVb, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5572: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 12. December 1901, Z. 24.182, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Galizien.

— (Inhalt des CLXXVIII. Stückes.) Das am 18. December 1901 herausgegebene CLXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

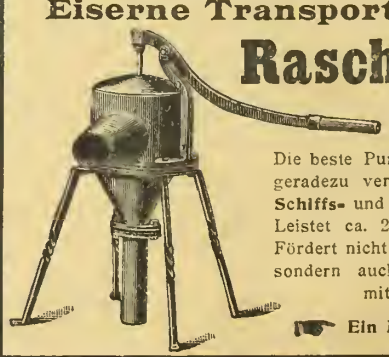
Nr. 5573: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 18. December 1901, Z. 47.669, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern bis auf Weiteres geregelt wird.

Nr. 5574: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 14. December 1901, Z. 15.660, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Galizien.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den Ministerialsecretär Alfred Ressig von der Function eines landesfürstlichen Commissärs bei der Actiengesellschaft „Eisenbahn Chabówka-Zakopane" anlässlich der Verlegung des Sitzes dieser Gesellschaft von Wien nach Lemberg enthoben und diese Function dem Statthaltereisecretär in Lemberg Eugen Swoboda übertragen.

Der Handelsminister hat den Hafen- und Seesanitäts-Adjuncten Joseph Pierotić zum Hafen- und Seesanitäts-Vicecapitän ernannt.

LIMAN & PETZOLD, Wien, III. Matthäusgasse 8.
Eiserne Transport-Gerätheo.
Rasch-Pumpe!
Oesterr. Patent.

Die beste Pumpe der Gegenwart, von geradezu verblüffender Wirkung als Schiffs- und Baupumpe. Leistet ca. 20.000 Liter pro Stunde. Fördert nicht nur Sand und Schlamm, sondern auch grössere Gegenstände mit Leichtigkeit.
Ein Mann Bedienung.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Russisch-Oesterreichisch-Italienisch-Französischer Verkehr.

Aenderung der Fahrpreise und der Tarifbestimmungen.

Mit Giltigkeit vom 30. December a. St. 1901 (12. Jänner n. St. 1902) erhöhen sich die im Tarife für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen russischen und österreichischen Stationen einerseits, sowie italienischen und französischen Stationen andererseits, giltig vom 2. November a. St./15. November n. St. 1900, enthaltenen Fahrpreise, wie folgt:

1. Zwischen italienischen und französischen Stationen einerseits, und

a) sämmtlichen russischen Stationen und Granica, Szczakowa und Trzebinia der Kaiser Ferdinands-Nordbahn andererseits um Frcs. 8·40,
b) Oświęcim und Dzieditz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn andererseits um Frcs. 7·35,
c) Oderberg der Kaiser Ferdinands-Nordbahn andererseits um Frcs. 6·30,
d) Prerau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn andererseits um Frcs. 4·20,
e) Lundenburg der Kaiser Ferdinands - Nordbahn andererseits um Frcs. 2·10;

2. zwischen Wien Südbahnhof einerseits und sämmtlichen russischen Stationen andererseits um Frcs. 8·40.

Gleichzeitig erhält der erste Absatz des § 10 der Tarifbestimmungen folgenden Wortlaut:

„Von Zwischenstationen aus kann der Expresszug, soweit Plätze disponibel sind, auch mit für Schnell- (Courier-) Züge giltigen Fahrtausweisen I. Classe gegen besondere Entrichtung der für Expresszüge festgesetzten Zuschlagsgebühren benützt werden."

Wien, am 28. December 1901. [1]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Zuschlagsfristen.

Im Kilometerzeiger „B" ist, und zwar im Tarif-Theil II, Heft 1, die auf den Seiten 500—512 in der Colonne a), dann auf den Seiten 509—512 in den Colonnen b) und c), im Tarif-Theil II, Heft 2, auf den Seiten 444—448 in der Colonne a); im Tarif-Theil III auf den Seiten 42—49 in der Colonne a), ferner auf den Seiten 45—47 in den Colonnen b) und c) ausgewiesene Zuschlagsfrist für Frachtgüter um einen Tag zu erhöhen, resp. in Relationen, bei welchen bisher eine Zuschlagsfrist nicht nachgewiesen war, ein Tag Zuschlagsfrist für Frachtgüter vorzusehen.

Wien, am 26. December 1901. [2]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Stationen der sächs.-österr. Grenzbezirke und Graslitz ob. Bhf. (B.E.B.) einerseits und sächsischen Stationen andererseits.

Einführung ermässigter Frachtsätze.

Im Tarife für den Güterverkehr zwischen Stationen des sächsisch-österreichischen Grenzbezirkes und zwischen Graslitz ob. Bhf. (B.E.B.) — bisher Ober-Graslitz genannt — einerseits und sächsischen Stationen andererseits werden am 10. Jänner 1902 zum Theile ermässigte Frachtsätze eingeführt, die bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 31. December 1901. [3]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen
zugleich für die a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Theilweise Aufhebung der Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe in der Station Wien.

Die seit 11. November 1901 bestehende, mit Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. November 1901, Z. 52.129/16, genehmigte Herabsetzung der lagergeldfreien Abnahmefrist bei der Abgabe in der Station Wien tritt hinsichtlich der in genannter Station anlangenden, in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Frachtgüter mit 2. Jänner 1902 ausser Kraft.

Auch gilt von diesem Tage an die durch besondere Bekanntmachung für das Jahr 1902 für Soda (Pos. 11 des Verzeichnisses) zustandene achttägige Lagerfreiheit. Für mineralische Kohle und Cokes bleibt die Beschränkung der lagergeldfreien Abnahmefrist bis auf Weiteres noch bestehen.

Wien, am 2. Jänner 1902. [4]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Benützung des Expresszuges St. Petersburg—Wien—Nizza—Cannes rücksichtlich der Strecken der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Mit Giltigkeit vom 12. Jänner 1902, von welchem Tage an der Expresszug St. Petersburg—Wien—Nizza—Cannes in der Wintersaison 1901/2 wöchentlich zweimal verkehrt, kann dieser Zug rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit für die I. Classe der gewöhnlichen Schnellzüge giltigen tarifmässigen Fahrtausweisen nur unter Aufzahlung der Gebühr für eine Personenzugsfahrkarte III. Classe rücksichtlich der mit dem Expresszuge zu befahrenden Strecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn benützt werden. Diese Aufzahlung entfällt, falls die Reisenden mit directen Billeten versehen sind, die den Aufdruck „Expresszug St. Petersburg—Wien—Nizza—Cannes" tragen.

Die zu Gunsten der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft entfallenden tarifmässigen Zuschlagsgebühren sind in allen Fällen besonders zu entrichten.

Näheres enthalten die in den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn angebrachten Kundmachungen.

Wien, am 30. December 1901. [5]

Bayerisch-Belgischer Gütertarif.

(Heft 1 vom 1. April 1901.)

Aenderungen von Stationsbenennungen.

Die belgische Station Dampremy (Seite 15 des vorbezeichneten Tarifheftes) trägt fortan die Bezeichnung Dampremy (Charbonnages) und fertigt nur mehr Frachtgutsendungen nach und von den angeschlossenen Werken ab, dagegen führt die Station La Planche (Seite 22) fortan die Bezeichnung Dampremy.

Hienach lauten die in Betracht kommenden Stationsbezeichnungen künftig wie folgt:

Seite 15 (statt Dampremy):

Dampremy (Charbonnages) (b)

Dampremy Charbonnages
- (Blanchisserie de Sacré-Madame) (b)
- (Rivage de Sacré-Madame) (b)
- (Laminoirs) (b)
- (Puits Piche et Campagne de Sacré-Madame) (b)

Seite 22 (statt La Planche):

Dampremy (K.)
" (Malterie de Charleroy) (b)
" (Magasin de M. Bruyhai) (b)
" (Magasin de M. A. Laurent) (b)
" (Verreries de l'Ancre-Sud)
" (Verreries Moudrou) 12

Die Station „Bruges (Bassin) (Cousin-Coiseau)" auf Seite 13 trägt fortan die Bezeichnung „Bruges (Nord) (Gare privée Coiseau-Cousin)".

Wien, am 28. December 1901. [6]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Localbahnen Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz, Mähr.-Ostrau—Ellgoth.

Einführung einer neuen Personenzugskarte III. Classe.

Mit 15. Jänner 1902 gelangt bis auf Weiteres ohne sonstige Aenderung des bestehenden Tarifes eine Personenzugskarte III. Classe zum Preise von 10 Hellern, giltig für eine einmalige directe Fahrt auf die Entfernung von 6 Haltestellen zur Ausgabe.

Brünn, am 29. December 1901. [7]

Ostdeutsch-Ungarischer, Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer und Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von ermässigten Frachtsätzen für Mais- (Kukuruz-) Transporte.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 150 vom 28. December 1901, Seite 3730 (1203) publicirten ermässigten Frachtsätze werden hiemit ausser Kraft gesetzt und durch die im Refactietheile der vorliegenden Nummer sub Pos. 75 publicirten Frachtsätze ersetzt.

Budapest, am 31. December 1901. [8]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Wöchentlich zweimalige Führung des Expresszuges St. Petersburg—Wien—Nizza—Cannes und retour.

Vom 12. Jänner 1902 angefangen bis Ende April 1902 wird der zwischen St. Petersburg—Wien—Nizza—Cannes verkehrende Expresszug in der bisherigen Fahrordnung zwischen Wien und St. Petersburg und umgekehrt zweimal wöchentlich in Verkehr gesetzt werden.

Richtung von Cannes—Nizza nach St. Petersburg:

Abfahrt Cannes jeden Mittwoch, ferner vom 11. Jänner 1902 angefangen auch jeden Samstag um 11 Uhr 18 Min. Vorm.

Abfahrt Nizza jeden Mittwoch und Samstag um 12 U. 6 M. Nachm. Pariser Zeit.

Abfahrt Wien-Nordbahnhof jeden Donnerstag, ferner vom 12. Jänner 1902 angefangen auch jeden Sonntag um 9 U. 15 M Nachts M. E. Z.

Ankunft St. Petersburg jeden Samstag, ferner vom 14. Jänner 1902 angefangen auch jeden Dienstag um 11 U. 30 M. Vorm. St. Petersburger Zeit.

Reisedauer:

Von Wien - Nordbahnhof nach St. Petersburg 37 Stunden 14 Minuten.

Von Nizza nach St. Petersburg 69 Stunden 28 Min.

Richtung St. Petersburg nach Nizza—Cannes:

Abfahrt St. Petersburg jeden Sonntag, ferner vom 16. Jänner 1902 angefangen auch jeden Donnerstag um 9 U. 5 M. Nachts. St. Petersburger Zeit.

Ankunft Wien-Nordbahnhof jeden Dienstag, ferner vom 18. Jänner 1902 angefangen auch jeden Samstag um 7 U. 30 M. Früh. M. E. Z.

Ankunft Nizza jeden Mittwoch, ferner vom 19. Jänner 1902 angefangen auch jeden Sonntag um 2 U. 22 M. Nachm. Pariser Zeit.

Ankunft Cannes jeden Mittwoch und Sonntag um 3 U. 6 M. Nachm. Pariser Zeit.

Reisedauer:

Von St. Petersburg nach Wien - Nordbahnhof 35 Stunden 26 Minuten.

Von St. Petersburg nach Nizza 67 Stunden 13 Min.

Zwischen Wien-Südbahnhof und Nizza—Cannes, sowie umgekehrt verkehrt der Expresszug bis Ende April täglich.

Die vom eingangs bezeichneten Termine an eintretenden Tarif- und Fahrpreisänderungen werden besonders verlautbart.

Näheres ist aus der affichirten neuen Kundmachung und aus dem Fahrplan-Placate der Kaiser Ferdinands-Nordbahn uud der Ostrau-Friedlander Eisenbahn, giltig vom 1. October 1901, zu entnehmen.

Wien, im December 1901. [9]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Wiedereinführung des tarifmässigen Lagergeldes für Holzsendungen bei der Güterabgabe in der Station Prag St.E.G.

Infolge Wiedereintrittes normaler Verhältnisse auf den Holzlagerplätzen der Station Prag St.E.G. wird die

mit 8. October 1901 in Kraft gesetzte und mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 12. October 1901, Z. 46.943/16, nachträglich genehmigte Erhöhung des tarifmässigen Lagergeldes für die bei der Güterabgabe in der Station Prag St.E.G. lagernden Holzsendungen (mit Ausnahme von Brennholz) mit Giltigkeit vom 7. Jänner 1902 wieder aufgehoben, und wird daher von diesem Tage angefangen rücksichtlich aller bei der Güterabgabe in Prag St.E.G. lagernden Holzsendungen bei Anrechnung von Lagergeld wieder gemäss den Bestimmungen des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, vorgegangen.

Wien, am 2. Jänner 1902. [10]

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages 8 zum Tarifhefte 3.

Mit 15. Jänner 1902 tritt zum Heft 3 des Deutsch-Niederländischen Verbandstarifes der Nachtrag 8 in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld und in der Station Reichenberg zum Preise von Mk. 0·05, bezw. 6 Heller erhältlich.

Wien, am 30. December 1901. [11]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Expresszugsverkehr St. Petersburg—Wien—Nizza—Cannes.

Fahrpreisänderung.

Mit Giltigkeit vom 12. Jänner 1902, von welchem Tage an der Expresszug St. Petersburg—Wien—Nizza—Cannes in der Wintersaison 1901/2 wöchentlich zweimal verkehrt, werden die Fahrpreise für diesen Zug in den nachbezeichneten Relationen wie folgt abgeändert:

Von oder nach Wien (Südbahnhof)	Kronen
Lundenburg	14·10
Prerau	25·10
Oderberg	36·10
Dzieditz	41·60
Oświęcim	41·60
Trzebinia	47·10
Szczakowa	47·10
Granica	47·10

Der tarifmässige Zuschlag der internationalen Schlafwagen-Gesellschaft wird besonders erhoben.

Wien, am 30. December 1901. [12]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnisch-Hercegovinischer Personenverkehr.

Einführung eines Ergänzungsblattes zu dem vom 1. Jänner 1898 giltigen Tarife.

Zu dem oben bezeichneten directen Personentarife ist ein Ergänzungsblatt ausgegeben worden, welches Fahrpreise zwischen verschiedenen, im Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Stationen und der Station Wien St.E.G. einerseits, sowie Gravosa andererseits enthält.

Das Ergänzungsblatt tritt bezüglich der Relation Wien St.E.G.—Gravosa mit 15. Jänner 1902, bezüglich der übrigen Relationen bereits mit 1. Jänner 1902 in Kraft.

Abdrücke des Ergänzungsblattes sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 28. December 1901. [13]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Generalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Ausgabe 1901. (Nachtrag VI zu demselben.) Dieser mit 1. December 1901 zur Einführung gelangte Nachtrag enthält alle mit gleichem Tage auf den k. k. österr. Staatsbahnen in Wirksamkeit tretenden neuen Tarife, sowie die zu den bestehenden Tarifen ausgegebenen Nachträge. Diese letzteren sind theils mittelst Ersatzseiten, theils mittelst zu den einzelnen Abtheilungen des Generalgütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern durchgeführt worden.

Ausland.

Schweizerisch-Italienische Gütertarife via Gotthard vom 1. September 1900, Theil II, Abtheilung B. (Einführung des Nachtrages III.) Am 1. Jänner 1902 trat zum oben bezeichneten Tarif-Theil ein Nachtrag III in Kraft, der einige Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der italienischen Stationen, sowie die Taxtabellen für die italienischen Strecken enthält. Der Nachtrag kann gratis beim commerciellen Bureau der Gotthardbahn, sowie bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Schweizerisch-Italienische Gütertarife via Gotthard vom 1. November 1900, Theil II, Abtheilung A, Hefte 1 und 2. (Aenderung.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1902 an wurde im Verzeichniss der italienischen Stationen, wofür die Taxen der Gruppen I—VI des Ausnahmetarifes Nr. 2 für Wein u. s. w. anwendbar sind (Seite 47 des Heftes 1 und Seite 26 des Heftes 2 des oben genannten Tarif-Theiles), die Station Volterra mit der Gruppenbezeichnung V gestrichen.

Schweizerisch-Italienischer Gütertarif via Gotthard vom 1. November 1900, Theil II, Abtheilung A, Heft 1. Ausnahmetaxen für Kastanienholzextract.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1902 wurden in die Classe B des allgemeinen Tarifes folgende Ausnahmetaxen aufgenommen:

Schweizerische Centralbahn:	Pino Franken für 100 kg	Chiasso Franken für 100 kg
Basel loco	2·30†	2·56†
Olten	2·25†	2·52†
Schweizerische Nordostbahn:		
Koblenz	2·25†	2·51†
Romanshorn loco	2·38†	2·65†
Schaffhausen loco	2·33†	2·60†
Uebikon	2·04†	2·31†

† Nur giltig für Kastanienholzextract.

Die gegenwärtigen Ausnahmesätze der Classe B: Basel loco-Pino von Fr. 2·62, giltig für flüssigen Kastanienholzextract in Fässern von Genua (einschliesslich Ladestellen) und Sampierdarena, sowie Olten-Pino von Fr. 2·38, giltig für flüssigen Kastanienholzextract in Fässern ab Ceva, Cuneo, Garessio und Mondovi, werden hiedurch hinfällig.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1896. (Stationsnamen-Aenderung.) Mit Giltigkeit vom 1. December 1901 ist der Stationsname „Linn" in „Crefeld-Linn" abgeändert worden.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. Juni 1901. (Ergänzung des Ausnahmetarifes für Sand im IV. Nachtrage.) Beim Ausnahmetarif Nr. 14

für Sand auf Seite 4 des IV. Nachtrages sind folgende Frachtsätze nachzutragen:

Von	Nach		
	Eger	Eisenstein	Furth i. W. tr. (für Oesterreich)
	Pfennig für 100 Kilogramm		
Langenbruck . . .	21	54	31

Ferner:

Nach	Von	
	Freihung	Langenbruck
	Pfennig für 100 Kilogramm	
Arzberg	20	21
Asch	25	26
Bayreuth	20	21
Furth i. W.	30	31
Hof	26	27
Holenbrunn	20	21
Kirchenlamitz Bahnhof	23	24
Marktredwitz	20	20
Martinlamitz	24	25
Mitterteich	20	20
Münchberg	29	30
Oberkotzau	25	26
Rehau	27	28
Schwarzenbach Saale	26	27
Selb-Plösberg	27	28
Seussen	20	21
Steinmühle	20	20
Stockheim i. Ofr.	35	36
Tirschenreuth	20	20
Trabitz	20	20
Waldsassen	20	20
Windischeschenbach	—	—
Wunsiedel	20	21

Nach	Von														
	Bamberg	Breitengüssbach	Burgkundstadt	Ebensfeld	Harsdorf	Hochstadt-Marktzeuln	Lichtenfels	Luhe-Wildenau	Mainleus	Michelau	Parksteinhütten	Schönlind	Staffelstein	Vilseck	Zapfendorf
	Pfennig für 100 Kilogramm														
Stockheim i. Ofr. . .	20	20	—	—	20	—	—	33	—	—	29	38	—	37	20
Trabitz	29	27	20	25	—	21	22	—	20	22	—	20	24	20	26
Waldsassen	39	37	30	35	22	31	32	20	28	32	20	20	34	20	36

Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Einbeziehung der Haltestelle Prititz.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1902 wird die an der Strecke Weissenfels—Zeitz zwischen Weissenfels und Teuchern gelegene Haltestelle Prititz mit der Befugniss zur Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut in den obenbezeichneten Tarif einbezogen.

Bis zur Herausgabe eines Tarifnachtrages sind der Frachtberechnung die Entfernungen der Stationen Weissenfels oder Teuchern zuzüglich 10, bezw. 7 km mit der Massgabe zu Grunde zu legen, dass die sich jeweilig ergebende niedrigste Gesammtentfernung angewendet wird.

Deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung. (Bekanntmachung vom 25. November 1901, betreffend Aenderungen der Anlage B.) Laut Bekanntmachung des deutschen Reichskanzlers vom 25. November 1901, enthalten im deutschen Reichs-Gesetzblatt Nr. 47 vom 30. November 1901, hat der Bundesrath auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung folgende Aenderungen der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung beschlossen:

I. In der Nummer XXXV c ist einzufügen:

a) vor „Favier'schem Sprengstoffe“:

„Donarit (Gemenge von Ammoniaksalpeter mit Mehl, Trinitrotoluol, Collodiumwolle und Nitroglycerin, worin die beiden letzteren zusammen nicht mehr als 4 Percent ausmachen)“,

b) vor „Voswinkel'schem Sicherheitssprengstoffe“:

„Thunderite (Gemenge von Ammoniaksalpeter mit Mehl und Trinitrotoluol)“.

II. In Nr. XLIV, Ziffer 1, Abs. c (1) sind die Worte: „aus dem gleichen Stoffe, wie die Behälter selbst“, zu streichen und dafür zu setzen: „aus Stahl, Schmiedeeisen oder schmiedbarem Gusse“. Ferner ist im Abs. c (2) dieser Ziffer statt „schmiedeeiserne“ zu setzen: „kupferne“.

Die bezogenen Absätze der Nr. XLIV, Ziffer 1, lauten sohin, wie folgt:

1. . . . . .

„Die Behälter müssen:

. . . . . .

c) (1) aus Stahl, Schmiedeeisen oder schmiedbarem Gusse hergestellte und fest aufgeschraubte Kappen zum Schutze der Ventile tragen.

(2) Bei den kupfernen Versandtgefässen für Chlorkohlenoxyd (Phosgen) können jedoch auch kupferne Schutzkappen verwendet werden.“

III. Der Nr. LII ist folgender Absatz beizufügen:

(3) Taubendünger wird unter folgenden Bedingungen zur Stückgutbeförderung zugelassen:

1. Taubendünger muss in trockenem Zustande in dichte, gegen das Verstauben möglichst schützende, haltbare Säcke, in feuchtem oder nassem Zustande, aber in dichte, feste Behälter verpackt sein.
1. Die Beförderung hat auf offenen Wagen zu erfolgen.
3. Die Kosten etwa nöthiger Desinfection fallen dem Absender, bezw. dem Empfänger zur Last.
4. Die Vorschriften im Abs. 1, Ziffer 5 und 8, finden Anwendung.

Die Aenderungen treten sofort in Kraft.

Fr. Cordes jun., Hamburg

Grosshandlung von Ketten, Ankern, Schiffsartikeln . . . . . .

Preisliste auf gefällige Anfrage.

Das

k. k. Versteigerungs-Amt

(Dorotheum)

WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17

übernimmt **Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wagen, Equipagen, Mobilien aus Hinterlassenschaften und Uebersiedlungen,** sowie **Gegenstände jeder Art** mit Ausnahme von neuen Waaren zur Versteigerung.

Anmeldung täglich von 9—12 Uhr. 652

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1	k. k. österr. Staatsbahnen		Bier in Fässern	Pilsen	Genf transit mit der Bestimmung nach Lyon	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief und Erfüllung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1902 bis 30. April 1902	Ausnahmetarif für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehr vom 1. December 1894	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Francs Gold per 1000 kg a) 63·95 b) 52·60		Im Kartirungswege		
					Marseille					a) 62·10 b) 52·60				
					Cette					a) 63·10 b) 52·60				
					Tonlon					a) 60·95 b) 51·30				
					(Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn) und weiter									
				Pilsenetz	Genf transit mit der Bestimmung nach Lyon					a) 64·45 b) 53·20				
					Marseille					a) 62·60 b) 53·20				
					Cette					a) 63·60 b) 53·20				
					Tonlon					a) 61·45 b) 51·70				
					(Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn) und weiter									
2	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn Gesellschaft	Heu	Cervignano Reichsgrenze	Triest S.B.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 6000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen der Sendungen ist von der Partei zu bewirken und sind die Decken vom Aufgeber beizustellen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	50 Centimes		Im Kartirungswege		

k. k. österr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Die Publication erfolgt von der														
und im Namen der														
Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen														
betheiligten Verwaltungen														
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel														
Mahlproducte der Pos. M—4 des Tarifes, Theil I														
Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen														
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von														
Györ loco														
Györ (für Sendungen, welche auf dem Wasserwege anlangen)														
nach														
Graz St.B. loco Graz S.B. transit														
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen														
Auflieferung von mindestens 1200 Tonnen. Aufgabe von 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht														
Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 Tonnen. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Wagen														
und gilt in der Zeit														
vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902														
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht														
Bezeichnung														
Westungar.-Steierischer Eisenbahnverkehr, Tarif, Theil II, Heft 1														
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg														
104 Heller														
104 Heller														
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)														
98 Heller														
94 Heller														
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)														
6 Heller														
10 Heller														
Art der Durchführung														
Im Rückvergütungswege														
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss														
Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1903 an die Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abth. C IV b) in Budapest einzusenden sind														
Auf Grund der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Original-Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, welche bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abth. C IV b) in Budapest spätestens bis Ende März 1903 vorzulegen sind														
Besondere Bemerkungen														
In diesem Frachtsatze sind die laut Localtarif (Theil II) der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen zur Einhebung gelangenden Gebühren für die Benützung des Verbindungsgeleises nicht inbegriffen. Die erfolgte Beförderung per Schiff muss in Györ bei der Station nachgewiesen werden														

Fortlaufende Nummer	1	5	6
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Leinöl, gekochtes, in Fässern	Spiritus
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Győr M.Á.V.	Győr M.Á.V.
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Graz S.B. transit / Graz St.B.	Graz St.B. / Graz S.B. transit
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6	Aufgabe als Frachtgut a) in Mengen unter 5000 kg; b) Frachtzahlung mindestens für 5.000 kg, c) „ „ „ 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief
	7	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902
Bezeichnung des Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8	Westungarisch-Steierischer Eisenbahnverkehr, Tarif-Theil II, Heft 1	Westungarisch-Steierischer Eisenbahnverkehr, Tarif-Theil II, Heft 1
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Verschieden
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	a) 162 b) 152 c) 112	a) 156 b) 152 c) 112 / 163 Heller
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11	Verschieden	Verschieden
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14		

	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen								
	betheiligten Verwaltungen								
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Stroh der Pos. H—11 der Güterclassification des Tarifes, Theil I								
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Körmend / Sárvár / Szemere / Vaszar	Körmend / Sárvár / Szemere / Vaszar	Körmend / Sárvár / Szemere / Vaszar	Körmend / Sárvár / Szemere / Vaszar					
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Gratwein	Graz S.B. transit	Graz S.B. loco	Graz St.B.					
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen								
	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902								
Bezeichnung des Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarife	Westungarisch-Steierischer Eisenbahnverkehr, Tarif-Theil II, Heft 1							
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	90 / 95 / 74 / 58	98 / 104 / 82 / 66	90 / 96 / 74 / 58	100 / 107 / 81 / 68	Verschieden 6 6 6 6			
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		84 / 91 / 68 / 52	92 / 99 / 76 / 60	82 / 89 / 66 / 50					
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		Verschieden 6 5 6 6	6 5 6 6	8 7 8 8					
Art der Durchführung	Im Kartirungswege								
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss									
Besondere Bemerkungen									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
7	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Glasflaschen, ordinäre, der Pos. H—15/b der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Graz S.B. loco	Budaörs	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	147 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Absender und Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen

8														
	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Obst, frisches und getrocknetes, der Pos. O—1—a/1 und b) der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Gleisdorf	Budapest központi vásárcsarnok	Aufgabe als Frachtgut; a) in Mengen unter 5000 kg, b) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 5.000 kg, per Wagen und 10.000 „ Frachtbrief. c) „ „ „ „ „ „ „ Anrechnung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestander Frachtsatz per 100 kg Heller a) 251	b) 220	c) 219	Im Kartirungswege		
				Lassnitz						262	227	226		
				Sebersdorf						300	260	251		
				St. Ruprecht a. d. Raab						262	230	227		
				Stndenzen-Fladnitz						241	213	212		
				Weiz						273	239	235		

9														
	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahnen Strakonitz-Winterberg-Wallern Wodňan-Prachatitz-Wallern	Holz des Ausnahmetarifes 1	Prachatitz	Wodňan-Čikenic transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	Heller 25	Heller 22	Heller 3	Im Kartirungswege		
				Chrobold					33	28	5			
				Oberhaid					39	32	7			
				Wallern					47	38	9			
				Säumerbrücke					51	41	10			
				Eleonorenhain					54	43	11			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
10	**k. k. österr. Staatsbahnen**	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Holz laut Nomenclatur des Abschnittes I des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	L i n z	Nenötting	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 10. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1902	Tarif-Theil IV, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. August 1900	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz Abtheilung a) b) c) d) Frachtsätze in Mark für 100 kg 0·49 0·49 0·52 0·52		Im Kartirungswege		
11	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Brennholz der Pos. H–19/1 der Güterclassification des Oesterr.-Ungar. Tarif-Theiles I	Russ.-Moldawitza Säge Watra-Moldawitza Dragosza	Nowosielitza Reichsgrenze transito (für Russland)	Anlieferung eines Minimalquantums von 7000 t bis Ende 1902 als Frachtgut, und zwar: a) bei Verladung in Wagen mit einem Ladegewichte von 12 t und darüber unter Frachtzahlung für mindestens 12.000 kg und b) bei Verladung in Wagen mit einem geringeren Ladegewichte unter Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Artikel-Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Directe Verbands-Frachtsätze bestehen nicht	57 Heller		Im Rückvergütungswege	Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage des Original-Frachtbriefes (bei überwiesenen Gebühren, bezw. ausserdem auch des Frachtbrief-Duplicates bei frankirten Gebühren für den Transport bis Nowosielitza und des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr nach Russland. Diese Documente sind spätestens bis Ende März 1903 der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorzulegen. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes nicht möglich sein sollte, muss die erfolgte Ausfuhr nach Russland auf den vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt und die Bahnorgane im Sinne der Tarifbestimmungen bestätigt werden	

12	Fortlaufende Nummer									1
k. k. österr. Staatsbahnen										Die Publication erfolgt	von der	2
Localbahn Starkenbach-Rochlitz											und im Namen der	3
Classe A, B nnd C, Specialtarif 1, Ausnahmetarif I	Eilgut, ermässigtes und besonders ermässigtes, Stückgutclasse I und II	Classe C nnd Ausnahmetarif I	Eilgut, ermässigtes und besonders ermässigtes, Stückgutclasse I und II	Classe A, B nnd C, Specialtarif 1 und 2, Ausnahmetarif 1	Eilgut, ermässigtes und besonders ermässigtes, Stückgutclasse I und II	Classe C und Ausnahmetarif I	Eilgut, ermässigtes und besonders ermässigtes, Stückgutclasse I nnd II	Güter der Classe C nnd des Ausnahmetarifes I		Das Zugeständniss wird gemacht	für Artikel	4
a) Starkenbach transit b) Starkenbach loco											für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
oder umgekehrt	Sittowa-Haje		Rochlitz		Přiwlak-Ponikla		Jablonetz		Hradsko		nach	
Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen											bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
vom 15. Februar 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902											und gilt in der Zeit	7
Localtarif										Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnung	8
Verschieden											Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
a) 18 Heller b) 22 Heller	a) 24 Heller b) 28 Heller	a) 34 Heller b) 38 Heller	a) 54 Heller b) 58 Heller	a) 21 Heller b) 25 Heller	a) 26 Heller b) 30 Heller	a) 31 Heller b) 35 Heller	a) 50 Heller b) 54 Heller	a) 28 Heller b) 32 Heller		per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
Verschieden											Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Kartirungswege										Art der Durchführung		12
										Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		13
										Besondere Bemerkungen		14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
13	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Salz der Pos. 8—7 a des Tarif-Theiles I	Ebensee	Baden-Frachtenbahnhof Gloggnitz Neunkirchen Payerbach-Reichenau Pottschach Ternitz Wr. Neustadt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller ad a) b) 202 184 242 216 234 211 250 221 242 216 234 211 218 200		Im Kartirungswege		
14	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Garne der Pos. 6—3 a laut Güterclassification des Tarif-Theiles I	Bludenz	Grulich Turnau B.N.B. Reichenberg A.T.E. und S.N.D.V.B. Zwickau i. B.	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Einhaltung der bezüglichen Bestimmungen des Tarif-Theiles I	vom 15. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarife des Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes	Verschieden	Heller 506 432 469 476	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Bregenz Feldkirch Lindau (Stadt und Rangirbahnhof) Rankweil	Böhm.-Leipa A.T.E. und B.N.B. Braunau St.E.G. Grulich Lieben Oe.N.W.B. Lieben St.E.G. Nachod Neustadt a. d. M Olmütz K.F.N.B. und St.E.G. Reichenberg A.T.E und S.N.D.V.B. Schönlinde Turnau B.N.B. Wildenschwert Zwickau i. B. Zwittau St.E.G.					419 483 480 334 332 447 447 474 443 449 406 437 450 454				
			Güter der Ausnahmetarife Nr. 7 a und b	Bludenz Feldkirch	Turnau B.N.B.	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen			Bestehen keine directen Frachtsätze	Ausn.-Tarif Nr. 7 a) b) 486 449 497 458				

16	15	Fortlaufende Nummer	1
k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Die Publication erfolgt von der	2
betheiligten Verwaltungen		und in der Namen	3
lebendes Geflügel als Eilgut (Abtheilung I des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes)	a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien. b) Fahrbetriebsmittel	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
oder umgekehrt: Orsova	den Stationen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Linien	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
oder umgekehrt: München C.B.	Triest-St. Andrae, Triest (k.k.St.B.), Pignaente. Mitterburg-Pisino und Buje der Localbahn Triest-Parenzo	nach	
Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	Aufgabe als Frachtgut, Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für die Localbahn Triest-Parenzo bestimmt sein und mit Frachtbriefen zum Transporte gelangen, auf welchen die Bauleitung dieser Localbahn als Empfängerin erscheint	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902, hinsichtlich der Localbahnstrecke Triest—Buje giltig vom Tage der Eröffnung dieser Strecke	und gilt in der Zeit	7
Ausnahmetarif für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut etc. des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1898	Localtarif	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Dermalen besteht kein directer Frachtsatz	Verschieden	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
11·77 Mark	ad a) 0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg. ad b) 50 pCt. Nachlass von den normalen Frachtsätzen unter Wahrung des Minimal-Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km und des Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
	Verschieden	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Kartirungswege	ad a) Im Rückvergütungswege. ad b) Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction in Triest	Art der Durchführung	12
	ad a) Vorlage der auf die bezeichnete Bauleitung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, bis längstens Ende Februar 1903 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Triest. Im Falle auf Grund dieser Documente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung.	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
		Besondere Bemerkungen	14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
17	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Cement	Szczakowa	Wien Nordbahnhof Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller 92 93	Heller 82 83	Heller 10 10	Im Rückvergütungswege Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefe-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt		
18	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn** k. k. österr. Staatsbahnen		Eisenerze Eisenerz Schönhrunn und Mähr.-Ostrau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 50.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen; Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes hezügliche Erklärung enthalten sein muss; Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. Preussischen Staatsbahnen; Abladen der Sendungen durch die Empfänger	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	Localgütertarife Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 122 Heller b) 98 Heller				ad a) im Kartirungswege, ad b) durch Anwendung des Kartirungsfrachtsatzes und Rückvergütung von 24 Hellern per 100 kg aus demselben Der ermässigte Frachtsatz im Rückvergütungswege findet gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, die nicht zurückgestellt werden und die nebst der hezüglichen Refactierechnung spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingesendet werden müssen, Anwendung Für die Frachtberechnung im Rückvergütungswege wird bezüglich der im Sinne des Nebenstehenden begünstigten Sendungen für das in der nebengenannten Relation sich ergebende Gesammtgewicht, wobei für jede einzelne Sendung das wirkliche Gewicht, mindestens aber das Ladegewicht des verwendeten Wageus in Rechnung zu ziehen ist, ein zweiperceutiges frachtfreies Gutgewicht zugestanden			

Fortlaufende Nummer	19	20	21
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
	betheiligten Verwaltungen		betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Lebende Fische in Wasserbehältern	Brennholz	Holz des Specialtarifes 2
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Gródek	Friedland K.F.N.B.	den Auflieferungsstationen der umstehenden Tahelle
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wien Nordbahnhof	Wien Nordbahnhof Floridsdorf Zellerndorf Hangsdorf Brünn Nordbahnhof Kadolz-Mailberg Pernhofen-Wulzeshofen	a) Wieu Nordbahnhof, Wieu Staatsbahnhof, Floridsdorf, Jedlersdorf traus. nnd Stadlau; b) Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn trans.
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindesteus 8000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmnngen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Versender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Aufrechthaltung der einschlägigen Bestimmungen	Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen: Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif (Theil II) für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband, giltig vom 1. August 1900	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Tarif (Theil II) des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes vom 1. August 1900, bezw. Tarif (Theil II) des Ost-Nordwestöster. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900, bezw., soweit directe Frachtsätze nicht bestehen, Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnverwaltungen
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	683 Heller	66 68 58 69 71 70 70 Heller	Siehe umstehende Tahelle
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	413 Heller	65 65 55 65 66 65 65 Heller	Siehe umstehende Tahelle
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	270 Heller	1 3 3 4 5 5 5 Heller	Siehe umstehende Tahelle
Art der Durchführung	Im Kartirnngswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf die reklamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
Besondere Bemerkungen			

Versandt-Station	Bestehender		Zugestandener		Nachlass vom bestehenden	
	Frachtsatz per 100 kg in Hellern					
	a)	b)	a)	b)	a)	b)
Alt-Sandec		174	161	162		12
Basznia		203	185	185		18
Bednarów		243	214	217		26
Bełz		217	185	185		32
Biecz		181	170	171		10
Bilcze-Wolica		229	197	197		32
Bobowa		171	160	161		10
Bóbrka-Chlebowice		225	192	192		33
Bochnia		141	130	131		10
Bogoniowice-Cieżkowice		168	157	158		10
Boguchwała		181	170	171		10
Bogumiłowice		153	142	143		10
Bolechów		231	200	200		31
Borki wielkie		249	222	222		27
Borysław		223	192	195		28
Bratkowce		249	222	222		27
Brody		237	207	207		30
Buczacz		263	239	239		24
Bukaczowce		236	205	207		29
Bursztyn-Demianów		239	209	209		30
Chabówka		147	134	135		12
Chodorów		231	200	200		31
Czarna		162	151	152		10
Czernowitz		271	249	249		22
Czortków		271	219	251		20
Czudec		184	172	173		11
Delatyn		253	232	234		19
Dembica		168	157	158		10
Dobra		156	143	144		12
Dobromil		205	192	194		11
Dolina		235	202	205		30
Drohobycz		221	192	195		26
Dublany-Kranzberg		215	192	195		20
Dżnryn		268	244	246		22
Friedrichshütte		116	103	104		12
Frysztag		190	178	179		11
Gaje-wyżne		223	192	195		28
Głeboka		208	192	194		14
Gorlice		181	170	171		10
Gródek		212	185	185		27
Gromnik		165	154	155		10
Grybów		174	163	164		10
Hadikfalva	Verschieden	283	263	263	Verschieden	20
Hadyńkowce		275	254	254		21
Halicz		241	212	212		29
Hatna		288	268	271		17
Hliboka		279	258	258		21
Horyuiec		205	185	185		20
Hrebenów		233	205	205		28
Husiatyn		281	261	261		20
Huta zielona		209	185	185		24
Itzkany		288	271	271		17
Iwonicz		192	181	182		10
Jaremcze		248	234	234		14
Jaroslau		190	179	180		10
Jaślany		179	167	168		11
Jasło		186	174	175		11
Jeleśnia		119	106	107		12
Jezierzany-Barysz		262	236	239		23
Jeznpol		243	214	214		29
Jordanów		141	128	129		12
Kalinowszczyzna		269	246	246		23
Kałusz		241	212	212		29
Kalwarya		138	131	132		6
Kasina wielka		153	140	141		12
Kolomea		257	232	232		25
Komańcza		209	193	194		15
Kopyczyńce		277	254	256		21
Korczów bei Uhnów		215	185	185		30
Korościatyn		257	229	232		25
Krasne		229	197	197		32
Krechowice		237	207	207		30
Krościenko		209	192	194		15
Krosno		190	179	180		10
Krystynopol		221	187	187		34
Łańcut		184	172	173		11
Ławoczne		223	212	212		11
Lemberg		219	185	185		34
Lemberg podzamcze		219	185	187		32
Limanowa		162	149	150		12
Lisko-Łukawica		203	191	192		11
Łojowa		256	229	232		24
Lubaczów		201	185	185		16
Lubieńce		229	197	197		32
Łupków		211	195	196		15
Łużan		269	246	246		23
Maków		138	125	126		12
Marcinkowice		169	156	157		12
Maxymówka		253	227	227		26
Mielec		177	165	166		11
Mikołajow-Drohowyże		227	195	195		32
Mikuliczyn		243	236	236		7
Miłówka		119	106	107		12

Versandt-Station	Bestehender		Zugestandener		Nachlass vom bestehenden	
	Frachtsatz per 100 kg in Hellern					
	a)	b)	a)	b)	a)	b)
Mokre		205	193	194		11
Monasterzyska		259	234	234		25
Morszyn		229	197	197		32
Mościska		205	185	185		20
Mszana dolna		150	137	138		12
Muszyna-Krynica		183	170	171		12
Nadbrzezie		188	176	177		11
Nadwórna		255	227	229		26
Nadyby-Wojutycze		209	192	194		15
Nepołokoutz		267	244	244		23
Neu-Sandec		172	159	160		12
Neu-Zagórz		*)	189	190		—
Niżankowice		201	189	190		11
Niżniów		253	227	229		24
Nowa grobla		197	185	185		12
Nowosielce-Gniewosz		199	187	188		11
Oleszyce		199	185	185		14
Olszanica		205	192	194		11
Osielec		141	128	129		12
Ostrów bei Sokal		219	185	185		34
Ottynia		251	224	224		27
Ożydów		231	200	202		29
Pisarzowa		165	152	153		12
Piwniczna		178	165	166		12
Podwołoczyska		257	232	232		25
Posada-Chyrowska		205	192	194		11
Przemyśl		199	185	185		14
Przeworsk		188	176	177		11
Przybówka		190	178	179		11
Pyszkowce		265	241	241		24
Radymno		195	183	184		11
Rawa ruska		209	185	185		24
Raycza		124	111	112		12
Rozwadów		192	181	182		10
Rymanów		195	183	184		11
Rytro		176	163	164		12
Rzeszów		179	167	168		11
Sądowa-Wisznia		209	185	185		24
Sambor		212	192	195		17
Sanok		201	189	190		11
Saybusch-Żywiec	Verschieden	104	95	96	Verschieden	8
Sędziszów		174	163	164		10
Skawce		138	125	126		12
Skole		233	202	202		31
Skołyszyn		184	172	173		11
Sławsko		228	209	209		19
Słotwina		150	139	140		10
Sniatyn-Załucze		265	241	241		24
Sokal		223	187	190		33
Sól		124	111	112		12
Stanislau		247	219	219		28
Staresioło		223	190	190		33
Starzawa		207	192	194		13
Stróże		174	163	164		10
Stryj		226	192	195		31
Stryszów		138	125	126		12
Strzyżów am Wisłok		186	175	176		10
Sucha		134	121	122		12
Synowódzko wyżne		231	200	202		29
Szczawne-Kuiaszne		207	193	194		13
Szczerzec		223	190	192		31
Tarnobrzeg		186	174	175		11
Tarnopol		247	219	219		28
Tarnów		156	145	146		10
Tarnowica-leśna		253	227	227		26
Trzciana		177	165	166		11
Tuchla		233	207	207		26
Tuchów		162	151	152		10
Tymbark		159	146	147		12
Tyśmienica		249	222	222		27
Tyśmleniczany		251	224	224		27
Uhnów		213	185	185		28
Ustrzyki		209	192	194		15
Węgierska-Górka		119	106	107		12
Wieliczka		131	120	121		10
Wola-Lużańska		177	165	166		11
Wygoda		247	214	217		30
Zabłotce		235	205	205		30
Zabłotów		261	236	236		25
Zadwórze		225	192	195		30
Zagórz		201	189	190		11
Zagórzany		179	168	169		10
Załuż		203	191	192		11
Zarszyn		197	185	186		11
Zaryte		147	134	135		12
Zator **)		118	106	107		11
Zborów		238	207	209		29
Zegiestów		180	167	168		12
Zielona		*)	185	185		—
Złoczów		233	202	202		31
Żuczka		271	249	249		22
Zużel		*)	185	185		—

*) Besteht kein directer Frachtsatz.
**) Die ermässigten Frachtsätze von Zator finden für den Verkehr mit Wien Staatsbahnhof keine Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
22	Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Bienen	allen Stationen		Aufgabe in jedem Gewichte	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localgütertarif, Theil II, der Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen und der k. k. österr. Staatsbahnen (süddalmatinische Linien)	Verschieden	1·0 für 100 kg und 1 km nebst 4 h Manipulationsgebühr	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen von mindestens 5000 kg haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Bei Sendungen, welche Bosn.-Brod transitiren, wird die Umladegebühr nach den Bestimmungen der Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen eingehoben
23			Bienenkörbe und Bienenstöcke, leere, sowie Bienengeräthe						Classe II	50 Percent Nachlass vom Normaltarife	50 Percent			
24			Bier	Sarajevo	Cavtat (Ragusa vecchia)				552	250	302			Das Auf- und Abladen der Sendungen von mindestens 5000 kg haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Gruda				575	260	315			
					Gruž (Gravosa)				525	238	287			
					Igalo				607	274	333			
					Zelenika				618	279	339			
				D.-Tuzla	Cavtat (Ragusa vecchia)				996	447	549			
					Gruda				1020	458	562			
					Gruž (Gravosa)				969	435	534			
					Igalo				1052	472	580			
					Zelenika				1063	477	586			
25			Bierfässer und Bierflaschen in Kisten, leer retourgehend	allen Stationen	D.-Tuzla und Sarajevo				Verschieden	0·6 für 100 kg und 1 km nebst 8 h Manipulationsgebühr	Verschieden			
26			Buchendauben und Tavoletti	Bradina	Gruž (Gravosa)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen			123	88	35			Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Ivan					125	90	35			
				Konjica					116	83	33			
				Podorožac					118	85	33			
				Rastelica					127	91	36			

Fortlaufende Nummer	27	28	29
Die Publication erfolgt	**Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen**		
Von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	E i s	Eisen und Stahl, alt, abgängig, der Pos. E—8	Fässer, und zwar: leer retourgehende unter 8 Hektoliter Gehalt
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Gruž (Gravosa)		allen Stationen
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	allen Stationen bis Mostar, Trebinje und Zelenika	Zenica	Siekovac-Danica
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe in jedem Gewichte	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief nnd Wagen	Aufgabe in jedem Gewichte
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerrnf, längstens bis 31. December 1902		
Bezeichnung des Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localgütertarif, Theil II, der Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen nnd der k. k. österr. Staatsbahnen (süddalmatinische Linien)		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Ansnahmetarif II 1·2 für 100 kg und 1 km nebst 8 h Manipnlationsgebühr	0·7 für 100 kg und 1 km nebst 8 h Manipulationsgebühr	1·8 für 100 kg nnd 1 km nebst 8 h Manipulationsgebühr
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Specialtarif 2	0·32 für 100 kg und 1 km	1·0 für 100 kg nnd 1 km nebst 8 h Manipnlationsgebühr
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	0·5 für 100 kg und 1 km	0·38 für 100 kg und 1 km nebst 8 h Manipulationsgebühr	0·8 für 100 kg nnd 1 km
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Adressatin lautenden Original-Frachtbriefe binnen spätestens drei Monaten nach dem Bezuge der Sendungen bei der Direction der Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen
Besondere Bemerkungen	Das Auf- nnd Abladen der Sendnngen von mindestens 5000 kg haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Das Auf- und Abladen der Sendnngen von mindestens 5000 kg haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Fortlaufende Nummer	30	31	32
Die Publication erfolgt von der Namen der	Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen		
	k. k. österr. Staatsbahnen		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Fenster, Fensterstöcke, Thüren, Thürstöcke, hölzerne, Bretter, gehobelt und genuthet, der Pos. H—18—3 b, welche zur Verkleidung dienen	Flaschen in Kisten, zur Füllung mit Mineralwasser bestimmt	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Sarajevo	alleu Stationen	Bosn.-Brod oder Siekovac
nach	Zelenika, Igalo, Gruž (Gravosa)	Blažnj, D.-Tnzla, Ilidže, Trbuk nnd Visoko	Zelenika, Igalo, Gruž (Gravosa), Cavtat (Ragusa vecchia)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	a) Frachtzahlung für Mengen nnter 5000 kg; b) Frachtzablung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief nnd Wagen	Aufgabe in jedem Gewichte	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen
	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarif, Tbeil II, der Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen und der k. k. österr. Staatsbahnen (süddalmatinischc Linien)		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verscbieden	1·8 für 100 kg und 1 km nebst 8 b Manipulationsgebühr	Verschieden
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	a) 347, 311, 295, 230 b) 279, 271, 238, 230	1·0 für 100 kg und 1 km nebst 8 h Manipulationsgebübr	230, 230, 220, 230
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Verscbieden	0·8 für 100 kg nnd 1 km	Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	Das Anf- und Abladen der Sendungen von mindestens 5000 kg baben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen		Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									I	II			
33	**Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen**	k. k. österr. Staatsbahnen	Güter der Classe I, II und sperrige Güter	Bosn.-Brod, provenirend von Wiener Stationen nach Cavtat (Ragusa-vecchia)	Aufgabe in jedem Gewichte	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localgütertarif, Theil II, der Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen und der k. k. österr. Staatsbahnen (süddalmatinischen Linien)	V e r s c h i e d e n	317	272	V e r s c h i e d e n	Im Kartirungswege	Die von Bosn.-Brod zu reexpedirenden Güter müssen im Sammelgutverkehre (Ausnahmetarif für Güter aller Art) von Wien in Bosn.-Brod anlangen. Die Frachtsätze ad I für 100 kg gelangen zur Anwendung, wenn für die zu reexpedirenden Güter im Sammelgutverkehre Wien—Bosn.-Brod die Fracht mindestens für 5000 kg bezahlt wurde. Die Frachtsätze ad II werden hingegen angewendet, wenn für diese Güter die Fracht Wien—Bosn.-Brod mindestens für 10.000 kg entrichtet wurde. Bei der Aufgabe ist der bezügliche Sammelgut-Frachtbrief vorzuzeigen und sind die zu reexpedirenden Güter ins Bahnmagazin einzulagern	
				Gruž (Gravosa)					292	267			
				Igalo					317	272			
				Zelenika					317	272			
				Bosn.-Brod, provenirend von Budapester Stationen nach Cavtat (Ragusa-vecchia)					237				
				Gruž (Gravosa)					232				
				Igalo					237				
				Zelenika					237				

Die nebigen Frachtsätze finden nur auf jene Güter Anwendung, welche im Sammelgutverkehre von Budapest in Bosn.-Brod anlangen und von da nach den angeführten Stationen weiter expedirt werden.

Bei der Aufgabe in Bosn.-Brod ist der bezügliche Sammelgut-Frachtbrief vorzuzeigen und sind die zu reexpedirenden Güter ins Bahnmagazin einzulagern

Fortlaufende Nummer	34	35	36	37	38
Die Publication erfolgt	**Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen**				
von der Namen und im der	k. k. österr. Staatsbahnen				
für Artikel	Güter aller Art		Holz der Pos. H—18—3 (Schnittholz)	Holz der Pos. H—19—4 (Eisenbahnschwellen aus weichem Holz) und Buchenholz	Holzsägespäne
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Gruž (Gravosa) Trebinje	Busovača D. Vakuf Hadžići Han Comp. Vitez Ilidže Podlugovi Sarajevo	Zavidović		allen Stationen
nach	Trebinje Gruž (Gravosa)	Gruž (Gravosa)	Gruž (Gravosa) mit der Bestimmung nach Egypten Gruž (Gravosa)	Gruž (Gravosa)	allen Stationen
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Anflieferung eines Jahresquantums von 8000 Tonnen 20.000 Tonnen	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902		vom 1. Jänner 1902 bis 31. December 1902		vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902
[redacted]chnung	Localgütertarif, Theil II, der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen und der k. k. österr. Staatsbahnen (süddalmatinischen Linien)				
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht					
[redacted]chtsatz (Gebühr) per 00 kg		143 164 108 146 112 121 115	169	212	0·7 für 100 kg und 1 km nebst 8 h Manipulationsgebühr
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	60	111 127 84 114 86 97 89	105	106	0·3 für 100 kg und 1 km
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		32 37 24 32 26 27 25	63	106	0·4 für 100 kg und 1 km nebst 8 h Manipulationsgebühr
Art der Durchführung	Im Kartirungswege		Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma lautenden Duplicat-Frachtbriefe bis längstens Ende März 1903 bei der Direction der Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen und Erbringung des Exportnachweises nach Egypten		
Besondere Bemerkungen	Das Auf- und Abladen der Sendungen von mindestens 5000 kg haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
39	Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Kalium-Chlorat (chlorsaures Kali) und Natrium-Chlorat (chlorsaures Natron)	Jajce	Gruž (Gravosa)	Aufgabe in jedem Gewichte	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localgütertarif, Theil II, der Bosn.-herceg. Staatsbahnen und der k. k. österr. Staatsbahnen (süddalmatinischen Linien)	Verschieden	178	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen von mindestens 5000 kg haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
40			Kohlensäure, flüssige	Kreka	Gruž (Gravosa)				966	164	802			
					Igalo				1048	177	871			
					Zelenika				1059	179	880			
					allen übrigen Stationen				1·8 für 100 kg und 1 km nebst 8 h Manipulationsgebühr	0·6 für 100 kg und 1 km nebst 8 h Manipulationsgebühr	1·2 für 100 kg und 1 km			
41			Kokes der Pos. K—25	Gruž (Gravosa)	Jajce	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen			151	111	40			Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
42			Kupfer und Kupferwaaren (neue)	Jajce	Gruž (Gravosa)	Aufgabe in jedem Gewichte			320	275	45			
					allen übrigen Stationen				Verschieden	1·0 für 100 kg und 1 km nebst 8 h Manipulationsgebühr	Verschieden			Das Auf- und Abladen der Sendungen von mindestens 5000 kg haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
43			Kupfer und Kupferwaaren (alte)	Jajce	Gruž (Gravosa)					231				
					allen übrigen Stationen					1·0 für 100 kg und 1 km nebst 8 h Manipulationsgebühr				

Fortlaufende Nummer	44	45	46
Die Publication erfolgt von der Nummer und im	**Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen**		
	k. k. österr. Staatsbahnen		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Mahlproducte der Pos. M—4	Metallcylinder (Bomben), welche zur Füllung und für den Transport von flüssiger Kohlensäure verwendet werden	Möbel und Möbelgestelle, hölzerne, neue, aller Art
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Kreka	Gruž (Gravosa) Igalo Zelenika	Sarajevo
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Bosn.-Brod: Cavtat (Rugusa vecchia), Gruž (Gravosa), Igalo, Zelenika	allen übrigen Stationen	Kreka: Gruž (Gravosa), Igalo, Zelenika
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg	allen Stationen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902		Aufgabe in jedem Gewichte
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarif, Theil II, der Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen und der k. k. österr. Staatsbahnen (süddalmatinischen Linien		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Specialtarif 1	Classe A	Classe II
	736	1059	1025
	729	1048	1007
	674	966	869
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	692		
	50% des Specialtarifes 1	Specialtarif 1	Specialtarif 3
	275	179	618
	275	177	607
	265	164	525
	275		
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	50%	0·4 für 100 kg und 1 km	1·36 für 100 kg und 1 km
	461	880	407
	454	871	400
	409	802	344
	417		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen Bei Sendungen, welche Bosn.-Brod transitiren, wird die Umladegebühr nach den Bestimmungen der Bosn.-herc. Staatsbahnen eingehoben. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen		Das Auf- und Abladen der Sendungen von mindestens 5000 kg haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
47	Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen												
48	k. k. österr. Staatsbahnen												
49	Seife, nicht parfumirt	Rohmaterialien zur Seifenfabrikation, und zwar: Colophonium, Cocosnussöl, Knochenfette, Palmöl, Sesamöl, Talg, Wasserglas	Mineralöle der Pos. 0—4 (exclusive Petroleum und Benzin) und Paraffin	Petoleum in Kisten und Fässern und Benzin									
	Sarajevo	allen Stationen	Siekovac-Danica										
	allen Stationen	Sarajevo	allen Stationen										
	Aufgabe in jedem Gewichte und Auflieferung eines Jahresquantums von 20.000 kg	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung für Mengen unter 10.000 kg	Aufgabe in jedem Gewichte	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg							
				und Auflieferung eines Jahresquantums von 4500 Tonnen									
	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902			vom 1. Jänner 1902 bis 31. December 1902									
	Localgütertarif, Theil II, der Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen und der k. k. österr. Staatsbahnen (süddalmatinischen Linien)												
	Classe II	Verschieden	Classe II		Classe A	Classe II							
	1·0 für 100 kg und 1 km nebst 8 Heller Manipulationsgebühr	Classe C	Specialtarif 1	Classe C		Classe A							
	0·8 für 100 kg und 1 km	Verschieden	0·6 für 100 kg und 1 km	1·1 für 100 kg und 1 km	0·9 für 100 kg und 1 km	0·2 für 100 kg und 1 km							
	Im Rückvergütungswege												
	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeber lautende Aufnahmsbescheinigungen bis längstens Ende März 1903 bei der Direction der Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Adressatin lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende März 1903 bei der Direction der Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen		Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Aufnahmsbescheinigungen bis längstens Ende März 1903 bei der Direction der Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen									
	Das Auf- und Abladen der Sendungen von mindestens 5000 kg haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Diese Frachtbegünstigung findet nur für jenen ebenangeführten Artikel Anwendung, die zur Seifenerzeugung verwendet werden. Das Auf- und Abladen der Sendungen von mindestens 5000 kg haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen		Das Auf- und Abladen der Sendungen von mindestens 5000 kg haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen									

Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen

k. k. österr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer	50	51	52	53
Die Publication erfolgt von der und im Namen der				
Für Artikel	Kali, chromsanres, Natron, chromsaures; Soda, ferner Glauhersalz, Kali chromsaures, Natron, chromsaures	Spiritus und Spirituosen der Pos. 8—50	Trass, sicilianischer (Puzzolanerde)	Zucker, der Pos. Z—8, welcher in der Ladestelle Usora-Fabrik zur Aufgabe gelangt
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Lukavac	Kreka, Mostar, Sarajevo, Travnik	Gruž (Gravosa)	Usora
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Gruž (Gravosa); allen Stationen	allen Stationen	allen Stationen	Gruž (Gravosa); Cavtat (Ragusa vecchia); Igalo; Zelenika
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen; Aufgabe in jedem Gewichte	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Caisson; Frachtzahlung für Mengen unter 10.000 kg; und Anflieferung eines Jahresquantums von mindestens 600 Tonnen	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	a) Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. b) Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	

Localgütertarif, Theil II, der Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen und der k. k. österr. Staatsbahnen (süddalmatinischen Linien)

Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung		Classe II	Verschieden	Classe B				
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		944			881	854	937	948
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a)	0·44	0·5 für 100 kg und 1 km nebst 8 h Manipulationsgebühr	Ausnahmetarif VII des Localgütertarifes, Theil II	313	301	332	335
	b)		Specialtarif 2		196	190	208	211
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	a)	1·36 für 100 kg und 1 km nebst 8 h Manipulationsgebühr	Verschieden	0·8 für 100 kg und 1 km nebst 8 h Manipulationsgebühr	568	550	605	613
	b)	774			685	664	729	737
Art der Durchführung		Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege		Im Kartirungswege			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeberlautenden Aufnahmsbescheinigungen bis längstens Ende März 1903 bei der Direction der Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen					
Besondere Bemerkungen		Das Anf- und Abladen der Sendungen von mindestens 5000 kg haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Das Anf- und Abladen der Sendungen von mindestens 5000 kg haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
54	**Oesterr. Nordwestbahn**	bethelligten Verwaltungen	Borkalk (Boraxkalk), Boracit (Stassfurtit)	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	B r ü n n	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899	Pfennige 202	150 *)	52	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Anfnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg, Harburg oder Lübeck Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1903 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg
				Schönpriesen-Umschlag					196	145 *)	51			
				Dresden-Elbkai					238	179	59			
55	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Steine des Specialtarifes 3	Böhm.-Skalitz	Josefstadtl Jaromeř	Bei Frachzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif vom 1. Jänner 1898	Heller 12	8	4	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Reconstruction von Bezirksstrassen und Brücken bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der Bezirks-Ausschuss in Jaromeř als Empfänger erscheinen
				Weiss-Tremeschna					16	9	7			
				Semil					34	25	9			
				Roth-Kosteletz					19	12	7			
				Liebstadtl					30	22	8			
				Böhm.-Skalitz	Cernozitz				14	8	6			
				Weiss-Tremeschna					17	10	7			
				Semil					36	27	9			
				Roth-Kosteletz					21	14	7			
				Skutsch					37	28	9			
				Liebstadtl					32	24	8			
				Geiersberg					39	23	16			
				Böhm.-Skalitz	Smiřitz				15	8	7			
				Weiss-Tremeschna					18	11	7			
				Semil					37	28	9			
				Roth-Kosteletz					22	14	8			
				Skutsch					36	27	9			
				Liebstadtl					33	25	8			
				Geiersberg					38	22	16			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
56	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Loboditz	Mähr.-Weisskirchen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Ablegens und Anfladens, sowie Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1 Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		Werden Wagen mit einem Ladegewichte von nur 7500 kg beigestellt, so wird die Frachtgebühr für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für dieses Ladegewicht berechnet
					Teschen K.F.N.B.				56	48	8			
					Mähr.-Ostrau				116	89	27			
					Wieu Nordbahnhof				92	72	20			
					Brünu Nordbahnhof				143	103	40			
									74	63	11			
			Leer retourgehende Bierfässer	Loboditz	Mähr.-Weisskirchen	Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden. Besorgung des Auf- und Abladens, sowie Auflegens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			50	48	2	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Anfladen durch den Absender besorgt, und von Seiten der Empfangsstation dass das Abladen und Auflegen durch den Empfänger bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht zurückgestellt	
					Teschen K.F.N.B.				93	89	4			
					Mähr.-Ostrau				76	72	4			
					Wien Nordbahnhof				112	103	9			
					Brünn Nordbahnaof				64	63	1			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht								
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
57	k. k. österreichischen Staatsbahnen	Localbahn Kolin-Čerčan	Kalk, gebrannt, der Pos. K—4 der Güterclassification	Smichow und Hlubočep	Radhoř Chotouchow-Putscher Putscher	Anfgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die bezeichneten Artikel müssen zur Düngung oder Kunstdüngerfabrikation Verwendung finden, und muss der Inhaltsbezeichnung in den Frachtbriefen der Zusatz „zur Verwendung als Düngemittel", bezw. „zur Verwendung zur Kunstdüngerfabrikation" schon bei der Aufgabe beigefügt sein. Der Empfänger ist auf Verlangen der Bahnverwaltung verpflichtet, die Verwendung der bezogenen Artikel als Düngemittel, bezw. zur Kunstdüngerfabrikation durch Vorlage der Bücher oder sonstigen Belege oder durch eine auf seine Kosten vorzunehmende Revision derselben nachzuweisen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	Heller 70 68 67	Heller 66 66 66	Heller 4 2 1	Im Kartirungswege		
				Řepora	Radhoř Chotouchow-Putscher Putscher Bečwar (K.Čč.)				73 71 70 68	66 66 66 66	7 5 4 2					
				Karlstein	Radhoř				79	77	2					
				Berann					81	79	2					
			a) Kalk, gebrannt, der Pos. K—4 der Güterclassification b) Kalkabfälle aus Pos. D—13 der Güterclassification	Smichow	Radhoř Chotouchow-Putscher Putscher Bečwar (K.Čč.)				70 68 67 65	ad a) 59 59 59	ad b) 54 54 51	ad a) 11 9 8 6	ad b) 16 14 13 14			
			zur Verwendung als Düngemittel oder zur Kunstdüngerfabrikation	Hlubočep	Radhoř Chotouchow-Putscher Putscher Bečwar (K.Čč.)				70 68 67 65	60 60 60 60	55 55 55 51	10 8 7 5	15 13 12 14			
				Řepora	Radhoř Chotouchow-Putscher Putscher Bečwar (K.Čč.)				73 71 70 68	60 60 60 60	55 55 55 51	13 11 10 8	18 16 15 17			
				Karlstein	Radhoř Chotouchow-Putscher Putscher Bečwar (K.Čč.)				79 77 76 74	70 70 70 70	63 63 63 63	9 7 6 4	16 14 13 11			
				Berann	Radhoř Chotouchow-Putscher Putscher Bečwar (K.Čč.)				81 79 78 76	73 73 73 73	67 67 67 65	8 6 5 3	14 12 11 11			
				Königshof	Radhoř Chotouchow-Putscher Putscher Bečwar (K.Čč.)				81 79 78 76	74 74 74 74	67 67 67 65	7 5 4 2	14 12 11 11			

Fortlaufende Nummer	1	58	59
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen der	3		betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Baumaterialien und maschinelle Einrichtungsgegenstände (ausschliesslich der zur Bauausführung selbst dienenden Gegenstände, Baurequisiten, Baumaschinen, Baugeräthe etc.)	Schafe in doppelbödigen Wagen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	den Stationen des Abschnittes A des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1	Banjaluka-Vorstadt, Station der k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Klattau und Točnik	Amanweiler trs. Avricourt trs. Delle trs.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe der Sendungen als Frachtgut in Mengen von mindestens 500 kg per Artikel und Frachtbrief unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue, bezw. zur Einrichtung der Wasserleitung für die Stadt Klattau bestimmt sein und mit an die betreffende Bauleitung adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Bei der nach der Rubrik 13 an die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen zu bewirkenden Vorlage der bezüglichen Original-Frachtbriefe muss auf den letzteren seitens des Bürgermeisteramtes in Klattau bestätigt werden, dass die Sendungen thatsächlich und ausschliesslich für den angeführten Zweck verwendet wurden	Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes
und gilt in der Zeit	7	vom 30. November 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Ausnahmetarif für die Beförderung von Schafen und Borstenvieh von Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen etc. nach Delle trs. etc. mit der Bestimmung nach Paris und weiter vom 1. Mai 1893
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Es bestehen keine
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Verschieden	31·45 29·15 27·50 Francs per Quadratmeter Bodenfläche des verwendeten Wagens
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	30 (dreissig) Percent Nachlass von den ungekürzten Frachtsätzen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Gebührenberechnungstabelle, unter Wahrung des Minimaleinheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen zu bewirken ist	
Besondere Bemerkungen	14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
60	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Baumwolle, rohe	Triest	Benfeld Bennweier Bollweiler Colmar Dornach Gebweiler Haagen i. Baden Hagenau Heissenstein Logelbach Lützelhansen Markirch Masmünster Mühlhausen Nord Mühlhausen Wanne Münster im Els. Rappoltsweiler Rothau St. Krenz Sentheim Türkheim Wesserling	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen mit internationalen Frachtbriefen nach den Bestimmungen für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr aufgegeben werden	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr vom 1. Jänner 1900	Franken 3·86 3·67 3·50 3·64 3·42 3·53 3·34 4·20 3·55 3·66 4·04 3·89 3·59 3·46 3·40 3·75 3·71 4·10 3·87 3·56 3·67 3·58	3·46 3·27 3·14 3·24 3·02 3·13 3·15 3·80 3·14 3·25 3·61 3·48 3·18 3·07 3·01 3·34 3·31 3·70 3·47 3·16 3·27 3·18	0·40 0·40 0·36 0·40 0·40 0·40 0·19 0·40 0·41 0·41 0·43 0·41 0·41 0·39 0·39 0·41 0·40 0·40 0·40 0·40 0·40 0·40	Im Rückvergütungswege	Gegen anf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direction (Controle der Einnahmen) der Südbahn-Gesellschaft in Wien in Vorlage gebracht werden müssen	
61	Südbahn-Gesellschaft		Holz des Ausnahmetarifes Nr. 13 a des Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehres	Stationen der Strecken Villach—Mühlbach und Kufstein—St. Michele	Mori transit (mit der Bestimmung via Riva nach Italien)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, sowie der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 13 a für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr. Sendungen müssen mit directen, nach Riva lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen und ab Riva nachweislich nach Italien weiter verfrachtet werden	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Interner Tarif	Variabel					Im Rückvergütungswege		
			Die nach Peri transit entfallenden Sätze des Ausnahmetarifes Nr. 13 a für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr						Variabel			Im Rückvergütungswege	Gegen anf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, auf welchen die bedungene Weiterexpedition nach Italien durch die k. k. Finanzbehörde bestätigt sein muss, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
62	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Röhren, gusseiserne	Wien-Matzleinsdorf	Nabresina	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen zur Erweiterung der Triester Wasserleitungsanlage bestimmt sein und mit an die Bauleitung derselben adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw Empfänger	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Oesterr.-Adriatischer Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, bezw. Localtarif	232	185	47	Im Kartirungswege		
					Triest				204	185	19			
				Blansko	Nabresina			Localtarife, bezw. Nord-Südösterr. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 2	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 303				
				Hořowitz						278				
				Königshof						266				
				Wegierska-Gorka						308				
63	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Calcium-Carbid	J a j c e (Station der Bosn.-hercg. St.B.)	T r i e s t	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif für den Bosnisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	477 Heller	329 Heller	148 Heller	Im Kartirungswege		Für das Umladen der Sendungen in Bos.-Brod ist eine Umladegebühr von 2 h per 100 kg zu entrichten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
64	Südbahn-Gesellschaft	Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn-Gesellschaft	Weizen, Buchweizen (Halde, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Hafer, Mais und Gerste	Siehe nachstehende Tabellen		1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. Anflieferung eines Quantums von mindestens 2000 t (zu 1000 kg) der bezeichneten Getreidearten ab den in untenstehender Tabelle I genannten ungarischen Südbahnstationen nach Wien-Matzleinsdorf und eines gleichen Quantums ab den in der Tabelle II angeführten ungarischen Südbahnstationen nach Ebenfurt. 3. Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. 4. Die Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressirt sein und in demselben zur Verarbeitung (Vermahlung, Malzerzeugung etc.) gelangen. Die Südbahn-Gesellschaft behält sich das Recht vor, die Einhaltung dieser Bedingung entsprechend zu controliren	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	Localtarif	Verschieden	Siehe nachstehende Tabellen	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen die auf reclamirende Firma als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und mit der Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, dass die betreffenden Sendungen thatsächlich in dem Etablissement derselben zu Mehl, Malz etc. verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden. Diese Documente sind spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direction (Controle der Einnahmen) der Südbahn-Gesellschaft in Wien in Vorlage zu bringen	

Tabelle I.

Von	nach Wien-Matzleinsdorf Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)
Babócsa	140
Bercencze	140
Boglár	145
Fonyód fürdötelep	145
Gelse	97
Gola	136
Györvár	97
Komárváros	127
Légrád	127
Maria telep	145
Molnári	93
Mura Keresztur	119
Nagy-Kanizsa	97
Oszkó	93
Szántód	145
Szemes	145
Szt. Mihaly-Pacsa	97
Vizvár	140
Zákány	127
Zala-Szt. Iván	97

Heller per 100 kg incl. Mgb. und ungar. Steuer

Tabelle II.

Von	nach Ebenfurt Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)
Babócsa	140
Balaton-Szt. György	144
Bercencze	140
Boglár	145
Fonyód fürdötelep	145
Gelse	97*
Gola	136
Györvár	77*
Komárváros	127
Légrád	127
Lépseny	150
Maria telep	145
Molnári	77*
Mura Keresztur	114
Nagy-Kanizsa	97
Oszkó	77*
Polgardi	150
Siófok	145
Szabad-Batthyán	150
Szántód	145
Szemes	145
Szt. Mihaly-Pacsa	97*
Vizvár	140
Zákány	127
Zala-Szt. Iván	83*

Heller per 100 kg incl. Mgb. und ungar. Steuer

*) Der auf Grund dieses Frachtsatzes entfallende Nachlass wird auch liquidirt, wenn die Sendungen nach dem Tarif für den Westungarisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband nach Ebenfurt-Mühle abgefertigt werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
65	**Südbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Jutegarn, Jute-Packleinen (Sackleinen, rohe Sackleinwand, Sackzwillich und Sackdrillich, Rupfen) und Jutesäcke	Lajta-Ujfalu	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Heft 2	Heller 292	Heller 220	Heller 72	Im Kartirungswege		
66	**Südbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Papier der Pos. P—1, a) und b), sowie Pappe der Pos. P—3, a) und b) des Tarifes, Theil I	Rózsábegy	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 1. Bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Quantitäten. 2. Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Verschieden	ad 1) Classe A „ 2 a) Classe A—10 pCt. „ 2 b) Classe: Sp.-T. 1 Verschieden		Im Kartirungswege		
67	**Südbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Baranya-Sellye Bizovac Breznica-Njemačka Bukovica Čačince Čaglin Ciglenik Feričanci Josipovac-Kravice Koška Ljeskovica Londjica Medinci-Senkovac Mikleuš Našic Normanci Noskovci Orahovica Slatina Stara-Zaláta Šušine-Gjurgjenovac Zoljan	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1902	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Heller 146 175 179 156 159 169 166 162 173 181 169 172 152 159 168 178 149 162 148 149 165 176	Heller 142 164 159 137 139 164 164 142 170 161 161 161 137 139 148 164 139 142 126 139 145 159	Heller 4 11 20 19 20 5 2 20 3 20 8 11 15 20 20 14 10 20 22 10 20 17	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
68	**Südbahn-Gesellschaft**		Kalk, gebrannter, und Kalksteine	Payerbach-Reichenau	Wien (Matzleinsdorf) loco und transit	**Anlieferung von mindestens 3000 Tonnen beider Artikel während der Begünstigungsdauer.** Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Für Kalk bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür; für Kalksteine bei Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	Localtarif	37 Heller	30 Heller	7 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbriefe Duplicate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direction der Südbahn-Gesellschaft (Controle der Einnahmen) in Vorlage gebracht werden müssen	
69	**Südbahn-Gesellschaft**		Erze der Pos. E—21 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Spittal a. d. Drau	Klagenfurt	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Anf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 7. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	44 Heller	39 Heller	5 Heller	Im Kartirungswege		
70	**Südbahn-Gesellschaft**	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	Getreide	Triest		Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902, eventuell bis zur vorher erfolgenden Einführung im Tarifwege	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Heller incl. ungar. Steuer		Heller	Im Kartirungswege		
									Bastaji	200	198	2		
									Gyulaves	193	191	2		
									Lukac	163	160	3		
									Pivnica	185	183	2		
									Sladojevce	186	185	1		
									Slatina	191	185	6		
									Supljalipa	204	203	1		
									Teresovac-Suhopolje	174	170	4		
									Veröcze-Virovitica	168	166	2		

Fortlaufende Nummer	71	72	73	74
Die Publication erfolgt von der	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Böhmischen Nordbahn
und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Koble, mineralischc	Oele, fette, in Fässern der Pos. O—3	Wachsleinwand und Wachstuch	Malz
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Treffen	Kolin Oe.N.W.B.	Aussig Oe.N.W.B.	Josefsthal-Kosmanos Münchengrätz
nach	Triest Pola Görz Fiume	Wien Oe.N.W.B.	Wien Oe.N.W.B.	Prag B.N.B.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der zum Transporte verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Aufladen und bei Sendungen nach Triest und Pola auch das Abladen obliegt dem Versender, bezw. dem Empfänger	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg, sowie Einhaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg, sowie Einhaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarife, Tbell II	Localtarif	Localtarif	Localgütertarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Directe Frachtsätze bestehen nicht	208 Heller	340 Heller	71 65 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	93 108 105 97 Heller	198 Heller	324 Heller	53 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		10 Heller	16 Heller	18 12 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen				

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt	2
von der	3
und im Namen der	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
nach	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Kaschau-Oderberger Eisenbahn

bethelligten Verwaltungen

Mais (Kukuruz)

c) Stationen der Linie Szeged incl.—Temesvár—Karansebes incl., der Linie Szahadka excl.—India—Mitrovicz incl., der Linie India—Zimony incl., der Linie Szahadka excl.—Zombor—Gombos—Bogojeva incl. und die in diese Linien einmündenden Localbahnen, ferner Stationen der Linie Pusztatenyö—Kun-Szt. Márton, der Linie Kun-Szt. Márton—Szentes und der Linie Szentes—Hodmezö-Vásárhely der Localbahnen	b) Stationen der Linie Nagy-Körös incl. Szeged excl., der Linie Ahony—incl.—Arad—Tövis incl., der Linie Szajol incl.—Püspök-Ladány—Kolozsvár—Tövis, der Linie Püspök-Ladány—Szoboszló incl., der Linie Nagyvárad—Csaha—Algyö incl., der Linie Kis—Körös—incl.—Szabadka—Horgos incl., der Linie Szahadka—Csikéria incl., sowie die in diese Linien einmündenden und nicht im Punkte c) benannten Localbahnen	a) Stationen der Linie Hatvan incl., Miskolcz—S. A. Ujhely—Királyháza incl., der Linie Szerencs—Debreczen incl. und Debreczen—Királyháza, mitinbegriffen die in diese Linien einmündenden Flügel- und Localbahnen

Stationen des Ostdeutsch-Ungarischen, des Westdeutsch-Oesterreich-Ungarischen, des Sächsisch-Oesterreich-Ungarischen und des Rheinisch-Westphälisch-Oesterreich-Ungarischen Eisenbahnverbandes

Die Sendungen müssen von den unter a)—c) genannten Stationen nach den Stationen der in der Rubrik 8 genannten Verbandsverkehren bestimmt und mit directen Frachtbriefen und ohne Rontenvorschrift aufgegeben sein

bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1902

Ostdeutsch-Ungarischer, Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischer, Sächsisch-Oesterr.-Ungarischer und Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband

20 Heller	35 Heller	50 Heller

Im Rückvergütungswege

Auf Grund der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe, welche der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (C I V b) längstens bis Ende December 1902 einzureichen sind

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
76	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Artikel der Wagenladungsclasse a) A_1 b) B	Wien, Floridsdorf K.F.N.B., Wien, Floridsdorf-Jedlesee, Korneuburg Oe.N.W.B., Wien II (K.F.J.B.), Nussdorf k.k.St.B.; Wien-Stadlau St.E.G.	Penzing	Einhaltung der für die Wagenladungsclassen A_1, bezw. B giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1902	Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 382 Pfge. b) 349 Pfge.		Im Kartirungswege		
				Wien I (K.E.B.) k.k.St.B.						a) 371 Pfge. b) 338 Pfge.				
				und umgekehrt						a) 385 Pfge. b) 351 Pfge.				
77	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Bruchsteine und Schotter	Strebichowitz-Winaritz	Minkowitz	Anfgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Anhang zum Localtarife	14 Heller	11 Heller	3 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zur Reconstruction der Bezirksstrassen bestimmt und an den Bezirksausschuss Welwarn adressirt sein
78	**Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft**		Cement der Pos. C—6	Gartenau	Oberndorf	Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen und Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis längstens 31. December 1902	Localtarif	44 Heller	30 Heller	14 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
79	k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck		Reexpeditionsbefugniss für Schnittholz der Pos. H—18 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, giltig vom 1. Jänner 1898	in den Stationen Eben und Salzburg der k. k. österr. Staatsbahnen		Bei Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die die Reexpeditionsbegünstigung geniessende Firma W. Ostertag hat bei der Versendung von der Versandt- nach der Reexpeditionsstation als Empfängerin, dagegen bei der Sendung von der Reexpeditionsnach der Bestimmungsstation als Absenderin zu erscheinen. Einhaltung der weiteren Bestimmungen des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschn. A, VIII, Ziffer 2	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902				Im Rückvergütungswege			
80			Reexpeditionsbefugniss für Holz der Pos. H—18, Punkt 1 und 3, der Güterclassification des Tarif-Theiles I, giltig vom 1. Jänner 1898	in den Stationen Wilten und Völs		Bei Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die die Reexpeditionsbegünstigung geniessende Firma Degginger & Hess hat bei der Versendung von der Versandt- nach der Reexpeditionsstation als Empfängerin, dagegen bei der Sendung von der Reexpeditionsnach der Bestimmungsstation als Absenderin zu erscheinen. Einhaltung der weiteren Bestimmungen des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschn. A, VIII, Ziffer 2								
81			Reexpeditionsbefugniss für Schnittholz der Pos. H—18 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, giltig vom 1. Jänner 1898	in der Station Bruck-Fusch		Bei Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die die Reexpeditionsbegünstigung geniessende Firma Josef Hermann hat bei der Versendung von der Versandt- nach der Reexpeditionsstation als Empfängerin, dagegen bei der Sendung von der Reexpeditionsnach der Bestimmungsstation als Absenderin zu erscheinen. Einhaltung der weiteren Bestimmungen des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschn. A, VIII, Ziffer 2								

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
1	Nr. 145 vom 14. December 1901	3300	K. k. österr. Staatsbahnen	Neue Bukowinaer Localbahnen	Brennholz	Wiżnitz	Nepolokontz	In der Rubrik 5 („für die Transportstrecke" — „von") ist unter den Verkehrsbeziehungen mit Hadikfalva und Radautz die Stationsbezeichnung „Wiżnitz" in „Unter-Wikow" zu berichtigen	
						Brodida Falken Karlsberg Ober-Wikow Pntna Straża Wiżnitz	a) Hadikfalva b) Radautz		
2	Nr. 150 vom 28. December 1901	3852	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		4. Sägespäne	Ronschtka	Neutitschein K.F.N.B.	In der Spalte 11 ist die Ziffer „7" auf "17" richtig zu stellen	
	Nr. 150 vom 28. December 1901	3849	Buschtěhrader Eisenbahn		Braunkohle	Kaaden-Brunnersdorf Deutsch-Kralupp	Prossnitz-Reisedorf	In der Rubrik 10 soll dor per 1000 kg in Hellern zugestandene Frachtsatz bei Kaaden-Brunnersdorf richtig „260" statt 267 lauten. Die Schreibung der Station Deutsch-Kralup ist auf „Deutsch-Kralupp" zu berichtigen und in der Rubrik 13 soll es statt Refactiestempel richtig „Refactiestempel" heissen	
	Nr. 149 vom 21. December 1901	3640	Buschtěhrader Eisenbahn	A.T.E. B.N.B. k.k.St.B.	Eisenröhren der Pos. E—5 etc.	Königshof	Berzdorf Karlswald	In der Artikel-Bezeichnung soll es statt Etsenröhren richtig „Eisenröhren" lauten	
						via Prag (B.N.B.)—Bakov—Böhm.-Leipa			
		3657		k.k.St.B. St.E.G.	Zuckerrüben, frische	Třiblitz Podseditz Trebnitz Stadt Trebnitz	Lobositz (St.E.G.) loco und transit	In der Rubrik „nach" soll es statt Lobosite richtig „Lobositz" lauten	
		3663		A.T.E. B.N.B. B.E.B. k.k.St.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Steine, Steinquadern, Steinplatten etc.	Mirowitz	diversen Stationen	In der Rubrik „von" soll es anstatt Mrowitz richtig „Mirowitz" lauten	
		3666			Roherze etc.	Arzberg	Station Kladno	In der Rubrik „von" soll es anstatt Erzberg richtig „Arzberg" lauten	
	Nr. 146 vom 17. December 1901	3391	Aussig-Teplitzer Eisenbahn			In der Rubrik 12 hat es statt „Im Kartirungswege" richtig „Im Rückvergütungswege" zu lauten			

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

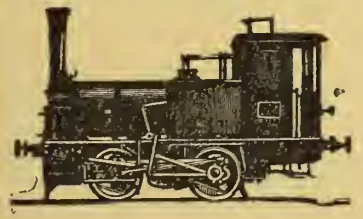
1 Fortlaufende Nummer	2 Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	3 Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	4 Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	5 Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	6 Bezeichnung der Artikel	7 Bezeichnung der Relation: von	7 Bezeichnung der Relation: nach	8 Zeitpunkt der Aufhebung	9 Besondere Bemerkungen
1	Nr. 145 vom 14. December 1901	3206	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Starkenbach-Rochlitz	Frachtgüter der Clasen 1 und 2	a) Starkenbach transit b) Starkenbach loco	Sittowa-Haje	15. Februar 1902	
					A, B, C, Specialtarif I und 2 und Ansnahmetarif II				
					Classen I und II		Přivlak-Ponikla		
					A, B, C, Specialtarif I und 2 und Ansnahmetarif I und II				
					Classen I und II Ausnahmetarif II		Jablonetz a. Iser		
					Classen I und II Ansnahmetarif II		Rochlitz		
						oder umgekehrt			
2	Nr. 144 vom 12. December 1901	3132			Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks	Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau (Waldenburger und Neuroder Grubenbezirk)	Přivlak-Ponikla Sittowa-Haje		

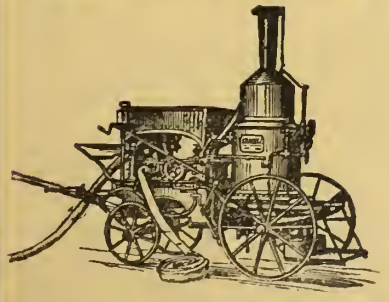
Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

613





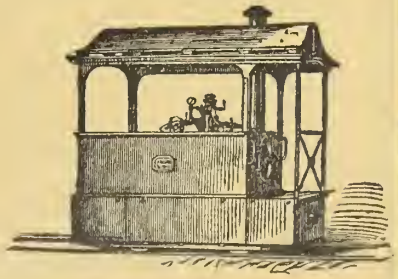
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,

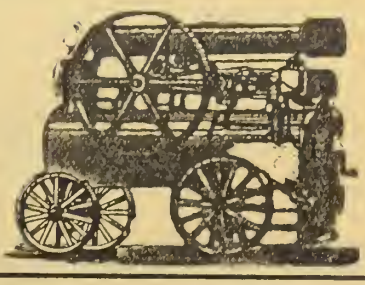
LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.





Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration
Wien, I. Wallfischgasse 10.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 2. **Wien, 9. Jänner 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Finanzielle Ergebnisse der Betriebskrankencassen der österreichischen Privateisenbahnen im Jahre 1900. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 27. November 1901, Z. 54.055, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wittek m. p.

Verzeichniss

jener vom k. k. Ministerium für Landesvertheidigung an anspruchberechtigte Unterofficiere ertheilten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren infolge des Anspruchberechtigten: Anstellung	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
4537	Kossar Josef		1					1
4638	Vukšić Jakob		1					1
4657	Windisch Andreas		1					1
4689	Brunner Blasius		1					
4760	Reiter Johann		1					1
4782	Lukaschek Anton		1					1
4908	Sourek Emil		1					1
4957	Radin Ignaz		1					1
5014	Bandas Bartholomäus		1					1
5015	Bocian Anton		1					1
5035	Kondzioła Johann		1					1
5056	Debevc (Meden) Jakob		1					1
5450	Balko Joachim		1					
7069	Jurić Matthias		1					
7070	Vukmirović Michael		1					
7197	Maruschinetz Johann		1					
7546	Widemann Josef*							1
7647	Smole Michael		1					1
7700	Lazzari Josef		1					1
7806	Franczuk Josef					1		1

Nr. des Certificates	Name des Anspruchberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren infolge: Anstellung des Anspruchberechtigten	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres des Anspruchberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchberechtigten	strafgerichtlicher Verurtheilung des Anspruchberechtigten	Ablebens des Anspruchberechtigten	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
7857	Pfeifer Josef		1					1
7890	Martinić Anton		1					1
7947	Baraściak Franz		1					
8013	Franić Mathias					1		1
8089	Haubner Josef	1						1
8512	Prokop Johann	1						1
8674	Penzar Georg	1						1
8731	Wolbart Johann	1						1
8732	Kulka Josef		1					1
8995	Taifer Johann	1						1
9010	Jaburek Edmund		1					1
9038	Haagen Rudolf	1						1
9062	Grammetbauer Eduard	1						1
9101	Riedler Peter	1						1
9125	Vidolin Josef	1						1
9126	Hruschka Johann	1						1
9398	Kreuzwirth Josef	1						1
9420	Stiene Johann	1						1
9456	Štrunc Franz	1						1
9472	Baldo Dominik		1					
9543	Zybaczyński Isidor	1						1
9578	Rieger Maximilian	1						1
9596	Graf Lambert					1		1
9629	Maršik Adalbert	1						1
9643	Proć Johann	1						1
9652	Müller Anton Josef	1						1
9656	Ellegast Johann	1						1
9668	Domess Franz	1						1
9706	Chroust Josef	1						1
9710	Drugović Josef	1						1
9789	Vaniček Johann	1						1
9861	Benkoč Josef	1						1
9862	Mełnyk Isidor	1						1
9940	Hagl August	1						1
9959	Czubak Anton	1						1
9968	Quirini Franz	1						1
9996	Kawalec Paul	1						1
10034	Waclawik Franz	1						1
10128	Mareda Mathias	1						1
10135	Prošek Josef	1						1
10143	Wörle Michael	1						1
10155	Jakel Franz	1						1
10168	Jaworski Michael	1						1
10171	Sandner Emanuel	1						1
10182	Vytěka Josef	1						1
10191	Jurinka Franz	1						1
10234	Schmid Anton	1						1
10270	Kouba Karl	1						1
10272	Cepnik Miecislaus	1						1
10295	Wyzliński Josef	1						1
10302	Santruček Wenzel	1						1
10346	Hladysž Johann	1						1
10347	Gorlup Johann	1						1
10352	Riezker Hersch	1						1
10382	Lidauer Heinrich	1						1
10392	Lopuszański Dionysius	1						1
10407	Mizera Stanislaus	1						1
10430	Steiner Johann	1						1
10518	Drobot Elias	1						1
10556	Scheiner Johann	1						1
10567	Kellner Mathias	1						1
10589	Derčar Franz	1						1
10605	Resnik Franz	1						1
10694	Motyka Ladislaus						1	1
11332	Laino Eugen Maria**) u. ***)						1	

*) Bewerber war mit einem Certificate für Dienerstellen betheilt, welches nun wegen Ausfolgung eines Certificates für Beamtenstellen an denselben annullirt wurde.

**) Bewerber war mit einem vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium ausgestellten Certificate betheilt, stand aber infolge seine Uebersetzung in die k. k. Landwehr in hierortiger Evidenz.

***) Bewerber ist bereits im Jahre 1894 gestorben, das Erlöschen des bezüglichen Certificates wurde bisher nicht verlautbart.

Anmerkung: Die Einsendung der noch nicht eingelangten Certificate wird von hier aus veranlasst.

Finanzielle Ergebnisse der Betriebskrankencassen der österreichischen Privateisenbahnen im Jahre 1900.

Aus der Zusammenstellung der vom k. k. Eisenbahnministerium überprüften finanziellen Ergebnisse der Betriebskrankencassen der österreichischen Privateisenbahnen für das Jahr 1900 ist Nachfolgendes hervorzuheben:

Die Zahl der bei den österreichischen Privateisenbahnen bestehenden Betriebskrankencassen, welche im Jahre 1899 27 betrug, hat sich im Jahre 1900 um eine Casse, und zwar jene der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien vermehrt.

Die finanziellen Resultate des Jahres 1900 waren zwar im Allgemeinen günstiger als jene des Vorjahres, dennoch ist der ausgewiesene Gesammtüberschuss kein bedeutender. Die Ursache hiefür liegt in erster Reihe in dem grossen Krankenstande des Berichtsjahres, in zweiter Reihe in den von Jahr zu Jahr steigenden Mehrleistungen, welche die Krankencassen der österreichischen Privateisenbahnen über den Rahmen des Gesetzes hinaus auf statutarischer Grundlage gewähren.

Die Gesammteinnahmen betrugen im Jahre 1900 K 2,531.214·73 (ohne die Cassa der Bau- und Betriebsgesellschaft K 2,367.101·20), gegen K 2,222.071·79 im Jahre 1899 und K 2,010.923·42 im Jahre 1898.

Von diesen Gesammteinnahmen entfielen auf:

Mitgliederbeiträge . .	K 1,582.307·76	= 62·2 pCt.
Beiträge des Arbeitsgebers	„ 786.342·57	= 31·6 „
Sonstige Einnahmen .	„ 46.244·00	= 1·8 „
Zinsen	„ 116.270·70	= 4·4 „
Coursgewinne	„ 49·70	= — „
Zusammen . . .	K 2,531.214·73	= 100 pCt.

Es zeigt sich sohin im Jahre 1900 wie in den Vorjahren eine stetige Steigerung der Beiträge, die mit

der Zunahme des Mitgliederstandes im Einklange steht, denn es waren:

1898: Mitglieder 82.301, Beiträge K 1,254.733·44
1899: „ 95.194, „ „ 1,345.080·86
1900: „ 99.272, „ „ 1,582.307·76

Die „Sonstigen Einnahmen" umfassen unter Anderem jenen Theil der von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn übernommenen Mehrleistungen, welche nicht von den Ausgaben in Abzug kamen, sondern der Cassa als „separate Spende" vergütet wurden (K 37.724·19), weiters specielle Vergütungen und Zuwendungen von den anderen Bahnverwaltungen u. s. w.

Die Gesammtausgaben betrugen im Jahre 1900 K 2,493.041.32 (ohne die Cassa der Bau- und Betriebsgesellschaft K 2,342.154·77), gegen K 2,221.381·66 im Jahre 1899 und K 1,783.592·76 im Jahre 1898, was gegenüber dem Vorjahre eine Steigerung der Ausgaben im Ganzen um K 271.659·66 (ohne Bau- und Betriebsgesellschaft K 120.773·11) ergibt, während die Einnahmen im Ganzen um K 309.142·94 (ohne Bau- und Betriebsgesellschaft K 145.029·41) stiegen.

Die Ausgaben vertheilen sich wie folgt:

Krankengelder und Entbindungskosten . . .	K 1,476.745·16 =	59·2	pCt.
Aerzte und Krankencontrole	„ 325.157·63 =	13·1	„
Medicamente und Heilmittel	„ 319.402 99 =	12·9	„
Spitalskosten	„ 82.682·73 =	3 3	„
Beerdigungskosten . . .	„ 97.898·36 =	3·9	„
Verwaltungskosten . . .	„ 8.764·32 =	0·3	„
Sonstige Ausgaben . . .	„ 153.097·49 =	6·2	„
Coursverluste	„ 28.292·64 =	1·1	„
Zusammen . . .	K 2,493.041·32 =	100·0	pCt.

Von diesen Gesammtausgaben kommen, nach Abzug der Verwaltungskosten per K 8764·32, der Coursverluste per K 28.292·64, dann der von den „sonstigen Ausgaben" auszuscheidenden Kosten für Spesen beim Ankaufe von Werthpapieren, Porti u. s. w., endlich der Instandhaltung von Ordinationszimmern per K 2054·90, also im Ganzen per K 39.111·86, den Mitgliedern K 2,453.929·46 zugute, während deren Einzahlungen nur K 1,582.307·76 betrugen.

Die Krankengelder und Entbindungskosten beliefen sich im Jahre 1900 auf K 1.476.745·16 (ohne Bau- und Betriebsgesellschaft auf K 1,376.678·63) gegen Kronen 1,263.930·15 im Jahre 1899 und K 985.049·47 im Jahre 1898. Dieselben sind sohin im Jahre 1900 um Kronen 212.815·01 gestiegen, wovon auf die Bau- und Betriebsgesellschaft K 100.066·53 entfallen. Die Zunahme findet ihre weitere Begründung in der Steigerung der Krankheitsfälle und der Krankentage, denn es betrugen die Krankheitsfälle im Jahre 1900 84.903, gegen 75.576 im Jahre 1899 und 58.584 im Jahre 1898. Im Ganzen betrug die Zahl der Krankentage im Jahre 1900 1,431.756 (hievon von der Cassa bezahlt 1,092.690), im Jahre 1899 1,281.010 (hievon von der Cassa bezahlt 940.516) und im Jahre 1898 1,005.386 (hievon von der Cassa bezahlt 771.598). Hiezu wird bemerkt, dass für jene unbezahlten Krankentage, welche definitive Bedienstete betreffen, fast alle österreichischen Bahnverwaltungen den Mitgliedern den Fortbezug der vollen Gebühren aus gesellschaftlichen Mitteln gewähren.

Die Kosten der „Aerzte und der Krankencontrole" beliefen sich im Jahre 1900 auf K 326.157 63 (ohne Bau- und Betriebsgesellschaft auf K 305.717·13) gegen K 290.392·56 im Jahre 1899 und K 265.865·84 im Jahre 1898. Von diesem Aufwande pro 1900 entfiel auf Pauschalien der Betrag von K 280.006 und der Rest von K 46.151·63 auf die nach Visiten honorirten Aerzte, fremdärztliche Behandlung, Krankencontrole u. s. w. Im Ganzen betrugen die an die bestellten Aerzte bezahlten Jahrespauschalien im Berichtsjahre K 456.280, K 415.392 im Jahre 1899.

Hieran participirten:

die Krankencassen mit . . .	K 280.006 =	61·4	pCt.
die Bahnverwaltungen mit .	„ 156.496 =	34·3	„
der Pensionsfonds der Nordwest- u. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn mit . . .	„ 19.778 =	4·3	„
zusammen . . .	K 456.280 =	100	pCt.

Die Bahnverwaltungen trugen sohin auch im Berichtsjahre mehr als ein Drittel dieser Kosten. Die Steigerung der Pauschalien, welche im Ganzen K 40.888 und rücksichtlich des Antheiles der Krankencassen Kronen 28.574 beträgt, ist in erster Reihe durch die mehrerwähnte Einbeziehung der Krankencassa der Bau- und Betriebsgesellschaft entstanden, bei welcher die Jahresziffer der Pauschalien K 19.852 betrug, der Rest entfällt auf die erfolgten Pauschalerhöhungen.

Für „Medicamente und Heilmittel" wurden im Jahre 1900 K 319.402 99 (ohne Bau- und Betriebsgesellschaft K 302.286·17) gegen K 288.523·67 im Jahre 1899 und K 238.104 im Jahre 1898 verausgabt. Werden diese Kosten auf die Krankenfälle und Krankentage repartirt, so ergibt sich gegenüber dem Vorjahre eine allerdings ganz geringfügige Abnahme. Es entfiel auf Medicamente und Heilmittel im Jahre 1900 auf 1 Krankheitsfall K 3·76, auf 1 Krankentag K 0·223, dagegen im Jahre 1899 auf 1 Krankheitsfall K 3·82 und auf 1 Krankentag K 0·225. Die absolute Höhe der Kosten steht mit der im Vorjahrsberichte erwähnten periodischen Erhöhung der Arzneitaxe im Zusammenhange.

Zu den übrigen Kosten ist zu bemerken, dass die „Sonstigen Ausgaben" per K 153.097·49 die Entbindungskosten für die Frauen der Mitglieder (per K 66.405·47), dann die Badecurkosten für die Mitglieder, die Baargeldunterstützungen an Mitglieder und deren Angehörige u. s. w. umfassen.

Die Leistungen für die Familienangehörigen der Mitglieder erforderten im Jahre 1900 K 296.847·79 (inclusive jener der Bau- und Betriebsgesellschaft per K 10.360·64) gegen K 280.917·22 im Jahre 1899. Ausser diesen Mehrleistungen gewähren die meisten grösseren Cassen auch für die Mitglieder selbst Leistungen, welche weit über den Rahmen des Gesetzes hinausgehen. Dieselben erforderten bei den grösseren Cassen Kronen 302.062·16. Hiebei ist jedoch zu bemerken, dass in dieser Ziffer die Mehrleistungen, deren Tragung die Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Betriebskrankencassa freiwillig übernommen hat, nicht inbegriffen sind.

Der Aufwand für diese Mehrleistungen betrug:

für die Mitglieder	K 65.238·43
für die Angehörigen derselben	„ 7.277·53
im Ganzen . . .	K 72.515·96

Es betrugen sohin nach den vorstehenden Ausführungen die Einnahmen:

	im Jahre 1900	im Jahre 1899	daher 1900
	K 2,531.214·73	K 2,222.071·79	+ 1·4 pCt.
die Ausgaben:			
	K 2,493.041·32	K 2,221.381·66	+ 1·2 pCt.
sohin der Gebahrungsüberschuss:			
	K 38.173·41	K 690·13	

Von den mit Ende 1900 bestandenen 28 Betriebskrankencassen der österreichischen Privateisenbahnen erzielten 21 einen Gebahrungsüberschuss, und zwar 6 Cassen einen solchen von mehr als 20 pCt. der Jahresbeiträge, während bei 8 Cassen dieser Ueberschuss zwischen 10 und 20 pCt., bei 7 Cassen unter 10 pCt. beträgt, endlich bei 7 Cassen ein Gebahrungsdeficit nachgewiesen wird. Diese Gebahrungsdeficite resultiren bei den Cassen der Bozen-Meraner Bahn, Dampftramway vormals Krauss & Co., Kaschau-Oderberger Bahn (österreichische Strecke), Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Südbahn-Gesellschaft (österreichische Strecke) lediglich aus den hohen Mehrleistungen.

Nur bei zwei Cassen, bei jener der Neutitscheiner Localbahn und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn war die allgemeine finanzielle Situation ungünstig und eine Abhilfe dringend geboten. Bei der erstgenannten Cassa ist inzwischen durch eine Einschränkung der Mehrleistungen Vorsorge getroffen worden, dass in Hinkunft Gebahrungsdeficite aller Voraussicht nach nicht mehr eintreten. Bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist infolge Entgegenkommens der Verwaltung die vom k. k. Eisenbahnministerium seit einer Reihe von Jahren mit allem Nachdrucke verfolgte Sanirung der Krankencassa durchgeführt worden. Die genannte Bahnverwaltung hat nämlich über Anregung des genannten Ministeriums beschlossen, dass ab 1. Jänner 1901 den der Dienstpragmatik unterstehenden Bediensteten exclusive der Beamten im Falle ihrer Erkrankung die vollen Bezüge durch sechs Wochen aus gesellschaftlichen Mitteln gewährt werden. Die diesen Diensteskategorien angehörigen Mitglieder erhalten sohin bei weiter andauernder Krankheit erst nach Ablauf dieser Frist das Krankengeld aus den Mitteln der Cassa. Dagegen werden die seit einigen Jahren von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestrittenen Mehrleistungen ab 1. Jänner 1901 von der Krankencassa getragen. Durch dieses werthvolle Zugeständniss seitens der Bahnverwaltung ist die finanzielle Situation der Krankencassa für die Zukunft aller Voraussicht nach sichergestellt, denn die Krankengelderzahlung bis zu sechs Wochen erforderte für die erwähnten Diensteskategorien im Jahre 1900 rund K 218.500 und im Jahre 1899 rund K 186.000, während die nunmehr von der Krankencassa zu tragenden Mehrleistungen im Jahre 1900 K 72.515 und im Jahre 1899 K 63.188 erforderten, so dass Ueberschüsse von K 145.985, beziehungsweise K 122.812 resultirt hätten.

Der Stand der Reservefonds war Ende 1899 K 2,550.533·02, sohin zuzüglich der neu hinzugekommenen Cassa der Bau- und Betriebsgesellschaft per K 168.404·36 am Schlusse des Vorjahres K 2,718.937·38; hiezu kommen die Gebahrungsüberschüsse des Jahres 1900 per K 38.173·41, so dass sich mit 31. December 1900 ein Stand der Reservefonds von K 2,757.110·79 ergibt. Diese Fonds waren mit Schluss des Jahres 1900, wie folgt, angelegt:

in Baargeld und Guthaben K	57.730·08	=	2·1 pCt.
in Werthpapieren . . . . „	2,685.787·11	=	97·4 „
in deren laufenden Zinsen „	21.233·21	=	0·8 „
in Sparcassaeinlagen . . „	83.833·83	=	3·0 „
in Inventar (nach Abschreibung) „	8.717·25	=	0·3 „
zusammen . . . K	2,857.301·48	=	103·6 pCt.
hievon ab die Passiven per „	100.190·69	=	3·6 „
verbleiben . . . K	2,757.110·79	=	100 pCt.

Das Baargeld, beziehungsweise die Guthaben werden, soferne letztere bei der Bahnverwaltung aushaften, seitens der letzteren in vorgeschriebener Weise contocorrentmässig verzinst. Die Passiven umfassen zumeist Schulden der Cassa an die Bahnverwaltung und sind — mit Ausnahme jener der Cassa der Kaiser Ferdinands-Nordbahn — dadurch entstanden, dass im Laufe des Jahres zuviel Werthpapiere beschafft wurden, oder dass man einen Verkauf derselben zur Bedeckung des Gebahrungsausfalles im Hinblicke auf den ungünstigen Coursstand am Jahresschlusse vermeiden wollte.

Die Gesammtergebnisse des Berichtsjahres können nach den vorstehenden Ausführungen als befriedigend bezeichnet werden, denn es wurden ausser den gesetzlichen Leistungen gewährt: Mehrleistungen für Angehörige der Mitglieder per K 296.847·79, Mehrleistungen an die Mitglieder selbst, soweit dieselben speciell nachgewiesen sind, per K 301.897·56, somit zusammen K 598.745·35; wenn also die Cassen nur auf die gesetzlichen Leistungen beschränkt gewesen wären, wie dies bei den Bezirkskrankencassen der Fall ist, welche nur in einzelnen Fällen Geldunterstützung gewähren, so hätte sich der Ueberschuss von K 38.173·41 auf K 636.918·76 erhöht.

Die Jahresbeiträge der Mitglieder und des Arbeitgebers beliefen sich im Jahre 1900 auf K 2,368 650·33, die 20percentige Dotirung hätte also blos K 473.730·07 betragen.

Von den den Mitgliedern und ihren Angehörigen gewährten Beneficien per K 2,453.929·46 entfielen bei dem durchschnittlichen Mitgliederstande von 99.272 auf 1 Mitglied K 24·72, während dieser Aufwand im Jahre 1899 K 22·56 und im Jahre 1898 K 21·46 betrug. Die Leistungen der Cassen steigern sich sohin von Jahr zu Jahr. An Reservefondsvermögen entfiel bei den Krankencassen der österreichischen Privateisenbahnen mit Ende 1900 bei einem Vermögen von K 2,757.110·79 und einer Mitgliederzahl von 99.272 auf 1 Mitglied K 27·77 gegen K 26·78 im Jahre 1899.

Nach den vorstehenden Ausführungen über die Ergebnisse des Berichtjahres kann sohin eine weitere gedeihliche Entwicklung der Betriebskrankencassen der österreichischen Privateisenbahnen gewärtiget werden.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Bauconsenstheilung.) Die k. k. galizische Statthalterei hat den Bauconsens für die projectirte Verlegung der Wegübersetzung von km 340·838 nach km 340·704 der Bahnlinie Bielitz—Saybusch, Gemeinde Lipnik, im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 57.547.]

Localbahn Waidhofen a. Thaya-Zlabings. (Variante km 4·6/9.) Die von der Bauunternehmung „Union-Baugesellschaft" in Antrag gebrachte Linienrückung in km 4·6/9 der Localbahn Waidhofen a. Thaya-Zlabings wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 1394.]

Localbahn Teltsch-Zlabings. (Objecte in km 33·0/1 und km 47·9/10: Eisenconstructionspläne.) Die von der Bauaufsicht der Localbahn Teltsch-Zlabings vorgelegten Mauerwerks- und Eisenconstructionspläne der 4·0 m weiten offenen Objecte in km 33·0/1 und km 47·9/10 wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 1194.]

— (Objecte in km 43·9/10, 44·7/8, 45·9/10, 47·0/1, 52·5/6, 52·7/8, 33·8/9 und km 56·3/4: Mauerwerks- und Eisenconstructionspläne.) Die von der Bauaufsicht vorgelegten Manerwerks- und Eisenconstructionspläne der Localbahn Teltsch-Zlabings, und zwar: 1. für die offenen Objecte 2 m Lw. in km 43·9/10, 44·7/8, 45·9/10, 47·0/1, 52·5/6 und 52·7/8. 2. für das offene Object 3·0 m Lw. in km 33·8/9, endlich 3. für das offene Object 6·0 m Lw. in km 56·3/4 wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 1137.]

Localbahn Triest-Parenzo. (Benennung der im km 6·9/7 zu errichtenden Personenhaltestelle.) Die im km 6·9/7 der Localbahn Triest-Parenzo zu errichtende Personenhaltestelle wurde über Antrag der k. k. Statthalterei in Triest mit dem Namen „Monte Castiglione" bezeichnet. [E.-M.-Z. 54.988.]

Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel. (Variante km 13·5 bis 13·8.) Die von der Bauunternehmung Stern & Hafferl beantragte Linienrückung zwischen km 13·5 und 13·8 der Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 822.]

Localbahn Wlaschim-Unterkralowitz. (Mechanische Ausrüstung des Wasserstationsgebäudes und der Locomotivremise in der Station Unterkralowitz.) Die von der Bauunternehmung Ing. Borkovec & Arch. Dvořak vorgelegten Pläne der mechanischen Ausrüstung des Wasserstationsgebäudes und der Locomotivremise für die Station Unterkralowitz der Localbahn Wlaschim-Unterkralowitz wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 492.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien. (Eröffnung des elektrischen Betriebes auf den Strassenbahnlinien Schottenring-Währing und Schottenring-Döbling, bezw. Gersthof-Pötzleinsdorf.) Am 3. Jänner ist der elektrische Betrieb auf den Strassenbahnlinien nach Währing und Döbling, bezw. Gersthof-Pötzleinsdorf eröffnet worden. Die Wagen verkehren von der Schottengasse aus, und zwar einerseits nach Währing-Kreuzgasse bis zur Remise und nach Gersthof, bezw. Pötzleinsdorf bis zur Schafberggasse und andererseits über die Nussdorferstrasse nach Döbling (Zögernitz).

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Probefahrten mit Eilzugsgarnituren bei einer Fahrgeschwindigkeit von 100 km per Stunde.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat im Interesse der Constatirung der Leistungsfähigkeit ihrer bei der letzten Pariser Weltausstellung mit dem „Grand Prix" ausgezeichneten Zwillingsmaschinen Probefahrten mit einer dem Gewichte normaler Eilzüge per 220 t entsprechenden Belastung im Bereiche der 212 km langen Hauptlinie Budapest-Westbahnhof—Marchegg (vergl. Vrdgsbl. Nr. 139 ex 1901) vornehmen lassen. In einem jeden den Probezügen beigegebenen Experimentirwagen wurde die Leistungsfähigkeit der beiden Maschinen durch Präcisionsapparate neuester Construction registrirt und zur Constatirung des durch die Dampfcylinder erzeugten Krafteffectes der Maschine die sogenannte indicirte Kraft gemessen. Hiezu dient der Indicatorapparat. Die Indicatoren machen die Leistungen des Dampfes in einer Zeichnung anschaulich und erfolgt die Berechnung der durch den Dampf geleisteten Arbeit auf Grund dieser Zeichnungen. Ausser der Messung der durch den Dampf in den Cylindern geleisteten Arbeit wurde auch jene Arbeit gemessen, welche die Locomotive durch die Zugstange auf den angekoppelten Zug überträgt. An der Zugstange des Experimentirwaggons ist ein specieller Apparat angebracht. Dieser Apparat constatirt die auf die Zugkraft übertragene Arbeit und misst und veranschaulicht mittelt eines auf Papier gezeichneten Graphicons die Fahrgeschwindigkeit, die Länge der zurückgelegten Strecke und die in der Zugstange auftretende Spannung, d. h. den Zugswiderstand. Es wurden auch die durch den Rauchkasten in den Rauchfang aufsteigenden Rauchgase beobachtet, von welchen ein Theil durch eine Rohrleitung in den im Experimentirwagen untergebrachten Probirapparat geführt wurde, wo sie durch einen Chemiker analysirt wurden. Die Zusammensetzung der Rauchgase gibt nämlich darüber Aufklärung, mit welcher Vollkommenheit die in der Feuerbox verwendete Kohle verbrennt. Es wurde auch das Quantum der verdampften Wassermenge genau gemessen und aufgezeichnet, sowie das zu dieser Verdampfung erforderlich gewesene Kohlenquantum. Das Verhältniss der verdampften Wassermenge zum Quantum der hiezu verbrauchten Kohle ergibt den sogenannten Verdampfungscoëfficienten, welcher bei Beurtheilung der Heizanlage der Locomotive massgebend ist. Auf der Strecke Budapest—Marchegg ist der Oberbau genug fest, um Züge mit der vorerwähnten Fahrgeschwindigkeit verkehren lassen zu können. Auf der ganzen Strecke — mit Ausnahme der Stationen — ist der sogenannte Goliath-Oberbau gelegt, der sich hauptsächlich darin charakterisirt, dass er einerseits aus 12 m langen, per Currentmeter 42·8 kg schweren Stahlschienen besteht, andererseits dass im Verhältniss zu den schwereren Schienen der Zwischenraum der Schlipper ein geringerer ist, indem sich unter einer Schiene 14 Stück, in kleineren Curven 15 Stück Schlipper befinden. Zur Beurtheilung der bei den Probefahrten erzielten Fahrgeschwindigkeit ist zu bemerken, dass der Wiener Eilzug Nr. 103, welcher um 1 Uhr 50 Minuten Nachmittags in Budapest eintrifft, für die Strecke Pozsony—Budapest — ohne Einrechnung der Aufenthalte — 3 Stunden 10 Minuten braucht, während die Fahrzeit der Probezüge mit 2 Stunden 25 Minuten festgesetzt wurde; die Probezüge hatten also eine um ¾ Stunden kürzere Fahrzeit. Bei einer Belastung von 220 t liefen sämmtliche Probezüge mit einer Pünktlichkeit bis auf eine Secunde in den Endstationen ein. Im Verhältnisse der effectiven Dauer der Fahrt, innerhalb welcher die Probezüge auf der 212·5 km langen Strecke fahrplanmässig verkehrten, d. i. 2 Stunden 25 Minuten, ergab die mittlere (aber nur relative) Fahrgeschwinzigkeit 87 km per Stunde; da aber zu berücksichtigen ist, dass der Zug an einzelnen Stellen der Strecke langsamer fahren muss, z. B. bei der Durchfahrt durch Stationen gegen die Spitze der Wechsel, wo die Fahrgeschwindigkeit nur 30 km per Stunde betragen darf, so ergibt sich, dass der Locomotivführer auf der offenen Strecke mit einer höheren Geschwindigkeit als 100 km fahren muss. Der Probezug ist auch thatsächlich an mehreren Stellen der Strecke mit einer Geschwindigkeit von 108 km per Stunde gefahren, wie dies durch den eingangs erwähnten Geschwindigkeitsmessapparat des Experimentirwagens constatirt wurde. Noch ist hervorzuheben, dass bei der polizeilich-technischen Prüfung der beiden Locomotiven die Fahrgeschwindigkeit derselben auf der Strecke Budapest—Vácz auf 120 km gesteigert wurde, die äusserste Fahrgeschwindigkeit, die bisher in Ungarn mit Locomotiven erzielt wurde.

Ausland.

Bayern. (Stückgutabfuhr vom Centralbahnhof München.) Die nach § 63 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung abzugebenden Erklärungen der Empfänger, die ihre Güter selbst abholen oder sich anderer als der von der Eisenbahn bestellten Fuhrunternehmer (bahnseitiger Rollführer) bedienen wollen, haben bei der Güterstation München C.B. eine so hohe Anzahl erreicht und unterliegen überdies einem derart häufigen Wechsel, dass die pünktliche und zuverlässige Abfertigung der angekommenen Stückgüter in hohem Grade gefährdet erscheint. Im allgemeinen Verkehrsinteresse hat daher die General-Direction der Bayerischen Staatseisenbahnen verfügt, dass mit dem 31. Jänner 1902 die Giltigkeit aller bei der Güterstation München C.B. abgegebenen Erklärungen und Vollmachten hinsichtlich der Abholung und Zustellung der Stückgüter erlischt. Vom 1. Februar 1902 an werden die angekommenen Eil- und Frachtstückgüter durch die bahnseitige Rollfuhrunternehmung zugestellt, sofern nicht bis zum 16. Jänner 1902 eine neue Erklärung oder Vollmacht bei der Güterstation München C.B. abgegeben wird. Diese Erklärungen und Vollmachten, welch letztere nur auf einen der zur gewerbsmässigen Stückgüterabfuhr in München C.B. zugelassenen Unternehmer

lauten dürfen, sind zur Benützung der von der genanten Dienststelle kostenlos zu beziehenden Formulare auszustellen.

Die Giltigkeit der Erklärungen und Vollmachten ist künftig auf ein Kalenderjahr beschränkt; sie müssen daher auch für die folgenden Jahre jedesmal erneuert werden, und zwar bis zum 16. December jeden Jahres, wenn sie zum Beginn des neuen Jahres für dessen Dauer Beachtung finden sollen. Die Erklärungen und Vollmachten können während des Kalenderjahres jederzeit zurückgezogen werden. Geschieht dies oder werden die Erklärungen und Vollmachten nicht jeweils bis zum 16. December erneuert, so greift die Zustellung durch die bahnseitige Rollfuhrunternehmung Platz. Jede sonstige Aenderung dieser Erklärungen und Vollmachten kann nur ausnahmsweise in Fällen nachgewiesener Dringlichkeit und eines besonderen Bedürfnisses durch die Eisenbahn-Betriebsdirection München zugelassen werden. Dagegen können im Laufe des Kalenderjahres neu entstehende Firmen ihre erstmaligen Erklärungen und Vollmachten für den Rest des betreffenden Jahres abgeben.

Wagenladungsgüter, sowie solche Eil- und Frachtstückgüter, die der bahnseitigen Zustellung nicht unterliegen, werden von vorstehenden Massnahmen nicht betroffen. Hinsichtlich der Eil- und Frachtstückgüter, die einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung zu unterziehen sind, bewendet es bei dem bisherigen Verfahren.

Württemberg. (Verkehr und Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate October.) Im Monate October wurden bei einer Bahnlänge von 1881·86 (1826·11) km befördert: 3,200.605 (3,290.809) Personen und 842.808 (845.751) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehre Mk. 1,712.000 (1,771.792), aus dem Güterverkehre Mk. 3,306.000 (3,535.588), aus sonstigen Quellen Mk. 292.000 (350.000), im Ganzen Mk. 5,310.000 (5,657.380), weniger gegen den gleichen Monat des Vorjahres Mk. 347.380. Vom 1. April bis letzten October betrugen die Einnahmen Mk. 35,047.000, gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres weniger Mk. 158.786.

— (Bau weiterer Nebenbahnen.) Aus einer ständischen Druckschrift, betreffend den Entwurf eines Gesetzes über den Bau von Nebeneisenbahnen in der Finanzperiode 1901/1902, ist Folgendes hervorzuheben: Für den Bau von Nebeneisenbahnen durch den Staat kommen in der Finanzperiode 1901/1902 zur Verwendung Mk. 250.000, und zwar: 1. für eine Bahn von Laupheim nach Schwendi, erste Rate Mk. 150.000; 2. für eine Bahn von Rossberg nach Wurzach, erste Rate Mark 100.000. Ausser freier Hergabe von Grund und Boden ist von den bei der Bahn Laupheim-Schwendi Betheiligten ein barer Baukostenbeitrag von Mk. 50.000, von den bei der Bahn Rossberg-Wurzach Betheiligten ein solcher von Mk. 25.000 zu leisten.

Als letzte Raten werden bestimmt für die durch den Staat erbauten Nebeneisenbahnen: 1. von Biberach nach Ochsenhausen Mk. 200.000, 2. von Güglingen nach Leonbronn Mark 150.000, 3. von Beilstein nach Heilbronn Mk. 500.000.

Die Staatsregierung wird ferner ermächtigt, als Staatsbeiträge zum Baue von Nebeneisenbahnen durch Privatunternehmer zu gewähren: 1. für eine Bahn von Jagstfeld nach Neuenstadt Mk. 28.000, 2. für eine Bahn von Amstetten nach Gerstetten Mk. 32.000, 3. für eine Bahn von Schorndorf nach Welzheim Mk. 35.000, 4. für eine Bahn von Vaihingen an der Enz Bahnhof nach Enzweihingen Mk. 24.000 für je 1 km Bahnlänge.

Durch den Staat sind ferner, vorbehaltlich der von den Betheiligten zu übernehmenden Leistungen, Nebeneisenbahnen 1. von Tübingen nach Herrenberg, 2. von Kirchheim unter Teck nach Weilheim an der Teck zu bauen.

Russland. (Gesammteinnahmen der Eisenbahnen im I. Halbjahr 1901.) Das letzte Heft der Monatsausgabe der Abtheilung für Statistik und Kartographie des Ministeriums der Verkehrsanstalten enthält unter Anderem Angaben über die Transporte und Einnahmen der Eisenbahnen in der ersten Jahreshälfte 1901.

Die Eisenbahnstrecken im europäischen Russland betrugen am 30. Juni 1901 41.730 Werst (am 30. Juni 1900 40.618 Werst). Der Personenverkehr weist 45,269.934 Reisende auf, während in der gleichen Zeit 1900 44,744.760 Personen befördert worden waren; es sind ferner 3.512,307.000 Pud (gleich 57,527.000 t) Waaren gegen 3.542,822.000 Pud (= 58,034.000 t) im Jahre 1900 befördert worden. Die Gesammteinnahmen betragen im I. Halbjahr 1901 Rubel 254,476.393 gegen R. 251,053.888 in der gleichen Zeit des Jahres 1900. Die Wersteinnahme erreicht R. 6108 gegen R. 6181 in 1900. Die Staatsbahnen (26.910 Werst) haben 32,604.895 Personen und 2.459,698.000 Pud befördert; die Einnahmen betrugen R. 175,528.249 oder R. 6522 für eine Werst. Auf die Privatbahnen (14.820 Werst) entfielen 12,655.039 beförderte Personen und 1.052,609.000 Pud Güter. Die Einnahmen betrugen R. 78,948.144 oder R. 5353 für eine Werst. Von den Localbahnen, deren Betriebsstrecke am 30. Juni 1901 1286 Werst lang war, sind 1,251.678 Personen und 25,088.000 Pud Waaren befördert worden, was R. 1,394.020 oder R. 1184 für eine Werst ergab. Die sibirische Bahn hat in der erwähnten Betriebszeit nur 384.228 Personen gegen 548.479 Personen 1900 befördert. Die bewegten Gütermengen und die Einnahmen sind dagegen sehr gestiegen; es wurden nämlich befördert 25,256.000 Pud und dabei vereinnahmt R. 7,193.361 oder R. 2295 für eine Werst, während im gleichen Zeitraum 1900 21,019.000 Pud befördert und R. 6,613.427 oder R. 2070 für eine Werst eingenommen wurden. Der Personenverkehr auf der mittelasiatischen Eisenbahn weist 475,395 gegen 289.170 Reisende auf, die Waarentransporte 17,415.000 Pud gegen 13,342.000 Pud. Die Einnahmen belaufen sich auf R. 6,054.051 gegen R. 4,633.161 oder R. 2937 gegen R. 2248 für eine Werst im Vorjahre. Die Wersteinnahme folgender Bahnen des europäischen Russlands hat die Durchschnittseinnahme von R. 6108 für eine Werst Bahnlänge überschritten und betrug auf der Lodzer R. 30.036, Warschau-Wiener R. 18.514, Nikolajewer R. 17.132, Zarskoje-Sselobahn R. 16.956, Moskau-Kursker R. 12.631, Moskau—Nishni-Nowgoroder R. 10.862, Transkaukasische R. 10.457, Jekaterinen- R. 9142, St. Petersburg-Ssestrorezker R. 8079, Moskau-Brester R. 8052, Riga-Oreler R. 7479, Kursk-Charkow-Ssewastopoler R. 7330, St. Petersburg-Warschauer R. 6905, Wladikawkaser R. 6826, Libau-Romnyer R. 6364 und Ssamara-Slatouster R. 6212.

Oldenburg. (Gesetzentwurf über Kleinbahnen.) Die oldenburgische Regierung hat dem Landtage den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend die nichtstaatlichen Eisenbahnen, vorgelegt. Die Bedingungen, so heisst es in der Begründung des Gesetzentwurfes u. A., unter denen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehres von anderen Personen als dem Staate gebaut und betrieben werden dürfen, haben im Grossherzogthume bisher eine gesetzliche Regelung nicht gefunden. Das Bedürfniss hiezu ist früher auch kaum hervorgetreten, da wenigstens im Herzogthume das Staatsbahnsystem zur fast unbeschränkten Durchführung gelangte und bis vor Kurzem auch für die wenigen entstandenen Privatbahnen von vorneherein der Staat den Bau und den Betrieb übernommen hat. Neuerdings ist indessen im Zusammenhange mit der anderswo, z. B. in Preussen, gleicherweise beobachteten Bewegung das Bestreben insbesondere bei Gemeinden mehrfach hervorgetreten, im Wege des Privatunternehmens diejenigen Landestheile möglichst bald in den Genuss einer Bahnverbindung zu setzen, für welche die Anlegung einer Staatsbahn überhaupt nicht oder noch nicht in Frage kommen kann.

Bei den Verhandlungen über solche Pläne hat es sich als wünschenswerth erwiesen, gewisse Grundsätze gesetzlich festgelegt zu haben, nach denen bei der Genehmigung des Baues und des Betriebes von Eisenbahnen zu verfahren ist, und wodurch die Betheiligten von vorneherein auf diejenigen Anforderungen hingewiesen werden, welchen sie zur Erlangung der Genehmigung zu genügen haben. Ferner erscheint es zweckmässig, den verschiedenen Communalverbänden die Möglichkeit zu geben, sich zum Baue und Betriebe von nichtstaatlichen Eisenbahnen auf öffentlich-rechtlicher Grundlage zusammenzuschliessen.

Im Wesentlichen um diesen Zwecken zu genügen, ist zur Erfüllung der dem jetzigen Landtage in seiner dritten Versammlung gegebenen Zusage ein vorliegender Entwurf zunächst für das Herzogthum aufgestellt. („Z. d. V. D. E.-V.“)

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Erzherzog Franz Ferdinand“ nach Karachi und Bombai.) Dieser Dampfer von 3860 Tonnen Gehalt ist am 24. October 1901 mit 83 Passagieren und 1034 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 883 Tonnen Zucker, nebst 19 Pferden, von Triest nach Karachi und Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 209 kg Mineralwasser, 420 kg Bier, 46 kg Muster, 11.468 kg Kaffee, 2066 kg Kurzwaaren, 437 kg Baumwollwaaren, 1410 kg Mehl, 4242 kg Früchte, 480 kg Schafwollwaaren, 84 kg Majolika, 2210 kg Manufacturwaaren, 1906 kg Holzwaaren, 290 kg Metallwaaren, 62 kg Porzellanwaaren, 2960 kg chemische Producte, 1956 kg Seife, 3857 kg

Papier, 10.862 kg Spiritus, 324 kg Papier, 8199 kg Esswaaren, 1131 kg glasirte Töpferwaaren, 62 kg Glaswaaren, 66 kg Wein, 18.900 kg Zucker, 2037 kg Esswaaren und 1314 kg Wein; nach Suez 235 kg Esswaaren, 5 kg Muster, 125 kg Baumwollwaaren, 178 kg Manufacturwaaren und 440 kg Spiritus; nach Gedda 8 kg Muster und 210 kg Manufacturwaaren; nach Aden 27 kg Mineralwasser, 37 kg Muster, 973 kg Früchte und 564 kg Metallwaaren; nach Mombassa 2 kg Muster und 890 kg Manufacturwaaren; nach Massaua 7000 kg Bier, 2 kg Muster, 1062 kg Calciumcarbid und 368 kg Esswaaren; nach Gibuti 1650 kg Bier; nach Durban 3280 kg Früchte, 720 kg Esswaaren und 1930 kg Spiritus; nach Bombay 149 kg Muster, 19 Stück lebende Pferde und 50 kg Metallwaaren; nach Bassorah 84 kg Bernsteinperlen und 19 kg Muster; nach Bushire 7 kg Muster; nach Mahomerah 37 kg Metallwaaren; nach Karachi 2826 kg Knöpfe, 575 kg Spielkarten, 15.550 kg Papier, 1150 kg Spielkarten, 191 kg Knöpfe, 575 kg Spielkarten, 381 kg Muster, 962 kg Kurzwaaren, 2100 kg Baumwollwaaren, 830 kg Lampen, 2172 kg Schafwollwaaren, 6217 kg Manufacturwaaren, 934 kg Holzwaaren, 1200 kg Waaren von leonischen Gespinnsten, 28.900 kg Metallwaaren, 1650 kg Glasperlen, 221 kg Seife, 1820 kg Glaswaaren, 370 kg Zündhölzchen, 863.768 kg Zucker, 332 kg Spielkarten, 254 kg Baumwollwaaren und 4429 kg Manufacturwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 551.364.

— (Abfahrt des Dampfers „Sylesia" nach Calcutta.) Dieser Dampfer von 3340 Tonnen Gehalt ist am 26. October 1901 mit 22 Passagieren und 2056 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 1430 Tonnen Zucker, nebst 703 Stück Holz, von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 1560 kg Bier, 10 kg Muster, 43 kg Baumwollwaaren, 92 kg Esswaaren, 43.438 kg Holzwaaren, 1168 kg Manufacturwaaren, 411 kg Holzwaaren, 90.510 kg Metallwaaren und 400 kg gemeiselter Stein; nach Gedda 70 860 kg Zucker; nach Aden 200 kg Papier, 260 kg Esswaaren und 30.300 kg Zucker; nach Hodeidah 7 kg Muster; nach Bombay 8 kg Muster und 66.625 kg Zucker; nach Colombo 10.250 kg Papier, 20.160 kg Cement, 38 kg Muster, 566 kg Baumwollwaaren, 20.000 kg Schafwollwaaren, 206 kg Kurzwaaren, 509 kg Manufacturwaaren, 355 kg Holzwaaren, 694 kg Metallwaaren, 160 kg Glaswaaren, 54 kg Glasperlen und 66.820 kg Zucker; nach Madras 62 kg Knöpfe, 15.985 kg Papier, 20 kg Muster, 254 kg Kurzwaaren, 583 kg Baumwollwaaren, 172 kg Garne, 664 kg Lampen, 1531 kg Holzwaaren, 5788 kg Metallwaaren, 838 kg Glasperlen, 70 kg Glaswaaren, 85 kg glasirte Töpferwaaren, 1087 kg Wein und 2576 kg Glaswaaren; nach Calcutta 510 kg Bier, 9532 kg Knöpfe, 5205 kg Muster, 82.524 kg Papier, 575 kg Kisten, 1150 kg Spielkarten, 5487 kg Kurzwaaren, 98 kg Esswaaren, 575 kg Kisten, 16.548 kg Baumwollwaaren, 28.662 kg Garne, 873 kg Musikinstrumente, 480 kg Kisten, 7742 kg Lampen, 3741 kg Hopfen, 6555 kg Kisten, 21.732 kg Manufacturwaaren, 4748 kg Asbestwaaren, 5247 kg Holzwaaren, 1150 kg Kisten, 52.286 kg Metallwaaren, 28.621 kg Glaswaaren, 228 kg Uhren, 1150 kg Kisten, 6430 kg Glasperlen, 4600 kg Kisten, 1708 kg Manufacturwaaren, 1560 kg chemische Producte, 474 kg Porzellanwaaren, 2300 kg Kisten, 416 kg Seife, 44 kg Schuhwaaren, 6640 kg glasirte Töpferwaaren, 575 kg Kisten, 1000 kg Gummistoffe, 1930 kg Wein, 17.581 kg Glaswaaren, 1,131.168 kg Zucker und 1150 kg Kisten und nach Rangoon 860 kg Knöpfe, 101 kg Muster, 11.993 kg Papier, 949 kg Kurzwaaren, 5925 kg Baumwollwaaren, 5611 kg Glaswaaren, 4542 kg Lampen, 2004 kg Schafwollwaaren, 1905 kg Manufacturwaaren, 420 kg Asbestwaaren, 3134 kg Holzwaaren, 9918 kg Metallwaaren, 1010 kg Uhren, 102 kg Glasperlen, 1272 kg Seife, 682 kg glasirte Töpferwaaren, 9630 kg Glaswaaren, 64.250 kg Zucker, 2285 kg Droguen und 9594 kg Baumwollwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 1,509.553.

— (Ankunft des Dampfers „Gisela" von Calcutta.) Dieser Dampfer von 2640 Tonnen Gehalt ist am 28. October 1901 nach 31tägiger Fahrt mit 11 Passagieren und 3121 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 160 Tonnen nach Venedig, 77 Tonnen nach Fiume und 157 Tonnen nach dem übrigen Auslande bestimmt waren, von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Calcutta 88.042 kg Häute (wovon 8627 kg für Venedig und 4000 kg für Ancona), 46.830 kg Thee für Trebisonde, 12.586 kg Leinwand für Salonicha, 2,443.282 kg Jute (wovon 76.997 kg für Finme und 133.857 kg für Venedig), 18.118 kg Baumwolle für Venedig, 6900 kg Mirabolanen und 406.760 kg Samen; aus Rangoon 91.501 kg Reis für das Ausland und 2233 kg Häute für Pireo; aus Aden 1116 kg Häute und ans Port Said 700 kg Häute und 2560 kg Bambus. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 1,538.210.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im Jänner 1902.)

Im Monate Jänner 1902 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	Jänner
Liverpool	„Veria" (Cunard Line)	1—10
Hamburg	„Roma"	1—10
London	„Oria"	1—10
Rotterdam, Antwerpen	„Arad"	1—10
Rouen	„Stefánia"	1—10
Barcelona, Valencia *		10
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos *	„B. Kemény"	10
Liverpool	„Algerian"	5—15
Hull, Newcastle o/T	„Urbino"	5—15
Rouen*	„Matlekovits"	10—20
Antwerpen	„Zichy"	10—20
London	„Szt. István"	15—25
Lissabon		15—25
Rotterdam, Kopenhagen[1])	„Balaton"	15—25
Liverpool	„Lesbian"	15—25
Hamburg [1])	„Pergamon"	15—25
Bordeaux*	„Széchényi"	21—31
Glasgow*	„Báthori"	21—31
London	„Syria"	21—31
Hull, Newcastle o/T	„Douro"	21—31
Liverpool	„Pavia" (Cunard Line)	21—31
Rouen	„Baross"	25/1-5/2

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügenden Ladungen angemeldet werden, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelaufen.

Import.

Von	Nach	Dampfer	Jänner
Newcastle o/T	Fiume	„Kassa"	1—10
Liverpool	„	„Cypria" (Cunard Line)	1—10
Rotterdam, Antwerpen	„	„Tibor"	1—10
London	„	„Anstria"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„	„Douro"	1—10
Rouen	„	„Deák"	5—15
Hamburg	„	„Venezia"	5—15
Liverpool	„	„Alsatian"	5—15
London	„	„Kálmán Király"	10—20
Bordeaux	„	„Petöfi"	10—20
Hull, Newcastle o/T	„	„Kolpino"	10—20
Liverpool	„	„Samaria" (Cunard Line)	10—20
Hamburg	„	„Byzanz"	15—25
London	„	„Genoa"	15—25
Liverpool	„	„Athenian"	15—25
Glasgow	„	„Nagy Lajos"	21—31
Rouen	„	„Stefánia"	21—31
Rotterdam, Antwerpen	„	„Arad"	21—31
Liverpool	„	„Aleppo" (Cunard Line)	21—31
Hull, Newcastle o/T	„	„Volturno"	21—31
Rio de Janeiro, Santos	„	„Jokai"	25/1-5/2

Umschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ostindien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

A. Linie Fiume—Sicilien—Marseille.

Ab Fiume: „Andrassy" am 6., „Rákóczy" am 13., „Mátyás király" am 20., „Zrinyi" am 27. Jänner.

Ab Marseille: „Mátyás kiraly" am 5., „Zrinyi" am 12., „Andrássy" am 19., Rákóczy" am 26. Jänner.

B) Linie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Ab Fiume: „Tisza" am 1., „Adria" am 7., „Szápáry" am 15., „Szent László" am 22., „Tisza" am 29. Jänner.

Ab Marseille: „Szápáry" am 1., „Árpád" am 8., „Tisza" am 15., „Adria" am 22., „Szápáry" am 29. Jänner.

Budapester Betriebs-Direction der k. k. priv. Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Einstellung der Güteraufnahme in den zwischen Pozsony [Pressburg] und Budapest gelegenen Schiffahrtsstationen.) Die Budapester Betriebs-Direction der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass die vorjährige Güteraufnahme in den Stationen Pozsony, Gönyö, Györ (Raab) und Budapest (auch Donauufer Bahnhof der kgl. Ungar. Staatsbahnen) mit 22. December 1901, sowohl für die Thal- als Bergfahrt geschlossen wurde.

Balaton [Plattensee]- Schiffahrt. (Einstellung des Personenverkehres.) Die Direction der Balaton Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft verlautbart, dass der Personenverkehr mit den gesellschaftlichen Dampfern eingestellt wurde, der Güterverkehr jedoch insolange aufrecht erhalten wird, bis die Vereisung des Wasserspiegels erfolgt.

— (Eröffnung des Siócanales.) Am 8. December 1901 fand unter Führung des technischen Rathes Béla Pick

und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden, sowie jener der Direction der Balaton Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft die Eröffnung des den Plattensee mit der Donau verbindenden Abzugcanales statt, welcher durch den Abfluss des den normal limitirten Wasserstand des Sees überschreitenden Wasserquantums gespeist wird. Der Siócanal genannte, durch Schleusen regulirte Wasserlauf geht vom Seehafen nächst der Station Siófok der Südbahnlinie Budapest — Siófok — Nagy-Kanizsa—Pragerhof aus und mündet nächst Szegzárd in den dortigen Donauarm ein. Die Kosten des unter Aufsicht des Ministerialcommissärs Baron Paul Fiáth ausgeführten, im Jahre 1897 begonnenen Baues nahmen K 340.000 in Anspruch, zu welchen das Ackerbauministerium einen Beitrag von K 80.000 leistete. Den Anrainern und Producenten der vom Canale durchschnittenen Gebietstheile der Comitate Tolna und Somagy ist bei rationeller Ausnützung dieser für den Barken- und Kahnverkehr geeigneten Wasserstrasse, ein wohlfeiler Verkehrsweg, und zwar speciell für den Transport von Cerealien, Kleinvieh etc. geboten.

Kaiser Wilhelm-Canal. Dem Verwaltungsberichte des kaiserl. Canalamtes für das Rechnungsjahr vom 1. April 1900 bis 31. März 1901 ist zu entnehmen, dass der Verkehr auf diesem Canale eine Steigerung von 2766 Schiffen und von 793.327 Registertonnen aufweist. Der Canal wurde insgesammt von 29.045 abgabepflichtigen Schiffen befahren, welche 4,282.094 t zählten. An der Durchfahrt betheiligten sich deutsche Schiffe mit 85·67 pCt., dänische mit 3·57 pCt., schwedische mit 3·41 pCt., niederländische mit 2·86 pCt., britische mit 2·04 pCt., norwegische mit 1·40 pCt., die übrigen Schiffe mit 1 pCt. Die Durchfahrtszeiten variirten bei grösseren Dampfern zwischen $9^1/_2$ und $13^1/_2$ Stunden. Im Canale ereigneten sich 3 schwere und 162 leichte Schiffsunfälle. Das finanzielle Resultat stellt sich dar, wie folgt:

Einnahmen:	1896	Mk.	1,016.855
	1897	„	1,300.019
	1898	„	1,634.338
	1899	„	1,850.766
	1900	„	2,174.641

Die Ausgaben betrugen im Berichtsjahre Mk. 2,489.729 gegenüber Mk. 2,168.547 im Vorjahre. Das Betriebsjahr schliesst demnach mit einem Deficit von Mk. 315.088 gegenüber Mark 317.771 Mk. im Vorjahre. Hiebei ist zu erwähnen, dass der Tarif für die Schlepperdienste die Selbstkosten der Canalverwaltung nicht deckt; der Zuschuss betrug Mk. 393.000, ist daher um Mk. 78.000 höher als das gesammte Deficit. In der neuen Betriebsordnung für den Canal wurde daher auch bestimmt, dass die Dampfer in Hinkunft bei Durchfahrt durch den Canal regelmässig die eigene Maschinenkraft zu benutzen haben werden, und hat auch der Schlepptarif eine Umgestaltung erfahren.

Auch ist eine Aenderung des Gebührentarifes in Aussicht genommen und hat die Kieler Handelskammer einen Einheitstarif von 30 Pfennigen für die Registertonne empfohlen.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die dem Deutschen Reiche gehörige, im Betriebe der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen stehende 9·956 km lange vollspurige Strecke Aumetz—Deutsch-Oth Berg, welche am 1. December 1901 zunächst für den Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehr eröffnet worden ist, ist seit dem Tage der Betriebseröffnung als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 1. Jänner 1902 dem Verkehrsdirector der priv. Südbahn-Gesellschaft, kaiserlichen Rath Emil Casper den Titel eines Regierungsrathes mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 3. Jänner d. J. den Ministerialräthen im Eisenbahnministerium Dr. Victor Röll und Hugo Freiherrn von Buschman taxfrei das Ritterkreuz des Leopold-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 3. Jänner d. J. dem Staatsbahn-Director in Wien, Hofrath Jaroslav Khittel, das Comthurkreuz des Franz Joseph-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 4. Jänner d. J. die Bauräthe Oskar Meltzer, Ernst Baudisch und Julius Hübner zu Oberbauräthen im Eisenbahnministerium ernannt.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 8. December 1901 allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der Sectionschef im Handelsministerium, Geheimer Rath Belá Freiherr von Weigelsperg das Grosskreuz des französischen Cambogde-Ordens;

der Eisenbahn-Oberinspector i. R., Regierungsrath Ignaz Wottitz in Wien das Officierskreuz des Ordens der französischen Ehrenlegion und den königlich serbischen Takovo-Orden dritter Classe;

der Oberinspector der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Wilhelm Bauer in Wien den königlich serbischen St. Sava-Orden dritter Classe;

der Oberinspector der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Elias Eskenasy in Wien den königlich serbischen Takovo-Orden vierter Classe;

der Inspector der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Gustav Schulz in Wien den königlich serbischen St. Sava-Orden vierter Classe

annehmen und tragen dürfen.

Der Eisenbahnminister hat die Oberingenieure Albrecht Wechsler, Carl Melchar, Franz Urban, Franz Machowetz, Felix Willinger und Franz Stieger zu Bauräthen im Eisenbahnministerium ernannt.

Der Eisenbahnminister hat die Bau-Obercommissäre der österreichischen Staatsbahnen Wenzel Faltis und Ferdinand Trnka zu Oberingenieuren im Eisenbahnministerium ernannt.

Der Eisenbahnminister hat den Ingenieur Eugen Austin und die Baucommissäre der österreichischen Staatsbahnen August Blaschek und Ottokar Trnka zu Oberingenieuren im Eisenbahnministerium ernannt.

Das
k. k. Versteigerungs-Amt
(Dorotheum)
WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17
übernimmt **Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wagen, Equipagen, Mobilien aus Hinterlassenschaften und Uebersiedlungen,** sowie **Gegenstände jeder Art** mit Ausnahme von neuen Waaren zur Versteigerung.
Anmeldung täglich von 9—12 Uhr. 652

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personenhaltestelle und Ladestelle Sadowa.

Am 4. Jänner 1902 wird die an der Strecke Hatna—Valeputna der Bukowinaer Localbahnen zwischen den Stationen Kimpolung Stadt und Pozoritta gelegene Personenhaltestelle und Ladestelle Sadowa für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für die Auf- und Abgabe von Gütern in Wagenladungen eröffnet.

Die Berechnung der Fahr- und Frachtgebühren erfolgt auf Grund der für die Linie Hatna—Valeputna in Geltung stehenden Personen- und Gütertarife.

Die tarifkilometrischen Entfernungen betragen:

Von Sadowa nach																	
Eisenau	Frassin a/M.	Gurahumora	Hatna	Illischestie	Kaczyka	Kimpolung	Kimpolung Stadt	Komanestie a/Sol.	Molit	Paltinoasa	Parhoutz	Pertestie	Pozoritta	Strigoia	Theodorestie	Valeputna	Wama
Kilometer																	
17	31	38	85	46	60	8	4	70	25	43	81	65	4	51	75	15	21

Die Abfertigung von Personen und Gepäck erfolgt durch den Conducteur im Zuge, während die der Güter durch die Station Pozoritta besorgt wird.

Die Abfahrtszeiten der in dieser Personenhaltestelle anhaltenden Züge sind folgende:

Abfahrt von Sadowa gegen Valeputna	Gemischter Zug Nr. 2951	Abfahrt von Sadowa gegen Hatna	Gemischter Zug Nr. 2954
	8^{05} Vm.		10^{57} Vm.

Die Verkehrszeiten der Züge sind in mitteleuropäischer Zeit angegeben.

Czernowitz, am 30. December 1901. [14]

K. k. Betriebsleitung.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einstellung des directen Wagendurchlaufes von Krakau auf die Transversalbahn und nach Oświęcim, sowie in der Gegenrichtung über die Circumvallationslinie Krakau — Zwierzyniec — Podgórze-Bonarka und Einführung eines directen Wagencourses bei allen von Krakau über Podgórze-Płaszów gegen Skawina, Sucha, Oświęcim und zurück verkehrenden Personenzügen.

Ab 15. Jänner 1902 wird der directe Wagendurchlauf von Krakau über die Circumvallationslinie Krakau—Zwierzyniec—Podgórze-Bonarka auf die Transversalbahn und nach Oświęcim, sowie in der Gegenrichtung eingestellt und wird an demselben Tage ein directer Wagencours bei allen von Krakau über Podgórze-Płaszów auf die Transversalbahn und nach Oświęcim, sowie in der Gegenrichtung verkehrenden Personenzügen eingeführt.

Diejenigen Reisenden, welche eine Fahrt von Krakau gegen Skawina—Sucha—Neu-Sandec, Chabówka—Zakopane, Sucha—Zwardoń, Skawina—Oświęcim, sowie zurück von Stationen der genannten Strecken nach Krakau in directen Wagen unternehmen wollen, haben bei den Personencassen eine Fahrkarte über Podgórze-Płaszów zu verlangen, nachdem bei einer Fahrt über die Circumvallationslinie in Podgórze-Bonarka unbedingt umgestiegen werden muss.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten von, bezw. in Krakau der zwischen Krakau und der Transversalbahn, sowie in der zwischen Krakau und Oświęcim über Podgórze-Płaszów verkehrenden Personenzüge sind folgende:

Abfahrt von Krakau

des Zuges Nr.	um	nach
33	5^{22} Früh	Oświęcim
465	8^{30} Früh	Sucha — Saybusch-Żywiec — Zwardoń Zakopane—Neu-Sandec—Neu-Zagórz
35	3^{07} Nachm.	Oświęcim
37	7^{33} Abends	Sucha—Neu-Sandec—Neu-Zagórz
25	11^{10} Nachts	Sucha

Ankunft in Krakau

des Zuges Nr.	um	von
34	6^{33} Früh	Neu-Zagórz—Neu-Sandec—Sucha
26	8^{10} Früh	Sucha
36	10^{33} Vorm.	Oświęcim
32	4^{50} Nachm.	Neu-Zagórz—Neu-Sandec—Zakopane—Sucha—Zwardoń—Saybusch-Żywiec
38	9^{13} Abends	Oświęcim

Die Abgangs- und Ankunftszeiten der Züge der k. k. Staatsbahnen sind in mitteleuropäischer Zeit angegeben.

Die Nachtzeiten von 6^{00} Abends bis 5^{59} Morgens sind durch Unterstreichen der Minutenziffern bezeichnet.

Bei den Personencassen der k. k. österr. Staatsbahnen wird gegen Vorweisung des Taschenfahrplanheftes II der Nachtrag III zum erwähnten Hefte, der die obigen Aenderungen enthält, unentgeltlich ausgefolgt.

Krakau, im December 1901. [15]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Artikeltarife. — Abänderung des Tarifes 27 (Phosphorite).

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1902 ist in den Artikeltarifen für den obenbezeichneten Verkehr vom 1. Mai 1901 die für den Tarif 27 (Phosphorite) auf Seite 72 und 73 unter *) vorgesehene Anmerkung, betreffend die Manipulationsgebühr für die Verbindungsbahn Wolotschisk-Podwoloczyska, mit Rücksicht auf die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 150 vom 28. December 1901 unter fortlaufender Nummer 3811 (Seite 3766) verlautbarte Frachtbegünstigung zu streichen.

Wien, am 2. Jänner 1902. [16]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Einführung von Frachtsätzen für Petroleum.

Mit Wirksamkeit vom 10. Jänner 1902 gelangen nachstehend ermässigte Frachtsätze für Petroleum zur Einführung. Dieselben sind im Tarife, Theil II, für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr vom 1. Jänner 1900 im Ausnahmetarif Nr. 15 nachzutragen mit der Bezeichnung: „Nur giltig für Petroleum“:

Ausnahmetarif Nr. 15: Petroleum

Triest und Fiume	10 t	Triest und Fiume	10 t

Frachtsätze in Francs für 100 kg bei Aufgabe von Wagenladungen oder Zahlung für den Wagen für mindestens 10.000 kg

a) Württembergische Staatsbahnen:		Singen Bad. B.	2·44
Bempflingen	3·78	Villingen Bad. B.	2·99
Biedigheim	4·01	Waldshut	2·95
Böblingen	3·65		
Calw	3·66	c) Elsass-lothringische Bahnen:	
Feuerbach	3·87	Altmünsterol Station und Grenze	3·75
Heilbronn Hauptbhf.	4·23	Bennweier	3·85
Heilbronn Südbhf.	4·28	Bitschweiler-Thann	3·66
Ludwigsburg	3·94	Bollweiler	3·62
Pforzheim W.St.B.	3·86	Colmar	3·80
Reutlingen	3·68	Dornach	3·52
Rottenburg a. Neckar	3·50	Erstein	4·08
Rottweil	3·03	Gebweiler	3·67
Sigmaringen W.St.B.	3·02	Heissenstein	3·68
Stuttgart Hptbhf.	3·84	Hüningen	3·45
Stuttgart Nordbhf.	3·82	Logelbach	3·83
Stuttgart Westbh.	3·78	Luxemburg	5·56
Tübingen	3·58	Metz	5·08
Tuttlingen	2·83	Mülhausen Nord	3·50
Urach	3·89	Mülhausen-Wanne	3·49
		Sennheim	3·60
b) grossh. Badische Staatsbahnen:		Sentheim	3·70
Achern	3·77	Strassburg Centralbhf., Bischheim, Königshofen, Neudorf, Schiltigheim	3·93
Baden-Baden	3·95	Strassburg Rheinhafen	3·93
Basel Bad. B.	3·37	Thann	3·64
Dinglingen	3·76	Türkheim	3·85
Donaueschingen	2·89	Wesserling	3·73
Freiburg i. Breisgau	3·52		
Freiburg-Wiehre	3·51	d) Pfälzische Eisenbahnen:	
Hausach	3·37	Germersheim	4·46
Heidelberg Hptbhf.	4·42	Kaiserslautern Hptbhf.	4·85
Karlsruhe Hptbhf.	4·09	Landau Hptbhf.	4·47
Karlsruhe Rangirbhf.	4·09	Ludwigshafen a. Rhein und Ludwigshafen-Giuliniwerk	4·56
Karlsruhe Westbhf.	4·13		
Karlruhe Hafen	4·14		
Kehl	3·78	e) Schweizerische Nordostbahn:	
Lahr	3·82	Basel N.O.B.	3·37
Leopoldshöhe	3·39	Schaffhausen N.O.B.	2·66
Mannheim Bad. B.	4·56	Singen N.O.B.	2·44
Mannheim Industriehafen	4·60		
Offenburg	3·63		
Pforzheim Bad. B.	3·86		
Rheinau	4·48		
Schaffhausen Bad. B.	2·66		
Sigmaringen Bad. B.	3·02		

Wien, am 7. Jänner 1902. [17]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung eines Rollfuhrdienstes in der Station Herzogenburg.

Auf Grund der Bestimmungen des § 68 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder wird ab 1. Jänner 1902 in der Station Herzogenburg der k. k. österr. Staatsbahnen eine Rollfuhr-Unternehmung errichtet und als Rollfuhr-Unternehmer Herr Franz Nadlinger, dessen Geschäftslocale sich in Herzogenburg befindet, bestellt.

Diese Rollfuhr-Unternehmung besorgt unter der im Betriebsreglement (§ 68, 3) festgesetzten bahnseitigen Haftung und zu dem nachfolgenden Tarif:

a) Die Abstreifung der in der Station Herzogenburg zur Abgabe gelangenden Eil- und Frachtgüter an die Behausungen oder an die Geschäftslocale der Empfänger innerhalb des im Tarife bezeichneten Zustellungsgebietes. Die seitens der Rollfuhr-Unternehmung zuzustellenden Güter werden den Empfängern nicht avisirt, und werden die Frachtbriefe über solche Güter nebst den etwaigen Beilagen den Adressaten bei der Zustellung durch die Rollfuhr-Unternehmung übermittelt. Dieser sind hiebei seitens des Empfängers die auf dem Gute haftenden Beträge zu bezahlen und die Empfangsbescheinigung auf dem Aviso und Bezugsscheine durch Datirung, sowie Beisetzung der Stunde und Unterschrift zu ertheilen.

b) Die Zustreifung der von den Parteien der Rollfuhr-Unternehmung übergebenen Eil- und Frachtgüter von der Behausung nach dem Bahnhofe Herzogenburg behufs Veranlassung der Aufgabe.

Ausgenommen von der Ab-, bezw. Zustreifung sind:

1. Eil- und Frachtgüter, welche an Parteien adressirt sind, welche bei der Station Herzogenburg unter glaubhafter Bescheinigung ihrer Unterschrift das schriftliche Verlangen gestellt haben, dass die für sie einlangenden Güter nicht zuzustellen, sondern zu avisiren sind.
2. Alle Güter in Wagenladungsmengen.
3. Alle Güter, welche vor dem Bezuge einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen.
4. Leichen.
5. Unverpackte lebende Thiere.
6. Explosive Gegenstände.
7. Beschädigte oder unvollständige Güter.
8. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Documente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen, Kunstgegenstände und Antiquitäten.
9. Sendungen, bei welchen einzelne Frachtstücke mehr als 750 kg wiegen (ausschliesslich Fässer mit kreisrunden Böden) oder länger als 7 m sind.

TARIF.

Von oder nach	Nach oder von	Eilgut Heller		Frachtgut Heller	
		bis 10 kg	für je weitere 10 kg	bis 50 kg	für je weitere 10 kg
der Station Herzogenburg der k. k. österr. Staatsbahnen	Herzogenburg	20	3	20	1
	Oberndorf a. E.	20	3	20	1
	Ossarn	40	6	30	3
	Ober- und Unter-Winden	40	6	30	3
	St. Andrä a. Tr.	50	7	40	5
	Walpersdorf	60	8	40	5
	Inzersdorf a. Tr.	60	8	40	5

Häuser, zu welchen keine fahrbare Strasse führt, sind vom Rollfuhrrayon ausgeschlossen.

Als Minimalgebühr gelangen 20 Heller zur Einhebung.

Der vorstehende Tarif hat auch Anwendung zu finden für die Zustreifung der Güter von den Wohnungen zum Bahnhofe.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien übernimmt jedoch für die durch die Rollfuhr zugeführten Güter erst nach bahnämtlich vollzogener Aufnahme derselben die Haftung im Sinne des Betriebsreglements.

Bei Annahme von Banknoten für in fremden Währungen zahlbare Ueberweisungen werden seitens der Rollfuhrunternehmung die gleichen Umrechnungscourse wie bei der Frachtencasse der Station Herzogenburg angewendet.

Werden über Verlangen der Parteien von der Rollfuhrunternehmung Frachtbriefe oder Frachtbrief-Duplicate oder sonstige Begleitpapiere ausgefertigt, so kann die Rollfuhrunternehmung hiefür eine Gebühr von 10 Hellern per Stück aufrechnen, jedoch ist sie in solchen Fällen als Beauftragte der Partei anzusehen und ist die Haftung der Eisenbahn für die richtige Ausfertigung ausgeschlossen. Für die Blanquette selbst sind nur jene Beträge zu berechnen, welche im Einzelnverkaufe von der Güterexpedition erhoben werden. Ausser den vorbezifferten Gebühren, ferner den nachgewiesenen Auslagen für ohne Verschulden der Rollfuhrunternehmung nothwendig gewordene Reparaturen dürfen keine weiteren Gebühren berechnet werden.

Die Organe der Rollfuhrunternehmung sind verpflichtet, den Tarif stets bei sich zu führen und den Parteien auf Verlangen vorzuweisen.

Reclamationen und Beschwerden sind bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien anzubringen.

Wien, im December 1901. [18]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897.

Abänderung des Giltigkeitstermines der von den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 71 (Petroleumnaphtha) zu gewährenden Rückvergütungsbeträge.

Auf Seite 9 des Nachtrages VIII zu dem in der Ueberschrift bezeichneten Tarife ist in der zweiten Zeile die Bestimmung „längstens bis 31. December 1901“ in „längstens bis 31. December **1902**“ abzuändern.

Wien, am 4. Jänner 1902. [19]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Aufnahme der Station Jasenitz in den Ausnahmetarif für Schiffsbaueisen.) Mit Giltigkeit vom 15. December ab wurde die Station Jasenitz als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen der kgl. Preussischen Staatsbahnen aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Deutschland. (Bezirkseisenbahnrath für die Eisenbahn-Directionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr.) In der am 26. November in Königsberg i. Pr. abgehaltenen 15. ordentlichen Sitzung wurden u. A. folgende Beschlüsse gefasst: 1. Der Antrag auf anderweite Zusammensetzung des ständigen Ausschusses für den Bezirkseisenbahnrath, welcher künftig aus neun Mitgliedern und der gleichen Zahl Stellvertreter bestehen soll, und zwar: drei Vertretern des Handelsstandes, zwei Vertretern der Industrie und vier Vertretern der Landwirthschaft, wurde nach eingehender Begründung angenommen. 2. Der Antrag auf anderweite Frachtberechnung für Vieh nach dem geforderten, bezw. ausgenutzten Flächenraum des Wagens wurde dahin befürwortet, dass nur für die wirklich ausgenutzte, mindestens aber für die geforderte Ladefläche die Fracht zu bezahlen sei. 3. Der Antrag auf Herabsetzung der Tarife für Torf wurde mit der Massgabe angenommen, dass für Torf und Torffabrikate zu Brennzwecken ohne Rücksicht auf die Entfernung ein Tarifsatz von 1·4 Pfg. für das Tonnenkilometer zuzüglich 6 Pfg. Abfertigungsgebühr für 100 kg eingeführt wird. 4. Bei dem Antrage auf Ermässigung der Frachtsätze für Steine wurde beschlossen, den Tarif für Pflaster- und Bausteine (Feldsteine, Findlinge) auf jede Entfernung auf 1·4 Pfg. für das Tonnenkilometer zuzüglich 4 Pfg. Abfertigungsgebühr für 100 kg herabzusetzen. 5. Ein Antrag auf Verlängerung der Ladefristen für Wagenladungsgüter auf 12 Stunden bei Entfernungen von 2 km im Umkreise der Bahnstationen und auf 24 Stunden bei weiteren Entfernungen wurde angenommen.

[„Z. d. V. D. E.-V.“]

— (Frachtermässigung für Melasse.) Die dem Landeseisenbahnrath zugegangene Vorlage über Frachtermässigung für Melasse führt aus, dass, nachdem für die kgl. Preussischen Staatseisenbahnen mit dem 1. April 1901 für Rohzucker an Raffinerien, soweit der daraus gewonnene raffinirte Zucker ausgeführt wird, eine Ermässigung der Fracht auf die Sätze des Specialtarifes III eingetreten ist, die im Directionsbezirk Magdeburg bestehenden Melasse-Entzuckerungsanstalten beantragt haben, diese Ermässigung unter der gleichen Bedingung auch für die Melasse an Entzuckerungsanstalten zu gewähren. Zur Begründung des Antrages hat man geltend gemacht, dass nach dem neuen Zuckercartell die Melasse-Entzuckerungsanstalten gleich den Raffinerien und Weisszuckerfabriken genöthigt seien, einen Theil ihrer Erzeugung, etwa ein Drittel, der vom Zuckersyndicat durch Contigentirung der Inlanderzeugung festgesetzt werde, auszuführen. Diese Behauptung haben die Rohzuckerraffinerien als hinfällig bezeichnet, da sich der Verbrauch im Inlande nicht verringert habe, die Anstalten vielmehr unter dem Cartell ein lohnenderes Inlandgeschäft als früher zu machen vermöchten. Die befragten Melassefutterfabriken befürchten, dass den Entzuckerungsanstalten durch die Frachtermässigung die Möglichkeit gegeben werden würde, noch höhere Preise als bisher für Melasse anzulegen, und dass diese Anstalten die geringen Mengen, die zur Verwendung für Futterzwecke nur noch am Markte seien, anfkaufen oder doch erheblich vertheuern würden. Die Landwirthschaft hat überwiegend gegen die Massregel Stellung genommen, so die Landwirthschaftskammern für Westpreussen, Posen, Pommern, Sachsen und die Rheinprovinz; nur die Landwirthschaftskammern in Hannover, Cassel und Breslau erachten die Gewährung des Antrages aus den von den Antragstellern hervorgehobenen Gründen im Interesse der Landwirthschaft gelegen. Die Gegner führen aus, dass bei der Uebererzeugung von Zucker in Deutschland eine möglichst weitgehende Verwendung der Melasse zu Futterzwecken erstrebenswerth sei, diese Verwendung aber durch die erstrebte Frachtermässigung in ihrer Entwicklung aufgehalten werde. Gerade bei dem jetzt herrschenden Futtermangel würde es ungerechtfertigt sein, die Melasse zu verthenern und dem Futtermarkte zu entziehen zum Vortheil einer geringen Anzahl in günstiger Lage sich befindender Entzuckerungsanstalten. Letztere würden auch die höheren Preise noch zahlen können, nicht aber die Landwirthschaft. Die Rückstände der Melasseentzuckerung seien als Viehfutter werthlos. Der Minister der öffentlichen Arbeiten ersucht nunmehr den Landeseisenbahnrath um ein Gutachten darüber, ob die Gewährung der Frachtermässigung im wirthschaftlichen Interesse angezeigt erscheine.

[„Z. d. V. D. E.-V.“]

Liman & Petzold
WIEN III, Matthäusgasse 8.
Im Nu entfernt den Rost
„Antoxin“. Erspart 5/6 Arbeitszeit und eine Menge Putzwolle.
„Rostschutzöl“ schützt jeden Gegenstand vor Rost unter allen Verhältnissen.

Centrale: Wien, X/1, Gudrunstrasse 11.
Felten & Guilleaume
Fabrik elektrischer Kabel, Stahl- nnd Kupferwerke Actien-Gesellschaft.
Fabriken in Wien, Bruck a. d. Mur und Diemlach (Steiermark).

Eisen- und Stahlwerke:
Stabeisen, Stabstahl, Rollenbandeisen.
Eisen- und Stahldrähte blank, verzinkt, verzinnt, verkupfert. Drahtstifte, Nägel, Nieten.
Stacheldraht in allen Sorten, speciell Simplex-Stacheldraht.
Barrièrendrähte mit höchster Festigkeit.
Telegraphen- und **Telephondrähte**
Maschinen-Drahtgeflechte.
Hufstollen. **Packschlösser.**

Drahtseilfabrik:
Förder-, Brems- und Seilbahnseile.
Aufzugs- und Transmissionsseile aus Ia Flusseisen-, Holzkohleneisen- oder Pat.-Gussstahldraht, blank oder verzinkt.
SCHIFFSSEILE.
Tragseile für Luftbahnen in Spiral-Construction, in Patent verschlossener Construction.
Specialität:
Aufzugseile für **Personen-Aufzüge** in gewöhnlicher rundlitziger und in Patent flachlitziger Construction.

Kabelfabrik:
Kupfer- und Bronzedrähte, blank u. verzinnt.
Trolley-Draht.
Installations-Leitungen aller Art.
Telegraphenkabel mit Gummi-, Guttapercha- und Okonit-Adern mit verschiedenen Armirungen.
Telephonkabel mit Papierisolation und Lufträumen.
Bleikabel mit imprägnirter Faser- und Papierisolation mit einem, zwei und drei Leitern, concentrisch und verseilt, für Hoch- und Niederspannungsnetze, Gleichstrom, Wechselstrom, Drehstrom.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
82	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Eichenholzextract in tropfbar flüssigem oder trockenem Zustande	Županje (Station der Localbahn Vinkovci-Županje)	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Wien-Matzleinsdorf	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Es besteht kein directer Frachtsatz	185 Heller		Im Kartirungswege		
83	**Südbahn-Gesellschaft**		Holzzellstoff der Pos. H—32/b der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Görz	Budapest d. v. transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen der Sendungen obliegt den Parteien. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach Rumänien zur Aufgabe gelangen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	189 Heller incl. ungar. Steuer	160 Heller incl. ungar. Steuer	29 Heller	Im Kartirungswege		
84	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art, excl. Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker und Bleizucker	Prag (k.k.St.B.), Smichow (k.k.St.B.), Hrabowka trans. (k.k.St.B.)	Landeck	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverbandstarif, Theil II	332 Heller	184 Heller	118 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche längstens binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendeten Eisenbahn-Transportes an die k. k. Staatsbahn-Direction in Innsbruck vorzulegen sind, sowie gegen Beibringung amtlicher Bestätigung, dass der Zucker via Martinsbruck bei Landeck, Taufers oder Spiesermühle thatsächlich zur Gänze nach der Schweiz ausgeführt wurde	Dieser Refactiesatz hat auch für solche Zuckersendungen Anwendung zu finden, welche im landschaftlichen Lagerhause in Innsbruck zur Reexpedition gelangen

	85	86
1	Fortlaufende Nummer	
2	Die Publication erfolgt von der	**Südbahn-Gesellschaft**
3	und im Namen der	betheiligten Verwaltungen
4	für Artikel	Möbel aus gebogenem Holze, nur wenn verpackt	Holzkohle des Bosnisch-Adriatischen Verbands-Ausnahmetarifes X
5	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Szeged via Triest seewärts	Banjaluka Stadt Banjaluka Vorstadt Dragotinja Ivanjska Kozarac Omarska Prijedor Svodna
5	nach	Constantinopel, Dedeagatsch, Salonik	Triest
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Einbaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. a) Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg, b) bei Frachtzablung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, c) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einbaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verhandtarifes	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bedingungen des Bosnisch-Adriatischen Verhands-Ausnahmetarifes X
7		vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif für den Oesterr.-Ungar. Levanteverkehr, Theil II, Heft 2	Tarif für den Bosnisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Heft 2, bezw. für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, und Localtarif der k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Besteht kein directer Frachtsatz 135 139 137 147 Besteht kein directer Frachtsatz 158 162
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 3·33 Gulden ö. W. Gold b) 2·54 „ „ „ c) 1·84 „ „ „	124 128 132 131 139 128 146 150
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		— 7 7 6 8 — 12 12
			Heller
12	Art der Durchführung	Im Kartirungswege*)	Im Kartirungswege
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
14	Besondere Bemerkungen	*) Siehe auch Abschnitt C des Tarifes, Theil I, für den in der Spalte 8 bezeichneten Verkehr	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
87	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Oelkuchen	Siehe Tabelle	Graz k.k.St.B. Graz S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarife, Südwest-österr.-Ungar. Eisenbahnverband-Tarif, Theil II, Heft 1	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Von	Frachtsatz per 100 kg in Hellern
Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen:	
Baja	196
Bács-Almás	214
Bács-Topolya	230
Beregszó	254
Beska	214
Bikity-Borsod	204
Csantavér	232
Detta	274
Fehértemplom	242
Gáttája	284
Gertenyes	290
Gyertyámos	254
Hegyes-Feketehegy	212
Horgos	228
Jassenova	248
Jám	252
Kalocsa	180
Karlócza	210
Keczel	194
Kis-Knn-Dorosma	226
Kiszács	210
Merczifalva	268
Mokrin	246
Móriczföld-Sósd	284
Nagy-Kikinda	248
Nagy-Szent Miklós	252
Oravicza	270
Orczifalva	268
Oroszlámos	236
Ó-Besenyö	246
Ó-Kér	210
Öreg-Csertö	184
Perjámos	256
Pétervárad	210
Rakasdia	264
Rácz-Szent Péter	262
Remete	262
Ság	262
Sárafalva	258
Szakálháza	254
Szeged	222
Szeged-Rókus	226
Szent András	262
Szent Hubert	254
Szöreg	226
Sztamora-Moravicza	270
Temes-Rékás	268
Temesvár-Gyárváros	254
Temesvár-Józsefváros	254
Topolovecz	272
Ujvidék und Ujvidék dunapart	210
Valkány	240
Varjas	266
Verbász	208
Versecz	258
Vojtek	272
Zsebely	268
Zsidovin	290
Zsombolya	254

Von	Frachtsatz per 100 kg in Hellern
Stationen der Localbahn Baja-Zombor-Ujvidék:	
Bresztovácz	212
Bulkesz	222
Futtak	215
Gajdobra	224
Gara	204
Gákova	207
Hódságh	216
Ó-Sztapár	209
Parabuty	219
Paraga	222
Petrovácz-Glozsán	221
Rigyicza	206
Sztánisics	210
Vaskut	200
Stationen der Bács-Bodrogher Localbahn:	
Ada	212
Adorjan-Kishegyes	212
Bács-Martonos	212
Bács-Petrovosello	212
Karjad	228
Mohol	212
Ó-Becse	212
Ó-Kanizsa	212
Orom	228
Zenta	212
Stationen der Localbahn Hegyes-Feketyhegy — Palanka:	
Despot-Szent Iván-Pivnicza	218
Kula	211
Palánka	224
Szilbás	224
Torzsa	217
Stationen der Localbahn Ó-Becse-Ujvidék-Titel:	
Bács-Földvár	225
Csurog	231
Gospodince	235
Járek	228
Katy	230
Kovil-Szent Iván	238
Lok	246
Temerin	230
Tisza-Kálmánfalva	233
Titel	250
Vaskapu	223
Vilova-Gardinovce	242
Zsablya	238
Stationen der Localbahn Pnszta-Tenyö — Knn-Szent Márton:	
Baghy-major	206
Homok	219
Kengyel	206
Knn-Szent Márton	223
Martfü	208
Tisza-Földvár	217

Von	Frachtsatz per 100 kg in Hellern
Stationen der Localbahn Knn-Szent Márton—Szentes:	
Szentes	226
Töke	226
Stationen der Localbahn Szeged—Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek:	
Beodra	234
Bocsár	231
Elemér	226
Esztermajor	228
Karlova	235
Kumán	226
Mellencze	226
Nagy-Becskerek	226
Török-Becse-Aracs	224
Csóka	212
Gyala	212
Kanizsa-Józseffalva	212
Ó-és-Uj-Szent Iván	212
Pádé	212
Szanád	212
Szerb-Keresztur	212
Tisza-Szent Miklós	212
Török-Kanizsa	212
Stationen der Localbahn Pancsova-Petrovosello:	
Réva-Ujfalu	246
Pancsova-Temespart	246
Stationen der Localbahn Szentes—Hódmező-Vásárhely:	
Martély	254
Mindszent	249
Szegvár	242
Stationen der Localbahn Temesvár—Nagy-Szent Miklós:	
Billéd	273
Kis-Becskerek	267
Lovrin	263
Nagy-Ösz	257
Sándorháza	272
Uj-Bessenyö	263
Stationen der Localbahn Temesvár-Módos:	
Feodor	268
Gyülvész	268
Keresztes	264
Parácz	261
Rudna	270
Román-Szent Mihály	261
Szabadfalu	260
Uj-Pécs	266
Utviu	261
Stationen der Torontaler Localbahn:	
Antalfalva	261
Bethlentanya	266
Boka	258

Von	Frachtsatz per 100 kg in Hellern
Csene	254
Czrepája	264
Dobricza	272
Écska-Zsigmondfalva	237
Fény	265
Ferdinandfalva	274
Ferenczhalom	259
Györgyháza	272
Iláncsa	277
Jánosföld	259
Járkovácz	263
Kanak	264
Kevi-Szöllös	276
Kécsa	264
Klári	263
Knrjácska	265
Lajosfalva	268
Lajosmajor	245
Laudontauya	274
Lázárföld	237
Módos	261
Nagy-Becskerek-Bégap.	226
Nagy-Margita	277
Ó-Lécz	267
Ó-Telek	250
Öregfalu	251
Pancsova	246
Párdány	259
Puszta-Kenderes	239
Sandorudvar	234
Számos	267
Szárcsa	249
Széchenfalva-Rárós-Istvánvölgy	270
Szécsány	253
Szivattyn-telep	272
Temes-Paulis	264
Tomásovácz	244
Torontál-Almás	257
Torontál-Ozora	247
Torontál-Ujvár	253
Torontál-Vásárhely	265
Uj-Alibunár	265
Uj-Zichyfalva	277
Uj-Zsomholya	259
Verseczrét	263
Stationen der Localbahn Versecz-Kubin:	
Alibunár	265
Bavaniste	274
Károlyfalva	276
Kubin-Dunapart	258
Mramorák-Deliblát	276
Román-Petre	266
Temes-Kubin	258
Temes-Miklós	275
Ulma	271
Vlajkovecz	268
Stationen der Localbahn Zsebely-Csakovár-Bóka:	
Bánlak	272
Csákovár	279
Gilád	277
Gyér	264
Surján-Zsibova	259
Tolvádla	267

Besondere Remerkungen.

Die Frachtsätze von den Stationen: Baja, Bács-Almás, Bács-Topolya, Bikity-Borsod, Csantavér, Hegyes-Feketehegy, Kalocsa, Keczel, Öreg-Csertö und Verbász, sowie von den Stationen der Bács-Bodrogher Localbahn, mit Ausnahme von Ó-Becse, gelten nur für von diesen Stationen stammenden Locosendungen. Auf den Frachtbriefen und Frachtbrief-Duplicaten der bezüglichen Sendungen ist daher von den Vorständen der genannten Stationen zu bestätigen, dass die Sendungen Locosendungen, d. h. nicht per Eisenbahn hingelangt sind, sondern mittelst Strassenfuhrwerkes zugeführt wurden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
88	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Baumwolle, rohe	Triest	Bempflingen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels als Frachtgut per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Einhaltung der Bestimmungen des nebengenannten Tarifes	vom 15. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Tarif für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr, Theil II, vom 1. Jänner 1900	4·08	3·93	0·15	Im Kartirungswege		
					Betzingen				4·08	3·94	0·14			
					Cannstadt				3·97	3·91	0·06			
					Dettingen bei Urach				4·23	4·04	0·19			
					Ehersbach bei Göppingen				3·91	3·76	0·15			
					Ehingen a. d. Donau				3·75	3·60	0·15			
					Esslingen				4·01	3·86	0·15			
					Geislingen				3·75	3·60	0·15			
					Giengen a. d. Brenz				3·78	3·63	0·15			
					Gingen bei Geislingen				3·79	3·64	0·15			
					Göppingen				3·85	3·70	0·15			
					Hall (Schwäb.)				4·03	3·88	0·15			
					Heidenheim				3·82	3·68	0·14			
					Heilbronn a. N.				4·33	4·18	0 15			
					Herhrechtingen				3·81	3·66	0·15			
					Kirchentellingsfurt				4·06	3·97	0·09			
					Kirchheim n. Teck				4·07	3·91	0·16			
					Nürtingeu				4·03	3·88	0·15			
					Plochingen				3·96	3·81	0·15			
					Reichenbach bei Plochingen				3·94	3·79	0·15			
					Rentlingen				4·10	3·92	0·18			
					Stuttgart Hauptbhf.				4·09	3·94	0·15			
					Stuttgart Nordbhf.				4·10	3·95	0·15			
					Stuttgart Westbhf.				4·13	3·98	0·15			
					Ulm				3·48	3·41	0·07			
					Unterbochingen				4·—	3·85	9·15			
					Urach				4·30	4·08	0·22			
					Neuulm				3·47	3·41	0·06			
									Franken für 100 kg					
89	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	a) Güter des Specialtarifes 1; b) Güter der Classe C, sowie des Specialtarifes 2	Triest	den Stationen der Körös-Belovár-Veröcze-Bareser Localbahn:	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der betreffenden Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, resp. Localtarif	Verschieden	Heller ad a)	Heller ad b)	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Klostár					181	140			
					Pitomača					190	144			
					Spišić-Bukovica					185	141			
					Vukosavljevica					189	144			
				oder vice versa										

Fortlaufende Nummer	90	91	92
1	**Südbahn-Gesellschaft**	**Südbahn-Gesellschaft**	**Südbahn-Gesellschaft**
2	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
3	a) Thonwaaren und Chamottemehl, b) Ziegel, als: Mauer- und Dachziegel, sowie Klinkersteine und Keramitziegel, ferner feuerfeste Ziegel, Chamotte-, Magnesit- und Dinasziegel	I. Thonwaaren aller Art, II. Thonwaaren der Classe B	Holz der Pos. H—18 des Tarif-Theiles I, Ziffer 3 a), 3 h) und 3 c)
4	Bedekovčina	Szliács	Dônji-Vakuf
5	Triest	Triest	Triest
6	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. ad a) Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief, ad b) bei Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Frachtzahlung für mindestens: ad I. 5.000 kg ad II. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür
7	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
8	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1900	Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2	Tarif für den Bosnisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2
9	ad a) 109 Heller ad b) 81 Heller		291 Heller
10	ad a) 100 Heller ad b) 73 Heller	ad I. 388 ad II. 240	270 Heller
11	ad a) 9 Heller ad b) 8 Heller		21 Heller
12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
13			
14			In dem angestandenen Frachtsatze ist die in Bosn.-Brod für das Umladen zur Einhebung gelangende Gebühr von 2 h per 100 kg inbegriffen

2	Die Publication erfolgt	von der
3		und im Namen der
4	Das Zugeständniss wird gemacht	für Artikel
5		für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von
5		nach
6		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen
7		und gilt in der Zeit
8	Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnung
9		Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg
10	per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)
11		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)
12	Art der Durchführung	
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	
14	Besondere Bemerkungen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht								
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									a) b)	a)	b)	a)	b)			
93	Südbahn-Gesellschaft	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Linoleum	Triest	Budapest (S.B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. a) bei Aufgabe von Quantitäten unter 5000 kg per Frachtbrief, b) bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II (Heft 2)	494 298	416	260	78	38	Im Kartirungswege		
					Budapest dunaparti t. p. u. Budapest-Ferenczváros Budapest-fövámház Budapest-föv. közrakt. Budapest-Józsefváros Köbánya álso p. u. Köbánya felsö p. u.				538 330	460	292	78	38			
					Budapest-Angyálföld Budapest-Lipótváros Budapest-nyugoti p. u.				548 340	470	302	78	38			
									Heller incl. ungar. Transportsteuer							
94	Südbahn-Gesellschaft	bethelligten Verwaltungen	Eichenholzextract (in tropfbarflüssigem Zustande)	sämmtlichen in den Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, aufgenommenen Stationen	T r i e s t	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen ab Triest nach dem Zollauslande weiterbefördert werden	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Die Frachtsätze der Classe B Die Frachtsätze der Classe C Verschieden					Nach Massgabe der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" unter VIII ersichtlichen Bestimmungen im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" unter VIII bezeichneten Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	von der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
		und im Namen der betheiligten Verwaltungen		von	nach		Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
95		Südbahn-Gesellschaft											
		betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Banjaluka Stadt	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Die Sendungen sind bei der Aufgabe bahnämtlich abwiegen zu lassen; für diese Leistung ist ein Wägegeld von 60 h per Wagen zu entrichten. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf ihre eigenen Kosten zu bewerkstelligen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	130 Heller		Im Kartirungswege		
96		Südbahn-Gesellschaft											
			Rohpetroleum	Csáktornya	Triest S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen, resp. Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Die zur Beförderung verwendeten Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) Wagen müssen in den Fahrpark der Südbahn-Gesellschaft eingestellt sein. Bei Verwendung anderer Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) Wagen haben die Empfänger die der Südbahn-Gesellschaft für die Voll- und für die Leertour erwachsenden Wagenmiethauslagen (Lauf- und Zeitmiethe) zu ersetzen. Das Auf- und Abladen, bezw. das Füllen und Entleeren der Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) Wagen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif-Theil II, Heft 2, des Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverbandes	197 Heller incl. ungar. Steuer	85 Heller incl. ungar. Steuer	112 Heller incl. ungar. Steuer	Kartirung		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
97	Südbahn-Gesellschaft	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Schwefel (exclusive Schwefelblüthe)	Triest	Arad Budafok	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Im Uebrigen gelten die einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1900, bezw. Localtarife	Verschieden	Heller 291 214	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Budapest-Augyalföld Buda-Császárfürdő-Kitérő					231				
					Budapest-d. p. t. p. u. -Ferenczváros -Fővámház -föv. közrakt. -Józsefváros					221				
					Budapest-Kelenföld loco -Kelenföld trs. -Kiterö					199 197 221				
					Budapest-Lipótváros -nyug. p. u.					231				
					Eszék Eszék alvaros					233				
					Gyula Gyualafehérvár Koloszvár					281 333 325				
					Köbánya alsó p. u. -felső p. u.					221				
					Nagybittse-Predmér Ó-Buda Ó-Buda-Filatorigát Palato-Ujpest Szatmár-Nemeti					283 231 231 233 311				
					Temesvár-Gyárváros -Józsefváros					285				
98	Südbahn-Gesellschaft	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Güter des Specialtarifes 1	Abony und vice versa	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, bezw. Localtarife	Es besteht kein directer Frachtsatz	249 Heller		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					per 100 kg				
99	Südbahn-Gesellschaft	kgl. Ungarische Staatseisenbahnen und Bács-Bodrogber Localeisenbahn	Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten	Algyö	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1900	277	253	24	Im Kartirungswege		
				Beska					262	229	33			
				Detta					311	287	24			
				Gyertyámos					297	257	40			
				Hodmezö-Vásárhely					280	263	17			
				India					260	229	31			
				Karlocza					265	215	50			
				Knkujevci-Erdöveg					240	227	13			
				Martinci					246	221	25			
				Mitrovicz					249	207	42			
				Mitrovicz-Szávapart					249	207	42			
				Mokrin					287	269	18			
				Nagy-Kikinda					290	257	33			
				Nagy-Szt. Miklós					290	275	15			
				Orczifalva					308	277	31			
				Oroszlámos					282	259	23			
				Ó-Bessenyö					287	269	18			
				Pérjamos					295	285	10			
				Pétervárad					267	215	52			
				Putinci					257	227	30			
				Ruma					252	221	31			
				Samac loco					222	197	25			
				Samac-Szávapart*)					226	197	29			
				Sárafalva					292	281	11			
				Sid					237	231	6			
				Szeged					275	239	36			
				Szeged-Rokus					275	249	26			
				Szöreg					277	249	28			
				Sztamora-Moravicza					313	293	20			
				Temesvár-Gyárváros					305	257	48			
				Temesvár-Józsefváros					305	257	48			
				Topolovecz					310	281	29			
				Uj-Pazua					260	239	21			
				Ujvidék					267	215	52			
				Valkány					285	263	22			
				Varjas					297	291	6			
				Verbácz					277	245	32			
				Versecz					316	303	13			
				Vojtek					310	281	29			
				Zimony					260	253	7			
				Zsombolya					295	257	38			
				Ada				Localtarife	Bestebt kein directer Frachtsatz	229	86			
				Bács-Martonos					287	233	54			
				Bács-Petrovoszelo					324	229	95			
				Moholy					319	229	90			
				Ó-Bécse					332	229	103			
				Ó-Kanizsa					292	233	59			
				Zenta					304	229	75			
				Vogány					Heller per 100 kg incl. ungar. Transportsteuer	217	Heller per 100 kg			

*) In dem für Samac-Szávapart ausgewiesenen Satze ist die Benützungsgebühr für das Ufergeleise bereits enthalten. Dieser Satz gelangt nur für in Samac loco aufgegebene Sendungen zur Anwendung und müssen daher dieselben mit Landuferwerken zugeführt werden, bezw. mit Schiffen anlangen und aus diesen in die Eisenbahnwagen umgeladen werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
100	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, Coaks, Kohlenziegel (Briquetts)	Bánya Szabolcs	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und bei Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, bezw. Localtarife	Ein directer Frachtsatz besteht nicht					
101	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Bnchendauben	Kozarac (Station der Militärbahn Banjalnka-Doberlin)	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen, bezw. jener des Ausnahmetarifes II im nebenbezeichneten Verbandstarife	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Bosnisch-Adriatischer Verband, Tarif-Theil II, Heft 2	154 Heller incl. ungar. Stener	130 Heller				
102	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Cacaobohnen, Carobbe, Gewürze aller Art, Indigo, Kaffee, Oele aller Art (in anderer als der im Tarife, Theil I, vorgeschriebenen Verpackung), Südfrüchte (im Tarife, Theil I, nicht besonders benannte)	Triest	den in der nnstehenden Tabelle angeführten Stationen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1900, bezw. Localtarife	Verschieden	Vide nmstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege	Kartirung	Im Kartirungswege	

Nach	Frachtsatz per 100 kg in Hellern
Abaliget	365
Ács	413
Ácsa	399
Adony-Szabolcs	397
Ajka	407
Ajnácskö	541
Alcsuth-Felcsutb	415
Almás-Füzitö	413
Alsó-Lendva	277
Alsó-Várad	529
Apcz-Szántó	493
Aszód	450
Áta	393
Bakk	325
Bakócza-Felsö-Mindszent	379
Bakony-Szt. László	457
Balassa-Gyarmath	552
Balatonfö-Kajár	361
Balogfalva	541
Banovajaruga	330
Baranya-Sellye	372
Baranya-Szt. Lörinca	336
Baranyavár-Monostor	413
Baté	359
Bedekovcina	240
Beled	405
Beleg	333
Belovár	333
Berbida	371
Bia-Torbágy	376
Bicske	404
Bizovac	441
Blinskiknt	257
Boba	368
Böbönye	370
Börgönd	363
Budafok	366
Budaörs	366
Budapest-Angyalföld	388
Buda-Császárfürdö-kiterö	388
Budapest-dunap. t. p. u.	378
„ -Ferenczváros	378
„ -fövamház	378
„ -föv.-közrakt.	378
„ -Józsefváros	378
„ -közp.-vásárcsarnok	378
„ -Lipótváros	388
„ -nyugoti p. u.	388
Budinščina	278
Bükösd	350
Bukovica	348
Čerje-Tužno	279
Csákány	376
Csala	368
Csongrád	541
Csorna	431
Csnrgó	290
Czegléd	478
Dabas	456
Dárány	293
Dárda	425
Dejtár	547
Dévaványa	576
Devecser	401
Doberlin	300
Dömsöd	435
Drégely-Palánk	535
Dubica	300
Dugoselo	211
Duna-Földvar	485
Eger	529
Egyek	559
Emöd	541
Enese	460
Enying	361
Ercsi	404
Érsekujvár	527
Eszék	431
Eszék-alváros	431
Esztergom	472
Eszterháza	444
Fegyvernek	523
Felsö-Eör	408
Felsö-Nyék	385
Feričanci	372
Fornád-Kecsege	399
Fülek	535
Fülöpszállás	493
Fürged	399
Füzes-Abony	523
Garam-Kövesd	499
Geletnek-Szkleno	603
Göd	432
Gödöllö	435
Golubovec	316
Gyanafalva	420
Gyékényes	280
Gyoma	541
Gyöngyös	505
Györ	437
Györ-Asszonyfa	483
Hajmáskér	399
Hatvan	478
Hegyesbalom	455
Hegyfalu	376
Helvétia	535
Herczegbalom	390
Hérend	419
Homok	550
Hort	493
Ipoly-Pásztó	517
Ipolyság	535
Ipolyi-Szakallos	523
Isaszeg	421
Ivanec	293
Ivanićgrad	250
Izsák	514
Jákó	341
Jánosbáza	354
Jánoshida-Boldogháza	499
Jasenovac a. d. Save	311
Jaska	220
Jász-Apátbi	534
Jászberény	499
Josipovac-Kravice	452
Jutas	399
Kajtor-Szt. Iván	378
Kál-Kápolna	517
Kalocsa	523
Kanak	642
Kaposfüred	384
Kaposvár	353
Kapronczа	290
Kapuvár-Gartba	459
Karczag	541
Kecskemét	511
Keczel	511
Kenyermezö	464
Keresztes-Nyárad	535
Kéthely	345
Kis-Czell	391
Kis-Körös	505
Kis-Korpád	341
Kis-Kun-Felegybáza	523
Kis-Kun-Halas	515
Kis-Kun-Laczbáza	463
Kismarton	464
Kis-Megyer	469
Kis-Terenne	511
Kis-Ujszállás	535
Kis-Unyom	338
Köbánya-alsó p. u.	378
Köbánya-felsö p. u.	378
Köbölknt	511
Kocsola-Dalmand	407
Köhid-Gyarmat	505
Komádi	650
Konda	399
Kondoros	590
Konščina	264
Körmend	362
Körös	254
Koška	431
Kostajnica	281
Krapina	253
Knknnjevac	330
Knn-Szt. Márton	561
Knn-Szt. Miklós-Tass	450
Kurd-Csibrák	383
Kürt	517
Kntina	314
Lábatlan	451
Lajta-Ujfalu	444
Leányvár-Csév	450
Lengyeltóti	364
Lepavina	283
Lepoglava	304
Lesencze Tomaj	368
Leskovac	197
Léva	535
Lipik	322
Lipovljani	340
Losoncz	541
Lovasberény	386
Ludas	505
Magyar-Boly	407
Majur	285
Marczali	357
Medare-Dragalič	335
Medinci-Senkovac	348
Mende	421
Mernye	378
Mesztegnye	372
Mezö-Komárom-Hidvég	371
Mezö-Kövesd	529
Mezötúr	529
Mikleuš	358
Mocsolád	385
Mobács	438
Monor	435
Moslavina-Popovaca	290
Móson-Szt. János	443
Mnra-Szerdabely	263
Nagy-Atád	343
Nagy-Káta	450
Nagy-Körös	499
Nagy-Koszmály	556
Nagy-Maros	475
Nagy-Salló	523
Našic	401
Német-Boly	422
Német-Ujvár	410
Neszmély	427
Normanci	441
Noskovci	358
Novimarof	287
Novoselec-Križ	271
Novska	317
Nyerges-Ujfalu	458
Nyúl	479
Ó-Buda	388
Ó-Buda-Filatorigát	388
Ó-Dombovár	371
Okorág-Kárász	378
Okućani	329
Orabovica	372
Örkény	490
Oroszka	517
Paks	515
Pálfalva	517
Palota-Ujpest	406
Pannonhalma	469
Pápa	413
Papkeszi	385
Párkány-Nána	499
Pásztó	505
Pátka	376
Pécs	365
Pécs-külváros	365
Pellérd	350
Perbete	523
Petöháza-Gyár	444
Pilis-Csaba	434
Pinkafö	427
Pinnye	430
Poljana	343
Pušća-Bistra	200
Puszta-Páka	517
Pnsztá-Pó	523
Puszta-Tenyo	517
Rajić	323
Rákos	392
Rapp	569
Redics	277
Repás	367
Répczelak	391
Rovišće	314
Ság-Kónyl	417
Salgó-Tarján	523
Sárbogárd	411
Sárosd	416
Sár-Szt. Ágota	399
Sárvár	362
Saš	285
Sásd	377
Sashalom	478
Segesd	352
Selyp	493
Sesvete	197
Solymár	410
Somodor-Aszaló	371
Somogyszobb	318
Somogyvár	379
Soroksár	392
Stara-Zaláta	358
Sümeg	354
Snmony	378
Snnja	271
Šušine-Gjnrgjenovac	386
Sveti-Križ	237
Szajol	511
Szárasvám	444
Szarvas	541
Szásberek	510
Szenta	304
Szentes	591
Szt. Gottbárd	405
Szt. Iván-Zsabnó	299
Szt. Jakab	323
Szt. Margit-Ruszt	485
Szigetvár	307
Szob	493
Szolnok teber p. u.	511
Taksony	406
Tamási-Miklosvár	414
Tápió-Györgye	478
Tápió-Szele	478
Tapolcza	383
Tata-Tóváros	427
Tisza-Alpar	556
Tisza-Földvár	546
Tisza-Ujfalu	551
Tisza-Várkony	540
Tisza-Veszeny	543
Tokod	468
Toponár	363
Török-Szt. Miklós	517
Tószeg	535
Tnra	464
Türje	325
Tüskevár	395
Udvard	523
Ujbánya	579
Uj-Kécske	558
Ujszász	493
Ukk	339
Üszög	365
Vácz	450
Vámos-Györk	499
Varasd	259
Varasd-Teplicz	268
Városlöd	413
Várpalota	385
Varsány	471
Vas-Szécény	347
Veliko-Trgoviste	217
Veröcze	464
Vértes-Boglár	408
Veszprém	403
Villány	401
Visk	529
Visonta-Csokonya	302
Vokány	393
Vollnja	300
Vrbovec	225
Vulka-Pordány	430
Zabok-Krapina-Teplicz	225
Zala-Apáti	338
Zalabér	311
Zala-Gogánfa	339
Zala-Szt. Grót	325
Zdenčina	211
Zebegény	490
Zircz	443
Zlatár-Bistricza	251
Zsarnócza	593
Zselicz	517

Nach den übrigen in dem Tarife für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, enthaltenen Stationen gelten die Frachtsätze der Classe II.

Fortlaufende Nummer	103	104
1		
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Kalisalz zum Düngen; Pottasche und krystallisirte Soda	Zucker aller Art
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	über Triest seewärts: Györ (Raab)	Petöháza-gyár
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	über Triest seewärts: Constantinopel, Dedeagatsch und Salonik	Triest
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. a) bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen und Frachtbrief, c) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen binnen sechs Monaten vom Tage des Eintreffens in Triest nach England, Amerika, Indien oder Japan zur Weiterbeförderung gelangen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Theil II, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Levantetarifes über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) vom 1. Jänner 1892 für den Export ans Ungarn	Anhang zu dem Tarife für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Directe Frachtsätze bestehen nicht	193 Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gehühr)	a) 2·12 b) 1·85 c) 1·35 Gulden Gold incl. ungar. Transportsteuer	178 Heller incl. Mgb. und ungar. Stener
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)		15 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege *)	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen Vorlage der den Transport von der Anfgabestation bis Triest nachweisenden Original-Bahn-Frachtbriefe und der den Seetransport von Triest nach den englischen, amerikanischen, indischen oder japanischen Bestimmungsbäfen nachweisenden Certificate des k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanates in Triest, welche Documente längstens sechs Monate nach Weiterbeförderung an Triest in Vorlage gebracht werden müssen
Besondere Bemerkungen	*) Siehe auch Abschnitt C des Tarifes, Theil 1, für den in der Spalte 8 bezeichneten Verkehr	

| Fortlaufende Nummer | 1 | | |

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
107	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Thon, roh (mit Ausnahme von gebranntem, geröstetem, gemahlenem und präparirtem Thon), lose oder in Säcken verpackt	Eicske	Mödling	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Westungarisch-Niederösterreichischer Verbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1901	102 Heller incl. ungar. Transportsteuer	79 Heller incl. ungar. Transportsteuer	23 Heller incl. ungar. Transportsteuer	Im Kartirungswege		
108	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Arad	Cosel-Oderhafen	Die Sendungen müssen von diesem Umschlagsplatze per Schiff a) nach Berlin, b) nach sonstigen deutschen Stationen mit Ausnahme von Hamburg weiterbefördert werden. Zahlung der Frachtgebühren mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Für die Daner der Schiffahrt auf der Oder im Jahre 1902	Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Verschieden	Pfge. a) 20 b) 20		Im Rückvergütungswege		Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatze und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Oder. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende März 1903 bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (CIV b) einzureichen	Die für die Budapester Stationen giltige Refactie wird auch für mit directen Frachtbriefen in Eszék zur Aufgabe gebrachte und in Budapest zur Umkartirung gelangende Sendungen gewährt

Die bis zur Umschlagsstation bestehenden Frachtsätze, gekürzt um die in der folgenden Rubrik ausgewiesenen Nachlässe

	a)	b)
Budapest-dunap. t. p. u.	45	35
Budapest-föv. közrakt.		
Budapest-Józsefváros		
Budapest d. v.		
Budapest-Lipótváros		
Budapest-nyug. p. u.		
Budapest-Kelenföld		
O-Buda-Filatorigát		
Buda-Császárfürdö-Kiterö		
Békés-Csaba	20	20
Czegléd	20	20
Debreczen	20	20
Györ	20	20
Nagy-Kikinda loco und transito	20	20
Nagyvárad	20	20
Nyitra	20	20
Pozsony	20	20
Pozsony-flók p. u.	20	20
Pozsony-tarház	20	20
Pozsony-Ujváros	20	20
Szeged	45	35
Szeged-Rókus	45	35
Szoluok-tehér p. u.	20	20
Temesvár-Gyárváros	30	20
Temesvár-Józsefváros	30	20
Vácz	20	20
Zombor	20	20

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
109	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	betheiligten Verwaltungen	G e t r e i d e	Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (ausgenommen die Stationen der Marchthallinie), insoweit für selbe bezüglich des Verkehres mit Göding in den Instradirungstabellen für den österr.-ungar. Eisenbahnverband (Theil III, Heft 2) eine Verkehrsleitung vorgesehen ist	Göding loco	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Abfertigung der Sendungen auf Grund des Tarif-Theiles III, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895, insoweit in dem bezeichneten Tarife für die in Frage kommenden Relationen directe Frachtsätze vorgesehen sind	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Tarif-Theil III, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895 und, insoweit directe Frachtsätze nicht bestehen, Localtarife	V e r s c h i e d e n	Frachtsätze des Specialtarifes I laut Localgütertarifes der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen vom 1. September 1900 für die Station Holics, erhöht um 10 Heller per 100 kg, soferne sich hiedurch billigere Transportgebühren ergeben als über die Instradirungsroute laut der in Spalte 5 genannten Instradirungstabellen	V e r s c h i e d e n	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, sowie Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Die nebenstehend zugestandenen Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden Die Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der betheiligten österr. Bahnverwaltungen getragen

Die vorstehend für Getreide zugestandenen Frachtsätze werden auch für leere, gebrauchte Getreidesäcke bei Aufgabe als Frachtgut in jeder Menge angewendet, soferne diese Säcke entweder als Beiladung zu den begünstigten Getreidesendungen mit demselben Frachtbriefe oder ab Göding loco nach den in Spalte „von" der Rubrik 5 vorgesehenen ungar. Stationen befördert werden.

Bei den Sendungen leerer, gebrauchter Getreidesäcke von Göding loco findet die Rückvergütung des Frachtnachlasses gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Aufnahmsbescheinigungen statt, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses einzubringen sind und nicht zurückgestellt werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
110	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Kohlen, mineralische, und Coaks in ganzen Wagenladungen	Kremsier transito	Zborowitz	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 30.000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Bei den Sendungen ad 1) und 2) Besorgung des Abladens, bei den Sendungen ad 4) Besorgung des Aufladens durch Parteiorgane	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	Localgütertarif für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898	Heller 20·6	Heller 13·6	Heller 7	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Zur Quantumsnachweisung werden alle durch die die Refactie reclamirende Firma in den Relationen der Localbahn Kremsier-Zborowitz innerhalb der Geltungsfrist des Frachtzugeständnisses beförderten Güter zugelassen, auch wenn letztere im Sinne der nebenstehenden Begünstigungen nicht bonificationsfähig sind. Insoferne für die begünstigten Güter in einzelnen der im Vorstehenden in Betracht kommenden Relationen mit besonderen Zugeständnissen niedrigere ermässigte Frachtsätze gewährt werden, findet auf Grund dieses Zugeständnisses eine Rückvergütung nicht statt. Sind die mit besonderem Zugeständnisse bewilligten ermässigten Frachtsätze höher, so wird lediglich der Unterschied zwischen diesen Frachtsätzen und den im Vorstehenden zugestandenen Frachtsätzen vergütet
			2. Kalksteine, bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Kremsier transito	Zborowitz				21	14	7			
			3. Getreide, Oelsaaten, Rübensamen und Futtermittel bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Zborowitz	Kremsier				Verschieden	17	Verschieden			
				bezw. vice versa										
			4. Rohzucker, Landzucker, Melasse und Osmosewasser bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Zborowitz	Kremsier transito				Verschieden	14	Verschieden			
			5. Güter der Wagenladungsclassen A, B und C, sowie der Specialtarife 1, 2 und 3, insoweit selbe nicht sub 1—4 namentlich angeführt sind, bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	Kremsier	Zborowitz				25	20	5			
				bezw. vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		6. Güter der Wagenladungsclassen A, B und C, sowie der Specialtarife 1 und 2, insoweit selbe nicht sub 1—4 namentlich angeführt sind, bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Kremsier	Zborowitz	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 30.000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Bei den Sendungen ad 9) Besorgung des Auf- und Abladens durch Parteiorgane	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	Localgütertarif für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898	Heller Verschieden	Heller 18	Heller Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Zur Quantumsnachweisung werden alle durch die die Refactie reclamirende Firma in den Relationen der Localbahn Kremsier-Zborowitz innerhalb der Geltungsfrist des Frachtzugeständnisses beförderten Güter zugelassen, auch wenn letztere im Sinne der nebenstehenden Begünstigungen nicht bonificationsfähig sind. Insofern für die begünstigten Güter in einzelnen der im Vorstehenden in Betracht kommenden Relationen mit besonderen Zugeständnissen niedrigere ermässigte Frachtsätze gewährt werden, findet auf Grund dieses Zugeständnisses eine Rückvergütung nicht statt. Sind die mit besonderem Zugeständnisse bewilligten ermässigten Frachtsätze höher, so wird lediglich der Unterschied zwischen diesen Frachtsätzen und den im Vorstehenden zugestandenen Frachtsätzen vergütet
				bezw. vice versa										
			7. Güter des Specialtarifes 3, insoweit selbe nicht sub 1—4 namentlich angeführt sind, bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Kremsier	Zborowitz				21	18	3			
				bezw. vice versa										
			8. Getreide bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Zdounek	Kremsier				17	14	3			
			9. Zuckerrüben, Rübenschnitze und Saturationsschlamm bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Kremsier	Zborowitz				21	14	7			
				Kotojed					19	14	5			
				Jarohnowitz					17	12	5			
				Scheleschowitz					15	10	5			
				Zdounek					11	6	5			
				bezw. vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gescheheu muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
111	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Salz der Pos. S—7 a) der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abth. B, vom 1. Jänner 1901	Krakau	Olmütz transito (für Stationen der Oestert.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bis inclusive Moravau, dann für über Hohenstadt, Triebitz, Wildenschwert und Chotzen hinaus gelegenen Stationen anderer Bahnen)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 400 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in beliebigen Mengen. Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	Localgütertarif, bezw., insoweit directe Tarife bestehen, auch einschlägige directe Tarife	Bezügliche Frachtsätze aus den Localgütertarifen, bezw. einschlägige Gebührenantheile aus den directen Tarifen	149 Heller		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Original-Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die genannten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
				Olmütz transito (für Pardubitz und darüber hinaus gelegenen Stationen)						136 Heller	Verschieden			
112	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abth. B, vom 1. Jänner 1902	Bautsch	Prossnitz K.F.N.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller	96	77	19	Im Kartirungswege		
					Sternberg K.F.N.B.					92	66	26			
				Bautsch	Olmütz K.F.N.B.					86	58	28			
				bezw. vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (heziehnngsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
113	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Steinsalz der Pos. 8—7 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abth. B, vom 1. Jänner 1902	Bochnia	Brünn Nordbahnhof	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 800 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900	Heller 245	Heller 205	Heller 40	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die k. k. österr. Staatsbahnen sind an den nebenstehenden Frachtbegünstigungen nicht betheiligt
					Chirlitz-Tnras				241	205	36			
					Sokolnitz				237	205	32			
					Krzenowitz				232	205	27			
					Holnbitz				230	205	25			
					Rausnitz-Slawikowitz				228	205	23			
					Wischan				220	205	15			
					Eywanowitz				216	205	11			
					Nezamislitz				212	205	7			
					Kojetein				206	205	1			
					Ober-Gerspitz				246	219	27			
					Mödritz				248	219	29			
					Raigern				251	222	29			
					Rohrbach i. M.				254	227	27			
					Branowitz				258	233	25			
					Auspitz				263	240	23			
					Saitz				260	245	15			
					Kostel				256	251	5			
				Wieliczka	Brünn Nordbahnhof				226	186	40			
					Chirlitz-Turas				222	186	36			
					Sokolnitz				218	186	32			
					Krzenowitz				213	186	27			
					Holnbitz				211	186	25			
					Ransnitz-Slawikowitz				209	186	23			
					Wischan				201	186	15			
					Eywanowitz				197	186	11			
					Nezamislitz				193	186	7			
					Kojetein				187	186	1			
					Ober-Gerspitz				227	200	27			
					Mödritz				229	200	29			
					Raigern				232	203	29			
					Rohrbach i. M.				235	208	27			
					Branowitz				239	214	25			
					Auspitz				244	221	23			
					Saitz				241	226	15			
					Kostel				237	232	5			
114	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kleinkohle (Kokeskohle)	Hruschau	Mährisch-Ostrau transito (für Sendungen nach der Central-Kokesanstalt, dem Carolinenschachte, dem Tiefbauschachte und dem Theresienschachte auf der Mährisch - Ostrauer Montanbahn)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 12.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	Localtarif vom 1. Juli 1899	Heller per metr. Tonne (à 1000 kg) 95	66	29	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
115	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	betheiligten Verwaltungen	Steinsalz der Pos. S—7 a) der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abth. B, vom 1. Jänner 1902	Wieliczka	Wien Nord- oder Staatsbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 400 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen und in Mengen von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	Tarif-Theil II für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. August 1900	Heller 272	Heller 226	Heller 46	Im Rückvergütungswege	**Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die genannten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt**		
				Bochnia					291	245	46			
				Wieliczka	Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito				273	227	46			
				Bochnia					292	246	46			
				Wieliczka	Jedlersdorf transito			Kartirungs-Frachtsätze laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 142 vom 7. December 1901 sub Pos. 2929	271	226	45			
				Bochnia					290	245	45			
				Wieliczka	Stadlau			Tarif-Theil II, Heft 1, des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900	289	213	46			
				Bochnia					308	262	46			

Für Steinsalz, rohes, unreines (Fabriksalz), aus Position S—7 a) der Güterclassification von Wieliczka nach Wien Nord- oder Staatsbahnhof, Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito und Stadlau wird ohne Nachweisung einer Mindestmenge, im Uebrigen jedoch unter den Bedingungen des vorstehenden Zugeständnisses neben den für diese Relationen oben ausgewiesenen Nachlässen noch ein weiterer Nachlass von 7 h per 100 kg zu Lasten der k. k. österr. Staatsbahnen gewährt. Wird das in Spalte 6 festgesetzte Minimal-Verfrachtungsquantum innerhalb des Jahres 1902 nicht aufgeliefert, so wird für das innerhalb dieser Frist von Wieliczka nach Wien Nord- oder Staatsbahnhof, Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito und Stadlau beförderte rohe, unreine Steinsalz (Fabriksalz), sofern im Uebrigen die in obigem Zugeständnisse fixirten Bedingungen erfüllt wurden, ein Nachlass von nur 7 h per 100 kg zu Lasten der k. k. österr. Staatsbahnen zur Liquidirung gebracht

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
116	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	betheiligten Verwaltungen	G e t r e i d e	Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (ausgenommen die Stationen der Marchthallinie), insoweit für selbe bezüglich des Verkehres mit Göding in den Instradirungstabellen für den Oesterr.-Ungar Eisenbahnverband (Theil III, Heft 2) eine Verkehrsleitung vorgesehen ist	Göding loco	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Abfertigung der Sendungen auf Grund des Tarif-Theiles III, Heft 2 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895, insoweit in dem bezeichneten Tarife für die in Frage kommenden Relationen directe Frachtsätze vorgesehen sind	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	Tarif-Theil III, Heft 2 des Oester.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895 und, insoweit directe Frachtsätze nicht bestehen, Localtarife	Verschieden	Frachtsätze des Specialtarifes 1 laut Localgütertarifes der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen vom 1. September 1900 für die Station Holics, erhöht um 6 Heller pro 100 kg, sofern sich hiedurch billigere Transportgebühren ergeben als über die Instradirungsroute laut der in Spalte 5 genannten Instradirungstabellen	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, sowie Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Die nebenstehend zugestandenen Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden. Die Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der betheiligten österr. Bahnverwaltungen getragen	

Die vorstehend für Getreide zugestandenen Frachtsätze werden auch für leere, gebrauchte Getreidesäcke bei Aufgabe als Frachtgut in jeder Menge angewendet, sofern diese Säcke entweder als Beiladung zu den begünstigten Getreidesendungen mit demselben Frachtbriefe oder ab Göding loco nach den in Spalte „von" der Rubrik 5 vorgesehenen ungar. Stationen.

Bei den Sendungen leerer, gebrauchter Getreidesäcke von Göding loco findet die Rückvergütung des Frachtnachlasses gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen statt, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses einzubringen sind und nicht zurückgestellt werden.

118	117	Fortlaufende Nummer	1
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Die Publication erfolgt von der	2
	betheiligten Verwaltungen	und im Namen der	3
Marktgüter der Classe I	Papier und Pappe (Pappendeckel), insoweit diese Artikel nach Classe II tarifirt werden	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
Prossnitz	Sayhusch-Żywiec	für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	5
Brünn Nordbahnhof	Wien Nordbahnhof oder Staatsbahnhof; Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof; Stationen des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. Wien Nordbahnhof; Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof und der Localbahnstrecken)	nach	
Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 300 metr. Tonnen (à 1000 kg). Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 580 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Anfliefernng der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	und gilt in der Zeit	7
Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Tarif, Theil II, für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. August 1900 / Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Bezeichnung / Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8
104 Heller	339 / 337 / Verschieden	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
92 Heller	299 / 297 / Rücksichtlich der Strecken des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. nach Wien Nordbahnhof und Nordbahn-Donauuferbahnhof, dann der Localbahnstrecken) 0·82 Heller per 100 kg und 1 km plus 8 Heller Manipulationsgebühr per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
12 Heller	40 / 40 / Verschieden	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Art der Durchführung	12
Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Anfnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Original-Aufnahmsscheine, welche einen Rückvergütungsstempel nicht bereits tragen dürfen und spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorzulegen sind. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
	Zur Quantumsnachweisung werden alle durch die die Refactie reclamirende Firma als Absenderin von Sayhusch-Żywiec über die Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dann nach Wien innerhalb der Geltungsfrist des Frachtzugeständnisses beförderten Sendungen von Papier und Pappe zugelassen, auch wenn selbe im Sinne der nebenstehenden Begünstigungen nicht bonificationsfähig sind	Besondere Bemerkungen	14

bezw. vice versa

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: im Höchstgewichte (per Sendung) von Kilogramm	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Auflieferung zu dem Nordbahn-Schnellzuge Nr.	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
119	k. k. österr. Staatsbahnen		Zoitungen in Ballen als Eilgut	1) 150	5	Wien Nordbahnhof	Lemberg	I. Die Auflieferung hat bei den sub 1), 5), 7) und 8) bezeichneten Sendungen in einem oder mehreren Packeten, bei den sub 2), 3), 4) und 6) angeführten Transporten in einem Packete zu erfolgen. II. Die Zeitungspackete sind in einer stets conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit deutlicher, vorher bekanntzugebenden Adresse mindestens 15 Minuten vor Abgang der bezeichneten Züge aufzugeben. Die Packete müssen auf der Vorder- und Rückseite (Anklebe-) Zettel tragen, welche 16 cm lang, 12 cm breit sind und auf rothem Grunde in schwarzem Druck der Reihe nach enthalten: den Namen und den Wohnort des Absenders, den Vermerk „Zeitungspacket", die genaue Adresse des Empfängers Vor- und Zuname, Wohnort, Bestimmungsstation). Das Nähere ist mit dem Stationsvorstande in Wien zu vereinbaren. III. Der Empfänger hat für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung vorzusorgen. IV. Werden die behördlichen Vorschriften, betreffend die dem Postzwange unterworfenen Gegenstände, durch den Absender nicht eingehalten, so haftet dieser für alle hieraus entstehenden Folgen. V. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine haftseitige Haftung nicht übernommen. VI. Eine Belastung der Sendungen mit Nachnahmen ist nicht gestattet. VII. Die Transportgebühren sind sogleich bei der Aufgabe zu berichtigen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Tarif-Theil II für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. August 1900	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		
				2) 50	3						3259·5	1200	2059·5			
				3) 50	5		Przemysl									
				4) 30	3						3091·5	1200	1891·5			
				5) 100	5		Czernowitz									
				6) 50	3						3553·5	1524	2029·5			
				7) 50	5		Jaroslau									
				8) 50	3						2980·5	1200	1780·5			

Für jede Sendung gelangt die ärarische Aufnahms-Stempelgebühr von 10 Hellern zur Einhebung, auch wenn eine Aufnahmsbescheinigung nicht ausgefertigt wird. Ab Krakau werden die fraglichen Sendungen mit den anschliessenden Zügen der k. k. österr. Staatsbahnen weiterbefördert.

Die Beförderung der nebenstehend angeführten Sendungen mit den bezeichneten Schnellzügen erfolgt gemäss Tarif-Theiles I, Abth. A, nur über besondere, bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung

120

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Kascbau-Oderberger Eiseobau

Zeitongen io Ballen (Zeitungspackete) als Eilgut
im Höcbstgewicbte (per Seodung) von 50 kg 30 kg
bei Anflieferung zu dem Nordbabn-Schnellzuge Nr. 5 Nr. 3

via Oderberg

Wien Nordbahnhof	
Teschen K.O.B.	

1. Es wird gestattet, zn den nebenhezeicboeten Zügen ein oder mebrere Packete bis zu dem angegebeoen Gesammthöcbstgewicbte znr Anfgabe zu briogen.
2. Die Zeitnngspackete siod in einer stets conformen, leicht erkennbaren Umhüllnng (Verpackung) mit einer dentlichen, vorher bekannt zu gebenden Adresse derart rechtzeitig aufzuliefern, dass die Abfertigoog und eventnell die Verwiegnng aostandslos erfolgen kano. Die Packete müssen anf der Vorder- nnd Rückseite (Anklebe-)Zettel tragen, welche 16 cm lang, 12 cm breit sind und auf rothem Grunde in scbwarzem Drucke der Reibe nacb enthalteo: den Nameo nnd Wobnort des Absenders, den Vermerk „Zeitungspacket", die genaue Adresse des Empfängers (Vor- nnd Zunameo, Wohnort, Bestimmnngsstatioo). Das Näbere ist mit dem Stationsvorstande in Wien zu vereiobaren.
3. Die Transportgebühreo sind sogleich bei der Aufgabe zu berichtigen.
4. Eine Belastuog der Sendnngen mit Nachnahme ist nicht gestattet.
5. Der Empfäoger hat für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorherige Avisiruog vorzusorgen.
6. Werden die behördlichen Vorschriften, betreffend die dem Postzwange unterworfenen Gegenstände, durcb den Abseoder nicbt eingehalten, so baftet dieser für alle bierans entstebenden Folgen

vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902

L o c a l t a r i f e

1439 Heller

1092 Heller

347 Heller

I m K a r t i r u n g s w e g e

Die mindeste Transportgebübr per Sendong beträgt 60 Heller. Für jede Seodung gelangt die ärarische Aufnahms-Stempelgebühr von 10 Hellern zur Einbebung, aoch wenn eine Anfnahmsbescheinigung nicht ausgefertigt wird. Etwa erwachseode Nebengebühren werden tarifmässig eingeboben. Für zufällige Verspätungen innerbalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine bahoseitige Haftuog nicht übernommen.

Die Beförderong der nebeostehend angeführten Senduogen mit deo bezeichneteo Schnellzügen erfolgt gemäss Tarif-Theiles I, Abtheilung A, nur über besondere, bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung

1	Fortlaufende Nummer	
2	Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht
3	von der Namen und im der	
4	für Artikel	
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von / nach	
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	
7	und gilt in der Zeit	
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	
10	per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	
11	per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	
12	Art der Durchführung	
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	
14	Besondere Bemerkungen	

121

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

k. k. österr. Staatsbahnen

Zeitungen in Ballen (Zeitungspackete) als Eilgut

im Höchstgewichte (per Sendung) von:	50 kg	30 kg	30 kg	20 kg
bei Auflieferung zu dem Nordbahn-Schnellzuge:	Nr. 5	Nr. 3	Nr. 5	Nr. 3

Wien Nordbahnhof	
Mähr.-Schönberg	Jägerndorf via Troppau

1. Es wird gestattet, zu den nebenbezeichneten Zügen ein oder mehrere Packete bis zu dem angegebenen Gesammt-Höchstgewichte zur Aufgabe zu bringen.
2. Die Zeitungspackete sind in einer stets conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit einer deutlichen, vorher bekannt zu gebenden Adresse derart rechtzeitig anfzuliefern, dass die Abfertigung und eventuell die Verwiegung anstandslos erfolgen kann. Die Packete müssen auf der Vorder- und Rückseite (Anklebe-) Zettel tragen, welche 16 cm lang, 12 cm breit sind und auf rothem Grunde in schwarzem Drucke der Reihe nach enthalten: den Namen und Wohnort des Absenders, den Vermerk „Zeitungspacket", die genaue Adresse des Empfängers (Vor- und Zuname, Wohnort, Bestimmungsstation). Das Nähere ist mit dem Stationsvorstande in Wien zu vereinbaren.
3. Die Transportgebühren sind sogleich bei der Aufgabe zu berichtigen.
4. Eine Belastung der Sendungen mit Nachnahmen ist nicht gestattet.
5. Der Empfänger hat für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung vorzusorgen.
6. Werden die behördlichen Vorschriften, betreffend die dem Postzwange unterworfenen Gegenstände durch den Absender nicht eingehalten, so haftet dieser für alle hieraus entstehenden Folgen

vom 1 Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902

Tarif, Theil II, für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1901 und Localgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899

1194 Heller	1431 Heller
887 Heller	1097 Heller
307 Heller	334 Heller

Im Kartirungswege

Die mindeste Transportgebühr per Sendung beträgt 60 Heller. — Für jede Sendung gelangt die ärarische Aufnahmsstempelgebühr von 10 Hellern zur Einhebung, auch wenn eine Aufnahmsbescheinigung nicht ausgefertigt wird. Etwa erwachsende Nebengebühren werden tarifmässig eingehoben. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen.

Die Beförderung der nebenstehend angeführten Sendungen mit den bezeichneten Schnellzügen erfolgt gemäss Tarif-Theiles I, Abth. A, nur über besondere bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt — von der	2
Die Publication erfolgt — und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	5
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

122

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

betheiligten Verwaltungen

Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspackete) als Eilgut im Höchstgewichte (per Sendung) von 20 kg bei Anlieferung zu dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 7|807, Weiterbeförderung ab Brünn mit dem Schnellzuge 3/n und ab Aussig mit dem Personenzuge Nr. 19

via Brünn—Aussig

Wien Nordbahnhof

Brüx A.T.E.

1. Jedes Zeitungspacket muss in einer conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit deutlicher, vorher nambaft zu machender Adresse stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges, aufgeliefert werden. Jedes Packet muss auf der Vorder- und Rückseite (Anklebe-)Zettel tragen, welche 16 cm lang, 12 cm breit sind und auf rothem Grunde in schwarzem Drucke der Reihe nach enthalten: den Namen und den Wohnort des Absenders; den Vermerk „Zeitungs-Packet"; die genaue Adresse des Empfängers (Vor- und Zuname, Wohnort, Bestimmungsstation). Das Nähere ist mit dem Stationsvorstande in Wien zu vereinbaren.
2. Die entfallenden Transportgebühren sind jedesmal sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Anfnahmsbescheinigung wird nicht ausgefertigt.
3. Eine Avisirung der Zeitungspackete findet nicht statt, der Adressat hat vielmehr für die rechtzeitige Abnahme derselben in der Adressstation vorzusorgen.
4. Der Absender haftet für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen

vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902

Bestebt kein directer Frachtsatz über die Route Brünn—Aussig

1464 Heller

Im Kartirungswege

Für jede Sendung gelangt die ärarische Aufnahms-Stempelgebühr von 10 Hellern zur Anrechnung. Die Beförderung der nebenstehend angeführten Sendungen mit den bezeichneten Schnellzügen erfolgt gemäss Tarif-Theil I, Abth. A, nur über besondere, bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung

1	Fortlaufende Nummer		
2	Die Publication erfolgt	von der	
3		und im Namen der	
4	Das Zugeständniss wird gemacht	für Artikel	
5		für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)	von
			nach
6		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	
7		und gilt in der Zeit	
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnung	
9		Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	
10	per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	
11		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	
12	Art der Durchführung		
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
14	Besondere Bemerkungen		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
123	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 9 des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, Tarif, Theil II, Heft 1	Thensing	Blankenstein (Saale)	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 9 giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1902	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	Besteht kein directer Frachtsatz	75 Pfennige		Im Kartirungswege		
124	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Hohlglaswaaren aller Art zum Export, in beliebiger Verpackung	Bilnitz-Brnmov Bisenz-Pisek Bisenz-Stadt Gaya Hnilein Krasna Kwassitz-Tlumatschau Mähr.-Weisskirchen Olmütz Pohl Ung.-Hradisch Ung.-Hradisch Stadt Vlarapass Wall.-Meseritsch	Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit	Bei Bezahlung der Fracht mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1902	Local-, bezw. Gemeinschaftstarife	Verschieden	Pfge. a) | b) 213 | 166 187 | 147 187 | 147 187 | 147 161 | 127 186 | 146 165 | 130 167 | 133 138 | 110 175 | 138 177 | 139 183 | 145 216 | 168 186 | 146		Im Kartirungswege *)		
125	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Siehe umstehende Tabelle				vom 1. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1902	Local-, bezw. Gemeinschaftstarife	Verschieden	Siehe umstehende Tabelle	Siehe umstehende Tabelle	Im Kartirungs- oder Rückvergütungswege, nach Massgabe der nachstehenden Bestimmungen		Eine eventuelle Entladung der auf Grund dieses Zugeständnisses beförderten Sendungen in Bodenbach oder Tetschen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen

*) Die vorstehenden Frachtsätze finden im Kartirungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit directen, nach Hamburg, Harburg, Lübeck, Stettin, Bremen und Bremerhaven nach belgischen oder niederländischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Gelangen jedoch diese Transporte mit blos nach Bodenbach St.E.G. transit oder nach Tetschen Oe.N.W.B. transit lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so finden obige Frachtsätze, falls durch Duplicat-Frachtbriefe oder durch Bestätigungen der Güterverwaltungen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in Bodenbach, resp. Tetschen der Weiterversandt von Bodenbach, resp. Tetschen nach Hamburg, Harburg, Lübeck, Stettin, Bremen oder Bremerhaven nach belgischen oder niederländischen Stationen nachgewiesen wird, im Rückvergütungswege Anwendung, wenn bis längstens 31. März 1903 ausser diesen Duplicat-Frachtbriefen oder den Bestätigungen der Güterverwaltungen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in Bodenbach, resp. Tetschen auch die auf die contrahirende Firma als Versenderin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach, resp. Tetschen in Vorlage gebracht werden. Obige Frachtsätze finden im Rückvergütungswege auch Anwendung auf Sendungen, welche ab Bodenbach, resp. Tetschen per Bahn bis Mannheim oder Gustavsburg, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagsplätzen rollen und ab da nach Belgien oder Holland per Rheinroute weiter befördert werden. In letzterem Falle muss jedoch nebst Vorlage der erwähnten Frachtdocumente über den Bahntransport bis und ab Bodenbach, resp. Tetschen auch noch durch Schiffsladeschelne ab den Rhein-Main-Umschlagsplätzen der Nachweis geliefert werden, dass die Weiterbeförderung nach Belgien oder Holland erfolgt ist. Schliesslich gelten diese Frachtsätze im Rückvergütungswege auch dann, wenn die als Wagenladungen nach den Elbe-Umschlagsplätzen aufgelieferten Hohlglassendungen nachweislich theils per Elbe nach Hamburg, Harburg oder Lübeck, theils per Bahn nach Bremen, Bremerhaven oder Stettin, oder nach Belgien oder Holland, bezw. bis Mannheim, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagsstationen per Bahn und ab dort per Rheinroute nach Belgien oder Holland weiter befördert werden.

Artikel	Von	Nach	A. unzerlegt α) unverpackt unter 5000	A. unzerlegt α) unverpackt 5000	A. unzerlegt α) unverpackt 10.000	A. unzerlegt β) verpackt unter 5000	A. unzerlegt β) verpackt 5000	A. unzerlegt β) verpackt 10.000	B. zerlegt, sowie Möbelbestandtheile unter 5000	B. zerlegt, sowie Möbelbestandtheile 5000	B. zerlegt, sowie Möbelbestandtheile 10.000	C. Möbel unzerlegt unverpackt 5000	C. Möbel unzerlegt verpackt 5000	C. Möbel zerlegt, sowie Möbelbestandtheile 5000	D. Möbel aus gebogenem Holze, zerlegt, und Möbelbestandtheile 10.000
			Kilogramm												
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
			Pfennige für 100 Kilogramm												
Möbel aus gebogenem Holze.															
A. Unzerlegt.															
α) Unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt:															
1. Bei Aufgabe in Mengen unter 5.000 kg;	Bielitz	Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit	559	159	94	373	161	94	371	222	150	—	—	—	150
2. „ „ „ von mindestens 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen;	Bistritz a. H.		427	180	112	364	194	112	306	248	162	—	—	—	148
3. „ „ „ „ 10.000 kg „ „ „	Ernsdorf		573	165	101	361	171	98	378	229	154	—	—	—	154
β) verpackt in Kisten, Fässern oder Holzverschlägen (Lattenverschlägen):	Holleschau		418	180	112	364	194	112	301	248	162	—	—	246	142
4. Bei Aufgabe in Mengen unter 5.000 kg;	Lodygowice		582	171	103	389	177	110	384	235	163	—	—	—	163
5. „ „ „ von mindestens 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen;	Mähr.-Weiss-kirchen		427	180	112	364	194	112	306	248	162	156	156	195	133
6. „ „ „ „ 10.000 kg „ „ „	Marchegg		422	—	—	422	—	—	422	—	—	—	—	—	—
B. Zerlegt, sowie Möbelbestandtheile.	Nemotitz		406	231	163	403	233	151	305	287	201	—	232	271	158
7. Bei Aufgabe in Mengen unter 5.000 kg;	Olmütz		348	180	112	348	194	112	262	248	160	144	168	200	123
8. „ „ „ von mindestens 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen;	Standing		477	156	102	365	167	97	334	220	147	—	—	—	147
9. „ „ „ „ 10.000 kg „ „ „	Teschen		545	164	102	364	164	102	360	220	155	—	—	—	155
C. Möbel aus gebogenem Holze.	Vlarapass		488	—	—	488	—	—	488	—	—	—	—	—	—
10. Unzerlegt, unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt . . . . . bei Aufgabe in Mengen	Wall.-Meseritsch		427	180	112	364	194	112	306	248	162	—	—	—	147
11. Unzerlegt, verpackt in Kisten, Fässern oder Holzverschlägen (Lattenverschlägen) . . . . . von mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	Wessely a. d. March		420	200	132	380	210	128	322	264	178	—	—	—	165
12. Zerlegt, sowie Möbelbestandtheile															
D. Möbel aus gebogenem Holze, zerlegt, und Möbelbestandtheile.															
13. Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.															

Im Kartirungswege finden Anwendung:

Die Frachtsätze unter 1—9 bei Aufgabe mit directen Frachtbriefen nach ausländischen Stationen.

Die Frachtsätze unter 10—13 bei Aufgabe mit directen Frachtbriefen nach Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhaven, Lübeck, belgischen, niederländischen oder französischen Stationen.

Im Rückvergütungswege finden Anwendung:

Die Frachtsätze unter 1, 4 und 7 auf Sendungen, welche nach Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Oe.N.W.B. aufgegeben und ab diesen Stationen mit anderen Stückgütern als Sammelladungen mit neuen Frachtbriefen nach ausländischen Stationen weiter befördert werden.

Die Frachtsätze unter 10—13

a) für Transporte nach Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit, welche ab diesen Stationen nach Hamburg, Harburg, Lübeck, Bremen, Bremerhaven, belgischen, niederländischen oder französischen Stationen reexpedirt werden;

b) für Transporte nach Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit, welche ab diesen Stationen per Bahn bis Mannheim, resp. bis zu einem Rhein- oder Main-Umschlagsplatze expedirt und ab da nachweislich nach Belgien oder Holland weiter befördert werden.

Die Frachtsätze unter 13 finden auch auf Transporte Anwendung, welche in Wagenladungen nach den Elbe-Umschlagsplätzen befördert und ab dort theils per Elbe nach Hamburg, Harburg, Lübeck und theils per Bahn nach Bremen, Bremerhaven, Belgien oder Holland abgefertigt oder welche ab den Elbe-Umschlagsplätzen nach Mannheim, resp. nach den Rhein- oder Main-Umschlagsplätzen gesendet und ab dort nach Belgien oder Holland weiter befördert werden.

Die Rückvergütung erfolgt gegen längstens bis Ende März 1903 zu bewirkende Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden Original-Frachtbriefe bis Bodenbach, resp. Tetschen hinsichtlich des Transportes ab Bodenbach, resp. Tetschen der Duplicat-Frachtbriefe.

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg				
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
126	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 2	Otrokowitz	Lieben (Oe.N.W.B. oder St.E.G.) oder umgekehrt	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	136 Heller		Im Kartirungswege		
127	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Wachsleinwand und Wachstuch	Teplitz (A.T.E.)	Wien II (K.F.J.B.) Wien (Oe.N.W.B.) Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für a) Mengen unter 5.000 kg b) mindestens 5.000 kg c) „ 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	ad a) 420 Heller ad b) 409 „ ad c) 379 „	ad a) 400 Heller ad b) 347 „ ad c) 345 „	ad a) 20 Heller ad b) 62 „ ad c) 34 „	Im Kartirungswege		
128	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Cement	Lobositz St.E.G.	Kremsier	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	136 Heller		Im Kartirungswege		
129	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Zerlegte Maschinen und Maschinentheile der Pos. E—6 der Güterclassification	Olmütz St.E.G.	Buhentsch	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	175 Heller	140 Heller	35 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1903	Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen für den Bau einer Weberei in Bubentsch bestimmt sein und diesem Zwecke auch thatsächlich zugeführt werden

Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					per 100 kg				
130	Oesterreichischen Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Schnittholz der Pos. H—16/3 a) und b) des Theiles I für die Elbe-Umschlagsverkehre		Laube, Tetschen/Bodenbach Landungsplatz	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1902	Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Mai 1897		Pfennige		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatze und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg, Harburg oder Lüneck. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1903 in Vorlage zu bringen	
				Bednarów					232	172	60			
				Bogdanówka-Kamionka					240	184	56			
				Bolechów					221	165	56			
				Borki-wielkie					235	184	51			
				Borysław					215	165	50			
				Brody					226	184	42			
				Buczacz					247	184	63			
				Chodorów					221	165	56			
				Czernowitz					254	184	70			
				Czortków					254	184	70			
				Dolina					225	165	60			
				Drohobycz					213	165	48			
				Hadikfalva					264	184	80			
				Hatna					267	184	83			
				Hliboka					260	184	76			
				Itzkany					267	194	73			
				Kałusz					230	169	61			
				Kolomea					242	183	59			
				Komancza					203	165	38			
				Kopyczynce					258	184	74			
				Krasne					220	184	36			
				Krechowice					226	167	59			
				Kroscienko					203	165	38			
				Lawoczne					230	169	61			
				Lemberg					211	165	46			
				Lemberg-Podzamcze					211	174	37			
				Lisko-Lukawica					199	165	34			
				Lubience					220	165	55			
				Lupków					204	165	39			
				Maxymówka					238	184	54			
				Mikuliczyn					245	184	61			
				Morszyn					220	165	55			
				Nadwórna					240	184	*) 56			
				Nepołokoutz					250	184	66			
				Neu-Lupkow					204	165	39			
				Ozydów					221	184	37			
				Ottynia					237	178	59			
				Podwołoczyska					242	184	58			
				Posada-Chyrówska					199	165	34			
				Przemyśl					196	165	31			
				Rawa ruska					203	165	38			
				Sambor					206	165	41			
				Skole					223	165	58			
				Stanislau					233	174	59			
				Starzawa					201	165	36			
				Stryj					218	165	53			
				Synowódzko-wyzne					221	165	56			
				Tarnopol					238	184	49			
				Tarnowica lesna					239	184	55			
				Tartarów					247	184	63			
				Tłumacz-Pałahicze					237	184	53			
				Ustrzyki					203	165	38			
				Volksgarten					255	184	71			
				Worochta					249	184	65			
				Woronienka					250	184	66			
				Wygoda					237	174	63			
				Zabłotce					225	184	41			
				Zadwórze					216	182	34			
				Zagórz					198	165	33			
				Zborów					228	184	44			
				Złoczów					223	184	39			

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag.
Für den Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die nebenstehenden Frachtsätze um 5 Pfennige für 100 kg. Für den Verkehr mit Dresden-Elbkai sind dieselben um 25 Pfennige für 100 kg zu erhöhen

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
131	**Oesterr. Nordwestbahn**	bethelligten Verwaltungen	Kalk, gebrannter, und Cement, auch hydraulischer Kalk	**L o b o s i t z**	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Elbe-Unschlägstarif für Oesterreich vom 1. November 1899	Pfennige: 23	17 *)		Im Kartirungswege		
					Aussig-Landungsplatz				15	12 *)	3			
					Schönpriesen-Unschlag				15	12 *)	3			
					Dresden-Elbkai				45	39	6			
132	**Eisenbahn Wien-Aspang**	als Betriebführende der Schneebergbahn	Kohle, mineralische	Wöllersdorf Sch B.B. loco	Wr. Neustadt Sch.B.B.	**Gesammtverfrachtung von mindestens 5000 Tonnen im Jahre 1902** auf den Adhäsionsstrecken der Schneebergbahn. Einhaltung der für die betreffende Tarifclasse, bezw. Artikel bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	Localgütertarif, Theil II, der Schneebergbahn vom 27. August 1900	Güter der Tarifclassen II	25	17	8	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Aufnahmsscheine und Frachtbrief-Duplicate, bezw. der Francaturnoten für die in Wöllersdorf aufgegebenen und der Original-Frachtbriefe für die daselbst bezogenen Güter bis längstens Ende März 1903. Die Frachtdocumente können auf einmal oder zeitweise in Partien getheilt vorgelegt werden	Die Flüssigmachung der Rückzuvergütenden Beträge erfolgt erst nach Ablauf des Gesammtverfrachtungs-Zeitraumes. Die vorgelegten Documente sind von der Partei in ein Verzeichniss einzutragen. Die bezügliche Drucksorte kann durch alle Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang und Schneebergbahn unentgeltlich bezogen werden
									A	22	15	7		
									B	20	12	8		
				sowie umgekehrt					C	18	12	6		
										12	10	2		

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppabhängegebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Unschlag 5 Pfennige für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige für 100 kg

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
133	**Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannt	a) Hlnpočep b) Řepora	Beřkowitz-Melnik Čelakowitz (Oe.N.W.B.) Melnik (Oe.N.W.B.) Střebichowitz-Winařitz	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und das Ladegewicht des verwendeten Wagens 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller ad a) 46 36 55 44	Heller ad b) 46 36 55 44	Im Kartirungswege		
			Kalkabfälle		Beřkowitz-Melnik Čelakowitz (Oe.N.W.B.) Melnik (Oe.N.W.B.) Střebichowitz-Winařitz					41 31 46 44	41 33 48 44			
134	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Walzdraht der Pos. E—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I Abtheilung B, der österr., ungar. und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, vom 1. Jänner 1902	Altkladno	Krakau (K.F.N.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarife, bezw. Tarif, Theil II, Heft 2, des Ost-Nordwestösterr. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1901	Es besteht kein directer Frachtsatz	292 Heller		Im Kartirungswege		
135	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Bier als Frachtgut	Krupa	Kladno (Station)	1. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localgütertarif	35 Heller	32 Heller	3 Heller	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absenderin lautend, vorzulegen bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis spätestens Ende Februar 1903	Die Sendungen müssen directe auf die Werkshahn in Kladno übergeben. Die Einfahrtsgebühr in Kladno wird separat berechnet. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermässigung

Fortlaufende Nummer	136	137
Die Publication erfolgt: von der	**Buschtěhrader Eisenbahn**	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**
Die Publication erfolgt: und im Namen der		kgl. Ungarischen Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Mineralische Kohle (Steinkohle) als Frachtgut	Mineralkohle und Steinkohlencoaks
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Smečna-Sternberg, Station der Buschtěhrader Eisenbahn	Dombrau oder Karwin
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Kolleschowitz	Eszék; Ujvidék; Baja
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Mindestverfrachtung von 1500 Tonnen** durch einen Absender innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses. Einhaltung der Tarifbestimmungen	Aufrechthaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen. Sendungen müssen für die in den genannten Städten befindlichen Gasanstalten bestimmt sein
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1902 bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarif, Theil II. Tarif für den directen Kohlenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commercialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn und k. k. österr. Staatsbahnen	Ausnahmetarif für den Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehr, Heft 2, giltig vom 1. September 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	538 / 580	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	512 / 554	Heller per Tonne von 1000 kg: 1460; 1440; 1360
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	26 / 26	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens 28. Februar 1903 an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn. Diese Duplicat-Frachtbriefe werden nicht zurückgestellt	Gegen auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche spätestens bis 31. März 1903 der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen sind
Besondere Bemerkungen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung	

Fortlaufende Nummer	138	139	140
Die Publication erfolgt			
von der Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird genacht: für Artikel	betheiligten Verwaltungen	k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird genacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Kokes	Salz der Pos. S—7a der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Braun- und Steinkohlen etc. laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes
Das Zugeständniss wird genacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Staab Pozsony Zombor	Ebensee	Dassnitz Falkenau a. d. Eger Königsberg—Maria-Kulm Zieditz Zwodau-Davidsthal sämmtliche Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn
Das Zugeständniss wird genacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Anfgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der für die Anwendung der Frachtsätze des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes giltigen Bestimmungen vom 1. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarife	Tarif für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr, giltig vom 1. November 1900
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	Bestebt kein directer Frachtsatz	Besteben keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	1406 2616 Heller per Tonne	Heller 162	77·2 75·3 75·3 76·5 74·6 in Mark für 10.000 kg
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
141	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Siehe untenstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe untenstehende Tahelle		Im Kartirungswege		*) In Czechowitz dürfen die bezüglichen Sendungen nur unfrankirt und ohne Belastung mit Nachnahme zur Aufgabe gebracht werden

Nach	Von			Nach	Von		
	Bielitz und Czechowitz*)	Lodygowice	Saybusch-Żywiec		Bielitz und Czechowitz*)	Lodygowice	Saybusch-Żywiec
	für 100 kg in Hellern				für 100 kg in Hellern		
Adlerkosteletz	154	160	163	Kralup	210	215	218
Alt-Bunzlau	199	204	207	Kreibitz-Teichstatt	—	242	245
Alt-Paka	187	193	196	Landskron	130	135	138
Aruau	197	202	205	Leitmeritz	—	228	231
Auscha	232	238	241	Liebeu St.E.G. und Oe.N.W.B.	197	202	205
Aussig St.E.G. und Oe.N.W.B.	—	238	241	Lissa	195	200	203
Beneschau	223	228	231	Lobositz St.E.G.	—	239	242
Beraun	220	225	228	Mariascheiu	—	244	246
Berkowitz-Melnik	218	224	226	Marienbad	278	284	287
Bodenbach St.E.G. und B.N.B.	—	248	251	Melnik	208	214	217
Böhm.-Brod	186	192	194	Mittelsteine	190	195	198
Böhm.-Kamnitz	—	242	245	Nachod	168	174	176
Böhm.-Leipa A.T.E. und B.N.B.	—	228	231	Neubydžow	178	183	186
Böhm.-Skalitz	174	180	182	Neu-Paka	189	194	197
Böhm.-Trübau	134	139	142	Nimburg St.E.G. u. Oe.N.W.B.	—	194	197
Brandeis a. Adler	142	147	150	Pardubitz	—	163	166
Braunau	184	189	192	Parschnitz	188	194	196
Bubeutsch	201	206	209	Pilsen K.F.J.B.	248	254	256
Bubna	200	205	208	Poděbrad	186	191	194
Caslau	—	188	191	Polna-Stecken	168	174	176
Chlumetz	173	179	182	Prag St.E.G. und Oe.N.W.B.	—	204	207
Chodau	274	280	283	Přibram	—	240	243
Chotzen	144	149	152	Rakonitz B.E.B. und k.k.St.B.	228	234	237
Chrast Oe.N.W.B.	—	174	176	Raspenau	—	231	234
Chrudim	—	169	172	Reichenau bei Gablonz	—	216	219
Deutschbrod	—	180	183	Reichenberg	—	223	226
Eger k.k.St.B. und B E.B.	—	296	299	Rumburg	—	247	250
Eisenbrod	197	202	205	Saaz B.E.B.	241	247	250
Franzensbad	290	296	299	Schluckenau	—	251	254
Friedland i. B.	—	233	236	Schönlinde	—	244	247
Georgswalde-Ebersbach	—	250	252	Schreckenstein	—	238	240
Grund-Georgenthal	—	244	247	Sedletz-Kuttenberg	—	184	187
Haida	—	233	236	Seidenberg	234	240	242
Hainspach-Wölmsdorf	—	254	257	Senftenberg	146	152	154
Halbstadt	180	186	188	Skutsch	173	179	182
Hlinsko	—	185	188	Smifitz	166	172	175
Hoheuelbe	—	205	208	Starkenbach-Martinitz	194	200	203
Hořowitz	227	233	236	Tabor	208	214	216
Josefstadt-Jaroměř	—	174	177	Tannwald-Schumburg	—	210	213
Jungbunzlau	—	206	209	Teplitz	—	246	249
Karlsbad B.E.B.	270	276	278	Tetschen Oe.N.W.B.	—	248	251
Kladno	—	217	220	Theresienstadt	230	236	239
Klattau	272	277	280	Trautenau	—	195	198
Königinhof	—	180	183	Trübenwasser	192	197	200
Königgrätz	162	168	170	Turnau Oe.N.W.B.	—	208	211
Kolin	174	180	182	Warnsdorf	—	247	250
Komotau B.E.B.	250	256	259				

Fortlaufende Nummer	1	112	113	144
Die Publication erfolgt	2	Neutitscheiner Localbahn	k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz	k. k. Staatsbahn-Direction Wien
von der Namen der	3		Bukowinaer Localbahnen	
für Artikel	4	Für Eilgüter und Güter der Classe I und II	Für Wagenladungsgüter	Stein- und Braunkohle, Coaks
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Zwischen Neutitschein und ungekehrt		allen Stationen
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5			Heiligenstadt und Hernals
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Abwage sämmtlicher durch eine Firma aufgelieferter Transporte auf der Geleisewage in Pozoritta / Paltinoasa. Die Uebernahme dieser Verpflichtung seitens der Firmen, welche auf das in der Rubrik 10 ausgedrückte Zugeständniss reflectiren, ist vorher mit einer bei der k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz einzureichenden gestempelten und legalisirten Erklärung anzumelden. In den Frachtbriefen muss die bahnämtliche Abwage schriftlich verlangt werden	
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Tarif, Theil I, Abtheilung B	Wägegeld für Verwiegung auf der Strassenbrückenwage
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Wägegeld 120 Heller per Waggon	4 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10		Wägegeld 60 Heller per Waggon / Wägegeld 80 Heller per Waggon	0·8 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	50 Percent / 35 Percent der bestehenden Frachtsätze	60 Heller per Waggon / 40 Heller per Waggon	3·2 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14	Diese Frachtbegünstigung gilt nur für Transporte von und nach Etablissements, welche mit der Ladestelle Schönau durch ein Schleppgeleise verbunden sind		

Fortlaufende Nummer	1	145	146	147
Die Publication erfolgt	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der Namen der	3	betheiligten Verwaltnngen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Schwefelkiesabbrände	Bruchsteine und Schotter	Mineralkohle
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Budapest-Ferenczváros	Mácsa	Segen-Gottes
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Trzynietz	Gerasdorf	Bánhida
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Die Sendungen sind in leer rückkehrenden Kohlenwagen zu befördern	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Aufgeber, bezw. Empfänger
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	116 Heller	Besteht kein directer Frachtsatz	Besteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	80 Heller	91 Heller	99 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	36 Heller		
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14	Bei Verwendung anderer Wagen als leer zurückkehrender Kohlenwagen gelangt nicht der hier publicirte, sondern der [illegible] tarifmässige Frachtsatz zur Einhebung. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	Auf- und Abladen obliegt dem Aufgeber, bezw. Empfänger	

Fortlaufende Nummer	148	149	150
Die Publication erfolgt: von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
und im Namen der			betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C excl. Brennholz	Sand der Tarif-Position E—18 der Güterclassification	Holz der Pos. H—18 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Bilowitz (Walzmühle und Brettsäge)*)	Cbotzen	Hatna
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Brünn St.E.G. oder Schimitz	Zwittau St.E.G.	Triest und Fiume
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzablung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmnugen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzablung mindestens für das Ladedewicbt des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Anfgabe als Frachtgut von mindesteus 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Fracbtbrief oder Fracbtzahlung biefür. Das Anfladen hat die Partei zu besorgen
und gilt in der Zeit	his auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarif, Tbeil II, Heft 1, vom 1. Juli 1898 (Nachtrag II)	Localtarif	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	29 Heller	328 Heller incl. nngar. Transportsteuer
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10 Heller	24 Heller	288 Heller incl. nngar. Transportsteuer
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verscbieden	5 Heller	40 Heller incl. ungar. Transportsteuer
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirnngswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	*) Diese Station dient blos dem Güterverkebre, nnd zwar nur für solche Sendungeu, welche von den genannten Etablissements anfgegeben werden, bezw. für dieselben bestimmt sind. Das Aufladen haben die Versender zu besorgen. Das Abladen besorgt die Bahnanstalt	Auf- nnd Abladeu obliegt den Parteien	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg			
151	Buschtěhrader Eisenbahn												
			Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4, dann Schälerbsen und geschälte Hirse aus der Pos. G—9 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, der österr., ungar. und bosnisch-hercegov. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902 als Frachtgut										
	IV. Saaz (B.E.B.)	III. Rakouitz (B.E.B.) via Lužna-Lischan	II. Komotau (B.E.B.) und Komotau transit (k.k.St.B.)	I. Kaaden-Brunnersdorf									
	allen unter I. bis III. angeführten Empfangsstationen	Annathal-Rothau, Bleistadt, Chodau (B.E.B.), Dassnitz, Falkenau a. d. Eger, Graslitz oberer Bahnhof, Graslitz unterer Bahnhof, Hartenberg, Karlsbad (B.E.B.), Königsberg-Maria Kulm, Mostau-Nebanitz, Neusattl, Tirschnitz, Zieditz, Zwodau-Davidsthal	Annathal-Rothau, Bleistadt, Chodau (B.E.B.), Dassnitz, Eger (B.E.B.), Falkenau a. d. Eger, Franzenshad (B.E.B.), Graslitz oberer Bahnhof, Graslitz unterer Bahnhof, Hartenberg, Klingenthal (B.E.B.), Königsberg-Maria Kulm, Mostau-Nebanitz, Neusattl, Tirschnitz, Zieditz, Zwodau-Davidsthal	Annathal-Rothau, Bleistadt, Dassnitz, Eger (B.E.B.), Falkenau a. d. Eger, Franzenshad (B.E.B.), Graslitz oberer Bahnhof, Graslitz unterer Bahnhof, Hartenberg, Klingenthal (B.E.B.), Königsberg-Maria Kulm, Mostau-Nebanitz, Tirschnitz, Zieditz, Zwodau-Davidsthal									
			1. Aufgabe in Quantiten unter 10.000 kg per Frachtbrief, bezw. per Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen										
			vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902										
			Localgütertarif										
			Verschieden										
			Die normalen Frachtsätze der Classe A abzüglich 10 pCt.										
			Verschieden										
			Im Rückvergütungswege										
			Original-Aufnahmescheine, bezw. bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absenderin lautend, vorzulegen bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn bis längstens Ende Jänner 1903. Dieselben werden nicht mehr zurückgestellt										
			Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermässigung										

Fortlaufende Nummer	152	153
1		
Die Publication erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
2		
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Eichen- und Buchenschnittholz (rohe Friesen) der Pos. H—18 des Tarif-Theiles I der österr. und ungarischen Eisenbahnen	Stammholz, Bau- und Nutzholz laut Nomenclatur des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes
4		
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Barcs Csáktornya Gilvács Hosszumező Kolozsvár Mitrovicz und Mitrovicz-Szávapart Uj-Gradiska Ungvár Vinkovci Vizakna	Mitrovicz-Szávapart, Station der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen
5		
nach	a) Bludenz, Feldkirch und Nenzing, b) Dornbirn, Hohenems und Rankweil	den im Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Verbandsgütertarif, Theil IV, Heft 2, genannten französischen Stationen
6		
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes
7		
und giltig in der Zeit	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902
8		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarife, bezw. Gemeinschaftliches Heft B für den Oesterr.-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1899	Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Verbandsgütertarif, Theil IV, Heft 2, vom 1. Mai 1900
9		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Es bestehen keine directen Frachtsätze
10		
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Heller ad a) 274 242 322 327 320 341 294 320 313 355 ad b) 274 242 327 332 325 341 294 325 317 360	Zugestandener Frachtsatz per 1000 kg Francs Gold bis zu den Schnittpunkten I 25·70
11		
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		II 35·40
12		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
13		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
14		
Besondere Bemerkungen		Die Gesammtfracht ergibt sich durch Addition der in Rubrik 10 angeführten Schnittfrachtsätze und der in Schnitt-Tariftabelle B des in Rubrik 8 genannten Tarifes enthaltenen correspondirenden Schnittfrachtsätze. Die Einlagerung, bezw. Reexpedition der Transporte ist in den auf Seite 15 (Reexpeditionstabelle) des genannten Tarifes für Sendungen mit Herkunft von ungarischen Stationen der Gruppe C vorgesehenen Einlagerungsstationen zulässig

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
154	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Localbahnen	Brennholz	Sadowa	Bojan	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, bei welchem Brennholz mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom Eröffnungstage der Ladestelle Sadowa bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1902		Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		
					Czernowitz				71	63	8			
					Itzkany				67	59	8			
					Nowosielitza				53	42	11			
					Sadagóra				73	65	8			
					Volksgarten				67	59	8			
					Żuczka				65	59	6			
		Bukowinaer und Neuen Bukowinaer Localbahnen			Suczawa				67	59	8			
					Stefanówka				60	48	12			
					Zaleszczyki				83	70	13			
		Bukowinaer Localbahnen	Holzabfall (Klotzholzabfälle, Sägeabfälle, d. i. Säumlinge, Latten- und Schwartenabfälle), ferner Sägespäne und Sägemehl		Hatna	10.000 kg per Frachtbrief und Wagen			87	74	13			
					Kimpolung				45	30	15			
									10	8	2			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	von der Namen und im der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
155	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkohle	Dombrau	Palota-Ujpest	Einhaltung der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI. **Minimalquantum 150.000 Tonnen.** Die Frachtbriefe müssen an die Adresse der Budapester Gasanstalt lauten und die Kohle zur Gaserzeugung bestimmt sein	vom 1. Jänner 1902 bis 31. März 1903	Heft 1 und 2 des Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehres, giltig vom 1. September 1897		122 Heller	116 Heller	6 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe, welche bei der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen (C IV b) längstens bis Ende Juni 1903 vorzulegen sind	Die Begünstigung kann nach Abschluss eines Vertrages mit den kgl. Ungar. Staatsbahnen und nach Deponirung einer Caution von 60.000 Kronen bei der Hauptcasse derselben auch im Kartirungswege angewendet werden. *) Für Sendungen von Hrnschau finden die für das Ostrauer Kohlenrevier zugestandenen Frachtnachlässe auch Anwendung
					Budapest-Józsefváros				120 Heller	114 Heller	6 Heller			
					Budapest-Ferenczváros									
				Karwin	Palota-Ujpest				122 Heller	116 Heller	6 Heller			
					Budapest-nyugoti pályaudvar									
					Budapest-Józsefváros				130 Heller	124 Heller	6 Heller			
					Budapest-Ferenczváros									
				Mährisch-Ostrau Ostrauer Kohlenrevier*)	Palota-Ujpest				122 Heller	116 Heller	6 Heller			
					Budapest-nyugoti pályaudvar									
					Budapest-Józsefváros				130 Heller	124 Heller	6 Heller			
					Budapest-Ferenczváros									
156	k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen		Baumaterial und Einrichtungsgegenstände	verschiedenen Stationen	Gojan	Einhaltung der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 3		50 Percent Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 3, für die Localbahn Budweis-Salnau vorgesehenen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen zu bewirken ist	Die Sendungen müssen zum Erweiterungsbau der Papierfabrik J. Spiro & Söhne in Gojau bestimmt sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
157	**Localbahn Saitz-Czeicz-Göding**		Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Pressschlamm)	Göding	Tscheitsch	**Anlieferung eines Minimalquantums von 2500 Tonnen (à 1000 kg) während der Begünstigungsdauer.** Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	15. Februar 1902 bis 14. Februar 1903	Localtarif	15·5 Heller	13·2 Heller	2·3 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die Localbahn Saitz-Czeicz-Göding, Wien, IV. Wiedner Gürtel 32	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
3	Nr. 149 vom 24. December 1901	3740	K. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Starkenbach-Rochlitz	Kohlen, mineralische	Starkenbach transit	Sittowa-Haje	15. Februar 1902	
4	Nr. 150 vom 28. December 1901	3780	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle	Karwin	Szombathely (Station der Westmngar. Localbahn)	14. Jänner 1902	Diese Begünstigung wurde in der vorliegenden Nummer des Vrdgs.-Bl. unter laufender Zahl 137 ohne Minimalquantum mit erhöhten Frachtsätzen erneuert. Die Abrechnung der allenfalls beförderten Sendungen erfolgt unter Berücksichtigung des pro rata temporis reducirten Minimalquantums von 83 Tonnen, und sind die auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe der Direction der königl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) bis längstens Ende April 1902 vorzulegen
5		3777		königl. Ungar. Staatsbahnen	Mineralkohle und Steinkohlencoaks	Dombrau oder Karwin	Baja Ujvidék Essék		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
1	Nr. 148 vom 21. December 1901	3585	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmische Nordbahn, Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, Sächsische Staatsbahnen, k. k. österr. Staatsbahnen	Coaks. resp. „Kaumacit"	Schönpriesen	Reichenberg	In der Rubrik 5 „nach" der nebenstehend bezeichneten Kundmachung ist nach dem Worte „Reichenberg" einzufügen die Bahnhofsbezeichnung: „A.T.E., S.N.D.V.B. oder S.St.B."	
2	Nr. 145 vom 14. December 1901	3179	K. k. österr. Staatsbahnen		Eisenwaaren der Pos. E—6 und Schnittholz der Pos. H—18	Neuberg	Mürzzuschlag	In der Rubrik 4 („für Artikel") ist statt der Worte „Eisenwaaren der Pos. E—6" zu setzen: „Eisen und Stahl etc. der Pos. E—5 und E—6"	
3	Nr. 145 vom 14. December 1901	3326	K. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Localbahnen	Tannenspaltholz bis zu 1·25 m Länge	Eisenau Frassin a. M. Gurahumora Hadikfalva Hlihoka Kaczyka Kimpolnng Komanestie a. S. Molit Pertestie Pożoritta Strigoia Theodorestie Valeputna Wama	Nowosielitza	Zwischen Pożoritta und Strigoia ist „Sadowa" mit dem Frachtsatze von 65 h für 100 kg mit Giltigkeit vom Eröffnungstage der Ladestelle Sadowa einzuschalten	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
3	Nr. 150 vom 28. December 1901	3751	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Butter, frische, und iebende Fische, frische Beeren etc.	Arad Baranyavár-Monostor Bazin Bács-Almas etc.	Oderberg transit	Die in der Spalte 10 für die Station Jutas angeführten Frachtsätze 535, —, 482 sind auf 495, —, 471; ferner sind die Frachtsätze für Veszprém von 545, —, 492 auf 500, —, 476 Markpfennige per 100 kg zu berichtigen	
	Nr. 151 vom 31. December 1901	3895	K. k. österr. Staatsbahnen	nicht namentlich aufgeführt	Eier (Geflügeleier)	Innsbruck, Station der Südbahn-Gesellschaft	Paris Douane	In der Rubrik 10 ist der zugestandene Frachtsatz vorstehender Relation unter b) von 59·74 auf „59·75" Francs Gold per 1000 kg zu berichtigen	
	Nr. 151 vom 31. December 1901	3891	K. k. österr. Staatsbahnen	nicht namentlich aufgeführt	Frachtgüter aller Art	Wien Hauptzollamt	Paris, Douane und Reuilly	In der Rubrik 10 soll es statt „Zugestandener Frachtsatz per 100 kg Francs Gold" richtig heissen: „Zugestandener Frachtsatz per 1000 kg Francs Gold"	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.576.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 3. **Wien, 11. Jänner 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

PROTOKOLL

über die

am 2. December 1901 abgehaltene **Sitzung des Staatseisenbahnrathes** unter dem Vorsitze Seiner Excellenz des Herrn Eisenbahnministers **Dr. Heinrich Ritter von Wittek.**

Nach Eröffnung der Sitzung und Begrüssung der Versammlung widmet Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister zunächst dem in den letzten Tagen dahingeschiedenen Mitgliede Gottfried Schenker einen warm empfundenen Nachruf, in welchem er hervorhebt, dass die hervorragenden Verdienste, welche sich Commercialrath Schenker um die Entwicklung des internationalen Verkehrswesens erworben habe, allgemein bekannt und in vollem Masse gewürdigt seien. Er sei unstreitig einer der gründlichsten Kenner des weitverzweigten Gebietes der commerciellen Fächer, des Transportwesens und der Verkehrsverhältnisse zu Lande und zur See gewesen, welche sein weiter Blick und sein unvergleichliches Organisationstalent in meisterhafter Weise beherrschte. Die Schaffung vieler moderner Einrichtungen im internationalen Personen- und Güterverkehr sei sein Werk.

Dass der Staatseisenbahnrath den Verlust eines durch ausserordentliche Fachkenntnisse, gross angelegte Conception und seltenen Scharfblick für die Bedürfnisse des Verkehres hervorragenden Mitgliedes schmerzlich empfinde, bedürfe keiner weiteren Ausführung und sei Redner überzeugt, im Sinne aller Anwesenden zu sprechen, wenn er hier namens des Staatseisenbahnrathes der aufrichtigen Trauer um den Dahingeschiedenen Ausdruck gebe.

Die Versammlung ehrt das Andenken an den Dahingeschiedenen durch Erheben von den Sitzen.

Zu den geschäftlichen Mittheilungen übergehend, erwähnt Seine Excellenz der Herr Vorsitzende zunächst der Aenderung, welche die statutarische Zusammensetzung des Staatseisenbahnrathes kürzlich dadurch erfahren habe, dass das Vorschlagsrecht von dem Vereine für Landescultur in Czernowitz an den neu creirten Landesculturrath im Herzogthume Bukowina übertragen wurde.

Infolge dieser Uebertragung des Vorschlagrechtes seien die Mandate des Mitgliedes Nikolaus Baron Mustatza und dessen Ersatzmannes Christoph Ritter von Abrahamowicz für den Staatseisenbahnrath erloschen.

Ueber Vorschlag des neuen Landesculturrathes sei aber Herr Nikolaus Baron Mustatza neuerlich, und zwar einem dringenden Wunsche des Landesculturrathes entsprechend, noch vor der gegenwärtigen Session zum Mitgliede des Staatseisenbahnrathes ernannt und zu seinem Ersatzmanne Herr Dr. Stefan Smal-Stocki in Czernowitz bestellt worden.

Weiters seien an Stelle der bereits vor der letzten Session verstorbenen Herren Dr. Samuel Jenny und Kasimir Zaleski deren Ersatzmänner, die Herren Otto Hämmerle und Carl Skibiński, zu Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes ernannt und zum Ersatzmanne des ersteren über Vorschlag der Handels- und Gewerbekammer Feldkirch, Herr Julius Gassner, Gesellschafter der Firma Getzner, Mutter & Comp. in Bludenz, bestellt worden.

Schliesslich theilt der Vorsitzende mit, dass ihr Fernbleiben von der gegenwärtigen Session folgende Mitglieder entschuldigt haben: Die Herren Dr. Max

Wladimir Freiherr von Beck, Robert Biedermann, Ritter von Turony, Alfred Deutsch, August Ritter von Gorayski, Johann Murnik, Dr. Friedrich Nitsche, Ignaz Russmann, Gustav Ritter von Schoeller und Dr. Eduard Türk.

An Stelle der genannten Mitglieder, sowie des Commercialrathes Schenker seien deren Ersatzmänner, die Herren Ludwig Dimitz, Ludwig Neurath, Rudolf Demuth, Emanuel Zillich, Josef Lenarčič, Dr. Alois Bauer, Michael Michalski, Dr. Carl Freiherr von Offermann, Anton Latzel und Oskar Wolf zur Theilnahme an der gegenwärtigen Session einberufen worden.

Von den genannten hatten die Herren Rudolf Demuth und Dr. Carl Freiherr von Offermann ihr Fernbleiben entschuldigt.

Hierauf wird in die Berathung der Tagesordnung eingetreten und erstattet zunächst Mitglied Wilhelm Boschan namens des Ausschusses für **allgemeine Angelegenheiten** den Bericht über den I. Theil der Mittheilungen (Punkt I der Tagesordnung).

Punkt 1 und 2 der Mittheilungen, betreffend Eröffnung neuer Linien, bezw. Inangriffnahme des Neubaues eines Hauptbahnhofes für Czernowitz einschliesslich der Zugförderungs- und Werkstättenanlagen, werden nach den Ausführungen des Referenten zur Kenntniss genommen.

Zu Punkt 3, betreffend Ermässigung des hundertpercentigen Regiezuschlages bei Reparaturen von Parteicisternenwagen, theilt der Referent ergänzend mit, dass laut den Ausführungen des Regierungsvertreters im Ausschuss in Aussicht gestellt worden sei, in jenen Fällen, in welchen jetzt 100 Percent Zuschlag gerechnet werden, nur 75 Percent anzurechnen, dagegen aber in den Fällen, in welchen dermalen ein nur 50percentiger Zuschlag vertragsmässig zugesichert ist, diesen Zuschlag nach Ablauf der betreffenden Verträge auf 75 Percent zu erhöhen, so dass dann alle Parteien eine gleichmässige Behandlung erfahren würden. Diese Mittheilung wird ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Bei Punkt 4 der Mittheilungen, betreffend den Ausbau der Südtiroler Linie der Südbahn auch in der Strecke Bozen—Ala, bespricht der Referent gleich auch den vom Mitgliede Max Freiherrn von Mersi neuerlich sub Punkt XIV der Tagesordnung eingebrachten Antrag:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zum weiteren Ausbau der Südtiroler Linie von Bozen abwärts bis zur Reichsgrenze zu veranlassen",

unter erschöpfender Wiedergabe der bezüglichen, im Beisein eines Vertreters der Südbahn-Gesellschaft durchgeführten Ausschussverhandlungen, worauf der erwähnte Antrag zur Annahme gelangt.

Die Mittheilungen zu Punkt 5, betreffend Umgestaltung des Aufnahmsgebäudes der Station Graz der k. k. österreichischen Staatsbahnen zum Zwecke der Herstellung separater, von der Restauration getrennter Warteräume,

Punkt 6, betreffend Inangriffnahme der Umgestaltung des Bahnhofes Linz der k. k. österreichischen Staatsbahnen,

Punkt 7, betreffend Errichtung einer Haltestelle an der Linie Vöcklabruck—Kammer der k. k. österreichischen Staatsbahnen bei der Kreuzung mit der Strasse Seewalchen-Schörfling,

Punkt 8, betreffend Errichtung einer Warteschutzhütte in der Haltestelle Dürnbach der Strecke St. Valentin—Klein-Reifling der k. k. österreichischen Staatsbahnen,

Punkt 9, betreffend Fortsetzung der Verstaatlichungsaction,

Punkt 10, betreffend Errichtung einer k. k. Staatsbahn-Direction in Czernowitz,

Punkt 11, betreffend Errichtung der projectirten Umschlagplätze bei Wiżnitz und Zaleszczyki durch die „Neue Bukowinaer Localbahngesellschaft",

Punkt 12, betreffend Hintanhaltung der Besetzung der Stationen der „Neuen Bukowinaer Localbahnen" mit unzulänglich geschulten Organen,

Punkt 13, betreffend Errichtung einer Station an der Linie Prag—Karlsbad—Eger der Buschtěhrader Eisenbahn zwischen den Industrieorten Fischern, Alt-Rohlau, Putschirn und Maierhöfen,

Punkt 14, betreffend Einführung des bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen geltenden Uebereinkommenformulares für industrielle und commercielle Anschlussgeleise auch bei den Privatbahnen und gesetzliche Festlegung der wesentlichsten Normen für den Bau und Betrieb solcher Anschlussgeleise,

Punkt 15, betreffend Vorsorge für eine gleichmässige Heizung der Schlafwagen der internationalen Schlafwagengesellschaft,

Punkt 16, betreffend Aenderung der Bezeichnung der Station Wotic-Beztahow der k. k. österreichischen Staatsbahnen in „Wotic Stadt", und zu

Punkt 17, betreffend Ausgestaltung der Station Zbirow der k. k. österreichischen Staatsbahnen in eine Personen- und Frachtenstation,

werden ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Zu Punkt 18 der Mittheilungen, betreffend Aenderung der Bezeichnung der Station Beřkovic-Melnik der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in „Unter-Beřkovic", theilt der Referent ergänzend mit, dass laut Eröffnung des Regierungsvertreters im Ausschusse der Auftrag wegen Durchführung der gewünschten Namensänderung an die Bahnverwaltung bereits ertheilt worden sei. Diese Mittheilung nimmt die Versammlung zur Kenntniss.

Die Mittheilungen zu Punkt 19, betreffend Errichtung einer Personenhaltestelle für Schlan an der Linie Prag—Moldau der k. k. österreichischen Staatsbahnen bei dem am Ausgange der Stadt befindlichen Ladegeleise,

Punkt 20, betreffend Herstellung besserer Absperrvorrichtungen und Schaffung eines Wächterpostens an der Kreuzung der Bezirksstrasse bei der Station Vráž der k. k. österreichischen Staatsbahnen, und zu

Punkt 21, betreffend Errichtung einer Personenhaltestelle der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft für die Gemeinde Přísovic,

werden ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Zu Punkt 22 der Mittheilungen, betreffend die Nachweisung der Betriebseinnahmen und -Ausgaben getrennt nach grösseren Gruppen des Staatseisenbahnnetzes in einer einmaligen Veröffentlichung, theilt der Referent mit, dass nach den Ausführungen des Regierungsvertreters im Ausschusse alle seitens des Eisenbahnministeriums bisher angestellten Versuche, im Rahmen der gegebenen Mittel zu annähernd brauchbaren und verlässlichen Resultaten in der angedeuteten Richtung zu kommen, gescheitert seien und gezeigt hätten, dass

richtige Daten auf sicherer Grundlage nur mit unverhältnissmässig grossen Kosten gewonnen werden könnten. Der Referent schliesst, indem er namens des Ausschusses dem Eisenbahnministerium für das eingehende und mühevolle Studium der Angelegenheit den Dank ausspricht.

Mitglied Dr. Stefan Licht schliesst sich als seinerzeitiger Antragsteller dem Danke des Referenten an, nachdem er seinem Bedauern über das negative Ergebniss der mit Ernst, Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit angestellten Studien Ausdruck gegeben und hieran die Bitte geknüpft hat, dass ihm gestattet werde, in das Studienmaterial und das Endergebniss Einsicht zu nehmen.

Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister dankt für die anerkennenden Worte des Referenten und des seinerzeitigen Antragstellers, erklärt, dass das Ministerium sein Bemühen, vielleicht noch auf einem anderen als dem bisher versuchten Wege wenigstens zu annähernd richtigen Daten zu kommen, fortsetzen werde und fügt endlich bei, dass der Einsichtnahme in das bisherige Actenmateriale seitens des Mitgliedes Sr. Stefan Licht als seinerzeitigen Antragstellers nichts im Wege stehe.

Mitglied Johann Kaftan gibt seiner Ueberzeugung von der Wichtigkeit und Nothwendigkeit der Aufstellung solcher statistischer Nachweisungen, wie sie Mitglied Dr. Licht in der Frühjahrssession beantragt hat, lebhaften Ausdruck und führt aus, dass die Trennung der Einnahmen und Ausgaben wenn auch nicht nach den einzelnen Linien, so doch nach Staatsbahn-Directionsbezirken möglich sein müsse. Redner weist als Beispiel auf eine ähnliche, alljährlich erscheinende Statistik der königlich Preussischen Staatseisenbahnen hin und stellt den Antrag:

„Es mögen statistische Ausweise über die Einnahmen und Ausgaben der k. k. österreichischen Staatsbahnen getrennt nach Directionsbezirken alljährlich zur Publication gelangen."

Seitens des Eisenbahnministeriums weist Ministerialrath August Kann neuerlich auf die grossen Schwierigkeiten der Erstellung einer derartigen, nach Staatsbahn-Directionsbezirken getrennten Statistik hin und betont wiederholt, dass die bisher gewonnenen Resultate trotz der grossen aufgewendeten Mühe ungenau, ja geradezu unrichtig seien, so dass man auf Grund derselben zu ganz unrichtigen Schlüssen käme. Aus der gleichen Erwägung habe seinerzeit das Abgeordnetenhaus von der Forderung der Weiterführung auch einer nach Linien oder Liniengruppen getrennten Statistik, wie sie in früheren Jahren bestand, abgesehen.

Die königlich Preussischen Staatseisenbahnen hätten die Einnahmen niemals nach Directionsbezirken getrennt nachgewiesen und überhaupt ihre Statistik in den letzten Jahren wesentlich vereinfacht, weil sie zu der Erkenntniss der Unverlässlichkeit derselben gelangt seien. Uebrigens würden bei der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung die Ausgaben für interne Zwecke ohnedies getrennt nach den einzelnen Staatsbahn-Directionen zusammengestellt; diese Zusammenstellung eigne sich aber nicht zur Publication.

Mitglied Johann Kaftan hält auch gegenüber diesen Ausführungen seine Ansicht aufrecht, dass es möglich sei, die von ihm gewünschten getrennten Nachweisungen der Einnahmen und Ausgaben wenigstens derart zu erstellen, dass man einen Ueberblick bezüglich der einzelnen Staatsbahn-Directionen bekomme, zieht aber mit Rücksicht auf die Erklärung Seiner Excellenz des Herrn Eisenbahnministers, dass die Angelegenheit weiter studirt würde, seinen während der Debatte gestellten Antrag für diesmal zurück.

Bei Punkt 23 der Mittheilungen, betreffend Errichtung einer Güterladestelle bei dem Wächterhause Nr. 112 der Strecke Brünn—Böhm.-Trübau der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, bringt der Referent den neu eingebrachten Parallelantrag des Mitgliedes Dr. Cyrill Seifert (Punkt XVI der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, auf die Verwaltung der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft einzuwirken, dass dieselbe auf der Strecke Brünn—Prag bei dem Wächterhause Nr. 112 zwischen Hussowitz und Schimitz-Julienfeld eine Haltestelle eröffne",

zur Sprache und theilt mit, dass dieser Antrag infolge der im Ausschusse sowohl von dem Vertreter des Eisenbahnministeriums, als von dem Vertreter der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft abgegebenen Zusage, die ganze Angelegenheit einer wohlwollenden Erwägung unterziehen zu wollen, vom Antragsteller zurückgezogen wurde.

Die Mittheilungen zu Punkt 24a, betreffend den Ausbau der Linie Aspang—Hartberg—Pischelsdorf—Gleisdorf,

Punkt 24b, betreffend die Vervollständigung des steierischen Eisenbahnnetzes durch den Bau der Radlbergbahn und der Sulmthalbahn,

Punkt 25, betreffend Führung der projectirten Localbahn Rakonitz—Laun über die Station Herrndorf statt über Groschau und Herstellung einer Geleiseverbindung mit einer Station der Localbahn Krupa—Kolešovic, und zu

Punkt 26, betreffend die rechtzeitige Verbindung des Prager Hafens mit den in Prag einmündenden Eisenbahnen durch normalspurige Geleise,

werden ohne Bemerkungen zur Kenntniss genommen.

Zu Punkt 27 der Mittheilungen, betreffend Herstellung eines eisernen Uebergangsteges in Klagenfurt bei der Kreuzung der nach St. Ruprecht führenden Strasse mit der Südbahn,

theilt der Referent ergänzend mit, dass die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft im Hinklicke auf die durch die Tauernbahn zu gewärtigende Aenderung der Verkehrsverhältnisse, sowie auf ihre anderweitige starke Inanspruchnahme glaube, derzeit von der Errichtung dieses Steges absehen zu können. Diese Mittheilung wird ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Der Referent wendet sich hierauf der Besprechung der vorliegenden **Initiativanträge allgemeiner Natur** zu, und gelangen zunächst im Sinne seiner Ausführungen die Anträge der Mitglieder Leopold Baczewski, Dr. Thaddäus Pilat, Ignaz Russmann und Carl Skibiński (Punkt II a und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, ehestens zu veranlassen, dass dem auf den östlichen Staatsbahnlinien constant herrschenden Wagenmangel durch entsprechende Ergänzung und Vermehrung des Fahrparkes abgeholfen werde."

und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu verfügen, dass die Mindestleistungen in jährlich durchlaufenen Kilometern von parteigehörigen oder bahneigenen, von den Parteien angemietheten Cisternenwagen nicht nur nach den auf den k. k. österreichischen Staatsbahnen zurückgelegten Strecken, sondern einschliesslich der auch auf fremden, privaten Bahnlinien vollbrachten Leistungen berechnet werden",

zur Annahme.

Ebenso findet der Antrag derselben Mitglieder (Punkt II c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, veranlassen zu wollen, dass die Beleuchtung der Stationsgebäude eine entsprechende Umgestaltung erfahre, damit die Stationsnamen bei Nacht deutlich leserlich erscheinen",

in der folgenden, vom Referenten empfohlenen Fassung die Zustimmung der Versammlung:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, veranlassen zu wollen, dass die Beleuchtung der Stationsgebäude überall eine ausreichende sei und die Stationsnamen bei Nacht deutlich leserlich erscheinen".

Der Antrag des Mitgliedes Leander Camus (Punkt III der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Erweiterung und Ausgestaltung des Bahnhofgebäudes und des Lagermagazines der Station Mitterburg-Pisino im Einklange mit den Bedürfnissen des Personen- und Güterverkehres ehethunlichst veranlassen zu wollen",

wird gleichfalls conform dem Vorschlage des Referenten angenommen.

Der Antrag des Mitgliedes Moriz Dattner (Punkt IV a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, Verfügung treffen zu wollen, dass bei Industriegeleisen, sobald zu denselben seitens der Stationen am Samstag Nachmittag beladene Waggons beigestellt werden und dieselben an diesem Tage nicht mehr entladen werden können, der Sonntag zur Verrechnung von Wagenstandgebühren nicht eingerechnet werden möge",

wurde laut Mittheilung des Referenten infolge der vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebenen Erklärung, dass der Sonntag bei der Berechnung der Wagenstandgebühren überhaupt nur dann einbezogen werde, wenn die Entladefrist mit Rücksicht auf den bestehenden Wagenmangel gekürzt sei, und dass selbst unter solchen Verhältnissen im Falle der nachgewiesenen Unmöglichkeit, am Sonntag Arbeiter zu bekommen, für den Sonntag eine Wagenstandgebühr nicht zur Einhebung gelange, zurückgezogen.

Ebenso wurde der weitere Antrag des Mitgliedes Moriz Dattner (Punkt IV b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wolle die in Aussicht genommene Einhebung von Gebühren für Zustellung und Abholung der Waggons zu, beziehungsweise von den durch die Parteien gemietheten Bahnlagerplätzen zumindest für Massengüter, wie Holz, Kohle, Steine etc., nicht in Wirksamkeit treten lassen",

infolge der vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebenen Erklärung, dass die Durchführung dieser Massnahme sistirt sei und einem späteren Zeitpunkte vorbehalten bleibe, zurückgezogen.

Der letzte Antrag des Mitgliedes Moriz Dattner (Punkt IV c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wolle verfügen:

1. dass auf Bahnen mit offenen Wegüberfahrten für bei Tag verkehrende Züge die zulässige Maximalgeschwindigkeit mit 45 km und für Nachtzüge mit 35 km per Stunde normirt werde,

2. dass fortan vor der Inbetriebsetzung einer Bahnlinie mit offenen Wegüberfahrten durch die Organe der k. k. General-Inspection im Vereine mit den Organen der die Betriebführung besorgenden k. k. Staatsbahn-Directionen nach Prüfung und Erwägung der örtlichen Verhältnisse ermittelt werde, in welchen Theilstrecken mit der sub 1 beantragten, eventuell mit welcher maximalen Geschwindigkeit in jeder Theilstrecke gefahren werden kann,

3. dass in gleicher Weise auf bereits im Betriebe stehenden derlei Bahnen vorgegangen werde",

welcher laut Mittheilung des Referenten infolge der vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse gegebenen Aufklärungen von dem Mitgliede Carl Skibiński in Vertretung des Antragstellers zurückgezogen wurde, wird von letzterem neuerlich aufgenommen, und entwickelt sich über denselben infolgedessen eine längere Debatte. An derselben betheiligen sich ausser dem Referenten und dem Antragsteller noch die Mitglieder Johann Kaftan, Carl Skibiński und Dr. Victor Wilhelm Russ, sowie seitens des Eisenbahnministeriums Sectionschef Max Ritter von Pichler, welcher insbesondere hervorhebt, dass das Eisenbahnministerium ohnedies bei günstigen Verhältnissen über die im Bereiche des Vereines deutscher Eisenbahn-Verwaltungen für nicht abgeschrankte Eisenbahnen grundsätzlich vereinbarte Maximalfahrgeschwindigkeit von 30 km hinausgehe und dieselbe schon in mehreren Fällen auf 35 km erhöht habe, während eine weitere Erhöhung seitens des Eisenbahnministeriums als ausgeschlossen erachtet werde, nachdem damit eine opulentere und somit kostspieligere Ausstattung der betreffenden Linien und eine Erhöhung der Betriebsausgaben für dieselben verbunden wäre.

In Gemässheit dieser Ausführungen wird schliesslich der Antrag mit allen Stimmen gegen die Stimme des Antragstellers abgelehnt.

Der Antrag des Mitgliedes Julius Epstein (Punkt V der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Verfügung zu treffen, dass beim Wächterhause Nr. 43 der Strecke Tarnów—Stróże eine primitive hölzerne Personenhaltestelle errichtet werde",

wird dem Vorschlage des Referenten gemäss angenommen.

Zu dem Antrage des Mitgliedes Dr. Wilhelm Franz Exner (Punkt VI a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Frage der Gewährung von Freifahrten und Fahrbegünstigungen an Studirende der technischen Hochschulen und höheren gewerblichen Lehranstalten und die sie begleitenden Lehrer auf wissenschaftlichen Zwecken dienenden Excursionen einer systematischen Lösung auf allen österreichischen Eisenbahnen zuzuführen",

theilt der Referent mit, dass dieser Antrag im Ausschusse ungeachtet der vom Vertreter des Eisenbahnministeriums gegebenen Aufklärungen, wonach der Antrag insofern gegenstandslos erscheine, als die Frage der Gewährung von Fahrbegünstigungen für wissenschaftliche Excursionen der Hochschulen bereits bei den österreichischen Eisenbahnen, und zwar insbesondere bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen, in so coulanter Weise geregelt sei, dass seitens der Staatseisenbahn-Verwaltung eine noch weitergehende Begünstigung nicht mehr zugestanden werden könnte, dennoch über warme Befürwortung des Antragstellers und des Mitgliedes Carl Skibiński angenommen wurde.

Die Versammlung schliesst sich dem Vorschlage des Referenten entsprechend gleichfalls diesem Antrage an.

Der weitere Antrag des Mitgliedes Dr. Wilhelm Franz Exner (Punkt VI b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird bei aller Anerkennung der auf den Schnellzügen eingeführten Neuerungen für die Bequemlichkeit des Publicums und die den sanitären Anforderungen entsprechende Beförderung der Reisenden doch gebeten, zu veranlassen, dass auch andere Arten von Zügen in der Weise ausgestattet werden, dass sie den herechtigten Anforderungen entsprechen."

Der Antrag des Mitgliedes Josef Gregor (Punkt VII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, zum Zwecke der endlichen Beseitigung des alljährlich auftretenden empfindlichen Waggonmangels geeignete Verfügungen zu treffen, insbesondere den Wagenpark auf das entsprechende Mass zu verstärken",

der Antrag des Mitgliedes Josef Gröger (Punkt VIII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird um nachdrücklichste Einflussnahme ersucht, dass das angeblich zwischen den Eisenbahnverwaltungen von Bayern, Oesterreich und Sachsen zustande gekommene Project, betreffend die dringend nothwendige Erweiterung oder Umgestaltung des Aufnahmsgebäudes der Station Eger, thunlichst bald verwirklicht werde",

sowie der Antrag des Mitgliedes Friedrich Helm (Punkt IX a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird neuerdings gebeten, die zugesagte Errichtung einer Personenhaltestelle für die Reichsvorstadt in Pilsen derart zu beschleunigen, dass dieselbe im Laufe des nächsten Jahres dem Verkehre übergeben werden könne",

werden den Ausführungen des Referenten gemäss angenommen.

Bezüglich des zweiten Antrages des Mitgliedes Friedrich Helm (Punkt IX b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Personenhaltestelle Chotieschau-Mantau an der Strecke Pilsen—Furth i. W. in eine Personen- und Frachtenstation möglichst bald umzuwandeln",

theilt der Referent mit, dass derselbe infolge der vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse gegebenen Zusage, dass die Angelegenheit studirt werden wird, vom Antragsteller zurückgezogen wurde.

Der Antrag des Mitgliedes Johann Kaftan (Punkt X der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wolle mit dem grössten Nachdrucke die k. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn zur unverzüglichen entsprechenden Erweiterung des Bahnhofes Chrudim verhalten",

gelangt nach dem Vorschlage des Referenten zur Annahme.

Bezüglich des Antrages des Mitgliedes Hermann Kerber (Punkt XI der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird geheten, die Vergrösserung der Warteräume I. und II. Classe in der Station Werfen und die Herstellung eines gedeckten Perrons daselbst in Erwägung zu ziehen",

theilt der Referent mit, dass derselbe infolge der vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebenen Erklärung, dass das Project für die gewünschte Umgestaltung der Warteräume der Station Werfen fertig sei und im nächsten Frühjahre zur Ausführung gelangen werde, vom Antragsteller zurückgezogen wurde.

Der Antrag des Mitgliedes Stanislaus Kubr (Punkt XII a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin zu wirken, dass seitens der Verwaltung der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn Wagenbestellungen der Lagerhäuser für den Getreideexport rechtzeitig effectuirt werden",

wird dem Vorschlage des Referenten gemäss angenommen.

Der weitere Antrag des Mitgliedes Stanislaus Kubr (Punkt XII b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin zu wirken, dass die priv. Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft und die k. k. priv. Oesterreichische Nordwesthahn für die Gemeinschaftsstation Tinischt eine gesicherte Zufahrt und einen solchen Zugang, beziehungsweise Uebergang schaffen",

wird über Vorschlag des Referenten abgelehnt, da laut der sowohl vom Vertreter des Eisenbahnministeriums, als auch vom Vertreter der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft im Ausschusse gegebenen Aufklärungen die Zufahrt bereits wesentlich verbessert wurde, während für die Errichtung eines Uebergangssteges eine absolute Nothwendigkeit nicht constatirt werden konnte.

Bezüglich des letzten Antrages des Mitgliedes Stanislaus Kubr (Punkt XII c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Herstellung besserer Abschlussvorrichtungen in der Station Vráž der Linie Rakonitz—Protivin der k. k. österreichischen Staatsbahnen zu veranlassen",

theilt der Referent mit, dass derselbe vom Antragsteller zurückgezogen wurde, nachdem der Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse darauf hingewiesen hatte, dass laut Punkt 20 der „Mittheilungen" die k. k. Staatsbahn-Direction Prag bereits beauftragt sei, im Bedarfsfalle eine entsprechende Aenderung in der Bedienung des in Rede stehenden Zugschrankens eintreten zu lassen.

Der Antrag des Mitgliedes Carl Luckmann (Punkt XIII der Tagesordnung):

Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, die Errichtung einer Buchenschwellen-Imprägnirantalt in der Station Gottschee für den Bedarf der Unterkrainer Bahnen und der südöstlich gelegenen Staatsbahnen in Erwägung zu ziehen",

findet nach den Ausführungen des Referenten die Zustimmung der Versammlung.

Der Antrag des Mitgliedes Theodor Rhomberg (Punkt XV der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die vor zwei Jahren beschlossene Erweiterung des Güterbahnhofes Bregenz möglichst prompt in Angriff zu nehmen und der Vollendung zuzuführen",

wurde — wie der Referent mittheilt — vom Antragsteller zurückgezogen, nachdem der Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse erklärt hatte, dass diese Angelegenheit von der vorherigen Austragung eines Rechtsstreites abhänge, welcher hinsichtlich eines für die gewünschte Bahnhoferweiterung unbedingt nothwendigen Grundstückes zwischen dem Besitzer desselben und der Gemeinde Bregenz schwebe.

Der Antrag des Mitgliedes Anton Tscharre (Punkt XVII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend geheten, die Haltestelle „Steindorf am Ossiacher See" durch Errichtung einer Betriebsausweiche, dann ganz besonders einer den Ansprüchen der hier verkehrenden Sommergäste entsprechenden Wartehalle und einer Gepäcksabfertigungsstelle auszugestalten",

gelangt in der folgenden vom Referenten empfohlenen Fassung zur Annahme:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend gebeten, die Haltestelle „Steindorf am Ossiacher See" durch Errichtung einer den Ansprüchen des Verkehres entsprechenden Wartehalle auszugestalten, sowie die Aufgabe und den Bezug von Reisegepäck daselbst zu ermöglichen."

Ebenso findet auch der Antrag des einberufenen Ersatzmannes Emanuel Zillich (Punkt XVIII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den Bahnhof in Boryslaw entsprechend den gegenwärtigen Verhältnissen und Anforderungen zu vergrössern, die Frachtenladegeleise zu vermehren und auch das Bahnpersonale zu verstärken",

in der nachstehenden, vom Referenten empfohlenen Fassung die Zustimmung der Versammlung:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Erweiterungsarbeiten am Bahnhofe in Boryslaw möglichst zu beschleunigen."

Hiemit ist die Berathung der allgemeinen Angelegenheiten erschöpft. Ehe zu dem nächsten Punkte der Tagesordnung geschritten wird, theilt der Vorsitzende mit, dass laut eines eben eingelangten Telegrammes Mitglied Julius Ritter von Gomperz sein Fernbleiben von der heutigen Sitzung entschuldigt hat.

Es gelangt sodann Mitglied Alfred Ritter von Lindheim als Referent des Ausschusses für **Fahrordnungsangelegenheiten** zum Worte, indem er zunächst namens des Ausschusses zwei Wünschen Ausdruck verleiht.

Der eine derselben ist an das Eisenbahnministerium gerichtet und geht dahin, dass in Hinkunft der General-Gütertarif nicht nur jenen Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes, welche dem Ausschusse für commercielle und Tarifangelegenheiten angehören, sondern auch denjenigen dem Fahrordnungsausschusse angehörenden Mitgliedern von amtswegen übermittelt werden möge, welche darum ansuchen.

Der zweite Wunsch ist an sämmtliche Mitglieder des Staatseisenbahnrathes gerichtet und geht dahin, dieselben mögen bei der Einbringung von Initiativanträgen sich streng an die Geschäftsordnung, § 4, zweiter Absatz, halten, wonach den Anträgen in der Regel eine kurze schriftliche Begründung beizufügen ist, und demgemäss von der Beifügung allzu langathmiger Begründungen absehen. Hieran knüpft der Referent die Bitte, dass die den beiden anderen Ausschüssen angehörenden Mitglieder, von denen Anträge im Ausschusse für Fahrordnungsangelegenheiten zur Vorberathung gelangen, jeweils vor Beginn der Sitzungen dem Obmanne dieses Ausschusses mündlich bekannt geben mögen, ob sie den bezüglichen Ausschussverhandlungen beigezogen werden wollen und in welchem Ausschusse sie zu finden seien, beziehungsweise ob und welches andere Mitglied sie mit der Vertretung betrauen. Die Versammlung nimmt diese Wünsche ohne Bemerkung zur Kenntniss.

Der Referent wendet sich hierauf der Besprechung des II. Theiles der **Mittheilungen** (Punkt XIX der Tagesordnung) zu und werden:

Punkt 28, betreffend Führung der Züge Nr. 1717 und 1718 in der Strecke Skole—Ławoczne der Staatsbahnlinie Lemberg—Stryj—Ławoczne während des ganzen Jahres,

Punkt 29, betreffend Fortsetzung der Anschlussverbindung an den um 7 Uhr 25 Minuten Früh von Prag über Weseli-Mezimosti—Budweis—Linz verkehrenden Schnellzug Nr. 204 nach Salzburg—Innsbruck etc. und Erstellung eines Anschlusses an diesen Zug von dem um 3 Uhr 54 Minuten Nachmittags von München in Salzburg eintreffenden bayerischen Schnellzuge,

Punkt 30, betreffend Erstellung von Anschlüssen an den mit 1. Mai 1901 neuactivirten Schnellzug Olmütz—Prag nach den böhmischen Badeorten und Führung eines Gegenzuges von Prag nach Olmütz im Anschlusse an die von den böhmischen Bädern in Prag eintreffenden Züge,

Punkt 31, betreffend Erstellung eines neuen Schnellzuges der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von Troppau nach Schönbrunn zum Anschlusse an den Schnellzug Nr. 6 nach Wien,

Punkt 32, betreffend Führung des Zuges Nr. 19 der Strecke Salzburg—Bischofshofen der k. k. österreichischen Staatsbahnen während des Sommerdienstes in derselben früheren Zeitlage wie im Winter,

Punkt 33, betreffend frühere Versendung der von einzelnen Staatsbahn-Directionen zur Ausgabe gelangenden verkäuflichen Fahrplanhefte und rechtzeitige Ausgabe des „Conducteur“,

Punkt 34, betreffend Wiederherstellung des früher auf der Strecke Niederlindewiese—Heinersdorf der k. k. österreichischen Staatsbahnen bestandenen prompten Anschlusses gegen Troppau an den Zug Nr. 23 und gegen Sternberg an den Zug Nr. 14,

Punkt 35, betreffend Erstellung einer Personenzugsverbindung Krakau—Wien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Anschlusse an den um 6 Uhr 25 Minuten Abends von Lemberg in Krakau eintreffenden Personenzug der k. k. österreichischen Staatsbahnen,

Punkt 36, betreffend Erstellung einer unmittelbaren Verbindung für die Schnellzüge zwischen Warschau und Krakau in der Strecke Krakau—Granica der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Punkt 37, betreffend Erstellung eines Anschlusszuges der k. k. österreichischen Staatsbahnen an den in Przemyśl um 6 Uhr 56 Minuten Abends von Wien anlangenden Schnellzug Nr. 5 in der Richtung Drohobycz—Stryj via Chyrów,

ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Bei Punkt 38 der Mittheilungen, betreffend Erstellung von Anschlüssen in der Strecke Nezamislitz—Prossnitz—Olmütz zu, bezw. von dem mit 1. Mai 1901 neu activirten Schnellzugspaare in der Strecke Brünn—Prerau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, richtet Mitglied Wilhelm Briess an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister die Bitte, es mögen über dringenden Wunsch der Interessenten in dieser Angelegenheit mit der Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nochmals Verhandlungen gepflogen werden.

Zu Punkt 39 der Mittheilungen, betreffend Beibehaltung des in der Sommerfahrordnung 1901 neu zur Einführung gelangten Schnellzuges Nr. 106 der Strecke Linz—Wien der k. k. österreichischen Staatsbahnen auch während des Winterdienstes, spricht Mitglied Ludwig Christ dem Eisenbahnministerium für die Gewährung dieses Wunsches den Dank aus.

Die Mittheilungen zu Punkt 40, betreffend den täglichen Verkehr der Züge Nr. 117 und 216 in der Strecke Wels—Vöcklabruck der k. k. österreichischen Staatsbahnen auch während des Winterdienstes,

Punkt 41, betreffend Führung der in der Strecke Wels—Neumarkt—Kallham verkehrenden Züge Nr. 625 und 626 der k. k. österreichischen Staatsbahnen wenigstens bis, bezw. von Ried,

Punkt 42, betreffend Beibehaltung der Züge Nr. 2615 und 2618 der Strecke Vöcklabruck—Kammer der k. k. österreichischen Staatsbahnen auch während des Winterdienstes.

Punkt 43, betreffend Führung der in der Strecke Steyr—Klein-Reifling verkehrenden Marktzüge Nr. 1140 und 1141 der k. k. österreichischen Staatsbahnen von und bis Hieflau, und zu

Punkt 44, betreffend Erstellung eines Anschlusses von dem um 7 Uhr 46 Minuten Früh von Linz gegen Budweis abgehenden Zuge Nr. 1222/1122 an den um 12 Uhr 35 Minuten Mittags von Weseli-Mezimosti abgehenden Schnellzug Nr. 3/203 der Linie Wien—Prag der k. k. österreichischen Staatsbahnen

werden ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Bei Punkt 45 der Mittheilungen, betreffend Erstellung einer Schnellzugsverbindung in der Streck

Tarnów—Neu-Sandec—Orló der k. k. österreichischen Staatsbahnen zum Anschlusse an das in der Relation Eperjes—Budapest verkehrende Schnellzugspaar, dankt Mitglied Moriz Dattner dem Eisenbahnministerium für die principielle Geneigtheit, die gewünschte Verbindung herzustellen, und knüpft hieran die Bitte nach thunlichster Beschleunigung der bezüglichen Verhandlungen mit der Verwaltung der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, damit diese Verbindung eventuell schon für den Sommerdienst 1902 zur Durchführung gelangen könne.

Die Mittheilungen zu Punkt 46, betreffend Führung des in der Strecke Lemberg—Czernowitz verkehrenden Zuges Nr. 317 der k. k. österreichischen Staatsbahnen bis Itzkany, bezw. Burdujeni, unter gleichzeitiger Auflassung eines anderen Zuges ab Czernowitz,

Punkt 47, betreffend Verbesserung der Winterfahrordnung für die Linie Nepolokoutz—Wiźnitz der Neuen Bukowinaer Localbahnen in der Weise, dass Anschlüsse von derselben an die Züge der Hauptlinie Lemberg—Czernowitz der k. k. österreichischen Staatsbahnen in beiden Richtungen erstellt werden,

Punkt 48, betreffend Wiedereinführung des mit 1. Jänner 1901 auf der im Staatsbetriebe stehenden Localbahnstrecke Petschau — Protiwitz aufgelassenen Abendzuges, sowie des in der Gegenrichtung von Buchau über Protiwitz nach Petschau bestandenen Frühzuges noch während des Sommerdienstes 1901,

Punkt 49, betreffend Herstellung eines Anschlusses von dem Personenzuge Nr. 22 der Buschtěhrader Eisenbahn in Komotau an den um 3 Uhr 42 Minuten Nachmittags nach Aussig und um 4 Uhr 35 Minuten Nachmittags nach Bodenbach abgehenden Zug während des Winterdienstes,

Punkt 50, betreffend Führung des Zuges Nr. 2118 der Strecke Iglau—Taus der k. k. österreichischen Staatsbahnen schon ab Taus mit Ankunft in Horaždowic um 5 Uhr 20 Minuten Früh und Umwandlung der gemischten Züge dieser Strecke in reine Personen- und Güterzüge,

Punkt 51, betreffend Früherlegung des Zuges Nr. 326 der Strecke Pilsen—Prag der k. k. österreichischen Staatsbahnen, damit derselbe in Prag um 6 Uhr Abends ankommt, und so ein sicherer Anschluss an den Schnellzug der Böhmischen Nordbahn nach Reichenberg erzielt werde,

Punkt 52, betreffend Führung des um 6 Uhr 30 Minuten Früh von Zbirow abgehenden Zuges Nr. 331 der Linie Prag—Pilsen der k. k. österreichischen Staatsbahnen schon von Hořowitz mit Anhalten desselben in der Personenhaltestelle Zbirow,

Punkt 53, betreffend Erstellung eines neuen Zugspaares auf der Linie Dux—Pilsen der k. k. österreichischen Staatsbahnen mit Abfahrt von Pilsen um circa 7 Uhr 45 Minuten Früh,

Punkt 54, betreffend Führung directer Wagen in der Relation Salzburg—Klagenfurt der k. k. österreichischen Staatsbahnen via Bischofshofen—St. Michael,

Punkt 55, betreffend Anhalten der Schnellzüge Nr. 203 und 205 der Linie Wien—Gmünd—Prag der k. k. österreichischen Staatsbahnen in der Station Wotic,

Punkt 56, betreffend Späterlegung der Abfahrt des Zuges Nr. 2113 der Linie Iglau—Tabor der k. k. österreichischen Staatsbahnen von Tabor auf 1 Uhr 3 Minuten Nachmittags zum Anschlusse an den Schnellzug Nr. 203 der Linie Wien—Gmünd—Prag der k. k. österreichischen Staatsbahnen,

Punkt 57, betreffend Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Züge Nr. 2017/2114 und 2119/2014 der Linie Ober-Cerekwe—Weseli-Mezimosti der k. k. österreichischen Staatsbahnen auf jene der Züge Nr. 2013/2118 dieser Linie,

Punkt 58, betreffend Anhalten sämmtlicher Personenzüge der Strecke Prag—Jungbunzlau der k. k. Böhmischen Nordbahn in der Haltestelle Chrasterhof,

Punkt 59, betreffend Massnahmen zur Herstellung besserer Zugsverbindungen zwischen den an der Linie Protivin—Zditz der k. k. österreichischen Staatsbahnen gelegenen Stationen und der königlichen Hauptstadt Prag,

Punkt 60, betreffend eine bessere Vertheilung der Personenzüge auf der Valsugana-Bahn während des Winterdienstes,

Punkt 61, betreffend Führung der in der Strecke Budweis—Gojau verkehrenden Züge Nr. 2053 und 2054 der k. k. österreichischen Staatsbahnen bis, beziehungsweise von Salnau,

Punkt 62, betreffend Führung eines Nachtpersonenzuges auf der ehemaligen Böhmischen Westbahn von Prag nach Pilsen,

Punkt 63, betreffend Führung der in der Strecke Innsbruck—Telfs an Sonn- und Feiertagen, sowie am Mittwoch und Samstag verkehrenden Züge Nr. 37 und 38 der k. k. österreichischen Staatsbahnen bis, beziehungsweise von Silz, eventuell wenigstens an Sonn- und Feiertagen,

Punkt 64, betreffend Erstellung einer besseren Verbindung des kärntnerischen Canalthales mit Italien durch Weiterführung des um 7 Uhr 40 Minuten Abends von Villach in Arnoldstein ankommenden Personenzuges der k. k. österreichischen Staatsbahnen bis Pontebba,

Punkt 65, betreffend Anhalten der Personenzüge Nr. 407 und 408 der Linie Marburg—Franzensfeste der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in sämmtlichen Haltestellen zwischen Klagenfurt und Villach,

Punkt 66, betreffend Führung eines Personenzuges der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft von Graz nach 11 Uhr Nachts gegen Bruck an der Mur,

Punkt 67, betreffend Früherlegung des Zuges Nr. 3852 der im Staatsbetriebe stehenden Localbahn Heřmanměstec-Borohrádek in der Strecke Chrudim Stadt—Moravan, um in Moravan den Anschluss an den neuen Schnellzug Nr. 7/n Böhmisch-Trübau—Prag der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zu erreichen,

Punkt 68, betreffend Früherlegung des um 6 Uhr 20 Minuten Früh von Iglau abgehenden und um 8 Uhr 41 Minuten Vormittags in Kolin ankommenden Personenzuges Nr. 49 der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, um in Kolin den um 8 Uhr 33 Minuten nach Prag abgehenden neuen Schnellzug Nr. 7/n der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zu erreichen,

Punkt 69, betreffend Beigabe eines directen Wagens Salzburg—Saalfelden, Salzburg—Zell am See oder wenigstens Salzburg—Lend-Gastein zu dem Schnellzuge Nr. 105 in der Strecke Salzburg—Bischofshofen der k. k. österreichischen Staatsbahnen,

Punkt 70, betreffend nachträgliche Aenderungen des Sommerfahrplanes 1901, und zu

Punkt 71, betreffend nachträgliche Aenderungen des Winterfahrplanes 1091/2,

werden ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Der Referent wendet sich sohin den **Grundzügen für die Sommerfahrordnung 1902 der im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnlinien** (Punkt XX der Tagesordnung) zu.

Bei Gruppe A: „Westliche Staatsbahnen südlich der Donau" sprechen bei der Linie Wien—Salzburg—Bischofshofen—Innsbruck—Bregenz die Mitglieder Anton von Schumacher, Theodor Rhomberg, Gottlieb Bondy, Ludwig Christ und Hermann Kerber namens der von ihnen vertretenen Interessenten für das im Sommer 1902 neu zur Einführung gelangende Schnellzugspaar Nr. 309/310 Wien—Salzburg—Innsbruck, beziehungsweise Landeck, durch welches auch eine bessere Verbindung mit der Schweiz und mit Frankreich hergestellt wird, dem Eisenbahnministerium den Dank aus, worauf Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister unter Zeichen allseitigen Beifalles seiner Befriedigung Ausdruck gibt, dass es möglich gewesen sei, durch Erstellung dieser Züge einer aus dem Schosse des Staatseisenbahnrathes hervorgegangenen Anregung und verschiedenen, von demselben wiederholt ausgedrückten Wünschen zu entsprechen.

Bei den Strecken Budweis—Klein-Reifling und Gaisbach-Wartberg—Linz stellt der Referent namens des Ausschusses den Antrag:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu studiren, ob im Winter nicht versuchsweise bessere Verbindungen von Prag nach dem Süden über Budweis hergestellt werden könnten."

Nach Befürwortung des Antrages durch das Mitglied Johann Kaftan, insbesondere in dem Sinne, dass die im Sommer bestehenden Verbindungen zwischen Budweis und Linz auch im Winter aufrecht erhalten bleiben mögen, wird der Antrag angenommen.

Bei Gruppe B: „Westliche Staatsbahnen nördlich der Donau" spricht Mitglied Johann Kaftan bei der Linie Wien II—Gmünd—Eger die Bitte aus, es möge die Abfahrt des Anschlusszuges Nr. 3655 von Strakonitz nach Winterberg später gelegt werden zum Anschlusse an den Personenzug Nr. 12 der Hauptlinie; ferner möchten die Züge auf der Localbahnlinie Strakonitz—Winterberg—Wallern beschleunigt werden, und endlich möchten überhaupt bessere Verbindungen zwischen Prag und dem Böhmerwalde erstellt werden.

Sectionsrath Carl Pascher sagt die Erwägung dieser Wünsche zu, macht aber aufmerksam, dass durch die Späterlegung des Zuges Nr. 3655 eventuell die Einführung des Nachtdienstes in der Strecke Strakonitz—Winterberg in Frage komme, was im Interesse der bei Localbahnen mit schwachem Verkehr gebotenen Betriebsökonomie vermieden werden sollte.

Mitglied Johann Kaftan weist dagegen auf die verhältnissmässig günstige finanzielle Lage der Localbahn Strakonitz—Winterberg hin und drückt die Ansicht aus, dass durch eine entsprechende Beschleunigung des Zuges die Einführung des Nachtdienstes vermieden werden könnte.

Der Referent bringt sohin im Anschlusse an die von dem Mitgliede Johann Kaftan vorgebrachten Wünsche folgenden, im Zusammenhange mit denselben stehenden Ausschussantrag zur Sprache:

„Der Staatseisenbahnrath spricht den Wunsch aus, dass der in Pilsen Nachts von Prag eintreffende Personenzug bessere Anschlüsse nach den verschiedenen dort zusammenlaufenden Linien finde und mindestens dafür gesorgt werde, dass die Nachts eintreffenden Passagiere während des drei bis vier Stunden in Pilsen zu verbringenden nächtlichen Stillagers geheizte Aufenthaltsräume auf dem Bahnhofe vorfinden."

Mitglied Johann Kaftan befürwortet den Ausschussantrag wärmstens und bringt anschliessend hieran die regelmässigen Verspätungen der von Pilsen über Beraun in Prag eintreffenden Personenzüge zur Sprache, deren Ursache hauptsächlich in der Strecke Smichow—Vyšehrad—Prag gelegen sei. Weiters erwähnt Redner der häufig ungenügenden Anzahl und der schlechten Ausstattung der Personenwagen auf der Strecke Beraun—Prag und bittet Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister, gegen die angeführten Uebelstände Abhilfe zu schaffen.

Nach Schluss der Debatte wird der Ausschussantrag angenommen.

Bezüglich der Linie Prag—Furth i. W. stellt der Referent namens des Ausschusses den Antrag:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Führung der in der Strecke Prag—Taus verkehrenden Züge Nr. 320 und 323 von, beziehungsweise bis Furth i. W. in Erwägung zu ziehen."

Nachdem Mitglied Johann Kaftan anschliessend hieran an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister die Bitte wegen thunlichster Beschleunigung der Legung des zweiten Geleises in der Strecke Prag—Beraun—Zditz gerichtet hat, gelangt der Ausschussantrag zur Annahme.

Bei Gruppe C: „In Mähren und Schlesien gelegene Staatsbahnen" dankt Mitglied Wilhelm Briess namens der Handels- und Gewerbekammer Olmütz Seiner Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister, wie auch der Staatsbahn-Direction Olmütz für die Erstellung einer neuen Verbindung von den Stationen der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft über Hohenstadt nach Mährisch-Schönberg.

Bei Gruppe D: „In Galizien und der Bukowina gelegene Staatsbahnen" beantragt der Referent und beschliesst die Versammlung:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu studiren, ob nicht die Früherlegung des Zuges Nr. 316 von Stanislau nach Lemberg möglich wäre."

Es wird hierauf das Referat über Fahrordnungsangelegenheiten unterbrochen und über Ersuchen des Mitgliedes Dr. Josef Fořt — nachdem von keiner Seite Einspruch dagegen erhoben wird — dessen vom Ausschusse für **commercielle und Tarifangelegenheiten** vorberathener Antrag (Punkt LII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird im Hinblicke auf den in der Frühjahrssession 1901 des Staatseisenbahnrathes rücksichtlich der anzustrebenden Verstaatlichung der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Oesterr. Nordwestbahn sammt der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn gefassten Beschluss ersucht, eingehende Berechnungen darüber anzustellen:

a) welchen finanziellen Effect die einfache Uebertragung des gegenwärtigen Staatsbahnbarêmes auf die erwähnten, zu verstaatlichenden Linien zur Folge hätte, und
b) welche Umgestaltung sowohl in Bezug auf die Einheitstaxen, als auch eventuell schematisch das Staatsbahnbarême erfahren müsste, damit die volkswirthschaftlich äusserst wünschenswerthe, ja geradezu dringende Fortführung der Verstaatlichungsaction ihre gegenwärtige staatsfinanzielle Bedenklichkeit verliere"

in Verhandlung gezogen.

Nach einigen einleitenden Worten des Referenten, Mitgliedes Moriz Dattner, der Namens des Ausschusses die Annahme des Antrages mit Einschaltung

des Wortes „allgemeinen“ vor, und des Wortes „insbesondere“ nach dem Worte „Verstaatlichung“ im Eingangssatze empfiehlt, gelangt der Antragsteller zum Wort und führt in Begründung seines Antrages im Wesentlichen Folgendes aus:

Der Gedanke der Fortsetzung der Verstaatlichungsaction in Oesterreich habe seit der letzten Session des Staatseisenbahnrathes in der Oeffentlichkeit eine mächtige Bewegung hervorgerufen, von welcher nicht nur zahlreiche wirthschaftliche Interessenvertretungen, sondern auch das Parlament ergriffen wurden, während andererseits nicht zu unterschätzende Schwierigkeiten und Bedenken bezüglich der Realisirung dieses Gedankens auftauchten. Aufgabe des Staatseisenbahnrathes sei es, die Verstaatlichungsfrage in ihrem realen Wesen klarzustellen.

Es sei einerseits die Reserve, welche die Regierung in dieser Frage beobachte, mit Rücksicht auf die finanzielle Lage des Staates begreiflich, anderseits könne aber nicht übersehen werden, dass das gegenwärtige eisenbahnpolitische Uebergangsstadium, nämlich das sogenannte gemischte Bahnsystem grosse, wirthschaftliche Nachtheile mit sich bringe, die es auf die Dauer unhaltbar machen, indem bei diesem Systeme nicht nur dem Tarifwesen die für eine gesunde Entwicklung der Volkswirthschaft vor allem wichtige Gleichmässigkeit, sowie die wünschenswerthe Elasticität und Anpassungsfähigkeit an die concreten Bedürfnisse der Volkswirthschaft mangle, sondern auch der Staat in seiner Actionsfähigkeit auf dem Gebiete der auswärtigen Handelspolitik gehemmt sei, wie dies insbesondere gegenüber Ungarn die beiden Uebereinkommen zeigten, welche in den Jahren 1882 und 1891 zwischen den königl. Ungar. Staatseisenbahnen und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zum Nachtheile der österreichischen Interessen abgeschlossen wurden. Aus diesem Dilemma zwischen den staatsfinanziellen Bedenken gegen die schematische Fortsetzung der Verstaatlichungsaction und der aus volkswirthschaftlichen Gründen mit der Wucht eines kategorischen Imperativs auftretenden Nothwendigkeit der Fortsetzung der Verstaatlichung einen raisonnablen Ausweg zu finden, bezwecke der vorliegende Antrag.

Vorweg müsse gewissen, aus der rechnungsmässigen Passivität des Staatsbahnbetriebes und der bedeutenden Höhe des Staatszuschusses entspringenden Vorurtheilen gegen den Staatsbetrieb überhaupt entgegengetreten werden, nachdem diese in dem Verzinsungsprocent sich ausdrückende Passivität ihre Erklärung hauptsächlich in der Entstehungsgeschichte und in der Zusammensetzung des heutigen Staatsbahnnetzes finde.

Auch dem Schlagworte nach rücksichtsloser Tariferhöhung müsse entgegengetreten werden, indem der Tarif nicht nur eine finanzielle, sondern auch eine volkswirthschaftliche Bedeutung besitze, so dass beim Staatsbetriebe eine mangelnde finanzielle, unter Umständen durch eine ausgiebige volkswirthschaftliche Rentabilität zum grossen Theile aufgewogen werden könne.

Um nun einen Ausweg aus dem oben bezeichneten Dilemma zu finden, hält Redner es zunächst für nothwendig, calculatorisch den Ausfall zu ermitteln, welcher voraussichtlich aus einer rein mechanischen Uebertragung des gegenwärtigen Staatsbahnbarêmes auf die zu verstaatlichenden Linien sich ergeben würde. Das Eisenbahnministerium müsse aber weiters auch noch eine positiv schöpferische Thätigkeit entfalten, indem es jene Umstände und Massnahmen in eingehende Erwägung ziehe, welche geeignet erscheinen, die finanzielle Bedenklichkeit der Fortsetzung der Verstaatlichungsaction wenigstens grösstentheils zu beseitigen. Zu diesen Umständen gehöre zunächst die anzuhoffende fortschreitende Steigerung des Verkehres, welche nach Ansicht des Redners infolge der durch die Investitionen stimulirten regen Bauthätigkeit in den nächsten Jahren gewiss eintreten werde. Von diesem Gesichtspunkte sei jedes Aufschieben der Verstaatlichung staatsfinanziell sogar nachtheilig.

Ferner würden sich gewisse Ersparnisse durch die Zusammenfassung der Verwaltungsagenden erzielen lassen.

Weiters werde sich aus der Möglichkeit der Durchrechnung eines einheitlichen Barêmes ein weiterer, finanziell nicht unbedeutender Vortheil dadurch ergeben, dass eine Erhöhung der Einheitssätze des gegenwärtigen Staatsbahnbarêmes wird eintreten können, ohne dass der Verfrächter dies fühlt. Endlich werde, geleitet von dem Grundsatze der Sparsamkeit und Wirthschaftlichkeit im staatlichen Tarifwesen, so weit es die volkswirthschaftlichen Rücksichten gestatten, eine Revision der gegenwärtigen Tarifsätze mit Bezug auf die Einheit der Tarifsätze hinsichtlich der verschiedenen Bonificationen, Refactien, einzelner Tarife etc. platzgreifen müssen.

Zum Schlusse werde es sich aber auch um die Construction eines neuen Staatsbahnbarêmes handeln, welche Redner als „Tarifnivellirung“ bezeichnen möchte.

Hiemit sei das leitende Motiv des vorliegenden Antrages berührt, nämlich die Regierung zu veranlassen, unter dem Drucke der unbedingt nothwendigen Fortsetzung der Verstaatlichungsaction ein alle einschlägigen Verhältnisse berücksichtigendes, reiflich erwogenes tarifpolitisches Programm zu entwerfen, um auf Grund desselben die Verstaatlichung durchzuführen.

Mitglied Dr. Josef Fořt schliesst unter dem Beifalle der Versammlung mit der Bitte um Annahme seines Antrages, indem er dem Wunsche Ausdruck gibt, es möge dem Eisenbahnministerium gelingen, diese schwierige Aufgabe zu Nutz und Frommen der wirthschaftlichen Zukunft des Staates baldigst einer gedeihlichen Lösung zuzuführen.

Mitglied Dr. Stefan Licht unterstützt den Antrag des Mitgliedes Dr. Josef Fořt insbesondere auch von dem Gesichtspunkte, dass durch die Fortsetzung der Verstaatlichungsaction eine Stärkung der Staatsgewalt, beziehungsweise des gesammten Staatsorganismus, sowie eine Kräftigung und Erweiterung des Zusammengehörigkeitsgefühles erzielt werde.

Im Uebrigen seien es in erster Linie handelspolitische Erwägungen, die angesichts der in den Jahren 1903 und 1904 neu abzuschliessenden Handelsverträge zur Fortsetzung der Verstaatlichungsaction drängen, um bis dahin das gegenwärtige Uebergangsstadium, welches mit Unrecht als (gemischtes) „System“ bezeichnet werde, zu beseitigen.

Redner hebt weiters die Nothwendigkeit der Klarstellung der rechtlichen Vorfragen als Vorbereitung für die Fortsetzung der Verstaatlichungsaction hervor und stellt in dieser Richtung folgenden Zusatzantrag:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, die rechtlichen Vorfragen, welche sich auf die Klarstellung der Voraussetzungen und Bedingungen der Einlösung der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Linien der Nordwestbahngruppe beziehen, mit aller Beschleunigung und Entschiedenheit zur Lösung zu bringen.“

Schliesslich weist Mitglied Dr. Stefan Licht noch darauf hin, dass volkswirthschaftliche Interessen bei den

k. k. österreichischen Staatsbahnen weit mehr Berücksichtigung finden, als bei den Privatbahnen.

Mitglied Gottlieb Bondy unterstützt im allgemeinen gleichfalls den Antrag des Mitgliedes Dr. Fořt, mahnt aber zur Vorsicht, indem er darauf hinweist, dass man in anderen Ländern, speciell in Ungarn, vor Durchführung der Eisenbahnverstaatlichung diese Action nicht zur öffentlichen Discussion gestellt habe. Auch räth Redner von einer Erhöhung des Staatsbahnbarêmes vor Durchführung der Verstaatlichungsaction ab.

Mitglied Johann Kaftan schliesst sich vollinhaltlich dem Antrage des Mitgliedes Dr. Fořt an, wünscht aber, dass nicht nur der finanzielle, sondern auch der wirthschaftliche Effect der einfachen Uebertragung des gegenwärtigen Staatsbahnbarêmes auf die zu verstaatlichenden Linien in Calculation gezogen werde. Redner hebt weiters hervor, dass für den Bau und Betrieb von Staatsbahnen nicht allein die Rentabilität, sondern auch andere Momente massgebend seien, die betreffenden Lasten gehörten dann aber auch auf ein anderes Conto, als auf jenes der Staatsbahnen. Schliesslich weist Mitglied Johann Kaftan auf die ausserordentliche Bedeutung der Fortsetzung der Verstaatlichungsaction für den österreichisch-ungarischen Ausgleich, sowie für den bevorstehenden Abschluss der Handelsverträge hin.

Mitglied Dr. Victor Wilhelm Russ gibt als überzeugter Anhänger des Staatsbetriebes und der Verstaatlichung, welch letzterer er von Anbeginn als Berichterstatter des Sequestrationsgesetzes nahegestanden, der Ansicht Ausdruck, dass die percentuelle Rentabilität des Staatsbahnbetriebes von nebensächlicher Bedeutung sei, wie auch bei Strassenanlagen und bei Wasserstrassen niemals nach der Rentabilität gefragt werde. Eine Tariferhöhung werde nach Inbetriebsetzung der Wasserstrassen unzweifelhaft eintreten müssen, da dann den Eisenbahnen der Transport der niedriger tarifirenden Massenartikel entzogen werden würde. Vom creditpolitischen Standpunkte weist Redner auf die bevorstehende grosse Anlehensoperation des Staates hin, welche gegen die Mobilisirung der Eisenbahnpapiere in der nächsten Zeit Bedenken rege mache.

Nachdem noch Mitglied Carl Luckmann in warmer Weise auf die Vorzüge des Staatsbetriebes hingewiesen und darauf aufmerksam gemacht hat, dass eine entsprechende Verzinsung des in den österreichischen Bahnen investirten Capitales schon mit Rücksicht auf die ungünstigen Geldverhältnisse zur Zeit des Baues der meisten Linien nicht verlangt werden könne, und dass übrigens das finanzielle Erträgniss des Staatsbahnbetriebes nicht nur nach den Einnahmen der Staatsbahncassen, sondern auch nach der Hebung der Einnahmen der Steuerämter in den von Staatsbahnen durchzogenen Gebieten beurtheilt werden müsse, werden der Antrag des Mitgliedes Dr. Josef Fořt mit dem vom Referenten im Einvernehmen mit dem Antragsteller empfohlenen Einschaltungen, sowie der Zusatzantrag des Mitgliedes Dr. Stefan Licht angenommen.

Der Vorsitzende unterbricht nunmehr die Sitzung und beraumt ihre Fortsetzung auf 3 Uhr Nachmittags an.

(Schluss folgt.)

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. December 1901, Z. 54.663, betreffend Berichtigung des Verzeichnisses der Zuschlagsfristen zur reglementarischen Lieferfrist im Verkehre von und nach Güternebenstellen der österreichischen Staatsbahnen.

Die mit Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 1. December 1899, Z. 55.137 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 148 vom 30. December 1899), publicirte Zuschlagsfrist zur reglementarischen Lieferfrist im Verkehre mit der Güternebenstelle Veldes ist infolge Schliessung dieser Güternebenstelle mit 30. November 1901 ausser Wirksamkeit getreten.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 22. December 1901, Z. 53.139,*) an die Privatbahn-Verwaltungen, betreffend die bessere Ersichtlichmachung der Stationsnamen an den Aufnahmsgebäuden, insbesondere zur Nachtzeit.

In der diesjährigen Herbstsession des Staatseisenbahnrathes wurde die vielfach ungenügende Wahrnehmbarkeit der zur Orientirung für das reisende Publicum bestimmten Stationsaufschriften, insbesondere zur Nachtzeit, beklagt und der Antrag gestellt, zur Beseitigung dieses Uebelstandes die Stationsbeleuchtung entsprechend umzugestalten.

Wenn nun auch von einer allgemeinen Umgestaltung der Stationsbeleuchtung und der Stationsaufschriften in Anbetracht der damit verbundenen sehr bedeutenden Kosten nicht die Rede sein kann, so erscheint es doch dringend geboten, die thatsächlich bestehenden ärgsten Mängel sobald als möglich zu beseitigen und findet das Eisenbahnministerium hiemit die geehrte Verwaltung unter Hinweis auf den Erlass vom 24. August 1899, Z. 23.774 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 106 ex 1899), betreffend die bessere Ersichtlichmachung der Stationsnamen an den Aufnahmsgebäuden, einzuladen, durch allmälige Ausgestaltung und Verbesserung der Stationsbeleuchtung den berechtigten Wünschen des reisenden Publicums thunlichst Rechnung zu tragen.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Verordnung des Finanzministeriums im Einvernehmen mit dem Justizministerium vom 10. December 1901, betreffend die Umrechnung der ausländischen Geldsorten und der inländischen Handelsmünzen bei der Bemessung und Entrichtung der Stempel- und unmittelbaren Gebühren, sowie der Effectenumsatzsteuer.

§ 1.

Insoweit nicht nach § 8 des Gesetzes vom 13. December 1862, R.-G.-Bl. Nr. 89, die Werthermittlung durch Schätzung oder nach dem Börsencourse zu geschehen hat, sind die Geldbeträge und Werthe, nach denen

*) Ein analoger Erlass wurde an sämmtliche k. k. Staatsbahn-Directionen gerichtet.

sich die Bemessung von Stempel- oder unmittelbaren Gebühren zu richten hat, wenn sie nicht in der Kronenwährung ausgedrückt sind, auf Grund der folgenden Verhältnisszahlen auf die Kronenwährung umzurechnen:

10	Mark deutscher Reichswährung =	K 11·76
10	Francs, Lire, Leï, Pesetas, Drachmen, Dinare, Lewa, Markka =	„ 9·52
1	Sovereign (englisches Pfund Sterling) =	„ 24·02
10	russische Rubel der mit dem Gesetze vom 7. Juni 1899 eingeführten Währung =	„ 25·39
1	türkisches Pfund =	„ 21·68
1	amerikanischer Dollar =	„ 4·94
10	schwedische oder norwegische Kronen =	„ 13·23
10	holländische Gulden =	„ 19·84
42	Goldgulden =	„ 100·00
1	Ducaten =	„ 11·29

§ 2.

Die im § 8 der Verordnung der Ministerien der Finanzen und der Justiz vom 28. December 1897, R.-G.-Bl. Nr. 306, ferner im § 5 der Verordnung des Finanzministers vom 21. September 1897, R.-G.-Bl. Nr. 222, festgesetzten besonderen Umrechnungswerthe zum Zwecke der Bemessung der Gerichtsgebühren, beziehungsweise der Effectenumsatzsteuer treten ausser Anwendung, und haben auch in diesen Beziehungen die Umrechnungswerthe des § 1 zu gelten.

§ 3.

Die gegenwärtige Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Kundmachung in Wirksamkeit.

Dieselbe hat bei allen vor Beginn ihrer Wirksamkeit noch nicht vollzogenen amtlichen Bemessungen, sowie bei allen Gebührenzahlungen Anwendung zu finden, welche nach diesem Zeitpunkte ohne amtliche Bemessung geleistet werden.

Bei der Entrichtung von Gebühren mittelst Stempelmarken, ferner bei der Entrichtung der Effectenumsatzsteuer können die ausländischen Geldsorten und inländischen Handelsmünzen bis zum 31. Jänner 1902 noch nach den bisher im Gebrauch gestandenen Umrechnungswerthen veranschlagt werden.

Böhm m. p.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von der Station Bruck-Fusch bis zur Trauneralm mit einer Abzweigung nach Bad Fusch.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Hof- und Gerichtsadvocaten Dr. Hermann von Vilas in Salzburg im Vereine mit dem Realitätenbesitzer und Gastwirth Johann Mayer in Bruck im Pinzgau und dem Civilingenieur David Pick in Salzburg mit dem Erlasse vom 3. Juni 1901, Z. 21.476/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 72 vom 22. Juni 1901), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von der Station Bruck-Fusch der k. k. Staatsbahnlinie Bischofshofen—Wörgl durch das Fuscherthal bis zur Trauneralm mit einer Abzweigung vom Dorfe Fusch bis zum Bade Fusch unter den in dem angeführten Erlasse bezeichneten Bedingungen und Modalitäten auf die Dauer von weiteren sechs Monaten neuerlich ertheilt.

Wien, am 21. December 1901. Z. 56.189/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Stanislau nach Porohy.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem behördlich autorisirten Bauingenieur Anton R. Fleischl in Lemberg im Vereine mit dem Holzindustriellen S. Grünfeld in Porohy die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmal-, eventuell normalspurige Localbahn von Stanislau über Bohorodczany, Dzwiniacz und Sołotwina nach Porohy im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 31. December 1901. Z. 57.046/2.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Detailprojectsvorlage der Linie: „Vom Alten Landgut durch die Himbergerstrasse bis zur Schleiergasse im X. Bezirke“ [Nr. 62 der Concessions-Urkunde]: Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Das k. k Eisenbahnministerium hat unterm 28. December 1901 die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Detailprojectes für die Linie: „Vom Alten Landgut durch die Himbergerstrasse bis zur Schleiergasse im X. Bezirke“ (Nr. 62 der Concessions-Urkunde) der Wiener elektrischen Strassenbahnen die Trassenrevision und Stationscommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei in Wien ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen.

[E.-M.-Z. 56.930 ex 1901.]

— (Detailprojeet für die Anlage der Zufahrtsgeleise zur Remise Ottakring in der Maroldingergasse: Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 14. December 1901 die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des vom Magistrate

der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Detailprojectes für die Anlage der Zufahrtsgeleise zur Remise Ottakring der Wiener elektrischen Strassenbahnen in der Maroldingergasse die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung vorzunehmen.

Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei in Wien ermächtigt, für das ganze begangene Project bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen.

[E.-M.-Z. 56.861 ex 1901.]

Localbahn Krakau-Kocmyrzow. (Project für die Verstärkung des durch die Schleppbahn Grzegorzki-Gasanstalt in Krakau gekreuzten Wasserleitungscanales.) Das von der Bauunternehmung Jakob Judkiewicz in Krakau einvernehmlich mit der Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn verfasste und im Wege der letztgenannten Bahnverwaltung vorgelegte Project für die Verstärkung des durch die Schleppbahn Grzegorzki-Gasanstalt in Krakau gekreuzten Wasserleitungscanales der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nächst dem Pumphause an der Weichsel wurde vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt.

[E.-M.-Z. 57.410 ex 1901.]

Localbahn Gmünd—Gross-Gerungs. (Projectsvorlage für die Brücken über den Dietmannsbach und den Buschenbach in km 4·0/1 und km 9·8/9.) Die vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegten Projecte für die Brücken (mit Cement-Balkenträgern nach System G. A. Wayss) über den Dietmannsbach mit 7·0 m Lichtweite und über den Buschenbach 9·5 m Lichtweite, und zwar in km 4·0/1, bezw. km 9·8/9 der im Bau begriffenen schmalspurigen Localbahn Gmünd—Gross-Gerungs wurden vom k. k. Eisenbahnministerium mit dem ausdrücklichen Beifügen genehmigt, dass bei Ausführung dieser Objecte die für die Brücke über den Lainsitzfluss in km 1·1/3 der genannten Bahnlinie vorgeschriebenen Bedingungen als Richtschnur zu gelten haben.

[E.-M.-Z. 34.764 ex 1901.]

Projectirte Kleinbahn S. Lucia - Pirano. (Aufstellung des Detailprojectes.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Ansuchen des Landesausschusses der Markgrafschaft Istrien in Parenzo die k. k. Eisenbahnbauleitung in Triest beauftragt, die Aufstellung des Detailprojectes, sowie des Kostenvoranschlages der projectirten schmalspurigen Kleinbahn von der Station S. Lucia der Localbahn Triest-Parenzo über Porto Rose nach Pirano in Angriff zu nehmen.

[E.-M.-Z. 54.872 ex 1901.]

Localbahn Görz - Haidenschaft (Wippachthalbahn). (Detailprojecte der Eisenconstruction für die Brücke in km 14·710 über den Wippachfluss.) Die von der Firma „Actiengesellschaft R. Ph. Waagner, Eisengiesserei und Brückenbauanstalt“ in Wien vorgelegten Detailpläne für die Eisenconstruction der Brücke mit 47·8 m Lichtweite über den Wippachfluss in km 14·710 der im Bau begriffenen Localbahn Görz-Haidenschaft (Wippachthalbahn) wurden unter einigen Aenderungen hinsichtlich der Stärke der Zugdiagonalen in den 3 Endmaschen der Hauptträger, sowie der Nieten in den Gurtungen der Hauptträger, ferner rücksichtlich der Verlängerung der Decklamellen bei dem Knoten „4“ des Untergurtes der Hauptträger gegen die Enden der Tragwände, sowie auch hinsichtlich der Verminderung der Querschwellenhöhe, vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt.

[E.-M.-Z. 56.835 ex 1901.]

Localbahn Nixdorf-Rumburg mit Abzweigung Herrnwalde-Schönlinde. (Typenpläne für die Locomotivremise und das Wasserstationsgebäude in der Anschlussstation Rumburg.) Die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Typenpläne für eine Locomotivremise mit zwei Ständen und für ein Wasserstationsgebäude mit einem Reservoir und Kasernenanbau wurden vom fachlichen Standpunkte entsprechend befunden. Der Typenplan für die Locomotivremise wurde gleichzeitig an die k. k. Statthalterei in Prag zur Prüfung im Sinne des § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung geleitet, im Falle eines anstandslosen Prüfungsbefundes den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. Der zweitgenannte Typenplan wurde genehmigt, da dessen Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung nicht mehr nothwendig erscheint, weil in constructiver Beziehung keine Aenderungen gegenüber dem bereits genehmigten Typenplane für ein Wasserstationsgebäude mit zwei Reservoiren und zwei Kasernenanbauten vorkommen.

[E.-M.-Z. 56.870 ex 1901.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Localbahn Brandeis a. E.-Neratowitz: Eröffnung der Halte- und Ladestelle Jiřitz für den Gesammtverkehr.) Am 1. Jänner 1902 wurde die bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr in vollen Wagenladungen eröffnete Halte- und Ladestelle Jiřitz der im Betriebe der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft stehenden Localbahn Brandeis a. E.-Neratowitz auch für den Stückgüter- und somit für den Gesammtverkehr eröffnet.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Wöchentlich zweimalige Führung des Expresszuges St. Petersburg—Wien—Nizza—Cannes und retour.) Zufolge einer Kundmachung obiger Eisenbahn wird vom 12. Jänner angefangen bis Ende April der zwischen St. Petersburg—Wien—Nizza—Cannes verkehrende Expresszug in der bisherigen Fahrordnung und umgekehrt zweimal wöchentlich in Verkehr gesetzt werden. (Vergleiche Verordnungs-Blatt für Eisenbahn und Schiffahrt Nr. 1 vom 4. Jänner, Seite 10).

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen. (Frachtberechnung bei Verwendung von zwei Wagen der Serie G für ordinäre Glaswaaren.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen hat für die durch die Herencsvölgyer in Hrivány-Gyertya, durch die Málnapataker in Losoncz, durch die vereinigten ungarischen Glasfabriken in Élesd, Rimabánya und Salgó-Tarján, durch die Glasfabrik der Benedik Mikes Erben in Bükszád-Bálványos, durch die Zalatnaer Glasfabrik in Losoncz und Rimabánya, durch die Zelestyeer Glasfabrik des Árpád Rényi in Szinyer-Váralja, durch die Fleissig und Taglicht'sche Glasfabrik in Felek, durch die Tomester in Marzsina und Soborsin, durch die Johann Kossuck'schen in Ajka und Lonyabánya, durch die croatische Glasindustrie-Actiengesellschaft in Požega und Agram, durch die Bernhard Kurzweil'sche Glasfabrik in Tokod und schliesslich durch die Glasfabrik J. Schreiber & Neffen in Trencsén-Baán zur Aufgabe gelangenden Glaswaaren bewilligt, dass in jenen Fällen, als Wagen der Serie Kh nicht zur Verfügung gestellt werden können und daher zur Verladung zwei Wagen geringerer Ladefläche zur Verwendung gelangen, die Frachtberechnung nach den im Ausnahmetarife XX des Localtarifes der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, bezw. Ausnahmetarif VIII des Localtarifes der Ungar. Südost-Localeisenbahn, sowie auf der Alvincz-Nagyszeben—Vöröstoronyer und slavonischen Localbahn, im Uebrigen nach den classenmässigen, bei Aufgabe von 10.000 kg vorgesehenen Frachtsätzen nach dem thatsächlichen Gewichte, mindestens aber für 10.000 kg erfolge. Diese Begünstigung ist bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1902 giltig.

(Eisenbahn-Tarif- und Verkehrs-Anzeiger Nr. 1, ddto. Budapest, 1. Jänner 1902).

— (Tarifbegünstigungen für Ausstellungsgüter, Rennpferde und Zuchtthiere.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass, nachdem die Begünstigungen für Rennpferde, Zuchtthiere und Ausstellungsgüter, einer betriebsreglementarischen Erlaubniss entsprechend, nur in dem Falle angewendet werden, wenn der Aufgeber dies im Frachtbriefe ausdrücklich verlangt, für die Eisenbahnen nur eine beschränkte Haftpflicht besteht, auf welcher vorkommenden Falles mangels dieser Vorschrift seitens der Bahnen kein Anspruch erhoben werden kann. Nun hat eine beinahe zehnjährige Praxis gezeigt, dass die Parteien diese Vorschrift in den meisten Fällen vergessen, während andererseits die Eisenbahnverwaltungen vollkommen im Rechte sind, wenn sie die Anwendung der Begünstigung an die stattbafte Vorschrift binden. Den Parteien kann die Einbaltung dieser Vorschrift im eigenen Interesse gewiss nur empfoblen werden; die angedeutete Erfahrung sollte jedoch wobl zu der Erwägung führen, ob die fraglicbe Bestimmung nicbt ganz fallen gelassen, oder etwa — umgekehrt — dahin abgeändert werden könnte, dass der Mangel der Vorschreibung als Einverständniss der Partei zur beschränkten Haftpflicht und zum Verlangen um Anwendung der Begünstigung betrachtet werde. Die definitive Lösung dieser Frage wird im Wege einer ad hoc einzuberufenden Enquête noch vor Beginn der Ausstellungs- und Rennsaison erfolgen.

— (Gewährung von bereits im Jahre 1901 bestandenen Begünstigungen, als auch von solchen in neuen Positionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die Einführung der vom Tarifcomité seines Ressorts beantragten

Begünstigungen pro 1902 im Verkehre der kgl. Ungarischen Staatsbahnen genehmigt, und wurden nicht nur die meisten der bisher bestandenen Begünstigungen mit geringen Abweichungen auch für das nächste Jahr bewilligt, sondern es hat auch die Anzahl der fraglichen Tarifbegünstigungen heuer wieder um beiläufig dreissig Positionen zugenommen, obwohl auch diesmal ein Theil der publicirten Begünstigungen tarifarisch bereits stabilisirt wurde. Es wurde ferner beschlossen, die bereits früher begonnene Revision der Tarifbegünstigungen bezüglich einzelner Artikel fortzusetzen und dort eine mässige Erhöhung der Frachtsätze anzustreben, wo dies ohne Gefährdung ernstlicher Verkehrsinteressen möglich erscheint. Nachdem die bereits erfolgte theilweise Auflassung der Getreiderefactien von der Semliner Linie als richtig befunden wurde, liess man daher vor Allem die von Wasserconcurrenz-Stationen bestehenden und an die Auflieferung bedeutender Minimalquantitäten gebundenen Getreiderefactien — 10 h per 100 kg — gänzlich fallen und wurden die ohnehin ermässigten Sätze, für Jedermann zugänglich — im Kartirungswege — bewilligt. Um in den Wasserrclationen diesbezüglich eine gleichförmige Behandlung platzgreifen zu lassen, mussten die erwähnten Sätze der Semliner Linie gleichzeitig um 5 h erhöht werden. Die Frachtsätze für Rohspiritus von oberungarischen Stationen, welcher Artikel im Interesse der heimischen Raffinerien jahrelang beinahe zu den Selbstkosten befördert wurde, konnte ebenfalls eine mässige Erhöhung erfahren; ebenso war es möglich, bei den Getreidesätzen von siebenbürgischen Stationen eine kleine Erhöhung eintreten zu lassen. Bezüglich anderer Artikel waren die Vorstudien noch nicht so weit gediehen, um die geplante Reform bereits am 1. Jänner durchführen zu können, und andererseits hielt man es für angemessen, die Erhöhung der Transportspesen nicht unvermittelt und ohne Uebergang eintreten zu lassen. Die interessirten Kreise werden jedoch wenigstens insoweit informirt, als die betreffenden Begünstigungen blos bis Ende Juni publicirt und somit dann mit höheren Sätzen gerechnet werden müsse, bezüglich welcher aber hervorzuheben ist, dass es sich auch dann nicht um wesentliche Erhöhungen handeln wird, und dass überhaupt keine solchen Belastungen in Aussicht genommen sind, welche der Verkehr nicht gut ertragen könnte. Die geplante Revision wird sich auf die Holzrefactien der Wasserconcurrenz-Relationen, auf die für Holz bestehenden Exportsätze, auf die Begünstigung für Butter und für Kohle im Budapester Umschlagsverkehr, auf rohen und raffinirten Zucker und schliesslich auf Zuckerrüben erstrecken, wobei jedoch im Interesse der Landwirthschaft die Begünstigungen für Rübenschnitte und Kalkschlamm möglichst unverändert belassen werden sollen. Der Standpunkt, welchen der Minister in Uebereinstimmung mit jenem des Tarifcomité der Regelung gewisser Tariffragen gegenüber einnahm, ist damit motivirt, dass es aus staatsfinanziellen Rücksichten Pflicht der Staatsbahnverwaltung sei, dafür zu sorgen, dass die im Verkehrsdienste auftauchenden Ansprüche nichttarifarischer Natur thunlichst ohne Schmälerung der Staatsbahn-Ueberschüsse Deckung finden mögen, damit die Lasten nicht in ungerechtfertigter Weise auf jene Steuerträger des Landes überwälzt werden, welche die Vortheile der Staatsbahnen überhaupt nicht oder nur in geringem Masse geniessen, während andererseits der Nothwendigkeit, Handel und Landwirthschaft, unter Aufrechthaltung der bisher befolgten Tarifpolitik, auch künftig tarifarisch zu unterstützen, Rechnung getragen wurde.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Jahres-Frei- und Abonnementskarten aus dem Jahre 1901.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die Giltigkeitsdauer der für ihr Betriebsnetz pro 1901 ausgefertigten Frei- und Abonnementskarten bis 15. Jänner 1902 verlängert wird, bis zu welchem Zeitpunkte die Ausfolgung neuer derartiger Legitimationen erfolgen wird.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Hannover: Verschiebung der Eröffnung des Betriebes auf der Neubaustrecke Bremervörde (Hesedorf)—Buchholz.) Einer amtlichen Mittheilung obiger Eisenbahn-Direction zufolge musste die für den 16. December 1901 anberaumte Eröffnung des Betriebes auf der Neubaustrecke Bremervörde (Hesedorf)—Buchholz wegen Dammrutschungen infolge andauernder Regengüsse bis auf Weiteres verschoben werden. (Vergl. „Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 151 vom 31. December 1901, Seite 3804.)

— (Directionsbezirk Frankfurt a. M.: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Eisenbach.) Ab 10. Jänner 1902 wurde der an der Bahnstrecke Grebenhain—Crainfeld—Lauterbach(Oberh.) zwischen den Stationen Frischborn und Rixfeld gelegene Haltepunkt für den Personenverkehr Eisenbach zu einer Güterhaltestelle für den Eil- und Frachtstückgut-, sowie Wagenladungsverkehr erweitert. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Thieren und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

— (Kostener Kreisbahnen: Nähere Bezeichnung der Station Kunowo.) Zur Vermeidung von Verwechslungen ist der Station Kunowo der Kostener Kreisbahnen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde die nähere Bezeichnung „a./O." (an der Obra) beigelegt worden.

Preussen, Baden und Hessen. (Staatsvertrag über die Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckarbahn.) Einer Verlautbarung des „Reichs-Anzeigers" zufolge ist zwischen den Regierungen von Preussen, Baden und Hessen ein Staatsvertrag über die Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckarbahn abgeschlossen worden. Dieser Staatsvertrag wird demnächst den Landtagen der betheiligten Staaten zur Genehmigung vorgelegt werden.

Bayern. (Vorconcession für eine elektrische Strassenbahn von München nach Pasing.) Einem Ansuchen der Münchener Stadtgemeinde entsprechend, hat das zuständige Staatsministerium derselben die Bewilligung zur Vornahme der technischen Vorarbeiten für eine elektrische Strassenbahn von München nach Pasing im Anschlusse an die Strassenbahnlinie Schwabing—Landsbergerstrasse auf die Dauer eines weiteren Jahres ertheilt.

Schweiz. (Montreux-Berner Oberland-Bahn: Eröffnung der Theilstrecke Montreux—les Avants.) Am 16. December 1901 ist das erste Theilstück der Montreux-Berner Oberland-Bahn, die Strecke Montreux—les Avants, eröffnet worden.

China. (Schantung-Eisenbahn: Betriebs- und Baufortschritt.) Nach einer bei der Direction der Schantung-Eisenbahngesellschaft in Berlin eingetroffenen Depesche aus Tsingtau ist durch Bauzüge auf der Schantung-Eisenbahn gegenwärtig der Weiho, 143 km von Tsingtau, erreicht worden, und befinden sich nunmehr seit der am 1. December 1901 erfolgten Betriebseröffnung der Strecke Kaumi—Tschangling 128 km der deutschen Eisenbahn in China im Betriebe.

Deutsch-Südwest-Afrika. (Eisenbahn Swakopmund-Windhoek: Betriebs- und Baufortschritt.) Nach einer Meldung der „Deutsch-Südwestafrik. Ztg." ist die Eisenbahn Swakopmund-Windhoek so weit im Bau vorgeschritten, dass der Personenverkehr auf dieser Eisenbahn bis Okohandja, 312 km von Swakopmund, Ende December 1901 ausgedehnt wurde.

Belgien. (Stationsnamenänderungen.) Die Station Dampremy trägt fortan die Bezeichnung „Dampremy (Charbonnages)" und die Station Bruges (Bassin) (Cousin-Coiseau) fortan die Bezeichnung „Bruges (Nord) (Gare privée Coiseau-Cousin)".

Schiffahrt.

Ersichtlichmachung der stattgefundenen sanitären Revision des auf dem Seewege aus pestverseuchten Gegenden einlangenden Reisegepäckes. Um den Vollzug der sanitätspolizeilichen Revision des aus pestverseuchten Gegenden auf dem Seewege in inländischen Häfen eingetroffenen und von dort weiterbeförderten Reisegepäckes ersichtlich zu machen, hat die k. k. Sechörde über Weisung des k. k. Handelsministeriums mit dem an die unterstehenden Hafen- und Seesanitätsämter und Functionäre gerichteten Erlasse vom 29. November 1901, Z. 15.379, die Anordnung getroffen, dass das aus pestverseuchten Gegenden auf dem Seewege eingetroffene Reisegepäck nach vollzogener sanitätspolizeilicher Revision mit einem Zettel versehen werde, durch welchen der Vollzug derselben ersichtlich gemacht und bescheinigt wird, dass der betreffende Gegenstand unverdächtig, beziehungsweise der Desinfection unterzogen worden ist.

Verschiedene Mittheilungen.

Bahnarbeiterbäder in Breslau. Nach einer Mittheilung der „Volksgesundheit" Nr. 9 (Dresden) hat die Eisenbahn-Direction zu Breslau beschlossen, auf der dortigen Bahnstation Badezellen zum unentgeltlichen Gebrauche für Stationsbeamte und Bahnarbeiter einzurichten. Sollte durch reichliche Benützung derselben das Vorhandensein eines thatsächlichen Bedürfnisses nach dergleichen Einrichtungen erwiesen werden, so dürfen auch auf den anderen Eisenbahnstationen Badegelegenheiten beschafft werden.

Begünstigung der Arbeitsvermittlung durch die Badischen Staatseisenbahnen. Einem Berichte des k. und k. Consulates in Karlsruhe zufolge, hat die General-Direction der Badischen Staatseisenbahnen eine Fahrpreisermässigung für Personen, denen durch Vermittlung einer dem Verbande badischer Arbeitsnachweise angehörenden Arbeitsnachweisanstalt Gelegenheit zur Erlangung einer auswärtigen Arbeitsstelle verschafft werden soll, unter folgenden Bedingungen eingerichtet: 1. Es werden Fahrkarten zum halben Preise mit Aufrundung auf 5 Pfennige ausgegeben. 2. Die Fahrkarte zum ermässigten Preise wird gegen Vorlage des von der Arbeitsnachweisanstalt ausgefertigten Ausweises über die Gelegenheit zur Erlangung einer auswärtigen Arbeitsstelle verabfolgt. In dem Ausweis sind die Person des Arbeitssuchenden, der Reisetag und die zu fahrende Eisenbahnstrecke anzugeben. Der Ausweis wird von der Fahrkartenausgabestelle bei Lösung der Fahrkarte abgestempelt und mit dieser zurückgegeben. 3. Bei der Fahrkartenprüfung ist der Ausweis mit der Fahrkarte vorzuzeigen; er wird bei Beendigung der Fahrt mit der Karte eingezogen. 4. Der Ausweis berechtigt nur für den darin angegebenen Reisetag zur Erlangung der Fahrpreisermässigung. 5. Für Reisen auf Strecken von weniger als 25 km wird die Ermässigung nicht bewilligt. 6. Schnellzüge dürfen nicht benützt werden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXXIX. Stückes.) Das am 21. December 1901 herausgegebene CLXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5575: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 25. November 1901, Z. 35.549/IVb, betreffend die Regelung der Viehbeschau in den Eisenbahnstationen.

Nr. 5576: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 17. December 1901, Z. 247.800, betreffend das Ausfuhrverbot für Nutz- und Zuchtvieh aus dem politischen Bezirke Jungbunzlau nach dem Deutschen Reiche.

Nr. 5577: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 20. December 1901, Z. 48.183, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn nach den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern.

Nr. 5578: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 29. November 1901, Z. 20.430, betreffend die Bestimmung der Station Sachsenburg als temporäre Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

— (Inhalt des CLXXX. Stückes.) Das am 23. December 1901 herausgegebene CLXXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5579: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 22. December 1901, Z. 48.401, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügung in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Croatien-Slavonien nach den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern.

Nr. 5580: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 17. December 1901, Z. 30.875, betreffend die Viehverkehrsbeschränkungen gegen Dalmatien und Steiermark.

— (Inhalt des CLXXXI. Stückes.) Das am 24. December 1901 herausgegebene CLXXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5581: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 24. December 1901, Z. 48.232, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schafen und Schweinen aus Ungarn nach den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern.

Nr. 5582: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 18. December 1901, Z. 47.833, betreffend die Einfuhr von Vieh aus den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern nach Croatien-Slavonien.

— Inhalt des CLXXXII. Stückes.) Das am 27. December 1901 herausgegebene CLXXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5583: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 20. December 1901, Z. 31.825, betreffend die Beschränkungen in der Ein- und Durchfuhr von Schafen und Ziegen aus Rumänien.

Nr. 5584: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 17. December 1901, Z. 24.779/X, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Völkermarkt in in Kärnten.

— (Inhalt des CLXXXIII. Stückes.) Das am 30. December 1901 herausgegebene CLXXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5585: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 29. December 1901, Z. 49.395, enthaltend eine veterinärpolizeiliche Verfügung in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn.

Nr. 5586: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 19. December 1901, Z. 51.068, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Kärnten.

— (Inhalt des CLXXXIV. Stückes.) Das am 31. December 1901 herausgegebene CLXXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5587: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 31. December 1901, Z. 49.398, enthaltend eine veterinärpolizeiliche Verfügung in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn.

Nr. 5588: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 19. November 1901, Z. 32.491/IV, betreffend die Aufhebung der Sperre im politischen Bezirke Imotski gegen den Verkehr mit Schweinen.

Fr. Cordes jun., Hamburg

Grosshandlung von Ketten, Ankern, Schiffsartikeln . . . . . .

Preisliste auf gefällige Anfrage.

Lack-, Firniss- und Farbenfabriken

Christoph Schramm

WIEN.

Offenbach am Main. — Berlin.
Raab an der Donau.

Gegründet 1837. Prämiirt London 1862.

SPECIALITÄT:

Eisenbahnwagenlacke, Kutschenlacke, Schleif- und Präparationslacke, Emailfarben, Spachtelkitt, Filling up, Terebine, Siccatif, Looomotivlacke etc.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Einführung neuer Fahrkarten.

Ab 1. Februar 1902 gelangen nachfolgende einfache Fahrkarten zur Einführung:

Ueber Wschetat-Přivor:

Von — nach oder umgekehrt	Einfache Fahrkarten für Personenzüge		
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Kronen		
Mlasitz			
Čakovic	3·34	2·24	1·12
Měšic	2·74	1·82	0·92
Neratovic	2·12	1·42	0·72
Satalic	3·96	2·64	1·32

Wien, am 7. Jänner 1902. [20]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Hessisch-Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Aschaffenburg.

Einführung von Rückfahrkarten.

Mit sofortiger Giltigkeit gelangen für alle Züge giltige Rückfahrkarten I., II. und III. Classe von Frankfurt Hauptbhf. nach Karlsbad (B.E.B.), ferner I. und II. Classe nach Marienbad, sowie I., II. und III. Classe im Verkehre zwischen Hanau West- oder Ostbhf. und Wien Westbhf., endlich solche Rückfahrkarten III. Classe zwischen Frankfurt Haupt- oder Ostbhf. und Wien Westbhf. zur Einführung und werden die Preise der für letztere Verbindung bestehenden Rückfahrkarten in I. Classe um 50 Pfge. und in II. Classe um 30 Pfge. herabgesetzt.

Wien, am 7. Jänner 1902. [21]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung und Behebung derselben.

K. k. österr. Staatsbahnen.

7. Jänner: Infolge Schneeverwehung musste der Gesammtverkehr auf der Strecke Eisenerz—Vordernberg eingestellt werden.
8. Jänner: In der Strecke Eisenerz—Vordernberg wurde mit dem Zuge Nr. 1942 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

K. k. Staatsbahnen. (General-Gütertarif 1902.) Die zu Beginn eines jeden Jahres erfahrungsgemäss eintretenden Aenderungen der Gütertarife haben es bisher aus drucktechnischen Gründen nothwendig gemacht, dass kurze Zeit nach dem Erscheinen des Gesammtwerkes ein umfangreiches Supplement zur Ausgabe gelangte. Um diesem Uebelstande abzuhelfen, werden die künftigen Neu-Auflagen des General-Gütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen stets am 1. Juli eines jeden Jahres zur Ausgabe gelangen, wodurch eine im Interesse des verfrachtenden Publicums erwünschte Vereinfachung erzielt wird.

Um nun die Continuität im Bezuge der Tarife zu wahren, werden im Uebergangsjahre 1902 bis zum Erscheinen der Neu-Auflage monatliche Nachträge ausgegeben werden, deren erster bereits erschienen ist.

Der ausschliessliche Vertrieb des General-Gütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen ist der Firma Verlag Allgemeiner Tarif-Anzeiger, Wien, I. Graben 13, übertragen worden, wo selbst Prospecte erhältlich und Bezugsanmeldungen einzubringen sind. Ausser an dieser Stelle werden Bezugsanmeldungen auch entgegengenommen bei der Direction der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien, ferner bei sämmtlichen k. k. Bahnbetriebs- und Stationsämtern der k. k. österr. Staatsbahnen.

Ausland.

Belgisch-Bayerischer Gütertarif, Heft 1, vom 1. April 1901. (Stationsnamen-Aenderungen.) Die belgische Station Dampremy (Seite 15 des vorbezeichneten Tarifheftes) trägt fortan die Bezeichnung Dampremy (Charbonnages) und fertigt nur mehr Frachtgutsendungen nach und von den angeschlossenen Werken ab; dagegen führt die Station La Planche (Seite 22) fortan die Bezeichnung Dampremy.

Hienach lauten die in Betracht kommenden Stationsbezeichnungen künftig, wie folgt:

Seite 15 (statt Dampremy):

Dampremy (Charbonnages) (b)
Dampremy charbonnages (Blanchisserie de Sacré-Madame) (b)
(Rivage de Sacré-Madame) (b)
(Laminoirs) (b)
(Puits Piche et Campagne de Sacré-Madame) (b);

Seite 22 (statt La Planche):

Dampremy (K)
„ (Malterie de Charleroy) (b)
„ (Magasin de M. Bruyhai) (b)
„ (Magasin de M. A. Laurent) (b)
„ (Verreries de l'Ancre-Sud)
„ (Verreries Moudron).

Die Station „Bruges (Bassin) (Cousin-Coiseau)" auf Seite 13 trägt fortan die Bezeichnung „Bruges (Nord) (Gare privée Coiseau-Cousin).

Belgisch-Bayerischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. April 1901. (Stationsnamen-Aenderungen.) Die zum Tarifheft 1, für die Stationen Bruges, Dampremy und La Planche kundgemachten geänderten Bezeichnungen haben im gleichen Umfange auch für das Tarifheft Nr. 2 Giltigkeit.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz u. s. w. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz, vom 1. Juni 1901. (Einbeziehung der Station Naila etc.) Vom 15. December 1901 ab wurde die Station Naila in den obigen Ausnahmetarif als Versandtstation einbezogen.

Auskunft über die Frachtsätze ertheilt die genannte Station.

Die Ausnahmefrachtsätze der Station Hof — Seite 4/5 des Nachtrages II zum obigen Ausnahmetarife — werden vom 25. Jänner 1902 ab aufgehoben.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation im Deutschen Wechselgüterverkehre vom 1. August 1900 C. b. Nr. 8. (Aenderungen.) Am 15. December 1901 traten nachstehende Aenderungen des obenbezeichneten Tarifes in Kraft:

1. Die Anmerkungen am Fusse der Seiten 2 und 3 erhalten statt der Fassung:

„Als Inland gilt das Vereinszollgebiet" die nachstehende:

„Als Inland gelten das Vereinszollgebiet und die Badischen Zollausschlüsse (Jestetten, Altenburg, Lotstetten, Baltersweil, Berwangen, Dettighofen, Büsingen, der Albführenhof und der Püttenhardter Hof).

Für Sendungen nach den von den gleichnamigen Stationen der Schweizerischen Nordostbahn bedienten Zollausschüssen Jestetten, Altenburg (Station), Altenburg-Rheinau und Lottstetten wird jedoch die Frachtermässigung von 20 pCt. für die Strecken der im Abschnitt III unter A aufgeführten Eisenbahnen nur

nachträglich im Rückvergütungswege gewährt bei Vorlage des Originalfrachtbriefes und einer Erklärung, wie im Abschnitt II unter II a vorgeschrieben. — Anträge sind innerhalb der im Abschnitt II unter 2 festgesetzten Frist bei der grossherzoglichen General-Direction der Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe anzubringen.

In der Erklärung ist an Stelle der Worte „im Inlande" die namentliche Bezeichnung desjenigen Zollausschlusses zu setzen, in welchem die Sendung als Düngemittel verwendet wird."

2. Der zweite Theil der Fussnote † auf Seite 6 des Tarifes, betreffend den Binnenverkehr der Württembergischen Staatsbahnen und deren Verkehr mit einigen benachbarten Bahnen von „dagegen" bis „Anwendung" fällt weg.

3. Auf Seite 4 des Tarifes wird hinter „die Braunschweigische Landeseisenbahn" eingereiht „die Braunschweig-Schöninger Eisenbahn für den Versandt von ihren Stationen."

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1902. (Einführung eines neuen Tarifes, Theil II.) Ab 1. Jänner 1902 tritt für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der kgl. preussischen und grossherzoglich-hessischen Eisenbahn - Direction Mainz, sowie den angeschlossenen Stationen der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft andererseits ein neuer Tarif, Theil II, in Kraft.

Durch denselben wird der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1897 nebst Nachträgen und sonstigen Verfügungen ausser Kraft gesetzt.

Der neue Tarif kann vom Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und von der Drucksachenverwaltung der kgl. preussischen und grossherzoglich-hessischen Eisenbahn-Direction in Mainz um den Preis von 1 Mark bezogen werden.

Lieferungs-Ausschreibung.

Für die Theilstrecke Lemberg—Sambor der Linie Lemberg—Sambor—galiz.-ungar. Grenze ist die Lieferung und Aufstellung von eisernen Brückenconstructionen und eisernen Geländern im allgemeinen öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung umfasst Constructionen aus genieteten Balken und Fachwerkträgern im Gesammtgewichte von rund 570 Tonnen, bezw. eisernen Geländern in der Gesammtlänge von rund 900 m.

Die Vergebung erfolgt nach Einheitspreisen per 100 kg, bezw. per laufendes Meter Geländer.

Die bezüglichen Angebote sind stempelfrei bis längstens **31. Jänner 1902, 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten k. k. Eisenbahnbauleitung einzureichen, bei welcher auch die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, sowie alle weiteren Behelfe und Bedingnisse zur Einsicht aufliegen.

Lemberg, im Jänner 1902.

Die k. k. Eisenbahn-Bauleitung.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Concurs-Ausschreibung

von für certificirte Unterofficiere vorbehaltene Dienstposten, welche voraussichtlich im Laufe des I. Semesters 1902 zur Besetzung gelangen dürften.

Bezeichnung der zu besetzenden Stelle	Benennung der Unternehmung, bei welcher die Stellen in Erledigung kommen	Mit dieser Stelle verbundene Bezüge: Taggeld	Mit dieser Stelle verbundene Bezüge: Sonstige Emolumente	Erforderliche Kenntnisse und Bedingungen zur Erlangung	Ob für den Dienstposten erforderlich: eine Probepraxis und von welcher Dauer	Ob für den Dienstposten erforderlich: Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen	Unternehmung, wo die Competenzgesuche einzubringen sind	Bewerbungstermin
100 provisorische Zugspacker	K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K 2.—	Fahrstundengelder und Dienstkleider	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift; Kenntniss der einfachen Rechnungsarten	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit des Bewerbers, mindestens jedoch 6 Monate	Aus den Fachgegenständen der betreffenden Dienstzweige	K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bis längstens 15. Februar 1902
50 provisorische Weichenwächter		K 1.80	Dienstkleider	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift				
70 Magazins- und 25 Stationsaufseher-Aspiranten		K 2.—		Die deutsche Sprache in Wort und Schrift; Kenntniss der einfachen Rechnungsarten				
5 provisorische Kanzleidiener		K 2.— bis K 2.60		Die deutsche Sprache in Wort und Schrift; Kenntniss der einfachen Rechnungsarten		—		

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. und k. Unterofficiere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen ertheilten Certificates anspruchsberechtigt sind.

Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein von dem Gemeindevorstande ihres dauernden Aufenthaltsortes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugniss beizubringen.

Bedingung für alle Stellen ist ein Alter zwischen 18 und 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körperconstitution, wofür der Befund des Bahnarztes massgebend ist; zu den Stellen für den äusseren Dienst ist ausserdem ein bahnärztliches Zeugniss darüber erforderlich, dass der Bewerber nicht farbenblind ist und normales Hörvermögen hat. Bewerber für Stellen des äusseren Dienstes, welche auch die Kenntniss einer slavischen Sprache (böhmisch oder polnisch) nachweisen, und solche, welche früher bei einer Eisenbahn in Verwendung waren oder bei einer technischen Truppe gedient haben, erhalten unter sonst gleichen Verhältnissen den Vorzug.

Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen.

Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferu nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) vou	nach	bei Erfüllung nachsteheuder Bedinguugeu	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
158	**k. k. österr. Staatsbahnen**	im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen in Galizien und der Bukowina	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht	Im Verkehre zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen rücksichtlich der im Localgütertarife, Theil II, Heft 2, Abschnitt A bis inclusive C angeführten Linien und der Kleinbahn Łupków-Cisna		**I.** Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. rücksichtlich der Kleinbahn Łupków-Cisna Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Gesammtdurchlauf von mindestens 51 km. Einhaltung der auf Seite 128 dieses Verordnungs-Blattes angeführten „Allgemeinen Bestimmungen“	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localgütertarif, Theil II, Heft 2, bezw. Tarif, Theil I und Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local-(Klein-)Bahnen	Verschieden	Die für die vorstehend angeführten Artikel am 1. Jänner 1903 tarifmässig geltenden normalen Frachtsätze des Specialtarifes I abzüglich 15 Percent, bezw. rücksichtlich der Kleinbahn Łupków-Cisna: die Frachtsätze der ermässigten Wagenladungsclasse a) abzüglich 15 Percent	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Sendungen gegen die auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Frachtbrief-Duplicate. Diese Documente sind längstens bis Ende Juni 1903 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen, in deren Bereich die Empfangsstation, bezw. jene Station gelegen ist, in welcher die Sendung von den k. k. österr. Staatsbahnen auf die Anschlussbahn übergeht	Vorstehende Begünstigung gilt auch für Sendungen, welche aus Rumänien stammen und in Itzkany zur Umkartirung gelangen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
159	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfracht	Podwołoczyska Borki wielki Tarnopol Jezierna Zborów Złoczów Krasne Zadwórze Barszczowice Lemberg-Podzamcze Nowosielitza Staresioło	Sokal	**II.** Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der anf Seite 128 dieses Verordnungs-Blattes angeführten „Allgemeinen Bestimmungen“	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localgütertarif, Theil II, Heft 2	Heller 195 179 175 160 151 141 131 121 115 105 232 115	Heller 153 144 137 130 124 117 107 103 100 91 197 100	Heller 42 35 38 30 27 24 24 18 15 14 35 15	Im Kartirungswege			
		Ostgalizischen und Neuen Bukowinaer Localbahnen		Lemberg-Podzamcze Borynicze Zadwórze Krasne Jezierna Tarnopol Borki wielkie Maxymówka Bogdanówka-Kamionka Podwołoczyska	Brody				53 82 38 33 62 77 82 90 94 98	45 67 32 27 53 65 67 74 77 81	8 15 6 6 9 12 15 16 17 17			
				Husiatyn	Czernowitz				120	102	18			
				Staresioło					122	101	21			
		Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)		Landesgrenze bei Brody Landesgrenze bei Podwołoczyska Itzkany	Sokal				151 195 251	120 156 196	31 39 55	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe und hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Sendungen gegen die auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens bis Ende Juni 1903 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen sind, in deren Bereiche die Empfangsstation gelegen ist	Bei Inanspruchnahme der vorbezifferten Frachtermässigung findet der gleichzeitig für den Localverkehr verlautbarte 15percentige Frachtnachlass keine Anwendung
		Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)		Landesgrenze bei Łupków					155	125	30			
				Landesgrenze bei Beszkid					178	143	35			
				Landesgrenze bei Beszkid Landesgrenze bei Łupkow Itzkany	Brody				126 155 190	105 129 159	21 26 31			
160				Febring Febring-Landesgrenze	Graz (St.B.)			Localgütertarif, Theil II, Heft 1	43 43	39 39	4 4		Gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), welche bis längstens Ende Juni 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction Villach vorzulegen sind	
				Febring Febring-Landesgrenze	Graz (St.B.)				38 43	34 39	4 4			
				Febring und Febring-Landesgrenze	Weiz				44	42	2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
161		hetheiligten Verwaltungen		Wien St.E.G. transit und Wien K.F.N.B transit	Schönberg am Kamp Rosenburg	**III.**		Localgütertarif, Theil II, Heft 1	Heller 60 70	Heller 56 66	Heller 4 4	Im Kartirungswege		
162	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Weizen, Buchweizen (Halde, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht	Baranów	L o d y g o w i c e	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der auf Seite 128 dieses Verordnungs-Blattes angeführten „Allgemeinen Bestimmungen“	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4	126	122	4	Im Rückvergütungswege	Gegen anf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Juni 1903 bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorzulegen sind	*) Bestehen keine directen Frachtsätze
				Barsztyn-Demianów					228	197	31			
				Barszczowice					204	178	26			
				Bełz					194	169	25			
				Boguchwała					*)	122	—			
				Borki wielkie					246	214	32			
				Brody					226	197	29			
				Buczacz					268	232	36			
				Chmielów					129	125	4			
				Chodorów					216	189	27			
				Czernowitz					280	243	37			
				Czortków					280	243	37			
				Czudec					*)	125	—			
				Dąbie					110	108	2			
				Dembica					104	101	3			
				Dobrzechów					*)	132	—			
				Dżuryn					276	237	39			
				Frysztak					*)	129	—			
				Gorlice					120	112	8			
				Halicz					232	203	29			
				Itzkany					312	269	43			
				Iwonicz					*)	129	—			
				Jaroslau					143	135	8			
				Jaślany					*)	118	—			
				Jasło					129	118	11			
				Jezierna					232	203	29			
				Jezierzany-Barysz					266	230	36			
				Kalinowszczyzna					278	241	37			
				Kolomea					258	224	34			
				Kopyczyńce					288	249	39			
				Krasne					214	186	28			
				Krosno					138	129	9			
				Krystynopol					198	173	25			
				Łańcut					129	125	4			
				Landesgrenze bei Lelnchów					*)	108	—			
				Landesgrenze bei Lnpków					*)	156	—			
				Lemberg					194	169	25			
				Lnżan					278	241	37			
				Marcinkowice					*)	84	—			
				Maxymówka					252	219	33			
				Moderówka					*)	122	—			
				Monasterzyska					262	227	35			
				Mościska					168	151	17			
				Nepolokontz					274	237	37			
				Podwołoczyska					258	224	34			
				Przeworsk					137	132	5			
				Posada-Chyrowska					171	153	18			
				Przemyśl					157	146	11			
				Pyszkowce					272	235	37			
				Radymno					148	140	8			
				Rawa ruska					178	159	19			
				Rozwadów					144	135	9			
				Rymanów					144	132	12			
				Rzeszów					122	118	4			
				Rzochów					113	112	1			
				Sambor					183	162	21			
				Sanok					*)	140	—			
				Sędziszów					112	108	4			
				Śnyatin-Załucze					272	235	37			
				Sokal					200	175	25			
				Stryj					208	181	27			
				Strzyżów am Wyslók					*)	129	—			
				Tarnobrzeg					132	125	7			
				Tarnopol					240	208	32			
				Tuchów					*)	98	—			
				Uhnów					186	164	22			
				Wasylkowce					292	253	39			
				Wiśniowa					*)	129	—			
				Wygnanka					*)	246	—			
				Zabłotów					264	230	34			
				Zborów					228	197	31			
				Złoczow					220	192	28			
				Żnczka					280	243	37			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von dor	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (heziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
163	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft													
	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commercialbahn, Böhm. Nordbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht	den Stationen der nebenangeführten Eisenbahnen (excl. der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, unter Abschnitt B und C enthaltenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der im Hefte 3 dieses Tarifes enthaltenen Localbahn Gleisdorf-Weiz, der Mühlkreisbahn und der Strecke Linz—Urfahr und excl. der Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	den in Mähren und Schlesien gelegenen Stationen der K.F.N.B., k.k.St.B. und den vom Staate betriebenen Privatbahnen, weiters den in Mähren gelegenen Stationen der St.E.G., sowie den Stationen der Strecken Znaim—Polna-Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.) und Gefersherg—Tinsicht (excl.) der Oe.N.W.B.; den Stationen der Strecken Sigmundsherberg—Erdweis und St. Valentin—Sumeran der k.k.St.B.; den Strecken der Localbahnen Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs, Manthausen—Grein, Schwarzenau—Zwettl und Schwarzenau—Waldhofen a. d. Thaya, dann den Stationen der Strecke B.-Trübau—Chotzen der St.E.G.	**IV.** Bei einem Gesammtdurchlaufe von mindestens 51 km	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarife der nebenangeführten Eisenbahnen (k. k. österr. Staatsbahnen: Theil II, Heft 1, Abschnitt A, und Theil II, Heft 3, excl. der Localbahn Gleisdorf-Weiz, der Mühlkreisbahn und der Strecke Linz—Urfahr, Tarif-Theil I und Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local-(Klein-)Bahnen, Tarife des Oesterr. Eisenbahnverbandes, Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbandes, Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes, Mährisch-Schlesisch-Niederösterr. Eisenbahnverbandes und des directen Güterverkehres zwischen Stationen der Böhm. Nordbahn einerseits und der k. k. österr. Staatsbahnen andererseits	Die am 1. Jänner 1902 für vorstehende Artikel giltigen normalen Frachtsätze abzüglich	Verschieden	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Getreidesendungen jedoch Frachtbrief-Duplicate, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. Diese Documente sind bis spätestens Ende Juni 1903 bei den Verwaltungen der betreffenden Bestimmungsstationen einzureichen	
						Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. rücksichtlich der Localbahn Bärn-Andersdorf—Hof und Römersdorf—Hotzenplotz, der Murthalbahn, der Pinzgauer Localbahn, der Yhnsthalbahn und der Localbahn Neuhaus-Neuhistritz, sowie rücksichtlich der Kleinbahn Lupków-Cisná bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen.	a) Bei einem Gesammtdurchlaufe von mindestens 51—150 km; b) bei einem Gesammtdurchlaufe von mehr als 150 km		ad a) zehn Percent ad b) fünfzehn Percent	zehn Percent				

Die angeführte Frachtbegünstigung findet unter Einhaltung der auf Seite 128 der Kundmachnug dieses Verordnungs-Blattes angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen“ Anwendung.

Eine Ausnahme besteht jedoch hinsichtlich des Punktes 3 dieser Bestimmungen, insoferne als für die obenangeführten Artikel von Nussdorf, Wien I (K.E.B.), Wien II (K.F.J.B.), Wien-Lagerhaus und Wien-Donauquaibahnhof nach Stationen der Strecken Lustenau—, bezw. Lochau—Bregenz—Feldkirch—Schaan Vadnz, sowie östlich von Feldkirch in der Richtung gegen Innsbruck der 15percentige Nachlass von den auf Grund der Bestimmungen des „Ersten Anhanges zum Abschnitte A, Post Nr. 18“, bezw. des „Anhanges zum Abschnitte C (Wechselverkehr) Post Nr. 1 des Localtarifes der k. k. österr. Staatsbahnen Theil II, Heft 1“, sich ergebendeu Frachtsätzen gewährt wird.

Dieses Zugeständniss findet rücksichtlich der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschn. A—C enthaltenen Linien Anwendnng, soferne sich bei Abfertigung zu den Frachtsätzen der hezeichneten Verhandstarife auf Grund derselben höhere Nachlässe ergeben, als hei Berechnnug der unter **I.** (Seite 121) verzeichneten Refactie.

Für Sendnngen russischer Provenienz, für welche sich die Transportgehühren für die österreichischen Strecken unter Berücksichtigung der inländischen Local-, bezw. Verhandstarife, sowie der von den Sätzen dieser Tarife zugestaudenen, vorangeführten Nachlässe billiger stellen, als bei directer Abfertigung in den gleichen Relationen zu den directen Sätzen des Oesterreichisch-Russischen Grenztarifes, gelangt erstere Berechnungsweise zur Anwendung.

Für Sendungen, die auf Grund der directen Frachtsätze der Elbeumschlagstarife für Oesterreich und Westösterreich, sowie Westösterreich-Riesa-Elbkai abgefertigt werden, gelangen die Transportgehühren der Local- und inländischen Verbandstarife unter Berücksichtigung der von den Frachtsätzen dieser Tarife zugestandenen vorangeführten Nachlässe zuzüglich der Schleppbahngebühr zur Anwendung, soferne diese Berechnungsart einen niedrigeren Frachtsatz ergeben sollte. Für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz kommen die gleichen, und zwar die jeweils niedrigsten Frachtgebühren zur Berechnung.

Die für Sendungen nach Wilten sich ergebende Frachtbegünstigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck l o c o zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck oder an eine Mühle in Mühlau bei Innsbruck adressirt sind, Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	nnd im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

164

priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

betheiligten Verwaltungen

V.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Tarifermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), roher Hirse und Halbfrucht.

Vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902 werden für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht von ungarischen Stationen nach den angeführten österreichischen Stationen bei Aufgabe als Frachtgut nnd Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen bei einem Durchlaufe von mindestens 51 Kilometern auf österreichischem Gebiete unter Einhaltung der auf Seite 128 in diesem Verordnungs-Blatte angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen", nachstehende Nachlässe **im Rückvergütungswege** bewilligt, und zwar:

A. Tarif-Theil II, Heft 4, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. Juli 1900.

1. Im Verkehre nach den im ersten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecken Znaim—Polna Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.), Geiersberg—Tinischt (excl.) der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der Strecken Grussbach—Znaim, Grusshach—Chotzen, Střelitz—Okřischko, Brünn (einschliesslich Brünn K.F.N.B.)—Blažowitz und Böhm.-Trühau—Hohenstadt der priv. österr.-ungar. Staatseisenhahn-Gesellschaft ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 35 bis 43 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
2. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, in Böhmen gelegenen, im ersten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 35 bis 43 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
3. Im Verkehre nach den im zweiten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecke Sigmundsherberg—Erdweis der k. k. österr. Staatshahnen ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 52 his 56 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
4. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, in Böhmen gelegenen, im zweiten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 52 bis 56 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
5. Im Verkehre nach den im dritten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecke Sigmundsherberg—Erdweis der k. k. österr. Staatsbahnen ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 60 his 64 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
6. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, in Böhmen gelegenen, im dritten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 60 his 64 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
7. Im Verkehre von den im Stationstarife snh a) auf den Seiten 68 his 87 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten österr. Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 35 his 43 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen des ersten Schnitt-Tarifes.
8. Im Verkehre zwischen den im Stationstarife snh b) auf den Seiten 91 his 102 enthaltenen Stationen der Strecken Branzaus—Pirnitz—Polna Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.), Geiersberg—Tinischt (excl.) der k. k. priv. Oesterr. Nordwesthahn nnd der Strecken Brünn—Okřischko, Brünn—Kanitz Eibenschitz und Brünn—Chotzen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits, und den daselhst angeführten ungarischen Stationen andererseits ein Nachlass von **zehn Percent**, und im Verkehre mit sämmtlichen übrigen im Stationstarife sub h) auf den Seiten 91 bis 102 angeführten, in Böhmen gelegenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 35 his 43 enthaltenen Schnittfrachtsätzen des I. Schnitt-Tarifes.
9. Im Verkehre von den im Stationstarife snb c) auf den Seiten 105 his 152 enthaltenen ungarischen Stationen nach den anf diesen Seiten angeführten, in Mähren gelegenen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordhahn, der k. k. priv. Oesterr. Nordwesthahn nnd der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenhahn-Gesellschaft, ferner nach den Stationen Adlerkosteletz, Böhm.-Trühan, Senftenherg, Gahel, Wichstadtl-Lichtenan, Wildenschwert, Wildenschwert trans., Brandeis a. d. Adler nnd Chotzen, ein Nachlass von **zehn Percent** von den anf den Seiten 35 bis 43 enthaltenen Schnittfrachtsätzen des ersten Schnitt-Tarifes.
10. Im Verkehre von den im Stationstarife snh c) auf den Seiten 105 bis 151 enthaltenen ungarischen Stationen nach den anf diesen Seiten angeführten übrigen, in Böhmen gelegenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 35 bis 43 enthaltenen Schnittfrachtsätzen des ersten Schnitt-Tarifes.
11. Im Verkehre von den im Stationstarife suh c) anf den Seiten 105 his 152 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten enthaltenen Stationen der k. k. priv. Böhm. Commercialhahnen, der k. k. österr. Staatsbahnen, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, sowie nach Eger, Station der a. priv. Bnschtěhrader Eisenhahn, ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den anf Seite 52 his 56 enthaltenen Schnittfrachtsätzen des zweiten Schnitt-Tarifes, wohei für Eger (B.E.B.) der Schnittfrachtsatz für die Station Eger der k. k. österr. Staatshahnen (Seite 52) der Berechnnng zngrnnde gelegt wird.

B. Tarif-Theil III, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. Jänner 1895.

1. Im Verkehre von den snb A, Seite 19—21, bezw. Seite 31—90, enthaltenen ungarischen Stationen nach den anf diesen Seiten angeführten Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordhahn, und zwar:
   a) Lundenburg—Hullein (excl.), Lnndenburg—Ober-Gerspitz und Lnndenburg—Nikolsburg ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1902 **ab Marchegg** giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1;
   b) Hullein—Teschen (excl.)—Bielitz (excl.) und Hullein—Kremsier—Wischau (excl. Kojetein und Nezamislitz) ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1902 **ab Teschen** giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1;
   c) Prerau—Oderherg (excl.)—Dzieditz (excl.), Prerau—Kojetein—Nezamislitz—Prossnitz, Prerau—Olmütz—Sternberg, sowie Schönbrnnn—Troppau ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordhahn enthaltenen, am 1. Jänner 1902 **ab Oderberg** giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
2. Im Verkehre von den snb B, bezw. C, Seite 25—26, bezw. 107—142, enthaltenen ungarischen Stationen nach deu auf diesen Seiten angeführten Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenhahn-Gesellschaft, und zwar:
   a) Im Verkehre mit den Stationen Littan, Müglitz und Schwarzhach ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordhahn am 1. Jänner 1902 für Oderberg—Olmütz enthaltenen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1, sowie ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft am 1. Jänner 1902 ah Olmütz bis zn den in Frage kommenden drei Stationen enthaltenen Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
   b) Im Verkehre mit den übrigen Stationen ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1902 ab Vlarapass, hezw. Sndoměřitz-Landesgrenze transit giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
3. Im Verkehre von den im Nachtrage III, Seite 3—14, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten enthaltenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Tarife für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenhahnverband enthaltenen, am 1. Jänner 1902 **ab Oderberg** giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.

   Im Verkehre mit der Station Jägerndorf beträgt dieser Nachlass 4 Heller per 100 kg nnd im Verkehre mit der Station Ziegenhals 6 Heller per 100 kg.

   Im Verkehre mit Olmütz-Neugasse und Olmütz-Stadt werden die für den Verkehr mit Olmütz K.F.N.B. entfallenden Nachlässe, erhöht um 0·8 Heller per 100 kg, herechnet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen											Die Liquidirung der entfallenden Differenzbeträge erfolgt gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), welche Documente bis spätestens Ende Juni 1903 bei den Verwaltungen der betreffenden Bestimmungsstationen einzureichen sind	Die angeführte Frachtbegünstigung findet unter Einhaltung der auf Seite 138 in diesem Verordnungs-Blatte angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen“ Anwendung. Soferne von der ungarischen Versandstation bis zur österreichischen Bestimmungsstation directe Frachtsätze nicht bestehen, erfolgt die Refactieermittlung für derartige Sendungen auf Grund der für die Publication unter Post Nr. 163 dieses Verordnungs-Blattes giltigen Bestimmungen ab der betreffenden österreichischen Uebergangsstation, und zwar wenn directe Frachtsätze ab dieser Uebergangsstation nach der in Frage kommenden Empfangsstation bestehen, auf Grund dieser directen Frachtsätze; wenn solche nicht bestehen, auf Grund der Localtarife

C. Tarif-Theil II, Heft 5, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. September 1900.

Im Verkehre nach den in diesem Tarife enthaltenen österreichischen Stationen, und zwar:

1. Nach sämmtlichen in **Mähren gelegenen** Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, ferner nach den Stationen der Strecken Znaim—Polna-Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.), Geiersberg—Tinischt (excl.) der Oesterr. Nordwestbahn, der Strecke Sigmundsherberg—Erdweis der k. k. österr. Staatsbahnen und der Strecke Böhm.-Trüban—Chotzen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie nach der Station Brünn der K.F.N.B. ein Nachlass von **zehn Percent** von den am 1. Jänner 1902 ab Wien (St.E.G.), Wien (K.F.N.B.), Wien (Oe.N.W.B.) oder Nussdorf giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
2. Nach sämmtlichen übrigen in **Böhmen gelegenen** Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den am 1. Jänner 1902 ab Wien (St.E.G.), Wien (Oe.N.W.B.) oder Nussdorf giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.

D. Tarif-Theil II, Heft 6, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. September 1900.

1. Im Verkehre von den in diesem Tarife entbaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar:
   a) Lundenburg—Schönbrunn (excl.), Lundenburg—Ober-Gerspitz, Lundenburg—Nikolsburg, sowie Hullein—Friedland (excl.) sammt Abzweigungen ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1902 **ab Marchegg** giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1;
   b) Schönbrunn—Oderberg (excl.)—Dzieditz (excl.) sammt Abzweigung ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1902 **ab Oderberg** giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1;
   c) Friedland—Teschen (excl.)—Bielitz (excl.) ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1902 **ab Teschen** giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
2. Im Verkehre von den in diesem Tarife entbaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Tarife für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband enthaltenen, am 1. Jänner 1902 **ab Oderberg** giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
   Im Verkehre mit der Station Jägerndorf beträgt dieser Nachlass 4 Heller per 100 kg und im Verkehre mit der Station Ziegenbals 6 Heller per 100 kg.
3. Im Verkehre von den in diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1902 **ab Sudoměřitz—Landesgrenze transit** giltigen, um 4 Heller **per** 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
165	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen											Die Liquidirung der entfallenden Differenzbeträge erfolgt gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), welche Documente spätestens bis Ende Juni 1903 bei den Verwaltungen der betreffenden Bestimmungsstationen einzureichen sind	

VI.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

E. Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. September 1897.

Tarifermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), roher Hirse und Halbfrucht.

Vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902 wird für die zu den Frachtsätzen des Tarifes, Theil II, Heft 1, für den Südwestösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, giltig vom 1. September 1897, abgefertigten Sendungen von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), roher Hirse und Halbfrucht, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen nach Stationen der Strecke St. Valentin—Summerau (incl.) und der Localbahn Manthausen-Grein ein 10percentiger Nachlass, nach den übrigen in Oberösterreich, sowie nach den in Salzburg, Tirol und Vorarlberg gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, der Welser Localbahnen, der Localbahn Vöcklabruck-Kammer, der Pinzgauer Localbahn, der Valsugana-bahn und den in Salzburg gelegenen Stationen der Murthalbahn ein 15percentiger Nachlass und nach allen sonstigen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen mit Anschluss der Localbahn Gleisdorf-Weiz, der Mühlkreisbahn und der Strecke Linz—Urfahr, insoweit diese Bahnen im Bereiche des obigen Verbandes liegen, bei einem Durchlaufe von mindestens 51 km auf österr. Gebiete ein 10percentiger Nachlass hinsichtlich des Durchlaufes auf den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, und Theil II, Heft 3, enthaltenen Linien, exclns. der Localbahn Gleisdorf-Weiz, der Mühlkreisbahn und der Strecke Linz—Urfahr, sowie auf den in den Tarif, Theil I und Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden, in Betracht kommenden schmalspurigen Local-(Klein-)Bahnen, fallenden Linien, von den daselbst am 1. Jänner 1902 in Geltung tretenden Frachtsätzen, und zwar von der Uebergangsstation (Wien I K.E.B. Westbahnhof transit [Penzing-Hütteldorf-Hacking], Leobersdorf, Sollenau, Ebenfurth-Landesgrenze, Leoben, Fehring-Landesgrenze, Innsbruck), über welche die betreffenden Sendungen auf die Linien der k. k. österr. Staatsbahnen einbrechen, bezw. von Trient beim Uebergange der Sendungen auf die Valsuganabahn im Rückvergütungswege unter Einhaltung der auf Seite 128 dieses Verordnungs-Blattes angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen" bewilligt.

Für die Frachtberechnung auf den in Betracht kommenden, im Staatsbetriebe befindlichen schmalspurigen Privatbahnen bleiben die Bestimmungen jener Wagenladungsclasse massgebend, in welche die obgenannten Artikel bei Aufgabe von 5000 kg eingereiht sind.

Die sonach für Sendungen nach Wilten sich ergebende Frachtbegünstigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck **loco** zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck oder an eine Mühle in Mühlau bei Innsbruck adressirt sind, Anwendung, jedoch nur für Sendungen, die nach den zwischen den Bahnverwaltungen getroffenen Vereinbarungen ausschliesslich via Wörgl zu leiten sind.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen											Die Liquidirung der entfallenden Differenzbeträge erfolgt gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen, welche Documente spätestens bis Ende Juni 1903 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien einzureichen sind	

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

F. Tarif-Theil II, Heft 3, vom 1. August 1899.

Tarifermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), roher Hirse und Halbfrucht.

Vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902 werden für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht von den im Tarife Theil II, Heft 3, giltig vom 1. August 1899, enthaltenen directen Frachtsätzen im Verkehre von ungarischen Stationen nach den unten angeführten Stationen bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen nachstehende Nachlässe im Rückvergütungswege, unter Einhaltung der auf dieser Seite unten angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen", bewilligt, und zwar:

nach Hainfeld	4 Heller	für 100 kg
„ Hohenberg	5 „	
„ Kernhof	6 „	
„ Piesting	2 „	
„ Schrambach	5 „	
„ St. Egydi am Neuwalde	5 „	
„ Freiland-Türnitz	5 „	
„ Weissenhach-Neuhaus	2 „	
„ Wilbelmsburg	5 „	
„ Waldegg	2 „	

Allgemeine Bestimmungen.

Die sub **I—VI** im Rückvergütungswege verlautbarten Frachtbegünstigungen finden unter Einhaltung der nachstehenden Bestimmungen Anwendung:

1. Auf Sendungen, welche an eine im Bestellungsbezirke einer begünstigten Station der österr. Eisenbahnen gelegene, inländische Mühle adressirt sind und von derselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden.

   Die diese Sendungen beziehende Mühle hat vor Ablauf des für die Abgabe an eine Mühle mit sechs Monaten fixirten Zeitraumes auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass der Bezug zum Zwecke der Vermahlung in derselben erfolgt ist. Der Bahn steht das Recht einer Controle darüber zu, dass die Sendung in der betreffenden Mühle wirklich zur Vermahlung gelangt ist.
2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben längstens innerhalb sechs Monaten nachweislich an eine der unter 1. gekennzeichneten Mühlen abgegeben werden.

   Dieser Nachweis ist, wie folgt, zu liefern:

   a) Wenn die diese Sendungen übernehmende Mühle im Bestellungsbezirke jener Station gelegen ist, in welcher die Sendungen unter der Adresse eines Zwischenhändlers einlangten, hat die Mühle vor Ablauf des sechsmonatlichen Abgabetermines unter Beisetzung des Datums auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass die Uebernahme zum Zwecke der Vermahlung in dieser Mühle erfolgt ist. Der Bahn steht das Recht der Controle darüber zu, dass die Sendung in der betreffenden Mühle wirklich zur Vermahlung gelangt ist.

   b) Wenn die Sendungen von einem Zwischenhändler von der ursprünglichen Adressstation unter der Adresse einer Mühle per Eisenbahn weiter gesendet werden und diese Sendungen die Räumlichkeiten der ursprünglichen Adressstation nicht verlassen haben, hat der Zwischenhändler bei der Neuaufgabe dieser Sendungen sich von der zweiten Versandtstation auf den ursprünglichen Frachtbriefen den Weiterversandt (Absendetag) und die Adressirung an eine Mühle bestätigen zu lassen. Rücksichtlich einer und derselben Sendung ist nur eine einmalige Weitersendung gestattet.

   c) Wenn die Sendungen in einer, in den Rahmen dieses Zugeständnisses fallenden Station von einem Zwischenhändler bezogen, in anderen als den Bahnräumlichkeiten eingelagert und später in der ursprünglichen Adressstation an eine Mühle neu aufgegeben werden, so hat der als Adressat der ursprünglichen Sendung erscheinende Zwischenhändler bei der Neuaufgabe den Frachtbrief der ursprünglichen Sendung der Station vorzuweisen. Die Station hat auf diesem Frachtbriefe unter Bezeichnung der neuen Bestimmungsstation und des Absendetages zu bestätigen, dass annähernd das gleiche Gewicht von derselben Fruchtgattung an eine Mühle weiter gesendet wurde. Rücksichtlich einer und derselben Sendung ist nur eine **einmalige** Weitersendung gestattet.

   Die unter 2. b) und 2. c) genannten Sendungen werden hinsichtlich der Strecken von der Zwischenstation bis zur definitiven Bestimmungsstation im Sinne der Bestimmungen des Punktes 1 behandelt. Eine Rückführung auf den directen Frachtsatz von der ursprünglichen Versandt- nach der definitiven Bestimmungsstation erfolgt in diesen Fällen nur dann, wenn die Einlagerung in einer Reexpeditionsstation, beziehungsweise in einem öffentlichen Lagerhause, welchem die Reexpeditionsbegünstigung zugestanden ist, stattfindet.

   Durch den im Punkte 2 bestimmten sechsmonatlichen Lagertermin wird das den Reexpeditionsstationen, beziehungsweise den öffentlichen Lagerhäusern zustehende Recht einer längeren Lagerfrist nicht tangirt.
3. Der Refactiebetrag wird **stets** nur auf Grundlage der für die directen Frachtsätze festgesetzten Nachlässe ermittelt. (Ausnahmen siehe unter IV.) Insoferne rücksichtlich einzelner Relationen weitergehende Frachtermässigungen gewährt werden, findet eine Rückvergütung der Nachlässe nicht statt. Sollten diese Frachtermässigungen innerhalb der Grenzen der publicirten Frachtbegünstigungen liegen, so werden die Nachlässe entsprechend gekürzt. Als derartige Frachtermässigungen gelten auch die in den etwa bestehenden Anhängen zu den in Betracht kommenden Tarifen vorgesehenen Frachtsätze und sonstigen Begünstigungen. (Ausnahmen siehe unter IV.)

   Im Falle, als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, wird nur der eventuelle Mehrbetrag liquidirt.

   Auf die im Reexpeditionsverkehre abgefertigten Sendungen findet nur diejenige Frachtermässigung Anwendung, welche sich auf die bei der Reexpedition oder im Rückvergütungswege von der ursprünglichen Versandtstation bis zur endgiltigen Bestimmungsstation angewendeten Tarife bezieht, und zwar nach Massgabe der für jene Frachtermässigung speciell publicirten Bestimmungen.

k. k. österr. Staatsbahnen

im Staatsbetriebe stehenden betheiligten Privatbahnen

Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt: von der	2
Die Publication erfolgt: und im der Namen	3
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	6
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	11
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	12
Art der Durchführung	13
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14
Besondere Bemerkungen	

Im Verkehre zwischen Stationen der Localbahnen Bärn-Andersdorf—Hof und Röwersdorf-Hotzenplotz, der Gurkthalbahn, der Kleinbahn Łupków-Cisna, der Localbahn Neuhaus-Neubistritz, der Murtbalbahn, der Pinzgauer Localbahn und der Ybbsthalbahn	Von Mösel nach Hüttenberg oder umgekehrt	den Stationen: Czernowitz, Hadikfalva, Łużan, Sereth, Volksgarten und Żuczka nach Stationen der Bukowinaer Localbahnen und nach Stationen der Linien Hadikfalva—Brodina und Itzkány—Suczawa der Neuen Bukowinaer Localbahnen mit Ausnahme der Anschlussstationen	Im Verkehre zwischen Stationen der Bukowinaer Localbahnen und der Linien Hadikfalva—Brodina und Itzkány—Suczawa der Neuen Bukowinaer Localbahnen	Im Verkehre zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen mit Ausnahme der in den Abschnitten B und C des Localgütertarifes, Theil II, Heft 1, enthaltenen Linien, sowie mit Ausnahme der Localbahnen Bärn-Andersdorf—Hof und Röwersdorf-Hotzenplotz, der Gurkthalbahn, der Murthalbahn, der Ybbsthalbahn, der Localbahn Neuhaus-Neubistritz, der Localbahn Mösel-Hüttenberg, der Pinzgauer Localbahn, der Mühlkreisbahn, der Strecke Linz—Urfahr, der Localbahn Łupków-Cisna, der Bukowinaer Localbahnen, sowie der Linien Hadikfalva—Brodina und Itzkány — Suczawa der Neuen Bukowinaer Localbahnen	A.
Aufgabe als Frachtgut, a) in Quantitäten von unter 3000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 3000 kg pro Frachtbrief und Wagen	in jedem Gewichte	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Aufgabe als Frachtgut a) in Quantitäten von unter 5000 kg, b) mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 10.000 kg	

Einhaltung der auf Seite 137 dieses Verordnungs-Blattes angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen". Auf Sendungen in Quantitäten unter 300 kg findet der zugestandene Frachtsatz keine Anwendung

vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902

Tarif, Theil I und Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local-(Klein-)Bahnen	Localgütertarif, Theil II, Heft 3	Localgütertarif, Theil II, Heft 2		Localgütertarif, Theil II, Heft 1, 2 und 3
Verschieden	20 Heller	Verschieden		
Die normalen Frachtsätze, und zwar ad a) der Stückgutclasse ad b) der gewöhnlichen Wagenladungsclasse je abzüglich 10 Percent	18 Heller	Die im Sinne der Bestimmungen des Localgütertarifes für die Frachtberechnung im Wechselverkehre ermittelten Gesammt-Frachtsätze, abzüglich 10 Percent	Die normalen Frachtsätze u. zw. ad a) der Classe A ad b) des Sp.-T. 1 je abzüglich 10 Percent	Die normalen Frachtsätze der Classe A abzüglich 10 Percent
Verschieden	2 Heller	Verschieden		

Im Rückvergütungswege

Gegen auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate oder Aufnahmescheine, welche bis längstens Ende März 1903 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen sind, in deren Bereich die Versandtstation, bezw. diejenige Station gelegen ist, in welcher die Sendung auf die k. k. österr. Staatsbahnen übergeht. Die danach für Sendungen nach Wilten sich ergebende Frachtbegünstigung findet unter gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck loco zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck adressirt sind, Anwendung

Fortlaufende Nummer	1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt			Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit		Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
167	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Gütereclassification des Tarif-Theiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse	Ebenfurth Mühle, Klein-Schwechat, Wien Donauquaibahnhof und der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit der K.F.N.B. (Donauuferbahnhof nächst der K.F.N.B.)	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen	**B.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localgütertarif, bezw. Nordsüdösterreichischer Eisenbahnverband	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im kartirungswege		

Nach	Von Ebenfurth Mühle*)	Klein-Schwechat	Wien Donauquaibahnhof	der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit der K.F.N.B. (Donauuferbahnhof nächst der K.F.N.B.)
	Heller per 100 Kilogramm			
Amstetten	81	—	—	—
Battelau	—	145	141	140
Beneschau	158	149	145	144
Bilin (k.k.St.B.)	218	207	203	202
Braunau a. Inn	147	—	—	—
Breiteuschützing	125	—	—	—
Breznitz	—	153	149	148
Brüx (k.k.St.B.) loco und transit	218	207	203	202
Budweis	133	113	109	108
Dux-Liptitz	—	210	206	205
Eger (k.k.St.B.)	210	201	197	196
Eggenburg	93	—	—	—
Eisenstein	199	185	181	180
Frankenmarkt	137	—	—	—
Gmunden und Gmunden Seebhf.	133	—	—	—
Görkau	—	217	213	212
Horaždiovitz-Stadt	—	145	141	140
Ischl	144	—	—	—
Karlsbad (B.E.B., C.B. und K.J.)	239	229	225	224
Klattau	—	165	161	160
Klostergrab	—	213	209	208
Kosten	—	213	209	208
Lambach	121	—	—	—
Linz	105	—	—	—
Littitz	—	169	165	164
Marienbad	201	191	187	186
Mies-Kladrau	—	175	171	170
Nepomuk	—	153	149	148
Neuern	—	172	168	167
Neugedein	—	175	171	170
Neuhaus	—	129	125	124
Ober-Cerekwe	—	141	137	136
Obergeorgenthal	—	211	—	—
Oberleutensdorf	—	210	206	205
Patzau	—	141	137	136
Petersburg i. B.	—	188	184	183
Pilgram	—	149	145	144
Pilsen K.F.J.B.	174	165	161	160
Pisek	—	133	129	128
Plau	199	185	181	180
Podersam	—	191	187	186
Postelberg	—	204	200	199
Pfibram	—	159	155	154
Rakonitz (B.E.B. und k.k.St.B.)	—	185	181	180
Saaz (B.E.B. und k.k.St.B.)	210	201	197	196
Salzburg	153	—	—	—
St. Peter-Seitenstetten	89	—	—	—
Schärding	141	—	—	—
Schlan	—	185	181	180
Schüttenhofen	163	153	149	148
Schwarzenau	109	—	—	—
Steeg	147	—	—	—
Steyr	105	—	—	—
Strakonitz	—	137	133	132
Tabor	—	129	125	124
Taus	189	178	174	173
Teplitz-Waldthor	—	213	209	208
Wels	117	—	—	—
Weseli-Mezimosti	—	117	113	112
Wilten**)	227	—	—	—
Wittingau	—	109	105	104

*) In den zugestandenen Frachtsätzen ist die Ueberfuhrsgebühr in Ebenfurth bereits inbegriffen.

**) Die für Wilten zugestandenen Frachtsätze finden unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck loco zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck adressirt sind, Anwendung.

Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt: von der	3 Die Publication erfolgt: nnd im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	5 Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
168	**k. k. österr. Staatsbahnen**	im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen in Galizien und der Bukowina	Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse	Im Verkehre zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen nnd der im Staatsbetriebe befindlichen Privatbahnen in Galizien und der Bukowina rücksichtlich der in der beigefügten Tabelle verzeichneten Relationen		**C.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. rücksichtlich der schmalspurigen Kleinbahn Lupków-Cisna: Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Gesammtdurchlauf von mindestens 51 km. Einhaltung der auf Seite 137 dieses Verordnungs-Blattes angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen". Für Sendungen, welche in Oświęcim nach deutschen Stationen austreten, findet die hiemit publicirte Frachtermässigung keine Anwendung. (Vergl. die Verlautbarung unter D)	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localgütertarif, Theil II, Heft 2, bezw. Tarif, Theil I und Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local-(Klein-)Bahnen	Verschieden	Die für die vorstehend angeführten Artikel geltenden normalen Frachtsätze des Specialtarifes I abzüglich 15 Percent und rücksichtlich der Kleinbahn Lupków-Cisna die für diese Artikel geltenden Frachtsätze der ermässigten Wagenladungsclasse a) abzüglich 15 Percent	Verschieden	Im Rückvergütungswege		Gegen auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1903 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen sind, in deren Bereiche die Versandstation gelegen ist	

Von	Nach den Stationen der Strecken		Von	Nach den Stationen der Strecken	
I. Bogumiłowice Czarna Gorlice Neu-Sandec Nisko Rozwadów Tarnów	bis Krakau einerseits und bis Landesgrenze bei Leluchów andererseits	sowie nach allen westlich der so gekennzeichneten Linie gelegenen Stationen	X. Hliboka	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Woronienka andererseits, nach der Station Berhometh a. S., Nepolokoutz—Wiznitz, Kolomea—Słoboda rungurska-Grube, Delatyn—Stanislau, Rawa ruska—Sokal	sowie nach allen westlich der Linie Bełzec—Lemberg—Stanislau—Landesgrenze bei Woronienka gelegenen Stationen des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, nach den Stationen der Kleinbahn Lupków-Cisna. Insoweit in die nebenstehend angeführten Bahnstrecken die Station Lemberg, nicht aber auch die Station Lemberg-Podzamcze fällt, gelangt für die einschlägigen Sendungen nach letzterer Bestimmungsstation die Tarifermässigung ebenso zur Anwendung wie für Sendungen nach Lemberg
II. Boguchwała Rzeszów	bis Krakau einerseits und bis Landesgrenze bei Leluchów andererseits, Sobów—Rozwadów, Zagórzany—Gorlice		XI. Hadikfalva	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Woronienka andererseits, nach der Station Brodina, Hliboka—Berhometh a. S., Nepolokoutz—Wiznitz, Kolomea—Sloboda rungurska-Grube, Delatyn—Stanislau, Rawa ruska—Sokal	
III. Basznia Jaroslau Lubaczów Niżankowice Nowa grobla Przemyśl Radymno Rawa ruska Sądowa-Wisznia Sambor Sokal Surochów Ustrzyki	bis Nadbrzezie einerseits und bis Landesgrenze bei Łupków andererseits		XII. Zaleszczyki	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Woronienka andererseits, Kolomea Sloboda rungurska-Grube, Delatyn—Stanislau, Rawa ruska—Sokal	
IV. Bolechów Kałusz Lemberg Lemberg-Podzamcze Lubieńce Stryj	bis Bełzec einerseits und bis Landesgreuze bei Beskid andererseits, Rawa ruska—Sokal	sowie nach allen westlich der Linie Landesgrenze bei Beskid—Stryj—Lemberg—Bełzec gelegenen Stationen	XIII. Jagielnica	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Woronienka andererseits, Kolomea—Sloboda rungurska-Grube, Delatyn—Lemberg, Kolomea—Stanislau, Biala czortkowska—Stanislau, Ostrów—Berezowica—Halicz, Podwysokie—Chodorów, Rawa ruska—Sokal	
V. Bortniki Bukaczowce Bursztyn-Demianów Chodorów	bis Bełzec einerseits und bis Stanislau andererseits, Stanislau—Stryj via Ciężów, Chodorów—Stryj, Lemberg—Landesgrenze bei Beskid, Rawa ruska—Sokal		XIV. Czortków Dereniówka Kopyczyńce Szmańkowczyki	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Woronienka andererseits, Ostrów-Berezowica—Halicz, Podwysokie—Chodorów, Chryplin—Lemberg, Rawa ruska—Sokal	
VI. Nadwórna Stanislau	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Beskid andererseits, Stanislau—Stryj via Ciężów, Stryj—Lemberg, Rawa ruska—Sokal		XV. Borki wielkie Bucniów Grzymałów Jezierna Mikulince-Strusów Ostrów-Berezowica Podwołoczyska Tarnopol Trembowla Zborów Złoczów	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Woronienka andererseits, Podwysokie—Chodorów, Halicz—Lemberg, Rawa ruska—Sokal	
VII. Brody Buczacz Monasterzyska	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Woronienka andererseits, Rawa ruska—Sokal	sowie nach allen westlich der Linie Landesgrenze bei Woronienka—Stanislau—Lemberg—Bełzec gelegenen Stationen	XVI. Kozowa Podwysokie Potntory	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Woronienka andererseits, Halicz—Chodorów, Rawa ruska—Sokal	
VIII. Kolomea Zabłotów	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Woronienka andererseits, Delatyn—Stanislau, Rawa ruska—Sokal				
IX. Czernowitz Volksgarten	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Woronienka andererseits, Nepolokoutz—Wiznitz, Kolomea—Słoboda rungurska-Grube, Delatyn—Stanislau, Rawa ruska—Sokal				

Insoweit in die nebenstehend angeführten Bahnstrecken die Station Lemberg, nicht aber auch die Station Lemberg-Podzamcze fällt, gelangt für die einschlägigen Sendungen nach letzterer Bestimmungsstation die Tarifermässigung ebenso zur Anwendung wie für Sendungen nach Lemberg

und den Stationen der Kleinbahn Lupków-Cisna

des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
169	k.k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse	Sokal	Lemberg-Podzamcze	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localtarif	140 Heller	80 Heller	60 Heller	im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
170	**k. k. österreichischen Staatsbahnen**		Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse	Oświęcim transit		**D.** Aufgabe als Frachtgut, und zwar: entweder nach Cosel (Oderhafen), Breslau (Oderhafen) und Pöpelwitz (Umschlag) zum Weiterversandt per Oder nach Stettin und Hamburg oder mit directen nach Stettin oder Hamburg lautenden Frachtbriefen. Beachtung der auf Seite 137 dieses Verordnungs-Blattes angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen". Rücksichtlich solcher Sendungen kann die Frachtermässigung unter C nicht in Anspruch genommen werden. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localgütertarif, bezw. Tarif-Theil II, Heft 3, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, und zwar Ausnahmetarif A und B	Verschieden	Pfge.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1903 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen sind, in deren Bereiche die Versandtstation gelegen ist. Hinsichtlich der auf der Oder umgeschlagenen Sendungen sind nebst den Frachtbrief-Duplicaten bis zu den Oder-Umschlagplätzen auch die Connossements über den Weitertransport per Oder nach Stettin oder Hamburg beizubringen.	
					Baszuia						48			
					Biała czortkowska						81			
					Biała czortkowska transit *)						78			
					Boguchwała						34			
					Bogumiłowice						21			
					Borki wielkie						74			
					Bortniki						68			
					Brody						69			
					Bucniów						74			
					Buczacz						77			
					Bukaczowce						70			
					Bursztyn-Demianów						70			
					Chodorów						67			
					Czarna						25			
					Czernowitz						80			
					Czortków						80			
					Derienówka						74			
					Gorlice						34			
					Grzymałów						86			
					Halicz						71			
					Hliboka						85			
					Jaroslau						41			
					Jezierna						70			
					Kałusz						71			
					Kolomea						75			
					Kopyczyńce						84			
					Kozowa						74			
					Lemberg						59			
					Lubaczów						47			
					Lubieńce						66			
					Miklinice-Strusów						72			
					Monasterzyska						77			
					Nadwórna						76			
					Nisko						43			
					Niżankowice						47			
					Nowa grobla						45			
					Ostrów-Berezowica						74			
					Przemyśl						46			
					Podwołoczyska						76			
					Podwysokie						71			
					Potutory						72			
					Radyimno						42			
					Rawa ruska						53			
					Rozwadów						41			
					Rzeszów						33			
					Sądowa-Wisznia						52			
					Sambor						55			
					Sokal						62			
					Stanislau						72			
					Stryj						65			
					Surochów						42			
					Szczerżec						63			
					Tarnopol						72			
					Tarnów						22			
					Trembowla						73			
					Ustrzyki						53			
					Volksgarten						82			
					Wygnanka						81			
					Wygnanka transit **)						78			
					Zabłotów						77			
					Zaleszczyki						81			
					Zborów						71			
					Złoczów						67			

*) Nur giltig im Verkehre mit der Station Jagielnica. Austosstaxe für die Strecke Jagielnica—Biała czortkowska transit = 14 Heller per 100 kg.
**) Nur giltig im Verkehre mit der Station Smańkowczyki. Austosstaxe für die Strecke Smańkowczyki—Wygnanka transit = 11 Heller per 100 kg.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	k. k. österr. Staatsbahnen		Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse	Oświęcim transit		Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen nach einer Station der im Tarife, Theil II, Heft 3, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina genannten kgl. preussischen Directionsbezirken und der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Beachtung der auf Seite 137 dieses Verordnungs-Blattes angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen". Rücksichtlich solcher Sendungen kann die Frachtermässigung unter C nicht in Anspruch genommen werden.	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localgütertarif, bezw. Tarif-Theil II, Heft 3, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. August 1899	Verschieden	Verschieden	Pfge.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1903 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen sind, in deren Bereiche die Versandstation gelegen ist	
				Basznia							5			
				Biała czortkowska							29			
				Biała czortkowska transit*)							30			
				Boguchwała							2			
				Borki wielkie							26			
				Bortniki							22			
				Brody							23			
				Bucniów							26			
				Buczacz							28			
				Bukaczowce							23			
				Bursztyn-Demianów							24			
				Chodorów							22			
				Czernowitz							29			
				Czortków							29			
				Derienówka							29			
				Gorlice							1			
				Grzymałów							22			
				Halicz							24			
				Hliboka							32			
				Jarosłau							2			
				Jezierna							21			
				Kałusz							24			
				Kolomea							27			
				Kopyczyńcze							31			
				Kozowa							26			
				Lemberg							16			
				Lubaczów							6			
				Lubieńce							32			
				Mikulińce-Strusów							28			
				Monasterzyska							27			
				Nadwórna							26			
				Nisko							5			
				Niżankowice							7			
				Nowa grobla							6			
				Ostrów-Berezowica							26			
				Przemyśl							6			
				Podwołoczyska							27			
				Podwysokie							24			
				Potutory							25			
				Radymno							4			
				Rawa ruska							12			
				Rozwadów							2			
				Rzeszów							2			
				Sądowa-Wisznia							9			
				Sambor							11			
				Sokal							17			
				Stanislau							24			
				Stryj							20			
				Surochów							3			
				Szczerzec							20			
				Tarnopol							24			
				Trembowla							29			
				Ustrzyki							11			
				Volksgarten							31			
				Wygnanka							31			
				Wygnanka transit**)							30			
				Zabłotów							28			
				Zaleszczyki							33			
				Zborów							24			
				Złoczów							22			

*) Nur giltig im Verkehre mit der Station Jagielnica. Anstosstaxe für die Strecke Jagielnica—Biała czortkowska transit = 11 Heller pro 100 kg.

**) Nur giltig im Verkehre mit der Station Smańkowczyki. Anstosstaxe für die Strecke Smańkowczyki—Wygnanka transit = 11 Heller pro 100 kg.

priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhm. Commercialbahnen, Böhm. Nordbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwesthahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn

Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse

den im Tarife, Theil II, Heft 4, des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1897 und im Tarife für den Galizisch-Wiener Verbandsverkehr vom 1. August 1900 enthaltenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina, sowie den Stationen der Strecken Krakau—Dzieditz und Dzieditz—Saybusch-Żywiec der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn

IV.	III.	II.	I.
den übrigen in Oberösterreich, Salzburg, Tirol und Vorarlberg gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der im Staatsbetriebe stehenden Privathahnen, einschliesslich der salzburgischen Stationen der Mnrthalbahn, jedoch mit Ausschluss der Mühlkreisbahn nnd der Strecke Linz—Urfahr	den Stationen der Strecke von St. Valentin bis Summerau der k. k. österr. Staatsbahnen und den Stationen der Localbahn Mauthausen-Grein	den übrigen in Böhmen gelegenen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.N.B., B.E.B., k.k.St.B. nnd den vom Staate betriebenen Privatbahnen, sowie den übrigen in Böhmen gelegenen Stationen der Oe.N.W.B., S.N.D.V.B. und St.E.G.	den in Mähren und Schlesien gelegenen Stationen der K.F.N.B., k.k.St.B. und den vom Staate betriebenen Privatbahnen, weiters den in Mähren gelegenen Stationen der St.E.G., sowie den Stationen der Strecken von Znaim bis Polna-Stecken, von Wildenschwert bis Mittelwalde (excl.) und von Geiersberg bis Tinischt (excl.) der Oe.N.W.B., dann der Strecke von Sigmnndsherberg bis Erdweis der k.k.St.B., der Strecken der Localbahn Göpfritz — Gr.-Siegharts — Raabs, Schwarzenau-Zwettl und Schwarzenau-Waidhofen a. d. Th., sowie der Strecke Böhmisch-Trübau—Chotzen der St.E.G.

Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen, rücksichtlich der Localbahnen Bärn-Andersdorf—Hof und Röwersdorf-Hotzenplotz, der Mnrthalbahn, der Pinzgauer Localbahn und der Localbahn Neuhaus-Neubistritz; bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltnng der anf Seite 137 dieses Verordnungs-Blattes angegebencn „Allgemeinen Bestimmungen" E.

vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902

Tarif, Theil II, des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes, bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen (k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, Theil II, Heft 3) und Tarif, Theil I und Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern anf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local-(Klein-)Bahnen

Tarif, Theil II, Heft 2 nnd 4, des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen (k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, Theil II, Heft 3)

Verschieden

Die am 1. Jänner 1902 für vorstehende Artikel giltigen normalen Frachtsätze des Tarifes des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes, mehr den normalen Frachtsätzen der k.k.St.B. ab Nassdorf u. den normalen Frachtsätzen der nebenstehend bezeichneten, im Staatsbetriebe befindl. Privathahnen abzügl. fünfzehn Percent zehn Percent plus den Gebühren für die k. k. Donauuferbahn

Die am 1. Jänner 1902 für vorstehende Artikel giltigen normalen Frachtsätze abzüglich

fünfzehn Percent

zehn Percent

Verschieden

Im Rückvergütungswege

Frachtbrief-Dnplicate, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1903. Die Vorlage der Frachtdocumente hat rücksichtlich der Versandtstationen der k. k. österr. Staatsbahnen an diejenige k. k. Staatsbahn-Direction, welcher die bezügliche Station unterstellt ist, und rücksichtlich der Versandtstationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn an die Direction dieser Eisenbahn zu erfolgen

Dieses Zugeständniss findet rücksichtlich der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A—C enthaltenen Linien für Sendungen von den daselbst bezeichneten Versandtstationen Anwendnng, soferne sich bei Abfertigung zu den Frachtsätzen der bezüglichen Verbandtarife auf Grund derselben höhere Nachlässe ergeben, als bei Berechnung der unter C (Seite 131) verzeichneten Refactie.
Die für Sendungen nach Wilten sich ergebende Frachtbegünstigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck loco zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck adressirt sind, Anwendung

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der und im der Namen	2, 3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8
Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
172.	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte ans Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen	**F** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit directen, auf eine bayerische, süddeutsche, schweizerische oder französische Station lautenden Frachtbriefen zum Transporte gelangen Einhaltung der auf Seite 137 dieses Verordnungs-Blattes angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen“	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, Ost.-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4, vom 1. November 1897, Oesterr.-Ungar.-Bayer. Eisenbahnverband, Theil III, Heft 5, vom 1. September 1889, Oesterr.-Ungar.-Schweizer Eisenbahnverband, Theil III, Heft 4, vom 1. Februar 1898, Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil III, Heft 4, vom 1. Februar 1898	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1903 vorzulegen sind. Die Vorlage der Frachtdocumente hat rücksichtlich der Versandstationen der k. k. österr. Staatsbahnen an diejenige k. k. Staatsbahn-Direction, welcher die bezügliche Versandstation unterstellt ist, und rücksichtlich der Versandstationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn an die Direction dieser Eisenbahn zu erfolgen. Siehe auch „Allgemeine Bestimmungen“ auf Seite 137 dieses Verordnungs-Blattes	

Von	Nach: Bregenz transit	Eger (B.E.B. / k.k.St.B.) trs.	Eisenstein transit	Furth i. W. transit	Lindau (k.k.St.B. / Bayer. St.B.) transit	Passau transit	Salzburg transit	Simbach transit	Bregenz transit	Buchs transit	Lindau (k.k.St.B. / Bayer.St.B.) transit	St. Margrethen trs.
	Markpfennig per 100 kg								Centimes per 100 kg			
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:												
Bogumiłowice	274	164	174	168	274	179	183	181		338		343
Borki wielkie	359	249	259	253	359	264	268	266		443		448
Bortniki	343	233	243	237	343	248	252	250		423		428
Brody	347	237	247	241	347	252	256	254		428		433
Bursztyn-Demianów	348	238	248	242	348	253	257	255		430		435
Chodorów	341	231	241	235	341	246	250	248		421		426
Czernowitz	382	272	282	276	382	287	291	289		472		477
Gorlice	293	183	193	187	293	198	202	200		362		367
Jaroslau	302	192	202	196	302	207	211	209		373		378
Kałusz	350	240	250	244	350	255	259	257		432		437
Kolomea	368	258	268	262	368	273	277	275		454		459
Lemberg	328	218	228	222	328	233	237	235		405		410
Neu-Sandec	295	185	195	189	295	200	204	202		364		369
Niżankowice	312	202	212	206	312	217	221	219		385		390
Nowa grobla	308	198	208	202	308	213	217	215		380		385
Przemyśl	309	199	209	203	309	214	218	216		381		386
Rawa ruska	319	209	219	213	319	224	228	226		394		399
Rozwadów	302	192	202	196	302	207	211	209		373		378
Rzeszów	292	182	192	186	292	197	201	199		360		365
Saybusch-Żywiec	247	140	150	144	247	152	156	154		305		310
Sokal	332	222	232	226	332	237	241	239		410		415
Stanislau	356	246	256	250	356	261	265	263		439		444
Stryj	336	226	236	230	336	241	245	243		415		420
Szczerzec	334	224	234	228	334	239	243	241		412		417
Tarnopol	356	246	256	250	356	261	265	263		439		444
Tarnów	276	166	176	170	276	181	185	183		341		346
Ustrzyki	319	209	219	213	319	224	228	226		394		399
Zahłotów	371	261	271	265	371	276	280	278		458		463
Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn:												
Krakau	260	150	160	154	260	165	169	167		321		326
Saybusch-Żywiec	247	140	150	144	247	152	156	154		305		310

Diese Tarifbegünstigung findet auch Anwendung auf Transporte, welche von den nebengenannten galizischen, bezw. Bukowinaer Stationen auf Grund der im Tarife, Theil III, Heft 4, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Bestimmungen unter VIII in den bezüglichen Lagerhäusern eingelagert und innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses nach schweizerischen Stationen (einschliesslich Bregenz trans., Buchs trans., Lindau trans. und St. Margrethen trans., dann Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz) reexpedirt werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
173	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse	Dzieditz	Bregenz trs. / Buchs trs. / Lindau trs.	**G.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit directen, auf eine ausländische Station lautenden Frachtbriefen zum Transporte gelangen. Einhaltung der unten angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen"	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Tarif-Theil III, Heft 3 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Centimes 385	332	53	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate bis längstens Ende März 1903 an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Diese Frachtbegünstigung findet auch Anwendung auf Transporte, welche auf Grund der in den Tarifen, Theil III, Heft 3, bezw. Theil III, Heft 4, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Bestimmungen in den bezüglichen Lagerhäusern eingelagert und innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses nach schweizerischen Stationen (einschliesslich Bregenz transit, Buchs transit, Lindan transit und St. Margrethen transit, dann Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz) reexpedirt werden
					St. Margrethen trs.				390	337	53			
				Oderberg	Bregenz trs. / Buchs trs. / Lindau trs.				378	359	19			
					St. Margrethen trs.				383	364	19			
				Oświęcim	Bregenz trs. / Buchs trs. / Lindau trs.			Tarif-Theil III, Heft 4	385	345	40			
					St. Margrethen trs.				390	350	40			

Allgemeine Bestimmungen ad A—G.

Für die unter A—G veröffentlichten Tarifermässigungen im Rückvergütungswege gelten noch folgende Bestimmungen:

Der Refactiebetrag wird stets nur auf Grundlage der für die directen Frachtsatze festgesetzten Nachlässe ermittelt.

Ausnahmen siehe unter E.

Insoferne rücksichtlich einzelner Relationen weitergehende Frachtermässigungen gewährt werden, findet eine Rückvergütung der Nachlässe nicht statt. Sollten diese Frachtermässigungen innerhalb der Grenzen der publicirten Frachtbegünstigungen liegen, so werden die Nachlässe entsprechend gekürzt. Als derartige Frachtermässigungen gelten auch die in den etwa bestehenden Anhängen (bezw. Tarif-Theil II, Heft 6 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbandes) zu den in Betracht kommenden Tarifen vorgesehenen Frachtsätze und sonstigen Begünstigungen.

Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, wird nur der eventuelle Mehrbetrag liquidirt.

Auf die im Reexpeditionsverkehre abgefertigten Sendungen findet nur diejenige Frachtermässigung Anwendung, welche sich auf die bei der Reexpedition oder im Rückvergütungswege von der ursprünglichen Versandtstation bis zur endgiltigen Bestimmungsstation angewendeten Tarife bezieht, und zwar nach Massgabe der für jene Frachtermässigung speciell veröffentlichten Bestimmungen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gesehehen muss	Besondere Bemerkungen
174	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	**Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.** **Oesterreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.** Die auf Grund der in diesem Blatte unter fortlaufender Nr. 163, 166 und 172 für Getreide und Mahlproducte, unter Anderen von Böhmen, Mähren etc. mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902 verlautbarten **Zugeständnisse für Sendungen nach Tirol und Vorarlberg über die österr. Linien erreichbaren Frachtsätze werden auch bei Abfertigung über die bayerischen Verkehrswege — insoweit diese transportberechtigt sind — gewährleistet.** Soferne sich für Sendungen, welche zu den directen Frachtsätzen des Böhmisch-Tiroler, bezw. Oesterreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Verbandsgütertarifes abgefertigt wurden, bei nachträglicher Ermittlung der Gebühren für dieselben, **auf Grund der in den bezüglichen Publicationen namentlich angeführten Tarife** und unter Berücksichtigung der von den **dort angeführten Tarifen** zugestandenen Frachtnachlässe, **billigere** Frachtsätze, bezw. Gesammtfrachtsätze ergeben, wird die Portodifferenz zwischen diesen und den eingehobenen Frachtsätzen des directen Tarifes (Böhmen-Tirol etc. etc.), bei Erfüllung aller sonstigen an die Zugeständnisse geknüpften Bedingungen, **rückvergütet.**													
175	k. k. österr. Staatsbahnen		**Bayerisch-Oesterreichischer Grenzverkehr.** Die auf Grund der in diesem Blatte unter Nr. 163 und 166 für Getreide und Mahlproducte von Böhmen, Oberösterreich etc. mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902 verlautbarten Zugeständnisse für Sendungen nach Oberösterreich, Tirol etc. über die österreichischen Linien erreichbaren Frachtsätze werden auch, bei Abfertigung über die **bayerischen Verkehrswege** — insoweit diese transportberechtigt sind — gewährleistet. Soferne sich für Sendungen, welche auf Grund des Bayerisch-Oesterreichischen Grenztarifes abgefertigt wurden, bei nachträglicher Ermittlung der Gebühren für dieselben auf Grund der in den bezüglichen Publicationen **namentlich** angeführten Tarife und unter Berücksichtigung der von den dort angeführten Tarifen zugestandenen Frachtnachlässe billigere Frachtsätze, bezw. Gesammtfrachtsätze ergeben, wird die Portodifferenz zwischen diesen und den auf Grund des Bayer.-Oesterr. Grenztarifes eingehobenen Frachtsätzen bei Erfüllung aller sonstigen an die Zugeständnisse geknüpften Bedingungen **rückvergütet.**													
176	k. k. österr. Staatsbahnen		Papier der Pos. P—1/d der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Timmelkam	Laakirchen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Verbandstarifes. Die Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (aus dem österr.-ungarischen Zollgebiete) zum Exporte gelangen. Das Aufladen obliegt den Absendern	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, bezw. Localtarife	218 Heller	170 Heller	48 Heller	Nach Massgabe der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ unter VIII ersichtlichen Bestimmungen im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ unter VIII bezeichneten Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist	
				Triest					211 Heller	164 Heller	47 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
177	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Getreide aller Art als Frachtgut	Csorna loco und transit Enese Györ R.Oe.E.E. Station Györ-Raabufer Güter-expedition Györ M.Á.V. (R.Oe.E.E. transit)	Ebenfurth-Mühle	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 11.000 Tonnen.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	Localtarife, bezw. Tarif für den Verkehr zwischen der Station Lajta-Ujfalu einerseits und der Station Ebenfurth andererseits, bezw. die bestehenden Verbandstarife	Verschieden	50 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Partei als Adressatin lautenden Original-Frachtbriefe, welche spätestens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die Betriebs-Direction der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn in Sopron zu bewirken ist	Diese Frachtbegünstigung hat für Sendungen, welche in Stationen der Linie Györ excl.—Bruck a. d. L. der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen zur Aufgabe gelangen, keine Giltigkeit.
				Boldogasszony					77	61·9	15·1			
				Csapod					71	50·9	20·1			
				Kenyeri					82	66·9	15·1			
				Kis-Czell					93	56·9	36·1			
				Moson-Szt. András					77	56·9	20·1			
				Niczk					82	61·9	20·1			
				Pomogy					71	50·9	20·1			
				Répczelak					77	61·9	15·1			
				Répcze-Szemere					77	56·9	20·1			
				Sopron-Iván					71	56·9	14·1			
				Valla					71	56·9	14·1			
				Vönöczk					87	72·9	14·1			

Für in Györ M.Á.V. zur Aufgabe gelangende Sendungen ist ausser den bewilligten Frachtsätzen noch eine Manipulationsgebühr von 6 h für 100 kg zu Gunsten der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen zu entrichten.

Die Begünstigung fällt nur zu Lasten der ungarischen Strecken

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
178	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Güter der Classe II	K o s t e n	a) Krakau b) Lemberg	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1901	Heller a) 608 b) 916	Heller a) 575 b) 883	Heller a) 33 b) 33	Im Kartirungswege		
			Bleiröhren, Bleikugeln und Bleischrot der Pos. B—25 a dann Bleiwalzen, Bleiplomben und Bleiplatten aus Pos. M—18 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Blei der Pos. B—21				Bestehen keine directen Frachtsätze		a) 490 b) 698 a) 490 b) 822				
179	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Mineralwasser	Bilin	Czernowitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2 und 3	Centimes a) 744 b) 686	a) 694 b) 573	a) 50 b) 113	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe über den Versandt bis Czernowitz, sowie der auf den Namen des Empfängers in Czernowitz als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate über den Weiterversandt in Theilsendungen oder Wagenladungen via Itzkany nach oder transito Rumänien. Die Vorlage dieser Documente ist vom Empfänger in Czernowitz bis längstens Ende März 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu bewirken	
				Carlsbad					a) 771 b) 698	a) 714 b) 587	a) 57 b) 111			
				Franzensbad					a) 758 b) 684	a) 742 b) 610	a) 16 b) 74			
				Hauenstein Warta					a) 749 b) 676	a) 700 b) 576	a) 49 b) 100			
				Marienbad					a) 794 b) 687	a) 726 b) 598	a) 68 b) 89			
				Welchau Wickwitz					a) 754 b) 681	a) 702 b) 577	a) 52 b) 104			
				Oświęcim				Localtarif	a) — b) 347	a) — b) 306	a) — b) 41			

k. k. österr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt	2
und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und giltig in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
Zugestandener Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	10
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

betheiligten Verwaltungen

Petroleum, roh und raffinirt, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Gondron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes in Fässern oder Cisternen-(Reservoir-)Wagen

Wien St.E.G. loco	Hütteldorf-Hacking, Nussdorf	Hütteldorf-Hacking, Nussdorf	a) Hütteldorf Hacking transit, b) Nussdorf transit	bei einer Entfernung von: Kilometer: 1 bis 10; 11 „ 20; 21 „ 30; 31 „ 40; 41 „ 50; 51 „ 100; 101 „ 150; 151 „ 200; 201 „ 300; 301 „ 400; 401 „ 500; 501 „ 600; 601 „ 700; über 701
Wien St.B.G. transit				
Wien K.F.N.B. loco				
Wien K.F.N.B. transit				
Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn transit				
Floridsdorf				

Bei frachtgutmässiger Beförderung und Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen

Nachweis des Bezuges eines im Vergleiche zu den zu bonificirenden Transportsmengen mindestens ebenso grossen Quantums Rohpetroleum von k. k. Staatsbahn-Stationen in Galizien nach einer österreichischen oder ungarischen Raffinerie-Station innerhalb der Giltigkeitsdauer dieser Begünstigung

vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902

| | | | |

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
181	k. k. österr. Staatsbahnen		Blau- und Grünöl	Gorlice Iwonicz Jasło Krosno Zagorzany	Gryböw	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1902	Localtarif	Heller 33 65 46 59 26	Heller 25 43 34 40 20	Heller 8 22 12 19 6	Im Kartirungswege		Die Transporte müssen unter der Adresse einer Mineralschmierölfabrik in Gryböw zur Aufgabe gelangen
182	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Localbahnen betheiligten Verwaltungen	Petroleum, roh, in Fässern oder Cisternenwagen	Watra-Moldawitza	Hatna Dzieditz Mähr.-Ostrau Mähr.-Schönberg Oderberg Pardubitz St.E.G. Trzebinia	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localgütertarif, Theil II, Heft 2, Abschnitt B Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr, giltig vom 1. Juni 1900 Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 51 254 277 319 275 402 256			Im Kartirungswege		
183	k. k. österr. Staatsbahnen		Petroleum, roh	Hlboka transit	Sereth	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	22	17	5	Im Kartirungswege		
184	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt, Petroleumnaphta (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech) Asphaltkokes und Petroleumkokes, in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen	a) Kralup (B.N.B., bezw. B.E.B., resp. St.E.G.) b) Mähr.-Schönberg	Beneschau Beraun Budweis Horazdovic-Stadt Klattau Neuhaus Pilsen Pisek Pribram Selčan Sobeslau Strakonitz Tabor Taus Wittingau Wodnan-Čičenic Wodnan-Stadt Wotic Wotic-Bestahof	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 angeführten Tarifes	vom 1. Jänner 1902 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1902	Ausnahmetarif für den Petrolenmverkehr vom 1. Juni 1900	ad a) / ad b) 59 / 157 55 / 153 93 / 161 95 / 178 90 / 188 90 / 156 77 / 175 86 / 172 68 / 166 98 / 196 80 / 163 90 / 172 74 / 167 93 / 191 88 / 156 90 / 167 98 / 175 62 / 160 65 / 163		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der	2
und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
nach	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

185	186
k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
betheiligten Verwaltungen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Petroleum, raffinirt, Petroleumnaphta (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Gondron, Petroleumpech), Asphaltkoks und Petroleumkokes, für sämmtliche Artikel in Fässern oder in Cisternen-(Reservoir)Wagen	Petroleum roh, in Fässern oder Cisternenwagen
Stryj	Boryslaw, Drohobycz, Gorlice, Iwonicz, Jasło, Jedlicze, Krechowice, Krosno, Nadwórna, Olszanica, Rymanów, Sambor, Sanok, Skołyczyn, Ustrzyki, Zagórzany
Wien Nordbahnhof; Wien St.E.G.; Kolin St.E.G.; Pardubitz St.E.G.	Floridsdorf
Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief und Erfüllung der Bestimmungen des in Spalte 8 angeführten Tarifes	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Ausnahmetarifes
vom 1. Jänner 1902 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902
Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr vom 1. Juni 1900	Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr, giltig vom 1. Juni 1900
Bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden
Heller: 227; 227; 295; 290	Verschieden
	6 Heller
Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1903 an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu bewirken ist
	Für Sendungen von Petroleum roh, in Fässern oder Cisternenwagen, für welche bei Nachweis der Ausfuhr von Raffinerieerzeugnisse aus dem österr.-ungar. Zollgebiete die im Vrdgs.-Bl. für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 151 ex 1901 unter fortl. Nr. 4015 publicirten Frachtnachlässe in Anspruch genommen werden, hat der nebenstehend in Rubrik 11 angeführte Nachlass **keine** Geltung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
187	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Petroleum, roh und raffinirt, sowie für Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blanöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Gondron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, in Fässern oder in Cisternen- (Reservoir-) Wagen	Laut nachstehender Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1902 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1902	Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr vom 1. Juni 1900	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach	Von: Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien																														
	Biecz	Borysław	Drohobycz	Gleboka	Gorlice	Grybów	Iwonicz	Jasło	Jedlicze	Krechowice	Krosno	Lemberg	Lemberg-Podzamcze	Lubieńce	Marcinkowice	Nadwórna	Neu-Sandec	Nowosielice-Gniewosz	Olszanica	Peczeniżyn-Szczepanowski	Posada-Chyrowska	Przemyśl	Rymanów	Sambor	Sanok	Skole	Skołyczyn	Stróże	Ustrzyki	Wola-Lużańska	Zagórz	Zagórzany
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern																														
Marchegg K.F.N.B.	—	220	218	206	—	—	—	—	—	234	—	216	216	226	—	252	—	—	—	282	—	196	—	210	—	230	—	—	—	—	—	—
Marchegg St.E.G.	179	220	218	206	179	174	190	183	187	234	190	—	—	226	179	252	181	196	202	282	202	—	192	210	198	230	181	172	206	174	198	179
Stadlau	182	223	221	209	182	177	193	186	190	237	193	219	219	229	182	255	184	199	205	285	205	199	195	213	201	233	184	175	209	177	201	182

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
188	k. k. österr. Staatsbahnen	beticiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt*), Petroleumnaphtha (Robbenzin*), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer: Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, sowie überhaupt Mineralöle, schwere (aus Petroleum gewonnene Schweröle), welche bei 20° Celsius ein specifisches Gewicht von mehr als 0·835 und bei gleicher Temperatur eine Viscosität von höchstens 2·6 haben, in Fässern oder Cisternen-(Reservoir-) Wagen	Laut nachstehender Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen zum Exporte bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen nach Stationen ausserhalb des österr.-ungarischen Zollgebietes befördert werden. Erfüllung der Bestimmungen des in der Rubrik 8 angeführten Tarifes. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des allgemeinen Tarif-Theiles I, Abth. B, lit. A, Punkt V, über die Anwendung der Exporttarife massgebend	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr vom 1. Juni 1900	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege	*) Für Sendungen von Petroleumnaphtha (Robbenzin) und Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen werden die um 10% erhöhten Frachtsätze der nachstehenden Tabelle berechnet. Eine Ausnahme tritt im Verkehre ab Pardubitz nach Georgswalde-Ebersbach und Warnsdorf ein, in welchen Relationen die nachstehenden Frachtsätze ohne Zuschlag auch für die Beförderung von Petroleumnaphtha etc. Anwendung finden	

Von

Nach*)	Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Galizien																							Stationen der K.F.N.B.				Pardubitz	
	Borysław	Drohobycz	Gleboka	Gorlice	Gryböw	Iwonicz	Jasło	Krechowice	Krosno	Lemberg	Lemberg-Podzamcze	Marcinkowice	Nadwórna	Neu-Sandec	Olszanica	Posada-Chyrówska	Rymanów	Skołyczyn	Stróże	Ustrzyki	Wola-Luzańska	Zagórz	Zagórzany	Dzieditz	Mähr.-Ostrau	Oderberg	Trzebinia	St.E.G.	S.N.D.V.B.
	Frachtsätze per 100 Kilogramm in Hellern																												
Bodenbach (St.E.G.)	250	248	244	212	208	220	216	—	218	248	250	200	280	200	230	238	222	214	208	232	212	226	210	159·2	147·4	149·0	169·0	—	—
Dzieditz	132	132	124	94	88	102	96	142	102	132	131	78	161	80	114	120	101	91	88	116	92	110	91	—	16·0	14·2	13·4	—	—
Eger (B.E.B.)	236	231	226	198	192	206	200	248	201	234	236	184	266	186	216	224	208	200	192	218	196	212	196	153·6	141·6	143·4	163·4	84·4	—
Eger (k.k.St B.)	236	234	226	198	192	206	200	218	204	234	236	184	266	186	216	224	208	200	192	218	196	212	196	153·6	141·6	143·4	163·4	—	84·4
Eisenstein	230	228	218	192	181	200	191	—	198	228	230	178	260	180	208	216	200	192	181	212	188	206	190	147·6	135·6	137·4	157·4	84·4	84·4
Franzensbad	236	231	226	198	192	206	200	—	201	231	236	184	266	186	216	224	208	200	192	218	196	212	196	165·6	153·6	155·4	175·4	96·4	—
Furth i/W.	—	221	—	—	—	—	191	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	190	155·6	143·6	145·4	165·4	78·4	78·4
Georgswalde-Ebersbach	298	298	290	260	251	268	262	—	268	298	300	244	330	246	280	286	270	260	251	282	258	276	260	210·0	198·2	199·8	219·8	93·6	93·6
Halbstadt	218	218	210	180	171	188	182	—	188	218	220	164	250	166	200	206	190	180	171	202	178	196	180	120·0	108·2	109·8	129·8	—	—
Jägerndorf	140	110	134	102	96	110	104	—	110	140	142	86	172	88	122	128	112	102	96	121	100	118	102	50·8	18·8	20·6	40·0	—	—
Klingenthal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	183·2	171·2	173·0	193·0	—	—
Liebau	252	252	214	211	208	222	216	—	222	252	251	198	281	200	231	240	224	211	208	236	212	230	211	152·8	141·0	142·6	162·6	—	—
Mittelsteine	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	130·0	118·2	119·8	139·8	—	—
Mittelwalde	168	166	158	128	121	138	134	—	136	166	168	116	198	118	148	151	138	130	124	150	128	144	128	85·8	73·8	75·6	95·6	—	—
Moldau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	173·6	161·6	163·4	183·4	71·4	74·4
Myslowitz	140	110	131	102	96	110	101	—	110	140	142	86	172	88	122	128	112	102	96	121	100	118	102	19·0	31·0	29·2	9·8	—	—
Oderberg (K.F.N.B.)	132	132	124	94	88	102	96	142	102	132	134	78	164	80	114	120	104	94	88	116	92	110	94	14·2	5·8	—	23·6	—	—
Oswięcim	132	132	124	94	88	102	96	142	102	132	134	78	164	80	114	120	104	94	88	116	92	110	94	8·4	20·2	18·6	9·2	—	—
Passau	222	220	212	182	178	192	186	—	192	220	222	170	252	172	200	208	192	181	178	201	182	198	181	138·2	126·0	128·0	148·0	105·4	105·4
Pontafel	325	325	313	285	281	295	291	337	293	325	327	275	353	277	305	311	295	289	283	309	283	301	285	212·0	230·0	232·0	252·0	—	—
Reichenberg	261	261	256	226	220	231	228	—	231	261	266	210	296	212	246	252	236	226	220	248	221	242	226	166·2	151·4	156·0	176·0	—	—
Reitzenhain	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	204·8	192·8	194·6	214·6	—	—
Salzburg	224	224	216	186	182	194	190	—	192	224	226	174	256	176	204	212	196	188	182	208	186	200	184	140·2	128·0	130·0	150·0	107·4	107·4
Seidenberg	280	280	272	242	236	250	244	—	250	280	282	226	312	228	262	268	252	242	236	264	240	258	242	181·4	169·6	171·2	191·2	—	—
Simbach	222	218	208	181	180	192	188	—	192	218	220	172	248	174	202	208	194	188	180	206	184	200	184	138·2	126·0	128·0	148·0	110·0	110·0
Szczakowa	138	138	132	100	94	108	102	—	108	138	140	84	170	86	120	126	110	100	94	122	98	116	100	16·6	28·4	26·8	7·2	—	—
Tetschen (Oe.N.W.B.)	250	218	211	212	208	220	216	—	218	218	250	200	280	200	230	238	222	211	208	232	212	226	210	159·2	117·4	149·0	169·0	—	—
Troppau (K.F.N.B.)	110	110	134	102	96	110	101	152	110	140	142	86	172	88	122	128	112	102	96	121	100	118	102	22·8	10·8	12·6	32·0	—	—
Warnsdorf	296	296	288	258	252	266	260	—	266	296	298	242	328	244	278	284	268	258	252	280	256	274	258	207·8	196·0	197·6	217·6	89·0	89·0
Weipert	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	211·8	200·0	201·6	221·6	106·8	—
Ziegenhals	152	152	140	114	108	122	116	—	122	152	154	98	184	100	134	140	124	114	108	136	112	130	114	42·8	30·8	32·6	52·0	111·8	111·8

*) Mit der Bestimmung zur Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete.

Fortlaufende Nummer	189	190
1		
Die Publication erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
2		
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
3		
für Artikel	Petroleum, raffinirt, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin ans Erdöl), Blauöl. Grünöl nnd Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, anch in festem Znstande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, für sämmtliche Artikel in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen	Petroleum, raffinirt, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin ans Erdöl), Blauöl, Grünöl nnd Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Gondron, Petroleumpech), Asphaltkokes nnd Petroleumkokes, für sämmtliche Artikel in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen
4		
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Pardnbitz (St.E.G.)	Stanislau / Kolomea
5		
nach	Troppau (St.B. und K.F.N.B.) / Bärn-Andersdorf	sämmtlichen im Ansnahmetarife für Petrolenm vom 1. Jnni 1900 genannten Empfangsstationen
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgnt nnd Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg per Wagen nnd Frachtbrief nnd Erfüllung der Bestimmnngen des in Spalte 8 angeführten Tarifes	Aufgahe als Frachtgnt nnd Frachtzahlnng für mindestens 10 000 kg per Wagen nnd Frachtbrief nnd Einhaltung der Bestimmungen des in Spalte 8 angeführten Tarifes. Nachweis des Bezuges eines im Vergleiche zu den zu bonificirenden Transportmengen mindestens ebenso grossen Quantums Rohpetroleum von k. k. Staatsbahnstationen in Galizien innerhalb der Giltigkeitsdauer dieser Begünstigung
6		
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1902 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902
7		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr vom 1. Jnni 1900	Ansnahmetarif für Petroleum etc. vom 1. Jnni 1900
8		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	Bestehen keine directen Frachtsätze
9		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	72 / 94 Heller	Die ab Krechowice lant Ansnahmetarif für Petroleum etc. vom 1. Jnni 1900 entfallenden Frachtsätze, nebst einem Zuschlage von: 10 Heller / 20 Heller
10		
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		
11		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
12		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu bewirken ist. Gleichzeitig sind die Original-Frachtbriefe über den Rohpetroleumbezug ans Galizien vorzulegen
13		
Besondere Bemerkungen		
14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
191	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt, Petroleumnaphta (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, sowie überhaupt Mineralöle, schwere (aus Petroleum gewonnene Schweröle), welche bei 20° C. ein specifisches Gewicht von mehr als 0·835 und bei gleicher Temperatur eine Viscosität von höchstens 2·6 haben, in Fassern oder Cisternen-(Reservoir-)Wagen	a) Hütteldorf-Hacking transit b) Nussdorf transit	Bodenbach transit Bregenz transit Buchs transit Eger transit Eisenstein transit Furth i. W. transit Lindau transit Moldau transit Passau transit Salzburg transit St. Margrethen transit Simbach transit	(mit der Bestimmung zur Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach Stationen ausserhalb des österr.-ungar. Zollgebietes befördert werden. Das Auf- und Abladen der Sendungen, bezw. das Füllen und Entleeren der Reservoirwagen hat die Partei zu besorgen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen. Theil II, Heft 1, bezw. Oesterreich-Lindau-Vorarlberger, resp. Oesterr. Eisenbahnverband, bezw. Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Eisenbahnverband	V e r s c h i e d e n	Heller a) b) — 103 137 140 135 137 — 90 — 82 — 82 138 142 — 108 62 66 66 69 138 142 64 67	V e r s c h i e d e n	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien bis längstens Ende März 1903 zu bewirken ist	

Fortlaufende Nummer	192	193	194
Die Publication erfolgt: von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt: und im Namen der	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Papier der Serie I des Ausnahmetarifes Nr. 8 des in der 8. Rubrik benannten Tarifes	Eisen und Stahl, alt und gebrochen, alte Eisen- und Stahlmunition, Abfälle von Eisen und Stahl, sowie von Eisenblech und Stahlblech, auch Weissblechabfälle	Mineralwasser in Flaschen, unverpackt
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Zloczow / Grodek	Stationen der kgl. Serbischen Staatsbahnen / Nis / Belgrad transit / Belgrad loco	Saaz, Station der k. k. österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Zimony (Semlin) transit	Assling, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Constantinopel, Station der orientalischen Eisenbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes. Die Sendungen müssen mit directen, nach einer serbischen, bulgarischen oder türkischen Station lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 7 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 5 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902, bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, Theil II, Heft 1, für den directen Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei	Tarif, Theil II, Heft 1, für den directen Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei	Tarif, Theil II, Heft 1, für den directen Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht keiner	Besteht keiner	1139 Centimes in Gold
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	317 Cents in Gold	391 / 188 / 193 Cents in Gold	787 Centimes in Gold
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			352 Centimes in Gold
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

196	195	Fortlaufende Nummer	1
k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Die Publication erfolgt von der Namen der	2 / 3
betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen		
Dampfkesselwagen, auf eigenen Rädern laufend	Frachtgüter aller Art	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
Brüun (St.E.G. oder K.F.N.B.)	sämmtlichen in den Tarifen, Theil II, Heft 1 und 2, des directen Güterverkehres zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei aufgenommenen Stationen	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
Belgrad transit *)	Zimony	nach	
Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 23, enthalten in dem in der 8. Colonne dieser Publication benannten Tarife	Die Sendungen müssen an das Zimonyer Lagerhaus der Landes-Lagerhäuser-Actiengesellschaft adressirt und aus diesem Lagerhause nach einer höchstens 12 Monate betragenden Lagerung in Theilsendungen nach serbischen, bulgarischen oder türkischen Stationen weiter expedirt werden	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
vom 1. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	und gilt in der Zeit	7
Tarif-Theil II, Heft 1, des directen Güterverkehres zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei	Directer Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits, ferner Local- und Verbandstarife	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Besteht kein directer Frachtsatz	Verschieden	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
152·14 in Francs Gold per Achse	Die in den directen Tarifen zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits in der Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung A, enthaltenen, um die auf die Zimonyer Verbindungsbahn entfallenden, in dieselben eingerechneten Taxen gekürzten Schnitt-Frachtsätze	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
	Verschieden	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Art der Durchführung	12
	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Original-Aufgabsrecepisse, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, ferner die auf das Zimonyer Lagerhaus als Aufgeber lautenden, auf jene Theilsendungen bezüglichen Aufgabsbescheinigungen, welche aus den Lagerhäusern nach einer höchstens 12 Monate betragenden Lagerung nach serbischen, bulgarischen oder türkischen Stationen weiter befördert werden. An Stelle der letzteren werden auch solche nach Zimony lautende Original-Aufgabsdocumente angenommen, auf welchen seitens der Station Zimony die auf die Weitersendung bezüglichen Daten amtlich bestätigt worden sind	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
*) Gilt nur für Sendungen, welche mit directen Frachtbriefen nach Stationen über Belgrad aufgegeben werden	Die Differenz zwischen den factisch bezahlten und den laut Colonne 10 bewilligten Frachtsätzen wird nur rücksichtlich jenes Gewichtsquantums vergütet, dessen Weiterbeförderung ab Zimony durch die in Colonne 13 bezeichneten Documente nachgewiesen wird. Bezüglich der Classification und Frachtberechnung ist das Gewichtsquantum der nach Zimony beförderten Sendungen massgebend	Besondere Bemerkungen	14

Fortlaufende Nummer	197	198
1		
Die Publication erfolgt — von der Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
2 und 3	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Mineralkohle	Kohlen, Kokes und Briquettes der Pos. K—25 der Güterclassification
4 — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Karwin / Dombrau	Wien St.E.G. transit / Wien K.F.N.B. transit
5 — nach	Stationen der K.O.E.B.	Wien E.W.A. / Wien S.B. / Wien E.W.A. transit / Wien S.B. transit
6 — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	1. Belgrad loco 2. Belgrad transit Station der kgl. Serb. St.B.	
7 — und gilt in der Zeit	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für Kohlentransporte giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Kohlen und Briquettes, für mindestens 10.000 kg bei Kokes. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen an eine Dienststelle der Südbahn oder Eisenbahn Wien-Aspang adressirt und zu Regiezwecken derselben, bezw. der von letzterer betriebenen Schneebergbahn bestimmt sein
	vom 1. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. Decemher 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerrnf, längstens bis 31. Decemher 1902
8 — Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarife	Localtarif, Theil II, Heft 1, Abschnitt C / Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien, Theil II (Güterverkehr)
9 — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	10 / 10 / 10 / 10 Heller
10 — per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	ad 1. 209 ad 2. 204 / ad 1. 212 ad 2. 207 Centimes in Gold	6 / 6 / 6 / 6 Heller
11 — per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		4 / 4 / 4 / 4 Heller
12 — Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
13 — Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
14 — Besondere Bemerkungen		Unter den gleichen Bedingungen werden nebenstehende Frachtsätze auch für Kokessendungen, welche in Wien K.F.N.B. von der Gasanstalt in Zwischenbrücken zur Aufgabe gelangen, Anwendung finden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
199	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Text dieser Rubrik siehe unten *)	Text dieser Rubrik siehe unten **)		Text dieser Rubrik siehe unten ***)	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Local- u. directe Gütentarife	Verschieden	Text dieser Rubrik siehe unten †)	Verschieden	Text dieser Rubrik siehe unten ††)	Text dieser Rubrik siehe unten †††)	Text dieser Rubrik siehe unten ††††)

***) Text der Rubrik 4** „Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel“:

a) Abfalllauge der Zuckerfabrikation, Abtrittsdünger, Ammoniak, schwefelsaures, unreines, Ammoniak-Superphosphat, Blutdünger, Blutmehl, Compost, Düuger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, Düngergips, Dungasche, Dungsalze, nämlich Abraum-, Fege-, Kalisalz ([auch unreines, schwefelsaures Kali], mit Ausnahme von Kalisalpeter) und Sudsalzbetriebsabfälle, Fäcaldünger, Fischmehl, Fleischdünger. Gaskalk, Gaswasser (Abfallwasser der Leuchtgasfabrikation), Guano aller Art, Gipsasche, Haardünger (Thierhaare, ungewaschen und ungereinigt, und damit verbundene oder vermischte Hautabfälle), Hornmehl, Hornspäne, Kainit, Kali, salzsaures (Chlorkalium), Kalidünger (auch calcinirt), Kalkabfälle, Kalkasche, Kalkerde, Kalkmehl aus Muscheln, Kalksteinmehl, Knochenasche, Knochenkohle, gekörnte, gebrauchte, Knochenkohlenabfall, Knochenmehl, Knochenschrot, entleimtes, Knochenpräcipitat (gefällter phosphorsaurer Kalk), Lederkuchen, Ledermehl, Leimkalk (Leimkäse), Muschelkalksteinmehl, Phosphate, mineralische, aller Art, gemahlen und ungemahlen (z. B. Phosphorit, Apatit, Coprolith [Kothsteine]), Phosphorsäure, flüssige, in Fässern, Poudrette, Rückstände der Blutlaugensalz-Fabrikation, Rückstände, gipshaltige, der Weinstein- und Weinsteinsäure-Fabrikation aus Weinhefe und daraus hereiteter Dünger (Weinhefedünger), Salpeterlauge (mit Salpeter gesättigtes Abfallwasser von Chilisalpeter aus Schiffen), Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Pressschlamm, Kalkschlamm), Schlamm aus Flüssen u. Canälen, Strassendünger, Superphosphat (sanrer, phosphorsaurer Kalk), Thomasschlackenmehl, Thonerde, phosphorsaure, Tresterrückstände, Walkhaare, Wollfegedreck, Wollstaub, Superphosphatgips, Doppel-Superphosphat, Nitro-Superphosphat, Kali-Superphosphat, Kali-Ammoniak-Superpbosphat, schwefelsaure Kalimagnesia (auch calcinirt), Thomasschlacke, Puppen der abgehaspelten Seidencocons, Fleischknochenmehl und Mischungen der vorbezeichneten Artikel.

b) Chilisalpeter (roher Natronsalpeter), Kalk (auch Marmor, Dolomit, Mergel, Kreide), gebrannt, und Knochen, letztere auch gereinigt und zerkleinert (Knochengries und Knochenschrot).

****) Text der Rubrik 5** „Das Zugeständniss wird gemacht für die Linien“:

1. der k. k. österr. Staatsbahnen und der von denselben betriebenen Privatbahnen (enthalten in den Heften 1, 2 und 3 ihres Localgütertarifes),
2. der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn incl. der Neubaustrecke Teplitz (Settenz)-Reichenberg, soweit letztere bereits eröffnet ist, oder innerhalb der Dauer dieser Begünstigung noch eröffnet wird,
3. der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen,
4. der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, ferner für die von derselben betriebene Localbahn Mšeno—Unter-Cetno,
5. der a. priv. Busebtěhrader Eisenbahn und für die von derselben betriebene Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl-Sauerbrunn,
6. der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, ferner für die k. k. priv. Ostrau-Friedländer Eisenbahn und die von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn betriebenen Localbahnen, Auspitzer Localbahn, Luudenburg-Eisgrub, Mutenitz-Gaya, Otrokowitz-Zlin-Wisowitz und Saitz-Tscheitsch-Göding,
7. der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien),
8. der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn und für die von derselben betriebenen Localbahnen Brandeis an der Elbe-Neratowitz und Swoleňowes-Smečna,
9. der k. k. priv. Oesterr. Nordwesthahn und der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, ferner für die von denselben betriebenen Localbahnen Časlan—Zawratetz-Tremošnitz-Časlau-Močowitz, Deutschbrod-Humpoletz, Gross-Priesen—Werustadt—Auscha, Königshan-Schatzlar, Kuttenberger Localbahn, Melnik-Mšeno und die Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn,
10. der k. k. priv. Südbahn (österreichische Linien), ferner für die k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn, die k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn, die k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, ferner die Localbahnen Cilli-Wöllan, Liesing-Kaltenleutgeben, Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg,
11. der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang,
12. der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn,
13. der Localbahn Friedland i. B.-Hermsdorf,
14. der Localbahn Raspenau-Weissbach,
15. der k. k. priv. Stauding-Stramberger Localbahn,
16. der Localbahn Stramberg-Werusdorf.

*****) Text der Rubrik 6** „Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen“:

1. Die Aufgabe der Sendungen muss als Frachtgut unter Erfüllung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen erfolgen.

2. Die betreffenden Güter müssen in Oesterreich zur Düngung oder Kunstdüngerfabrikation Verwendung finden, und muss der Inhaltsbezeichnung in den Frachtbriefen der Zusatz „zur Verwendung in Oesterreich als Düngemittel“, bezw. „zur Verwendung in Oesterreich zur Kunstdüngerfabrikation“ schon bei der Aufgabe beigefügt sein.

Eine Ausnahme hievon macht nur der Artikel: Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Pressschlamm, Kalkschlamm), bei welchem die Beisetzung der Worte „zur Verwendung in Oesterreich u. s. w.“ nicht nothwendig ist.

3. Der Empfänger ist auf Verlangen der Bahnverwaltung verpflichtet, die Verwendung der bezogenen Artikel als Düngemittel, bezw. zur Kunstdüngerfabrikation in Oesterreich durch Vorlage der Bücher oder sonstigen Belege oder durch eine auf seine Kosten vorzunehmende Revision derselben nachzuweisen.

†) Text der Rubrik 10 „Zugestandener Frachtsatz (Gebühr per 100 kg“:

1. Für die in der Rubrik 4 unter a) angeführten Artikel wird die Fracht bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg zu den tarifmässigen Frachtsätzen der Wagenladungsclasse A, bei Zahlung (per Frachtbrief und Wagen) für mindestens 5000 kg zu den tarifmässigen Frachtsätzen der Wagenladungsclasse B und für mindestens 10.000 kg zu den um 15 Percent ermässigten tarifmässigen Frachtsätzen des Specialtarifes 3 berechnet, jedoch werden mindestens 0·2 Heller für je 100 kg und 1 km erhoben.

Die Berechnung dieser Minimalgebühr erfolgt in den directen Inlandverkehren, wenn eine Instradirung über ausländische Routen nicht vorgesehen erscheint, nach Massgabe der in den betreffenden Tarifen enthaltenen kilometrischen Entfernungen, anderenfalls nach Massgabe der sich über die jeweils kürzeste inländische Instradirungsroute auf Grund des officiellen Kilometerzeigers ergebenden Entfernungen.

2. Für die in der Rubrik 4 unter b) angeführten Artikel wird die Fracht bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg zu den tarifmässigen Frachtsätzen der Wagenladungsclasse A, bei Zahlung (per Frachtbrief und Wagen) für mindestens 5000 kg zu den tarifmässigen Frachtsätzen der Wagenladungsclasse B und für mindestens 10.000 kg zu den um 15 Percent ermässigten tarifmässigen Frachtsätzen der Wagenladungsclasse C berechnet.

3. Die für 100 kg ermittelten, um 15% gekürzten Frachtsätze des Specialtarifes 3, bezw. der Wagenladungsclasse C sind, und zwar bei directen Sätzen rücksichtlich dieser, sonst bahnweise stets auf ganze Heller aufzurunden.

4. Falls jedoch für die in der Rubrik 4 angeführten Artikel billigere Frachtsätze als die unter 1., bezw. 2. dieser Rubrik zugestandenen bestehen, so werden diese billigeren Frachtsätze ohne jede weitere Ermässigung angewendet, sofern die für die Anwendung derselben aufgestellten Bedingungen erfüllt werden.

††) Text der Rubrik 12 „Art der Durchführung“:

Die Durchführung der in der Rubrik 10 unter 1. und 2. angeführten Begünstigungen erfolgt im Localverkehre der in der Rubrik 5 angeführten Bahnen, sowie im Verkehre derselben unter einander, mag die Abfertigung zu directen Tarifen oder nur von Bahn zu Bahn stattfinden (mit Ausnahme der Tarife für die Elbeumschlagsplätze, für den Bayerisch-Oesterreichischen Grenzverkehr, für den Güterverkehr zwischen österreichischen Grenzstationen und für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr), im Kartirungswege, dagegen in den in der Klammer genannten directen Verkehren, ferner im directen Verkehre mit jenen inländischen Bahnen, für welche die Begünstigung keine Anwendung findet, im Rückvergütungswege.

Die Rückvergütungen werden in der Weise ausgetragen, dass den für die betheiligten Strecken der in der Rubrik 5 angeführten Bahnen bei Anwendung der directen Tarife entfallenden Frachtbeträgen die für die gleichen Strecken unter Berücksichtigung des in der Rubrik 10 bezeichneten Zugeständnisses von Bahn zu Bahn ermittelten Frachtgebühren gegenübergestellt und die sich ergebende Differenz rückvergütet wird. Aus den tarifmässigen Schleppbahn- und sonstigen fixen Ueberfuhrsgebühren wird in keinem Falle eine Rückvergütung geleistet. Für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz kommen die gleichen, und zwar die jeweils niedrigsten Frachtgebühren zur Berechnung.

Im Verkehre von ausländischen Stationen finden die in der Rubrik 10 unter 1 und 2 angeführten Begünstigungen, soferne sie nicht schon durch Ausnahmetarife bei directer Abfertigung zur Verfügung stehen, nur im Falle der Umexpedition in einer seitens des Absenders im Frachtbriefe vorzuschreibenden, an der Reichsgrenze gelegenen Grenzstation der in der Rubrik 5 angeführten Bahnen Anwendung, wobei die Frachtberechnung auf Grund der jeweils von dieser Grenzstation bestehenden Tarife erfolgt.

Für Sendungen aus Italien darf in diesem Falle als Reichsgrenzstation, in welcher die Umexpedition stattfinden soll (Ala, Cormons oder Pontafel), nur jene vorgeschrieben werden, über welche die Sendungen bei directer Abfertigung im Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehre instradirt werden.

†††) Text der Rubrik 13 „Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss“:

Die Durchführung der Begünstigung im Rückvergütungswege erfolgt gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin oder Empfängerin lautenden Originalfrachtbriefe, welche jedoch keinen Refactiestempel einer Bahnverwaltung tragen dürfen und spätestens drei Monate nach dem Bezuge der betreffenden Sendungen an die Abgabsbahn (falls die k. k. österr. Staatsbahnen Abgabsbahn sind, an jene k. k. Staatsbahn-Direction, welcher die Empfangsstation untersteht) einzusenden sind. Sollte jedoch die Abgabsbahn an der Begünstigung nicht betheiligt sein, so sind die Documente an die nächst anschliessende, an der Begünstigung und am Transporte betheiligte Eisenbahn einzusenden.

Bei mit Francaturrechnungen abgefertigten Sendungen sind ausser den Original-Frachtbriefen auch die Francaturrechnungen vorzulegen.

††††) Text der Rubrik 14 „Besondere Bemerkungen“:

Im Localverkehre der im Hefte 1 und im Abschnitte A des Heftes 2 des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen angeführten Linien, ferner im Localverkehre des Haupthahnnetzes der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und im Localverkehre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn findet diese Begünstigung auch bei Aufgabe von einem Absender mit mehreren Frachtbriefen an verschiedene Empfänger in einer Bestimmungsstation Anwendung.

Diese Bestimmung gilt jedoch nur dann, wenn je eine Wagenladung mit nicht mehr als fünf Frachtbriefen aufgegeben wird und die übrigen im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. im Localgütertarife für das Haupthahnnetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und im Localgütertarife der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn enthaltenen diesbezüglichen Bedingungen eingehalten werden.

Anmerkung: Separatabdrücke können, wenn solche bis Ende Februar 1902 bestellt werden, zum Selbstkostenpreise bezogen werden.

Fortlaufende Nummer	200	201
1		
Die Publication erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
und im Namen der	Unterkrainer Bahnen	betheiligten Verwaltungen
für Artikel	Banmaterialien nnd Einrichtungsgegenstände	Gussrohre nnd Maschinentheile (Armaturen) aus Pos. E—5 und E—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Königshof	Blansko
nach	Lengenfeld	Wien Matzleinsdorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Rudolfswert	Rudolfswert
und gilt in der Zeit	Aufgabe als Frachtgut in Mengen von mindestens 500 kg per Frachtbrief nnd Artikel unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Bane, bezw. zur Einrichtung der Wasserleitung für die Stadt Rudolfswert und Umgebung bestimmt sein nnd mit an die betreffende Bauleitung adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden, auf welch letzteren bei der laut Rubrik 13 zu erfolgenden Vorlage an die k. k. Staatsbahn-Direction Villach seitens des krainischen Landesausschusses bestätigt sein muss, dass die Sendnngen ausschliesslich zu dem erwähnten Zwecke verwendet wurden	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen der in der 8. Rubrik genannten Tarife
	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 30. Juni 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 30. Juni 1902
Bezeichnung	Localtarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und Heft 3	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Nord-Südösterr. Eisenbahnverband, giltig vom 1. October 1900, bezw. Localtarife
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden	329 Heller 221 Heller
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	30 Percent Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, und Theil II, Heft 3, I. Abtheilung, 1. Abschnitt unter 7 a) 2 1 enthaltenen ungekürzten Frachtsätzen der bezüglichen Gebührenberechnungstabellen unter Wahrung des Minimal-Einheitssatzes von 0·2 Hellern für 100 kg nnd 1 km	Verschieden
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende August 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Villach zu bewirken ist	
Besondere Bemerknngen		Die Sendungen müssen zum Baue, bezw. zur Einrichtung der Wasserleitung für die Stadt Rudolfswert und Umgebung bestimmt sein und mit an die betreffende Bauleitung adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden
	14	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
202	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	a) Wien I K.E.B. (Westbahnhof)	b) Budapest (sämmtliche Bahnhöfe), Buda-Császárfürdő-kitérő, Ó-Buda-Filatorigát, ferner von den hinter Budapest gelegenen Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	der Schweiz (einschliesslich Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, Lindau transit, ferner Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz), dann nach Stationen der Französischen Ostbahnen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verbandstarif, Theil III, Heft 1, bezw. Theil III, Heft 2; Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Verbandstarif, Theil III, Heft 1, bezw. Theil III, Heft 2	Verschieden	Verschieden	ad a) 8 Centimes ad b) 13 Centimes	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1903 zu bewirken ist, und zwar: ad a) an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien, ad b) an die Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Budapest	
203	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes (Abschnitt I, Abtheilung d)	Milbertshofen		Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 20. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1902	Tarif-Theil IV, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. August 1900	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Abschnitt I / Abtheilung d / Frachtsätze in Mark für 100 kg Nussdorf 1·25 Penzing 1·23 Penzing Rgbhf. 1·23 Wien I K.E.B. (Westbhf.) 1·23 Wien St.E.G. transit *) 1·31		Im Kartirungswege			

*) Siehe besondere Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes (Seite 7)

Fortlaufende Nummer	204	205
2 Die Publication erfolgt	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
3 von der und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Hohlglaswaaren aller Art	Schwefelkiesabbrände
5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Friedburg-Lengau	Heufeld
5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Frankfurt a. M. Hafen; Gustavsburg transit; Mainz Hafen; Kastel Hafen; Mannheim transit; Ludwigshafen a. Rh. transit	Mähr.-Ostrau und Schönbrunn
6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	**Nachweisung eines Minimalquantums von 6000 Tonnen von einem Absender innerhalb der in der 7. Rubrik festgesetzten Zeit.** Bei Aufgabe mit directe von der Aufgabs- bis zur Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen und Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen. Das Abladen der Sendungen obliegt dem Empfänger
7 und gilt in der Zeit	vom 10. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis 31. December 1902
8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Tarif für den Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Oesterreich, giltig vom 1. November 1901 (Ausnahmetarif 16, Abth. II, Serie III)	Tarif-Theil II, Heft 3 B, vom 15. October 1897 für den Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband
9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 1·16
10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Mark 1·88; 1·97; 1·98; 1·88	Mark 1·11
11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		Mark 0·05
12 Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden und die uebst der Refactierechnung spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien zur Einreichung gebracht werden müssen
14 Besondere Bemerkungen		Für die Frachtberechnung im Rückvergütungswege wird hinsichtlich des Durchlaufes Salzburg—Mähr.-Ostrau, bezw. Schönbrunn ein zweipercentiges frachtfreies Gutgewicht zugestanden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
206	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Die im Ausnahmetarife Nr. 41 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes in den besonderen Bestimmungen unter Punkt a) angeführten Holzgattungen	Rumänien-Valcea	Wien St.E.G. und Wien K.F.N.B. Wien K.E.B. Oderberg	Bei Aufgabe von oder bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 15. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1 und 2	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Centimes 272 286 280		Im Kartirungswege		
				Lotru	Wien St.E.G. und Wien K.F.N.B. Wien K.E.B. Oderberg					265 279 269				
207	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	a) der Classe A; b) der Pos. G—9, M—1 und 7, O—6 und 7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, ferner gebrauchte Säcke (Tarif-Theil I, Abtheilung B, Abschnitt C, Punkt Ve)	der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Wien II (K.F.J.B.) Nussdorf Wien-Lagerhaus und Wien-Praterquai Wien-Donauquaibahnhof Klein-Schwechat Oberlaa	Aufgabe als Frachtgut; Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen; bei „gebrauchten Säcken“: Aufgabe in jedem Gewichte; bei den übrigen Gütern der angeführten Tarif-Positionen“: Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) | b) 15 | 13 11 | 7 8 | 5 11 | 9 17 | 13 21 | 17		Im Kartirungswege		
			Für bei Aufgabe in jedem Gewichte nach Classe A tarifirende Artikel	der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit der Kaiser Ferdinands Nordbahn	Wien-Donauquaibahnhof oder Nussdorf	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte								
			Mahlproducte der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Hütteldorf-Hacking transit und Penzing	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen				13 Heller	18 Heller			

In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr für die Ueberstellung von der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle bis Wien-Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bezw. vice versa, sowie die Gebühr für die Manipulation am Donauuferbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn inbegriffen

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	11 per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerknngen
208	k. k. österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Nordbahn und Localbahn Kuttenthal—Unter-Cetno, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kascbau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linie), Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien), Eisenbahn Wien-Aspang und Schneebergbahn	Petrolenmbenzin	Von und nach allen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien der Abschnitte A ihres Localgütertarifes, Theil II, Heft 1 und 2), sowie der nebenstehend angeführten übrigen Bahnen		Anfgabe als Frachtgnt in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief nnd Wagen. Die Ermässigung findet nur auf solche Sendungen von Petroleumbenzin Anwendung, welche für den Motorenbetrieb bestimmt, aus einer österreichischen Mineralöl-Raffinerie steuerfrei bezogen nnd anf Grund des Triplicates der Anmeldnng über die steuerfreie Wegbringung von Benzin zum Motorenbetriebe (Muster A zu § 12 der Verordnung vom 3. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 107), welches dem Frachtbriefe beizulegen ist, in der betreffenden Raffinerlestation znr Aufgabe gebracht werden	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarife	Frachtsätze der Classe II	Frachtsätze der Wagenladungsclasse A	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, sowie des Triplicates der Anmeldung, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1903 zu bewirken ist	
209	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Ziegel der Tarif-Position Z—1 der Güterclassification Lobositz St.E.G. Nestersitz-Pömmerle	Kalk der Tarif-Position K—4 der			Anfgabe als Frachtgnt. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. für 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen. Anfrechthaltnng der allgemein giltigen Tarifbestimmnngen	bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	20 Heller	18 Heller	2 Heller	Im Kartirnngswege		Auf- nnd Abladen obliegt den Parteien

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
210	**Oesterreichischen Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Ausstellungsgüter	Wien Oe.N.W.B.	Chotěboř	Aufgabe in beliebigen Mengen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	Heller 294	Heller 147	Heller 147	Im Kartirungswege		Diese Begünstigung gilt nur für Ausstellungsgüter des Afrikareisenden Dr. Emil Holub
					Iglau (Oe.N.W.B.)				243	122	121			
					Jarmeritz				181	91	90			
					Mähr.-Budwitz				172	86	86			
					Okřischko (Oe.N.W.B.)				209	105	104			
					Prag (Oe.N W.B.)				400	200	200			
					Startsch-Trebitsch				199	100	99			
					Wiesa				230	115	115			
					Tetschen (Oe.N.W.B.)				488	244	244			
211	**Oesterreichischen Nordwestbahn**		Mauer- und Dachziegel (Pfanzziegel) aus Lehm, Chamotte oder Thon (auch aus feuerfestem Thon)	Poděbrad	Kolin Oe N.W.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladedewicht des verwendeten Wagens und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif der Oe.N.W.B. vom 1. Jänner 1898	Heller 13	Heller 8	Heller 5	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe längstens bis Ende Februar 1903	Die Ziegel müssen zum Baue des Schulhauses, Friedhofes und der Canäle in Poděbrad bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der Stadtrath in Poděbrad als Empfänger erscheinen
					Sedletz-Kuttenberg				18	11	7			
212	**Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Holz der Classe C	Wien (Oe.N.W.B.) oder umgekehrt	Kolin (Oe.N.W.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	Heller 92	Heller 89	Heller 3	Im Kartirungswege		
					Pardubitz (S.N.D.V.B.)				96	89	7			
					Prag (Oe.N.W.B.)				106	91	15			
					Tetschen (Oe.N.W.B.)				123	119	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
213	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Obst, gedörrt, und Pflaumenmus	Belgrad loco	Triest	**Auflieferung von 400 Tonnen während der Begünstigungsdauer.**)** Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen sind mit directen Eisenbahn-Frachtbriefen zur Aufgabe zu bringen. Anfrechthaltung der für den Transport dieser Artikel bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis Ende Juni 1902	Localtarif der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, resp. Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, resp. Tarif für den directen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits		Zugestander Frachtsatz per 100 kg				Die Refactie-Liquidirung erfolgt auf Grund der Duplicat-Frachtbriefe, welche auf die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei als Aufgeberin lauten und längstens bis Ende September 1902 der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen sind	
										Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass			
										a)	b)				
										Centimes					
				Belgrad loco						297	268				
				„ transit						292	263				
										Heller					
				Zimony loco und transit						303	264	39			
				Mitrowitz loco						330	264	66			
				Mitrovicz-Szavapart loco						330	264	66			
				Mitrovicz-Szavapart transit*)						330	252	78			
				Gunja						353	261	92			
				Brčka						363	262	101			
				Brod						273	226	47	ad a) im Kartirungswege		
				Andrijevci						286	228	58	ad b) „ Rückvergütungswege		
				Garcin						280	228	52			
				Bosna-Brod loco und transit						280	228	52			
				Strživojna-Vrpolje						292	230	62			
				Eszék loco und transit						317	250	67			
				Vukovár						311	240	71			
				Samac						301	240	61			
				Vinkovci loco und transit						304	240	64			
				Ivankovo						301	240	61			
				Mikanovci						298	240	58			
				Klenak-Szavapart*)						363	281	82			

*) Für Sendungen ab Sabac.

**) In das bedungene Quantum werden auch die von den in der Rubrik 5 genannten Stationen nach Fiume und Szlszek innerhalb der Begünstigungsdauer verfrachteten gleichartigen Sendungen eingerechnet.
Die bewilligten Frachtsätze werden auch auf Sendungen, welche im Zimonyer Lagerhaus reexpedirt werden, angewendet. Bei Sendungen, welche von den nebenangeführten Stationen in Szlszek zur Einlagerung gelangen und von da nachweislich nach Triest weiterbefördert werden, wird die Reexpeditionsgebühr auf 2 Heller per 100 kg herabgesetzt.
Die Kartirungssätze für Triest, mit Ausnahme jener für Belgrad loco und transit, sowie für Klenak-Szavapart entsprechen den im Ungarisch-Adriatischen Verbandstarif für die bezüglichen Stationen enthaltenen tarifmässigen Frachtsätzen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
214	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	C o a k s	Karwin	Donawitz	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Ausnahmetarif für mineralische Kohlen etc. im Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehre via Wien und Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Besteht kein directer Frachtsatz	1382 Heller		Im Kartirungswege			
215	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle (Lignit und Glanzkohle)	S k a l i s	Salloch Laibach S.B. transit (für Sendungen nach Zwischenwässern)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Anf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 59 61		Im Kartirungswege			
216	Südbahn-Gesellschaft		Ziegel der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Dornegg-Feistritz	Fiume	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Anhang zum Tarife, Theil II, Heft 2, für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband	18 Heller	16 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege			
217	Südbahn-Gesellschaft		Für Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände, welche zum Baue, bezw. zur Einrichtung von Hotelanlagen in Brennerbad bestimmt sind, wird mit Giltigkeit vom 1. Februar 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902, von den österreichischen Stationen der Südbahn nach Brenner der Ausnahmetarif XVII des Localgütertarifes (Theil II) unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zugestanden.											
218	Südbahn-Gesellschaft		Für Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände, welche zum Baue und zur Einrichtung, bezw. zur Erweiterung eines Hotels am Pragser-See bestimmt sind, wird mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902 von den österreichischen Südbahn-Stationen nach Niederdorf der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes (Theil II) unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zugestanden.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllnng nachstehender Bedingungen	nnd gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerknugen
				von	nach									
219	**Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen**	genannten Verwaltnng	Getreide, Hülsenfrüchte der Pos. G—9, Mahlproducte der Pos. M—4 des Tarif-Theiles I	Maxing trans.	Traiskirchen der Wiener Localbahnen	Bei Aufgabe als Frachtgut nud Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen	vom 9. Jäuner 1902 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1902	Ausnahmetarif II des Localtarifes	18 Heller	17 Heller	1 Heller	Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltnng, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltnngen	Bezeichnnng der Artikel	Bezeichnnng der Relation		Angabe der Berichtignng, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
4	Nr. 150 vom 28. December 1901	112	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligte Verwaltnngen	Getreide etc.	Brody (Bhf.) transito etc.	Altuna etc.	Der Zeitpunkt der Aufhebung ist vom „15. Jäuner 1902“ auf den „1. Februar 1902“ zu berichtigen	
5	Nr. 145 vom 14. December 1901	3207	k. k. österr. Staatsbahnen	Welser Localbahn-Gesellschaft	Frachtgüter aller Art	Wels-Stadt	Unter-Rohr transit	In Rubrik 6 („bei Erfüllung nachstehender Bedingungen“) soll es statt „mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief“ richtig lauten: „mindestens 1000 kg für den Frachtbrief“.	
					a) Emballagen, gehrauchte, leere, als Eilgut b) Eilgüter, die mit den vorstehend bezeichneten Emballagen gleichzeitig zur Aufgabe gelangen	Unter-Rohr transit	Wels-Stadt		
6		3290			Ziegel, u. zw. Mauer- und Dachziegel etc.	Haiding Wels Wels-Stadt Steinhaus bei Wels	Unter-Rohr transit	Die Stationsbezeichnung „Wels-Stadt“ in Rubrik 5 („für die Transportstrecke“) ist überall in „Wels Localbahn“ richtigzustellen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.576.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 4. **Wien, 14. Jänner 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

PROTOKOLL

über die

am 2. December 1901 abgehaltene **Sitzung des Staatseisenbahnrathes** unter dem Vorsitze Seiner Excellenz des Herrn Eisenbahnministers **Dr. Heinrich Ritter von Wittek.**

(Schluss.)

In der Nachmittagssitzung fährt nach Wiedereröffnung der Verhandlungen zunächst Mitglied Alfred Ritter v. Lindheim in seinem Vormittags zu Gunsten des Antrages Forť unterbrochenen Referate fort, indem er sich der Besprechung der **von einzelnen Mitgliedern in Fahrplanangelegenheiten eingebrachten Initiativanträge** zuwendet.

Der erste Antrag der Mitglieder Leopold Baczewski, Dr. Thaddäus Pilat, Ignaz Russmann und Carl Skibiński (Punkt XXIa der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, einen Anschluss an den in Przemyśl um 6 Uhr 56 Minuten Abends von Wien ankommenden Schnellzug Nr. 5 in der Richtung Drohobycz—Stryj via Chyrów schleunigst herstellen zu wollen“,

wird nach dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium zur Erwägung empfohlen.

Hingegen wird der zweite Antrag derselben Mitglieder (Punkt XXIb der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wolle veranlassen, dass der gemischte Zug Nr. 363, welcher gegenwärtig von Kolomea in der Richtung gegen Czernowitz verkehrt, schon von Stanislau derart in Verkehr gesetzt werde, dass die auf der Strecke Stanislau—Kolomea gelegenen Stationen, namentlich die Stationen zwischen Ottynia und Kolomea, eine bequemere Vormittagsverbindung mit Kolomea erhalten“,

über Vorschlag des Referenten abgelehnt.

Der letzte Antrag derselben Mitglieder (Punkt XXIc der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass die Personenzüge Nr. 1717 und 1718 auf der Strecke Skole—Lawoczne, bezw. Lawoczne—Skole nicht nur in der Zeit vom 1. Juni bis 16. September, sondern während des ganzen Jahres regelmässig verkehren“,

erscheint laut Mittheilung des Referenten dadurch erledigt, dass der Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse die Erfüllung dieses Wunsches zugesagt hat.

Zu dem Antrage des einberufenen Ersatzmannes Dr. Alois Bauer (Punkt XXII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wolle in Erwägung ziehen und möglichenfalls veranlassen, dass der dermalen um 8 Uhr 25 Minuten Vormittags von Wien abgehende und um 2 Uhr 48 Minuten Nachmittags in Prag anlangende Tagesschnellzug Nr. 3/203 Wien—Gmünd—Prag bezüglich seiner Ankunftszeit in Prag derart früher gelegt werde, dass den Transitreisenden eine verlässlichere und bequemere Möglichkeit als bis jetzt zur Weiterfahrt mit dem um 3 Uhr 9 Minuten Nachmittags in der Richtung Bodenbach, Dresden, Berlin von Prag abgehenden Schnellzug der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft geboten werde“,

stellt der Referent mit Rücksicht auf die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung, dass vor Legung des zweiten Geleises auf der in Betracht kommenden Strecke die gewünschte Früherlegung des Schnellzuges Nr. 3/203 Wien—Gmünd—Prag unthunlich sei, namens des Ausschusses den Antrag:

„Die k. k. Regierung wird ersucht, das für die Strecken Prag—Beneschau und Wien—Gmünd bereits verfassungsmässig bewilligte zweite Geleise mit Beschleunigung herzustellen und

auch den Bau des zweiten Geleises in der Strecke Beneschau—Weseli—Mezimosti mit thunlichster Beschleunigung in die Wege zu leiten."

Der Antragsteller, Ersatzmann Dr. Alois Bauer, tritt für seinen ursprünglichen Antrag ein, indem er bis zur Vollendung des zweiten Geleises die Erzielung einer früheren Ankunft des Zuges Nr. 3/203 in Prag durch Beschleunigung desselben der Erwägung und dem Studium des Eisenbahnministeriums empfiehlt. Mitglied Johann Kaftan unterstützt den Antrag im gleichen Sinne. Seitens des Eisenbahnministeriums erklärt Sectionsrath Carl Pascher, dass die durch den Antrag bezweckte Vergrösserung des Intervalles zwischen der Ankunft des Schnellzuges Nr. 3/203 in Prag und der Abfahrt des um 3 Uhr 9 Minuten von Prag gegen Bodenbach abgehenden Schnellzuges seitens des Eisenbahnministeriums im Auge behalten werden würde. Es gelangt sodann der vom Referenten aufrechtgehaltene Ausschussantrag zur Annahme.

Der Antrag des Mitgliedes Lazar Bloch (Punkt 23 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass für den Sommerdienst 1902 die Abfahrtszeit des Zuges Nr. 1616 der Strecke Brody—Krasne ab Brody von 1 Uhr 48 Minuten auf 2 Uhr 48 Minuten Nachmittags verlegt werde",

hat laut Mittheilung des Referenten seine Erledigung durch die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung gefunden, dass diesem Wunsche entsprochen werden würde.

Hinsichtlich des Antrages des Mitgliedes Gottlieb Bondy (Punkt XXIV der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, angesichts der anerkannten Nothwendigkeit einer bisher fehlenden guten Tages-Schnellzugsverbindung in der Richtung von Prag gegen Budapest, Bosnien und die Balkanländer deren Einführung thunlichst zu beschleunigen",

wird nach dem Vorschlage des Referenten von einer Schlussfassung abgesehen, nachdem der Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse das weitere Studium der Angelegenheit zugesagt hat.

Ebenso entfällt bezüglich des Antrages des Mitgliedes Ludwig Christ (Punkt XXV a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Fahrordnung für die Strecken Attnang-Puchheim—Ischl und Vöcklabruck—Kammer so zu erstellen, dass in den Monaten Mai und October in der Strecke Attnang-Puchheim—Ischl ein Tagesschnellzugspaar, und in der Strecke Vöcklabruck—Kammer die Züge Nr. 2629 und 2632 in Verkehr kommen",

die Abstimmung, nachdem derselbe laut Mittheilung des Referenten durch die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung seine Erledigung gefunden hat, dass die in dem Antrage ausgedrückten Wünsche zwar im Monate Mai mangels eines thatsächlichen Bedürfnisses nicht erfüllbar seien, dass denselben aber im Monate October entsprochen werden würde.

Bezüglich des Antrages des Mitgliedes Ludwig Christ (Punkt XXV b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, an den an Werktagen nach Sonn- und Feiertagen und vom 20. August an täglich in der Strecke Attnang-Puchheim—Linz, respective Wien verkehrenden Zug Nr. 106 einen Anschluss von Kammer herzustellen",

entfällt ebenfalls die Abstimmung, da laut Mittheilung des Referenten die Wahrscheinlichkeit oder doch Möglichkeit vorhanden sei, dass der Zug Nr. 106, von Salzburg abgelassen, in Linz seine Fortsetzung nach Wien finden werde, wodurch dem Wunsche entsprochen werden könnte.

Der weitere Antrag des Mitgliedes Ludwig Christ (Punkt XXV c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den an Sonn- und Feiertagen in der Strecke Steyr—Kleinreifling eingeführten Zug Nr. 1141 schon in den Monaten März und April, oder doch wenigstens im Monate April einzuleiten",

hat laut Mittheilung des Referenten durch die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung seine Erledigung gefunden, dass der Zug Nr. 1141 im Monate April geführt werden würde.

Der letzte Antrag des Mitgliedes Ludwig Christ (Punkt XXV d der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Abfahrt des an Sonn- und Feiertagen in der Strecke Urfahr—Rottenegg eingeführten Zuges Nr. 9 der Mühlkreisbahn von 8 Uhr 17 Minuten auf circa 9 Uhr Vormittags zu verlegen und diesen Zug bis Neufelden auszudehnen, wie auch den Zug Nr. 7 von 6 Uhr Abends auf circa 3 bis ¼4 Uhr Nachmittags zu verlegen",

wird conform dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium zum Studium abgetreten.

Der Antrag des Mitgliedes Franz Endres (Punkt XXVI der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zum Zwecke der Herstellung einer besseren Zugsverbindung von Graz nach Salzburg und vice versa den nächstjährigen Fahrplan für die Strecke Graz—Salzburg via Bischofshofen und vice versa derart auszugestalten, dass wenigstens ein directer durchgehender Zug zwischen Bischofshofen und Graz und umgekehrt zwischen Bruck und Salzburg eingeführt und dadurch auch dieser Linie der ihr wegen ihrer Bedeutung zukommende Charakter einer Hauptlinie verliehen werde",

wird in der folgenden, vom Referenten empfohlenen Fassung angenommen:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, durch die Einführung wenigstens eines directen Zuges in der Strecke Salzburg—Graz in den Sommermonaten eine bessere Verbindung im Personenverkehre zwischen diesen zwei wichtigen Punkten herzustellen."

Die Anträge des Mitgliedes Josef Gregor (Punkt XXVII a und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringendst ersucht:

a) auf der Linie Hatna—Valeputna wenigstens ein Zugspaar als reines Personenzugspaar zu führen und dementsprechend die Fahrtdauer der betreffenden Züge thunlichst abzukürzen;

b) den Zug Nr. 4557 a der Linie Itzkany—Suczawa der Neuen Bukowinaer Localbahnen so zu legen, dass derselbe schon um 11 Uhr 45 Minuten Vormittags von Itzkany abfährt",

werden dem Vorschlage des Referenten gemäss dem Eisenbahnministerium zum Studium empfohlen.

Bezüglich des Antrages des Mitgliedes Josef Gröger (Punkt XXVIII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass auf der Egerländer Localbahn noch während der Winterfahrordnung 1901/2 der um 12 Uhr 50 Minuten von Tirschnitz nach Schönbach abgehende Zug Nr. 1754 eine Stunde später gelegt werde, um den Anschluss von dem um 1 Uhr 44 Minuten von Eger in Tirschnitz eintreffenden Personenzuge der Buschtěhrader Eisenbahn herzustellen",

und bezüglich des Antrages des Mitgliedes Otto Hämmerle (Punkt XXIX a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass der Personenzug Nr. 415 der Strecke Buchs—Feldkirch statt um 3 Uhr 55 Minuten wie früher um 4 Uhr 26 Minuten Nachmittags von Feldkirch abgelassen werde",

entfällt die Abstimmung, nachdem laut Mittheilung des Referenten der Vertreter des Eisenbahnministeriums im

Ausschusse die Erfüllung der bezüglichen Wünsche zugesagt hat.

Der weitere Antrag des Mitgliedes Otto Hämmerle (Punkt XXIX b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zwischen die Personenzüge Nr. 29 und 13 der Strecke Bludenz—(bezw. Innsbruck) Bregenz einen mindestens von Feldkirch abgehenden Personenzug einzulegen, der den um 12 Uhr 40 Minuten von Lindau abgehenden Schnellzug der königlich Bayerischen Staatseisenbahnen nach München noch erreicht",

wird nach dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium zum Studium abgetreten. Anknüpfend hieran theilt der Referent mit, dass laut einer bei Besprechung dieses Antrages im Ausschusse abgegebenen Erklärung des Regierungsvertreters, das Eisenbahnministerium sich angelegentlich mit der Frage der Einstellung von Automobilen für die Befriedigung augenblicklich auftretender localer Bedürfnisse befasse und bereits zwei Automobilwagen für die k. k. österreichischen Staatsbahnen in Bestellung gebracht habe. Der Staatseisenbahnrath nimmt diese Erklärung dankend zur Kenntniss.

Der Antrag des Mitgliedes Friedrich Helm (Punkt XXX der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird wiederholt ersucht, auf der Strecke Dux—Pilsen der k. k. österreichischen Staatsbahnen ein neues Zugspaar einzuführen, welches dem Localverkehre der Stadt Pilsen mit ihrer nördlichen Umgebung und den noch mangelnden Anschlussverbindungen an die in der Station Pilsen verkehrenden Personenzüge dienen würde",

sowie der Antrag des Mitgliedes Carl Hillinger Ritter von Traunwald (Punkt XXXI der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Fortführung des Zuges Nr. 947 oder des Zuges Nr. 957 von Villach bis Pontafel wenigstens während der Sommersaison zu verfügen",

sind laut Mittheilung des Referenten erledigt, nachdem den bezüglichen Wünschen bereits in den vorliegenden Fahrplanentwürfen für den Sommerdienst 1902 entsprochen erscheint, was seitens der Antragsteller dankend zur Kenntniss genommen wurde.

Bezüglich des Antrages des Mitgliedes Johann Kaftan (Punkt XXXII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass die Schnellzüge Nr. 301 und 302 der Linie Prag—Pilsen—Furth i. W. während der Sommersaison in der Station Böhmisch-Kubitzen—Vollmau anhalten",

sowie bezüglich des Antrages des Mitgliedes Hermann Kerber (Punkt XXXIII a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, vom Sommer 1902 ab an den von Linz nach Wien täglich verkehrenden Schnellzug Nr. 106 eine Anschluss-Schnellzugsverbindung von Salzburg (Abfahrtszeit nicht vor 6 Uhr 30 Minuten Früh) herstellen zu wollen",

entfällt die Abstimmung, da laut Mittheilung des Referenten der Vertreter des Eisenbahnministeriums die Erfüllung dieser Wünsche zugesagt hat.

Der weitere Antrag des Mitgliedes Hermann Kerber (Punkt XXXIII b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, zur Ausfüllung der in der Sommerfahrordnung 1902 auf der Strecke Salzburg—Bischofshofen durch die Späterlegung des Personenzuges Nr. 23 entstehenden Verbindungslucke (9 Uhr 35 Minuten Vormittags bis 2 Uhr 58 Minuten Nachmittags) einen Localzug Salzburg—Bischofshofen mit der im abgelaufenen Sommer bestandenen Abfahrtszeit des Zuges Nr. 23 einlegen zu wollen",

wird im Hinblicke darauf, als der für den Sommerdienst 1902 in Aussicht genommene Fahrplan auf den in Salzburg und Tirol gelegenen Staatsbahnlinien im Allgemeinen wirklich als günstig anerkannt werden muss, trotz warmer Befürwortung durch den Antragsteller im Sinne der Ausführungen des Regierungsvertreters, Sectionsrathes Carl Pascher abgelehnt, indem sich der Staatseisenbahnrath nach dem Vorschlage des Referenten mit der vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse gegebenen Zusage, dass an Sonn- und Feiertagen ein Localzug von Salzburg bis Golling in der gewünschten Zeitlage geführt werden würde, befriedigt erklärt.

Der folgende Antrag des Mitgliedes Hermann Kerber (Punkt XXXIII c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, für die Sommerfahrordnung 1902 das Anhalten des Schnellzuges Nr. 7 und, wenn thunlich, auch des Gegenzuges Nr. 8 in der Station St. Johann i. P. vorsehen zu wollen",

wird dem Vorschlage des Referenten gemäss aus principiellen Gründen abgelehnt,

während der letzte Antrag des Mitgliedes Hermann Kerber (Punkt XXXIII d der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, das Anhalten der Schnellzüge Nr. 7, 8, 309 und 310 während der Sommerfahrordnung 1902 in der Station Bruck-Fusch anordnen zu wollen",

mit Rücksicht darauf, dass es sich hier nach der vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebenen Erklärung um einen ganz speciellen Fall handle, und dass bis zum Jahre 1897 sämmtliche Schnellzüge in Bruck-Fusch angehalten haben, conform dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium zur Genehmigung empfohlen wird.

Der Antrag des Mitgliedes Stanislaus Kubr (Punkt XXXIV a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird geheten, dahin zu wirken, dass die Schnellzüge Nr. 1 und 2 der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in der Station Unhoscht anhalten",

wird dem Vorschlage des Referenten gemäss aus principiellen Gründen abgelehnt.

Bezüglich des weiteren Antrages des Mitgliedes Stanislaus Kubr (Punkt XXXIV b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den Zug Nr. 824 der Linie Prag—Moldau der k. k. österreichischen Staatsbahnen wieder so zu legen wie früher, das ist Abfahrt von Schlan statt um 5 Uhr 44 Minuten um 4 Uhr 50 Minuten Früh und Ankunft in Smichow statt um 7 Uhr 30 Minuten um 6 Uhr 30 Minuten Früh",

entfällt die Abstimmung, da laut Mittheilung des Referenten der Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse die Erfüllung dieses Wunsches zugesagt hat.

Der Antrag des Mitgliedes Carl Luckmann (Punkt XXXV der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu verfügen, dass von der nächsten Frühjahrsfahrordnung an bis zur Eröffnung der Karawankenbahn die Tageszüge auf der Strecke von Laibach nach Tarvis und vice versa beim Wächterhaus Nr. 30, Kilometer 35, unter dem Dorfe Birnbaum für den Personenverkehr anhalten",

ist laut Mittheilung des Referenten dadurch erledigt, dass diesem Wunsche Rechnung getragen werden wird.

Bezüglich der Anträge des Mitgliedes Victor Riedl von Riedenstein (Punkt XXXVI a und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, auf die k. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn dahin Einfluss zu nehmen:

a) dass die Züge Nr. 5 und 6 um 4 Uhr 25 Minuten Früh, beziehungsweise um 11 Uhr 38 Minuten Nachts in der Personenhaltestelle Goltsch-Jenikau behufs Aufnahme von Reisenden anhalten,

b) dass einige Tageszüge, welche nur von Prag bis Caslau verkehren, bis Goltsch-Jenikau verlängert werden",

entfällt die Abstimmung, da laut Mittheilung des Referenten der Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse zugesagt hat, im Sinne der Anträge an die k. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn heranzutreten.

Der letzte Antrag des Mitgliedes Victor Riedl von Riedenstein (Punkt XXXVIc der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wolle auf die ausschl. priv. Buschtêhrader Eisenbahn-Gesellschaft dahin einwirken, dass der im Sommer 1901 in Verkehr gestandene Zug Prag—Hostivic (ab Prag 6 Uhr 45 Minuten Abends) sowohl für die Sommer-, als für die Winterfahrordnung wieder in Verkehr gesetzt und bis Kladno verlängert werde",

wird über Vorschlag des Referenten angenommen.

Der Antrag des Mitgliedes Anton von Schumacher (Punkt XXXVII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, den Wünschen der Interessenten der Staatsbahnstrecke Wörgl—Kitzbühel—Zell am See nach besseren Zugsverbindungen, insbesondere aber nach möglichster Abkürzung der Wartezeiten in der Station Wörgl dadurch zu entsprechen:

a) dass der Localpersonenzug Nr. 21, Abfahrt ab Saalfelden von 5 Uhr 10 Minuten Früh, auf 5 Uhr 40 Minuten Früh verlegt werde;
b) dass der Personenzug Nr. 13 W/14 (Abfahrt ab Innsbruck 10 Uhr 10 Minuten Nachts) um so viel später gelegt werde, dass er den von München—Kufstein kommenden Südbahnzug Nr. 6 in Wörgl aufnehmen kann, zu welchem Zwecke mit der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Verhandlungen wegen eventueller Rückverlegung des Schnellzuges in die ursprüngliche Lage einzuleiten wären;
c) dass der Zug Nr. 19 W/20 früher, und zwar auf 12 Uhr 40 Minuten Mittags (wie dies im Fahrplane vom 1 Juni 1901 der Fall war) gelegt werde, wodurch die Wartezeiten in Wörgl von den von München über Kufstein kommenden Südbahnzügen Nr. 18 und 2 bedeutend verkürzt würden",

hat seine Erledigung mit Zustimmung des Antragstellers dadurch gefunden, dass der Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse zugesagt hat, die Frage der Verbesserung der Zugsverbindungen in der Relation München—Wörgl—Kitzbühel zu studiren und eine Besserung anzustreben.

Bezüglich der Anträge des Mitgliedes Anton Tscharre (Punkt XXXVIII a und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht:

a) auf der Strecke Klagenfurt—Glandorf eine Abkürzung der Fahrzeit anzuordnen, namentlich bei den Zügen Nr. 1613 und 1614, die Anschluss an die Tagesschnellzüge Nr. 907 und 908 haben,
b) die Weiterführung des im Sommer verkehrenden Localzuges Nr. 942, der in den letzten Jahren nur bis Ossiach verkehrte, bis Feldkirchen zu veranlassen",

entfällt die Abstimmung, da laut Mittheilung des Referenten der Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse die Erfüllung der bezüglichen Wünsche zugesagt hat.

Der letzte Antrag des Mitgliedes Anton Tscharre (Punkt XXXVIII c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin zu wirken, dass die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft den Zug Nr. 416, der um 2 Uhr 30 Minuten Nachmittags von Klagenfurt gegen Villach abgeht und dort um 3 Uhr 51 Minuten ankommt, bis Lienz weiterführe",

gelangt dem Vorschlage des Referenten gemäss zur Annahme.

Der Antrag des einberufenen Ersatzmannes Emanuel Zillich (Punkt XXXIX der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den Personenzug Nr. 1717, welcher um 9 Uhr Früh von Lemberg abgeht und an den von Stryj um 12 Uhr 2 Minuten nach Drohobycz abgehenden Personenzug Nr. 1220 anschliesst, mit dem von Drohobycz um 1 Uhr 45 Minuten nach Boryslaw abgehenden Zuge Nr. 1817 in unmittelbaren Anschluss zu bringen, um dadurch die Unterbrechung der Reise in Drohobycz zu vermeiden",

wird nach dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium zur Erwägung abgetreten.

Der Referent schliesst, indem er namens des Ausschusses dankend constatirt, dass ein grosser Theil der Anträge durch das Entgegenkommen des Eisenbahnministeriums ohne Debatte und ohne Abstimmung seine Erledigung gefunden habe.

Es wird hierauf in die Berathung der den **Personen- und Gepäcksverkehr** betreffenden Angelegenheiten eingetreten, indem Seine Excellenz der Herr Vorsitzende zunächst bezüglich eines von dem Mitgliede Anton von Schumacher eingebrachten, geschäftsordnungsmässig unterstützten Dringlichkeitsantrages, betreffend Bewilligung von Fahrpreisermässigungen an Mitglieder und Angehörige der Gewerbegenossenschaften zum corporativen Besuche von Ausstellungen, welche seitens der Gewerbeförderungsinstitute der Handels- und Gewerbekammern veranstaltet werden, sowie an einzelne Gewerbetreibende oder Gehilfen zum regelmässigen Besuche der von diesen Instituten eingerichteten Fach- und Fortbildungscurse, die Dringlichkeitsfrage stellt. Dieselbe wird nach ausführlicher Begründung der Dringlichkeit durch den Antragsteller vom Staatseisenbahnrathe bejaht und der Antrag dem Referenten für den Personen- und Gepäcksverkehr, Mitglied Dr. Thaddäus Pilat, zur späteren meritorischen Besprechung übergeben. Letzterer gelangt nunmehr namens des Ausschusses für commercielle und Tarifangelegenheiten zum Worte, und wird zunächst nach seinem Vorschlage der einzige Punkt 72 des III. Theiles a) der Mittheilungen (Punkt XL der Tagesordnung), betreffend die Oeffnung des zweiten Schalters der Personencasse in Czernowitz bei Zügen mit erfahrungsmässig regerem Verkehre, zur Kenntniss genommen.

Von den den Personenverkehr betreffenden neuen Anträgen wird der Antrag des Mitgliedes Wilhelm Briess (Punkt XLI der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wolle dahin wirken, dass sowohl bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen, als auch bei den Privatbahnen die Gewichtssätze für das Reisegepäck von 5 zu 5 kg und nicht wie bisher von 10 zu 10 kg aufgerundet werden",

trotz warmer Befürwortung durch den Antragsteller im Sinne der Ausführungen des Referenten und des Vertreters des Eisenbahnministeriums, Ministerialrathes Dr. Victor Röll, abgelehnt, welch letzterer insbesondere darauf hinweist, dass die Gepäckstarife der österreichischen Staats- und Privatbahnen ohnedies niedriger als jene der meisten ausländischen Bahnen sind, so dass schon aus diesem Grunde eine weitere Herabdrückung derselben, wie sie die Durchführung des Antrages involvirt, nicht zu rechtfertigen wäre; auch würden hiedurch Schwierigkeiten im directen Verkehre mit dem Auslande entstehen, nachdem bei den ausländischen Bahnen die Aufrundung des Gewichtes des Reisegepäckes zum Zwecke der Berechnung der Gepäcksgebühren im Allgemeinen von 10 zu 10 kg erfolgt.

Hingegen wird der Antrag des Mitgliedes Ludwig Christ (Punkt XLII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Ausgabe von Rundreisebillets auch in der Station Linz durchführen zu wollen",

entgegen den Vorschlägen des Referenten und obwohl Ministerialrath Dr. Victor Röll auf den derzeitigen Mangel eines thatsächlichen Bedürfnisses und die verhältnissmässig hohen Kosten der gewünschten Massnahme, wie auch auf den derzeit bestehenden Raummangel auf dem Staatsbahnhofe in Linz hinweist, im Sinne der Ausführungen des Antragstellers angenommen.

Der Antrag des Mitgliedes Franz Exner (Punkt XLIII a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass für die Bezahlung der Gepäcksträger, welche im Dienste der k. k. österreichischen Staatsbahnen stehen, eine auf einheitlichen Grundsätzen basirende Norm aufgestellt und das Publicum entsprechend informirt werde“,

gelangt in der folgenden vom Referenten empfohlenen Fassung zur Annahme:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, auf Grund eingeholter Informationen eine einheitliche Regelung der Gepäcksträgertaxen in Erwägung zu ziehen.“

Ebenso wird der zweite Antrag des Mitgliedes Franz Exner (Punkt XLIII b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin wirken zu wollen, dass das Aufgeben von Reisegepäck in allen Stationen des Staatsbahnnetzes und der Privatbahnen sich in einer für das reisende Publicum erträglichen Form vollziehe“,

in der folgenden vom Referenten empfohlenen Fassung angenommen:

„Der Staatseisenbahnrath nimmt die Erklärung, dass gelegentlich des Umbaues des Salzburger Bahnhofes den Anforderungen des Publicums in Bezug auf Räume für die Gepäcksabfertigung in vollem Masse Rechnung getragen werden wird, zur Kenntniss und stellt weiters an das k. k. Eisenbahnministerium das Ersuchen, sein Augenmerk auch der Verbesserung der Räume für Gepäcksabfertigung in anderen Stationen zuzuwenden.“

Von dem Antrage des Mitgliedes Johann Kaftan (Punkt XLIV der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Einreihung der Relation Taus—Böhm.-Kubitzen-Vollmau auf der Linie Prag—Pilsen—Furth i. W. in die I. Zone und die Versetzung der Relation Böhm.-Kubitzen-Vollmau—Pilsen aus der VIII. in die VII. Zone des Personentarifes der k. k. österreichischen Staatsbahnen zu veranlassen“,

wird der erste Theil nach lebhafter Debatte, an welcher sich ausser dem Referenten und dem Antragsteller auch Ministerialrath Dr. Victor Röll betheiligt, im Hinblicke auf die bestehenden Normen abgelehnt, während der zweite Theil laut Mittheilung des Referenten seine Erledigung durch die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung gefunden hat, dass die durch die erfolgte Verlegung des Stationsgebäudes von Böhm.-Kubitzen-Vollmau bedingte Richtigstellung des Kilometerzeigers im Sinne des Antrages bereits vorgenommen worden sei.

Die Anträge des Mitgliedes Hermann Kerber (Punkt XLV a und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Giltigkeit der vom 1. Mai bis 15. September laufenden Abonnements für Touren im Salzkammergute in der Weise auszudehnen, dass in westlicher Richtung die Strecke Bischofshofen—Saalfelden und die Pinzgauer Localbahn in den Rayon dieser Abonnements einbezogen werden“,

und

Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, die nur 10·9 km betragende Relation Hallein—Golling in die I. Zone des Personentarifes zurückversetzen zu wollen“,

wurden laut Mittheilung des Referenten vom Antragsteller zurückgezogen.

Der Referent bringt hierauf den Antrag des Mitgliedes Dr. Friedrich Nitsche (Punkt XLVI der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zum Besuche solcher landwirthschaftlicher Ausstellungen in Oesterreich, welche von dem betreffenden provinziellen Landesculturrathe, beziehungsweise einer seiner nationalen Sectionen oder von den mit den Landesculturräthen äquiparirenden Landwirthschafts-Gesellschaften einer wie immer gearterten Subvention würdig erachtet werden, ähnliche Fahrpreisermässigungen zu bewilligen, wie selbe vom königlich bayerischen Staatsministerium des königlichen Hauses und des Aeussern auf Grund Allerhöchster Ermächtigung ein- für allemal den Wanderversammlungen und Wanderausstellungen der Deutschen Landwirthschafts-Gesellschaft mit Verfügung vom 12. Jänner 1901, Nr. 196/II, und für die Theilnehmer der Wanderversammlungen bayerischer Landwirthe mit Verfügung vom 17. April 1901, Nr. 2606/II, zugestanden wurden“,

zusammen mit dem theilweise die gleiche Angelegenheit behandelnden, zu Beginn der Nachmittagssitzung als dringlich anerkannten Antrage des Mitgliedes Anton von Schuhmacher:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, den Mitgliedern und Angehörigen der Gewerbegenossenschaften zum corporativen Besuche der von den Gewerbeförderungsinstituten der Handels- und Gewerbekammern veranstalteten Ausstellungen, sowie den einzelnen Gewerbetreibenden oder Gehilfen zum regelmässigen Besuche der von diesen Instituten veranstalteten Fach- und Fortbildungscurse Fahrpreisermässigungen zu bewilligen und seinen Einfluss auf die Privatbahnen geltend zu machen, auf dass auch diese die gleichen Begünstigungen gewähren“,

zur Sprache und stellt hiezu namens des Ausschusses folgenden Antrag:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Gewährung von Ermässigungen an gehörig legitimirte Gruppen von mindestens 30 zusammen reisenden Personen zum Zwecke des Besuches von landwirthschaftlichen oder gewerblichen Ausstellungen in Erwägung zu ziehen.“

Ueber diese Anträge entwickelt sich eine längere Debatte, in deren Verlauf zunächst Mitglied Johann Kaftan sich in erster Linie für die Anträge in ihrer ursprünglichen Fassung ausspricht und hieran den Wunsch knüpft, es möge den legitimirten Besuchern der wissenschaftlichen Congresse auf den k. k. österreichischen Staatsbahnen eine ähnliche Begünstigung ertheilt werden, wie sie nunmehr den landwirthschaftlichen und Gewerbegenossenschaften gewährt werden soll.

Ministerialrath Dr. Victor Röll erklärt, dass Fahrpreisermässigungen für einzeln reisende Besucher von landwirthschaftlichen und gewerblichen Ausstellungen mit Rücksicht auf das ausserordentlich niedrige Niveau der Fahrpreise III. Classe bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen, sowie im Hinblicke auf die Unmöglichkeit einer Controle des Zweckes der Reise kaum in Erwägung gezogen werden könnten, dass das Eisenbahnministerium hingegen gerne bereit sei, für den corporativen Besuch solcher Ausstellungen Erleichterungen in Aussicht zu nehmen. Auch sei das Eisenbahnministerium im Sinne des zweiten Theiles des Dringlichkeitsantrages von Schumacher bereit, unter noch festzustellenden Cautelen die Gewährung einer angemessenen Fahrbegünstigung an Frequentanten von gewerblichen Fach- und Fortbildungscursen in Aussicht zu nehmen. Schliesslich weist Ministerialrath Dr. Victor Röll auf die Consequenzen hin, welche die Gewährung von Ermässigungen für Theilnehmer an wissenschaftlichen Congressen nach sich ziehen würde.

Im Laufe der weiteren Debatte ergreifen ausser den bereits genannten Herren noch die Mitglieder Anton von Schumacher, Dr. Wilhelm Franz Exner und Dr. Stefan Licht das Wort, und werden schliesslich nach dem Vorschlage des Referenten der von ihm gestellte Ausschussantrag — und zwar einer Anregung

der Mitglieder Dr. Wilhelm Franz Exner und Doctor Stefan Licht entsprechend ohne Fixirung einer bestimmten Mindestanzahl von Personen — sowie der zweite Theil des Dringlichkeitsantrages des Mitgliedes Anton von Schumacher angenommen.

Der Referent wendet sich nunmehr den den **Güterverkehr** betreffenden **Anträgen nichttarifarischer Natur** zu und wird vorerst der Antrag des Mitgliedes Wilhelm Briess (Punkt La der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass den Uebelständen, welche bei der Zustellung der Rübe etc. an die Zuckerfabriken auf den Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen und insbesondere im Bereiche der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz herrschen, möglichst rasch abgeholfen werde",

infolge der vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse gegebenen Aufklärungen in folgender, vom Referenten empfohlenen Fassung angenommen:

„Das Eisenbahnministerium wird ersucht, die unterstehenden Organe anzuweisen, dass sie bei Durchführung der übrigens auch vom Antragsteller als nothwendig anerkannten Controle der Belastung der Wagen unter möglichster Schonung der Interessen der Parteien vorgehen".

Weiters gelangt der Antrag des Mitgliedes Max Freiherrn von Mersi (Punkt LVI der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, bei den interessirten Bahnen die Einführung von speciellen Eilgutzügen zur Zeit der Weinlese behufs rascher Beförderung von Trauben, Weinmaische und Weinmost anzuregen",

dem Vorschlage des Referenten gemäss mit der Einschaltung „auch im Localverkehre" vor dem Worte „anzuregen" zur Annahme.

Schliesslich bespricht der Referent noch zwei die gleiche Angelegenheit betreffende, geschäftsordnungsmässig unterstützte und vom Ausschusse vorberathene Dringlichkeitsanträge, nämlich den Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Wilhelm Boschan:

„a) Das k. k. Eisenbahnministerium wolle verordnen, dass die auf den Bahnhöfen befindlichen Lagerplätze für Petroleum bis 1. Juli 1902 von den Vorschriften der Verordnung vom 23. Jänner 1901, R.-G.-Bl. Nr. 12, ausgenommen werden;

b) das k. k. Eisenbahnministerium wolle im Vereine mit den betheiligten Fachministerien unter Zuziehung von Sachverständigen eine Enquête der Interessenten einberufen und auf Grund der hiebei gewonnenen Erfahrungen Milderungen der diesbezüglichen Vorschriften eintreten lassen",

und den Dringlichkeitsantrag des einberufenen Ersatzmannes Ludwig Neurath:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wolle sich mit den anderen betheiligten Ministerien, sowie mit den Privatbahn-Verwaltungen ins Einvernehmen setzen und mit allem Nachdrucke dahin wirken, dass die Privatbahnen die Kündigungsfrist der Petroleumlagerplätze bis zum 30. Juni 1902 ausdehnen. Sollte diese Massnahme von den Privatbahn-Verwaltungen unter Hinweis auf die Ministerial-Verordnung vom 23. Jänner 1901, R.-G.-Bl. Nr. 12, abgelehnt werden, so möge das k. k. Eisenbahnministerium dahin wirken, dass die betreffende Verordnung anstatt sieben Monate nach Kundmachung in Bezug auf die Lager der Petroleumraffinerien und Petroleumhändler auf Eisenbahnen erst am 30. Juni 1902 in Kraft trete.

Ferner möge in der Zwischenzeit eine Enquête, bestehend aus den Vertretern der betheiligten Ministerien, der k. k. österreichischen Staats- und Privatbahnen einerseits und der Petroleumraffinerien und Petroleumhändler andererseits einberufen werden, welche über den in Zukunft bezüglich der Lagerung von Petroleum auf Eisenbahnstationen einzuhaltenden Modus schlüssig zu werden hätte".

Der Referent empfiehlt diese Anträge in der folgenden Fassung zur Annahme:

„1. Das k. k. Eisenbahnministerium wolle im Einvernehmen mit den betheiligten anderen Ministerien dahin wirken, dass seitens der Staatseisenbahn-Gesellschaft die Anweisung neuer Lagerplätze für Petroleum und bis dahin die Hinausschiebung der Räumung der bisherigen Lagerplätze unter Berücksichtigung der berechtigten Wünsche der Interessenten erfolge.

2. Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Einberufung einer Enquête zur Berathung über die Erleichterungen in der Anwendung der Bestimmungen der Ministerial-Verordnung vom 23. Jänner 1901, R.-G.-Bl. Nr. 12, auf Bahnhoflagerplätze zu veranlassen".

Mitglied Wilhelm Boschan beantragt eine schärfere Fassung des zweiten Ausschussantrages dahin, dass derselbe laute:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht seinen Einfluss bei den anderen Ministerien dahin geltend zu machen, dass eine Enquête . . . . einberufen werde".

Nachdem Ministerialrath Dr. Victor Röll erklärt hat, dass seitens des Eisenbahnministeriums kein Anstand gegen die gewünschte Intervention obwalte, conformirt sich der Referent der vom Mitgliede Wilhelm Boschan vorgeschlagenen Fassung, und gelangen sohin die Ausschussanträge unter Berücksichtigung des Amendements Boschan zur Annahme.

Es gelangt sodann der **III. Theil b der Mittheilungen** (Punkt XLVII der Tagesordnung) zur Verhandlung, bezüglich dessen Mitglied Moriz Dattner das Referat erstattet.

Die Mittheilungen zu Punkt 73, betreffend die Verhandlungen wegen Einführung von Ausnahmetarifen bei allen österreichischen Privatbahnen für Güter der Classen I, II und A in Quantitäten von 5000 und 10.000 kg,

Punkt 74, betreffend Tarifermässigungen für Mineralwasser und leer retourgehende Mineralwasserflaschen,

Punkt 75, betreffend Beförderung von Zuchtschweinen als Eilgut gegen Bezahlung der gewöhnlichen Frachtgebühr,

Punkt 76, betreffend Herausgabe eines Viehcoursbuches,

Punkt 77, betreffend Gewährung der gleichen Frachtsätze für Reistransporte von Aussig a. d. E., beziehungsweise Schreckenstein für die Producte der „Austria-Reiswerke-Gesellschaft", wie sie im Elbe-Umschlagsverkehre ab Laube für ausländischen Reis nach Galizien bestehen,

Punkt 78, betreffend Herabsetzung der Desinfectionsgebühr für zum Viehtransporte verwendete Eisenbahnwagen, und zu

Punkt 79, betreffend Verbesserungen im Verkehre und in der Verfrachtung von gepresstem Heu und Stroh werden nach dem Vorschlage des Referenten — und zwar jene zu Punkt 75 und 76 dankend — zur Kenntniss genommen.

Bei Punkt 80 der Mittheilungen, betreffend die Erstellung von Exporttarifen für den Artikel „Spiritus", bespricht der Referent den denselben Artikel betreffenden neuen Antrag der Mitglieder Leopold Baczewski, Dr. Thaddäus Pilat, Ignaz Russmann und Carl Skibiński (Punkt XLVIII d der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Frachtbegünstigungen für Spiritus von den in Frage kommenden österreichischen Stationen nach Hamburg Freihafen im Kartirungswege zu erwirken, eventuell, falls dies nicht möglich wäre, im Rückvergütungswege, jedoch so, dass die Rückvergütung nur geknüpft wäre an die seitens der Hamburger Zollbehörde auf dem bezüglichen Frachtbriefe erfolgte Bescheinigung darüber, dass die Sendung Spiritus in den Hamburger Freihafen ausgetreten ist",

welcher seine Erledigung durch die Mittheilung des Referenten findet, dass nach der vom Vertreter des

Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebenen Erklärung bereits ein diesbezüglicher Antrag im Deutsch-Oesterreichischen Seehafenverbande eingebracht worden ist.

Die Mittheilungen zu Punkt 81, betreffend die Erstellung von Exporttarifen für den Artikel „Zucker“,

Punkt 82, betreffend die Erstellung von Exporttarifen für den Artikel „Bier“,

Punkt 83, betreffend die Erstellung von Exporttarifen für den Artikel „Mineralwasser“,

Punkt 84, betreffend die Erstellung von Exporttarifen für den Artikel „Wein“, und zu

Punkt 85, betreffend die Erstellung von Exporttarifen für den Artikel „Obst“,

werden ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Bei Punkt 86 der Mittheilungen, betreffend Erweiterung der Frachtbegünstigungen für Schnittholz von Galizien und der Bukowina im Exporte nach Deutschland, bringt der Referent den den gleichen Gegenstand betreffenden neuen Antrag der Mitglieder Leopold Baczewski, Dr. Thaddäus Pilat, Ignaz Russmann und Carl Skibiński (Punkt XLVIIIa der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird nachdrücklichst gebeten, eine vollständige, in den Concurrenzverhältnissen mit Ungarn begründete Erweiterung der Frachtbegünstigungen für Schnittholz aus Galizien und der Bukowina nach Deutschland derart veranlassen zu wollen, dass:

1. das Geltungsgebiet der mit Verordnungs-Blatt Nr. 149 ex 1900 publicirten Holzexport-Frachtsätze von Galizien und der Bukowina nach Eger transit und Tetschen-Bodenbach transit auf alle jene ausländischen Bestimmungsrelationen ausgedehnt werde, welche nachweislich ungarischerseits concurrenzirt erscheinen, und wo eine Frachtermässigung via Oświęcim transit naturgemäss nicht ausreicht,

2. die eine Gleichstellung mit den ungarischen Export-Frachtsätzen bezweckende, von den k. k. österreichischen Staatsbahnen mit Verordnungs-Blatt Nr. 97 ex 1901 kürzlich zugestandene Holzfrachtbegünstigung nach Oświęcim transit nicht auf einzelne norddeutsche Stationen begrenzt bleibe, sondern, gleichwie in Ungarn, allgemeine unbeschränkte Giltigkeit erhalte,

3. beide Massregeln, wovon die letztere den eigenen Geltungsbereich der k. k. österreichischen Staatsbahnen betrifft, spätestens mit 1. Jänner 1902 zur Durchführung gelangen und in den neuen Publicationen Ausdruck finden“,

zur Sprache, indem er mittheilt, dass dieser Antrag seine Erledigung durch die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse gegebene Erklärung gefunden habe, derzufolge die durch die unmittelbare Einwirkung der ungarischen Tarife noch vereinzelt für galizische Stationen herrschenden Tarifanomalien beseitigt werden sollen.

Bei Punkt 87 der Mittheilungen, betreffend Durchrechnung des Staatsbahnbarêmes über die kürzeste österreichische Route bei Anwendung der normalen Classification für Holzsendungen des Specialtarifes 2 und der Classe C von allen galizischen Stationen nach Wien loco, sowie Veranlassung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu anderweitigen Ermässigungen ihrer Holztarife, bespricht der Referent den den gleichen Gegenstand betreffenden neuen Antrag der Mitglieder Leopold Baczewski, Dr. Thaddäus Pilat, Ignaz Russmann und Carl Skibiński (Punkt XLVIIIb der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, seinen ganzen Einfluss und alle ihm auf Grund der Concessionsurkunde zustehenden Rechte bei der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn dahin zur Geltung zu bringen, dass die für Holzsendungen des Specialtarifes 2 und der Classe C aus Galizien und der Bukowina nach Wien loco wiederholt geforderte Durchrechnung der Tarife nicht länger aufgehalten werde, sondern mit Rücksicht auf die intensive weitaus begünstigtere ungarische Concurrenz mit sofortiger Giltigkeit in Wirksamkeit trete“,

und den Antrag des Mitgliedes Moriz Dattner (Punkt LI der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wolle gelegentlich der Unterhandlungen mit der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn wegen Herabsetzung der Holztarife „eventuell“, im Falle der Durchrechnungstarif nach dem Barême der k. k. österreichischen Staatsbahnen zur Anwendung gelangen sollte, dahin wirken, dass dieser Tarif nicht nur für Wien, sondern für alle Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Geltung haben möge“.

Referent theilt mit, dass im Ausschusse seitens des den Verhandlungen beigezogenen Vertreters der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, General-Director Hofrath Richard Jeitteles, die angestrebte Durchrechnung des Staatsbahnbarêmes für Holzsendungen des Specialtarifes 2 und der Classe C aus der Bukowina und aus dem östlich von einer über Lemberg gehenden Demarcationslinie gelegenen galizischen Gebiete nach Wien in Aussicht gestellt, hingegen eine Ausdehnung dieser Massnahme auch auf alle anderen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorläufig abgelehnt worden sei. Es sei hieran im Ausschusse die Bitte geknüpft worden, das Eisenbahnministerium möge seine Bemühungen bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn weiter fortsetzen, um eventuell für einen späteren Zeitpunkt diese Durchrechnung auch hinsichtlich der anderen Stationen durchzusetzen.

Die Versammlung nimmt diese Mittheilungen des Referenten ohne Bemerkung zur Kenntniss.

Die Mittheilungen zu Punkt 88, betreffend Zugestehung der Tarifclasse II für Zündhölzchen von sämmtlichen österreichischen Productionsstationen nach Ungarn, ferner von den galizischen Productionsstationen auch im Localverkehre der k. k. österreichischen Staatsbahnen,

Punkt 89, betreffend Regelung der Tarifverhältnisse für den Umschlagsplatz Linz der k. k. österreichischen Staatsbahnen, und zu

Punkt 90, betreffend Aenderung in der Dimensionirung der eine begünstigte Tarifirung geniessenden Eierkistenbretter,

werden ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Zu Punkt 91, betreffend Gewährung der für „Holz“ beim Bezuge durch Holzpapierstofffabriken bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen zugestandenen Frachtbegünstigungen auch für den Artikel „Grubenholz“ beim Bezuge durch Kohlenbergwerke, sowie durch Kaolin- und Thongrubenbetriebe.

theilt der Referent ergänzend mit, dass laut der vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebenen Erklärung, dass die im Wege der k. k. Staatsbahn-Directionen Pilsen und Prag gepflogenen Erhebungen die Nothwendigkeit von Tarifermässigungen in der angedeuteten Richtung nicht erwiesen haben.

Die Versammlung nimmt diese Mittheilung, sowie die Mittheilungen zu Punkt 92, betreffend Hebung des Güterverkehres auf den Localbahnlinien Pladen—Protiwitz—Petschau, Protiwitz—Buchau und Karlsbad—Johanngeorgenstadt durch Einführung billigerer Tarife und Zuweisung eines Transitverkehres, und zu

Punkt 93, betreffend Herstellung einer gewissen Parität der Tarife für frisches Obst, Gemüse und Kartoffeln von Görz nach Wien mit jenen von Peri, beziehungsweise Pontebba nach Wien, ohne Bemerkung zur Kenntniss.

Zu Punkt 94, betreffend Declassification des Artikels „Abfälle von neuem Tuch", theilt der Referent ergänzend mit, dass der diesbezügliche Antrag von dem Tarifcomité der österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Bahnverwaltungen in der Sitzung am 25. November 1901 abgelehnt worden sei.

Diese Mittheilung, sowie Punkt 95 der Mittheilungen, betreffend die vom 1. Mai bis 1. November 1901 erschienenen wichtigten Tarife, werden ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Nunmehr wendet sich der Referent, Mitglied Moriz Dattner, der Besprechung der den **Gütertarif** betreffenden Anträge einzelner Mitglieder zu, soweit selbe noch nicht zur Verhandlung gelangt sind, und wird sohin der Antrag der Mitglieder Leopold Baczewski, Dr. Thaddäus Pilat, Ignaz Russmann und Carl Skibiński (Punkt XLVIII c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird wiederholt ersucht, schleunigst zu veranlassen, dass die Frachtberechnung für hartes Brennholz bei Verladung in offenen Waggons und rationeller Ausnützung des Wagens nach dem Effectivgewichte, beziehungsweise mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen nicht durch fallweise temporäre Begünstigungen von kurzer Dauer geregelt, sondern im Localtarife der k. k. österreichischen Staatsbahnen dauernd stabilisirt werde",

den Ausführungen des Referenten gemäss mit der Beschränkung angenommen, dass dies doch wenigstens hinsichtlich der Monate November bis Ende März platzgreifen möge, in welchen das Bedürfniss nach obiger Massnahme erfahrungsgemäss alljährlich wiederkehre.

Weiters bespricht der Referent den Antrag der Mitglieder Leopold Baczewski, Dr. Thaddäus Pilat, Ignaz Russmann, Carl Skibiński und Ladislaus Ritter von Struszkiewicz (Punkt XLVIII e der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass Schotter- und Bruchsteine der Position S—55 a, ferner Trottoir-, Rand- und Pflastersteine aus Bruchstein der Position S—55 b bei Aufgabe in ganzen Zügen und Frachtzahlung für mindestens 150 Tonnen per Zug von Skole nach den Stationen der Strecke Stryj—Lemberg inclusive Lemberg—Przemyśl—Jaroslau, Jaroslau—Sokal, Stryj—Chyrów—Przemyśl und sämmtlichen östlich und südöstlich davon gelegenen Stationen des Abschnittes A des Localtarifes Theil II, Heft 2 der k. k. österr. Staatsbahnen, und zwar:

a) Schotter- und Bruchsteine zum Einheitssatze von 0·16 Hellern per 100 kg und 1 km,
b) Trottoir-, Rand- und Pflastersteine aus Bruchstein zu einem Einheitssatze von 0·20 Hellern per 100 kg und 1 km befördert werden,
c) dass die vorstehende Tarifirung sich nicht auf Reichs-, Landes-, Bezirks- und Gemeindestrassen beschränke, sondern mit allgemeiner Giltigkeit zur Durchführung gelange",

zugleich mit dem nahezu gleichlautenden Antrage des Mitgliedes Lazar Bloch (Punkt XLIX b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass Schotter- und Bruchsteine der Position S—55 a, ferner Trottoir-, Rand- und Pflastersteine aus Bruchstein der Position S—55 b bei Aufgabe in ganzen Zügen und Frachtzahlung für mindestens 150 t per Zug von Skole nach den Stationen der Strecke Skole—Lemberg—Brody und Skole—Lemberg—Podwołoczyska, und zwar:

a) Schotter- und Bruchsteine zum Einheitssatze von 0·15 Hellern per 100 kg und 1 km,
b) Trottoir-, Rand- und Pflastersteine aus Bruchstein zu einem Einheitssatze von 0·20 Hellern per 100 kg und 1 km befördert werden,
c) dass die vorstehende Tarifirung sich nicht auf Reichs-, Landes-, Bezirks- und Gemeindestrassen beschränke, sondern mit allgemeiner Giltigkeit zur Durchführung gelange".

Laut Mittheilung des Referenten hat der Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse die Erklärung abgegeben, dass eine so weitgehende Verallgemeinerung der Tarifermässigungen für die Steintransporte, wie sie die Anträge intendiren, gänzlich ausgeschlossen sei, dass dagegen allenfalls in Erwägung gezogen werden könnte, den bei Entfernungen über 750 km sich ergebenden durchschnittlichen Einheitssatz des Ausnahmetarifes II (0·18 Heller per 100 kg und 1 km) für Schotter- und Bruchsteine zu öffentlichen Strassenbauzwecken bei Aufgabe in ganzen Zügen und Frachtzahlung für mindestens 150 t per Zug schon bei Entfernungen von 100 km zuzugestehen.

Infolge dieser Erklärung seien die Anträge, soweit es sich um die Gewährung von Tarifermässigungen für Trottoir-, Rand- und Pflastersteine handelt, zurückgezogen und nur hinsichtlich der Transporte von Schotter- und Bruchsteinen für öffentliche Zwecke aufrecht erhalten worden. In dieser Beschränkung gelangen die Anträge dem Vorschlage des Referenten gemäss, und zwar in der Fassung der Mitglieder Leopold Baczewski und Genossen zur Annahme.

Nachträglich bemerkt der Referent noch, dass von Seite des Mitgliedes Dr. Stefan Licht der Wunsch ausgesprochen worden sei, das Eisenbahnministerium möge die Einführung einer ähnlichen Massnahme auch für die westlichen Kronländer in Erwägung ziehen. Dieser Wunsch wird zustimmend zur Kenntniss genommen.

Der letzte Antrag der Mitglieder Leopold Baczewski, Dr. Thaddäus Pilat, Ignaz Russmann und Carl Skibiński (Punkt XLVIII f der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass die einseitig bestehenden Frachtermässigungen für Biertransporte von Pilsen, Budweis, Brünn und Olmütz nach Galizien aufgehoben werden und statt dieser die normalen Frachtentarife zur Anwendung gelangen",

wird mit Zustimmung der Antragsteller in der folgenden, vom Referenten empfohlenen Fassung angenommen:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, bei den Privatbahnen dahin zu wirken, dass dieselben die für Biertransporte von Pilsen, Budweis, Brünn und Olmütz nach Galizien bestehenden Frachtermässigungen in gleicher Weise auch für Biertransporte aus Galizien nach Böhmen und Mähren einräumen".

Der Antrag des Mitgliedes Lazar Bloch (Punkt XLIX a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen:

1. dass für diejenigen Getreidesendungen, welche aus Russland zur Weiterbeförderung nach Deutschland in Brody, bezw. in Podwołoczyska anlangen, der auf die k. k. österreichischen Staatsbahnen entfallende Theil der Ueberfuhrsgebühr aus Radziwillow, bezw. Wołoczyska nach Brody, bezw. Podwołoczyska aufgelassen und für diese Strecke nur der nach dem Kilometersatze sich ergebende Betrag eingehoben werde,

2. dass die russische Südwestbahn im Verhandlungswege bewogen werde, auf ihren Theil der Ueberfuhrsgebühr ebenfalls zu verzichten und die kurze Strecke Radziwilow—Brody, bezw. Wołoczyska—Podwołoczyska nach dem Wersttarife zu berechnen",

erscheint nach den Ausführungen des Referenten durch die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse gegebene Aufklärung erledigt, dass erst jüngst den Wünschen der Interessenten auf Regulirung der Transittarife selbst im Sinne des Ergebnisses einer diesfalls im Sommer dieses Jahres abgehaltenen Enquête

weitgehend Rechnung getragen worden sei. Unter diesen Zugeständnissen spielen die Ueberfuhrsgebühren, an denen die k. k. österreichischen Staatsbahnen ohnedies mit nur geringen Tangenten betheiligt seien, keine Rolle. Von diesbezüglichen Verhandlungen mit der russischen Südwestbahn sei absolut kein Erfolg zu erwarten.

Der Antrag des Mitgliedes Wilhelm Briess (Punkt L b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium möge von dem ihm concessionsgemäss zustehenden Rechte, die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu Tarifermässigungen zu veranlassen, Gebrauch machen",

ist laut Mittheilung des Referenten durch die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung erledigt, dass im laufenden Jahre die Voraussetzungen für die Ausübung des concessionsmässigen Tarifherabsetzungsrechtes gegenüber der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht gegeben sind.

Der Antragsteller Mitglied Wilhelm Briess knüpft hieran die Bitte, das Eisenbahnministerium möge jede Gelegenheit wahrnehmen, um auf Grund des Tarifhoheitsrechtes die Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu Tarifermässigungen zu veranlassen, und im gegebenen Zeitpunkte von dem Einlösungsrechte gegenüber dieser Bahn Gebrauch machen.

Der Antrag des Mitgliedes Josef Gregor (Punkt LIII a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, für die Zwecke der Bukowinaer Industriebetriebe möglichst weitgehend ermässigte Brennholztarife zu erstellen",

findet seine Erledigung durch die Mittheilung des Referenten, dass laut der vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebenen Erklärung, auf den k. k. österreichischen Staatsbahnen und den nördlichen Linien der „Neuen Bukowinaer Localbahnen" für Brennholz ohnedies der Ausnahmetarif II, das ist billigste Tarif gerechnet werde, während die alten „Bukowinaer Localbahnen" die Gewährung allgemeiner Tarifermässigungen für Brennholz abgelehnt haben, so dass wegen eventueller diesbezüglicher Tarifermässigungen fallweise concrete Anträge zu stellen wären.

Der weitere Antrag des Mitgliedes Josef Gregor (Punkt LIII b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, für rumänisches, via Itzkany nach Norddeutschland in Versandt gebrachtes Getreide eine entsprechende Frachtermässigung in Concurrenz gegen Braila zu gewähren",

ist laut Mittheilung des Referenten durch die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung erledigt, dass via Itzkany bereits die gleichen Ermässigungen wie für das Nahegebiet über Nowosielitza zugestanden seien.

Der letzte Antrag des Mitgliedes Josef Gregor (Punkt LIII c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, entsprechende Frachtermässigungen für Südfrüchte von Triest nach der Bukowina in Concurrenz gegen den Galatzer Markt zu erstellen",

sowie der Antrag des Mitgliedes Anton Carl Lemach (Punkt LIV der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, die bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen jetzt übliche Waaggebühr von K 1·20 per Waggon bei Massengütern, so insbesondere bei Zuckerrüben auf 60 h oder schlimmstenfalls auf 80 h per Waggon zu ermässigen",

werden conform den Vorschlägen des Referenten dem Eisenbahnministerium zur Würdigung empfohlen.

Der Antrag des Mitgliedes Dr. Stefan Licht (Punkt LV a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringendst gebeten, die Beschlüsse des Staatseisenbahnrathes vom 30. November 1900 nebst den weitergehenden Anträgen des Industrierathes vom 20. April 1901, welche österreichischerseits die analoge Behandlung der Artikel „Glas und Glaswaaren" in eisenbahntarifarischer Hinsicht wie in Ungarn intendirten, ehestens durchzuführen",

wird nach dem Vorschlage des Referenten infolge der vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse erfolgten Mittheilung, wonach im laufenden Jahre eine Steigerung des Glasexportes nach Ungarn zu verzeichnen sei, dem Eisenbahnministerium zur Erwägung empfohlen, um im geeigneten Zeitpunkte nöthigenfalls rasch entsprechende tarifarische Vorkehrungen zu treffen.

Bezüglich des weiteren Antrages des Mitgliedes Dr. Stefan Licht (Punkt LV b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu beeinflussen, dass die mit Verordnungs-Blatt Nr. 78 ex 1899 sub Position Nr. 1598 publicirte Refactie für mineralische Kohle von Ostrau Montanbahn, Mährisch-Ostrau und Karwin nach Gaya, Nemotitz und Butschowitz im Ausmasse von 7·8 b per 100 kg bei Garantie des Verfrachtungsquantums von 3000 t per Jahr durch einen Empfänger oder Absender, welche seit 31. Juli 1900 ausser Kraft getreten ist, reactivirt werde",

theilt der Referent mit, dass sich der den Ausschussverhandlungen beigezogene Vertreter der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, General-Director Hofrath Richard Jeitteles, gegenüber diesem Antrage vollständig ablehnend verhalten habe. Der Antragsteller wendet sich gegen die Argumentation des Vertreters der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und erklärt, seinen Antrag aufrecht zu halten. Nachdem der Referent auf das Erfolglose eines derartigen Beschlusses bei dem absolut ablehnenden Standpunkte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aufmerksam gemacht und seitens des k. k. Eisenbahnministeriums Ministerialrath Dr. Max Freiherr von Buschman den vom Vertreter der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Ausschusse geltend gemachten Standpunkt klargestellt hat, erklärt sich der Antragsteller über Anregung Seiner Excellenz des Herrn Vorsitzenden bereit, seinen Antrag lediglich als Wunsch aufrecht zu halten, und entfällt demnach eine Abstimmung über denselben.

Bezüglich des letzteren Antrages des Mitgliedes Dr. Stefan Licht (Punkt LV c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, mit der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Unterhandlung zu treten, damit dieselbe als nominelle Pächterin der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Bahn eine Durchrechnung der beiderseitigen Tarife von Mährisch-Ostrau via Städtebahn (Linie Kojetein—Bielitz) auf Grundlage des Barêmes der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn platzgreifen lasse",

theilt der Referent mit, dass nach den vom Generaldirector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn abgegebenen Erklärung diese keinerlei Einfluss auf die Tarifbildung der Ostrau-Friedlander Bahn habe, und dass man sich daher wegen allfälliger Tarifänderungen bei dieser Bahn direct an die Verwaltung derselben wenden möge.

Infolgedessen modificirt der Antragsteller seinen Antrag in folgender Weise:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, mit der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Bahn in Unterhandlung zu treten, damit dieselbe auf ihrer Linie die Tarife auf Grundlage des Barêmes der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn erstelle".

Nachdem sich auch der Referent diesem modificirten Antrage accomodirt hat, wird derselbe angenommen.

Der Antrag des Mitgliedes Friedrich Nitsche (Punkt LVII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Frachtsätze für Drainröhren thunlichst — womöglich wie für

Ziegel — zu ermässigen, und auch in dieser Richtung seinen Einfluss auf die Verwaltungen der Privat- und Localbahnen geltend zu machen",

wurde laut Mittheilung des Referenten infolge der vom Vertreter der Eisenbahnministeriums im Ausschusse gegebenen Aufklärung, wonach für diesen Artikel bereits der billigste Frachtsatz, nämlich der Ausnahmetarif II zugestanden sei, zurückgezogen.

Der Antrag des Mitgliedes Franz von Pirko (Punkt LVIII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin wirken zu wollen, dass die im Frachtenverkehre der Ybbsthalbahn für Holztransporte geltenden hohen Frachtsätze im Interesse der Forstwirthschaft im Flussgebiete der Ybbs möglichst herabgesetzt werden",

hat laut Mittheilung des Referenten seine Erledigung durch die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung gefunden, dass auf der Ybbsthalbahn mit 1. Jänner 1902 ermässigte Tarife für Holz zur Einführung gelangen.

Der Antrag des Mitgliedes Victor Riedl von Riedenstein (Punkt LIX der Tagesordnung):

„Die k. k. Regierung wird ersucht, mit den Verwaltungen der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft Verhandlungen einzuleiten, um die Tarife dieser beiden Bahnen auf das Niveau der Tarife der k. k. österr. Staatsbahnen herabzudrücken",

wurde laut Mittheilung des Referenten mit Rücksicht auf die sub Punkt LII der Tagesordnung gefassten Beschlüsse zurückgezogen.

Nachdem hiemit die Tagesordnung erschöpft ist und keine weiteren Berathungsgegenstände vorliegen, dankt Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister den Mitgliedern und insbesondere den Referenten für die bei den Berathungen bewiesene Ausdauer und hingebungsvolle Mühewaltung.

Hierauf erwidert namens der Versammlung Mitglied Dr. Victor R. von Rainer, indem er Seiner Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister den Dank für die umsichtige und unermüdliche Leitung der Verhandlungen ausspricht und begleitet von dem Beifalle der Versammlung dem Wunsche Ausdruck gibt, es möge sich das zwischen dem Eisenbahnministerium und dem Staatseisenbahnrathe bestehende gute Verhältniss ohne Störung auch im kommenden Jahre fortsetzen.

Mit dem Danke für diese freundliche Kundgebung schliesst der Vorsitzende die Sitzung.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Detailproject für die Zufahrtsgeleise zur Remise Ottakring in der Maroldingergasse; Anberaumung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Detailprojectes für die Zufahrtsgeleise zur Remise Ottakring der Wiener elektrischen Strassenbahnen in der Maroldingergasse die Trassenrevision und politische Begehung für Donnerstag den 23. Jänner 1902 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am bezeichneten Tage um 10 Uhr Vormittags bei der genannten Remise an der Kreuzung der Koppstrasse und der Maroldingergasse im XVI. Bezirk. Mit der Leitung der obbezeichneten Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Ludwig von Schneller betraut. [E.-M.-Z. 363.]

— (Theilstrecke der Linie Nr. 38 [der Concessions-Urkunde] „von der Kupferschmiedgasse durch die Tegetthoffstrasse, Operngasse, Friedrichstrasse bis zum Getreidemarkt": Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen wurde beauftragt, in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung für die fertiggestellte Theilstrecke der Linie Nr. 38 der Wiener elektrischen Strassenbahnen, und zwar „von der Kupferschmiedgasse durch die Tegetthoffstrasse, Operngasse, Friedrichstrasse bis zum Getreidemarkt" vorzunehmen und wurde dieselbe gleichzeitig ermächtigt, bei anstandslosem Ergebnisse der genannten Amtshandlung die Benützungsbewilligung ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 59.284 ex 1901.]

— (Schlussstrecke der Linie Nr. 38 [der Concessions-Urkunde] „äussere Operngasse—Friedrichstrasse: Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen wurde beauftragt, in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung für die Schlussstrecke der Linie Nr. 38 der Wiener elektrischen Strassenbahnen (äussere Operngasse—Friedrichstrasse) vorzunehmen, und erhielt gleichzeitig die Ermächtigung, bei anstandslosem Ergebnisse der genannten Amtshandlung die Benützungsbewilligung ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 849.]

(Project der Linie Nr. 62 [der Concessions-Urkunde] „vom Alten Landgut durch die Himbergerstrasse bis zur Schleiergasse im X. Bezirke": Anberaumung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat rücksichtlich des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Detailprojectes der Linie Nr. 62 der Wiener elektrischen Strassenbahnen, und zwar: „vom Alten Landgut durch die Himbergerstrasse bis zur Schleiergasse im X. Bezirke", die Trassenrevision, Stationscommission und politische Begehung für Montag den 27. Jänner 1902 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am bezeichneten Tage um 10 Uhr Vormittags bei der Haltestelle „Altes Landgut" der Strassenbahn in der Himbergerstrasse. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Ludwig von Schneller betraut. [E.-M.-Z. 841.]

Projectirte Localbahn Klattau-Planitz. (Detailprojectsvorlage: Ergebniss der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung einschliesslich der Feststellung der feuersicheren Herstellungen.) Auf Grund des von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilten Ergebnisses der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung einschliesslich der Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des Projectes der Localbahn Klattau-Planitz hat das k. k. Eisenbahnministerium unterm 21. December 1901 den Bauconsens für die Theilstrecke km 0·0 bis km 20·3, somit unter Ausschluss der Endstrecke km 20·3 bis km 21·4, mit dem Bemerken ertheilt, dass der Bauconsens erst mit dem Zeitpunkte der Concessionsertheilung in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 44.779 ex 1901.]

Projectirte Localbahn Tabor-Bechyn. (Detailproject für die elektrische Centralstation.) Das vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegte Detailproject für die elektrische Centralstation der projectirten Localbahn Tabor-Bechyn wurde geprüft und vom fachlichen Standpunkte entsprechend befunden. Gleichzeitig wurde das Project an die k. k. Statthalterei in Prag zur Prüfung im Sinne des § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung geleitet, im Falle eines anstandslosen Prüfungsbefundes und unter der Voraussetzung der wasser- und gewerberechtlichen Consentirung der projectirten Anlagen, den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst mit der Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 50.931 ex 1901.]

Localbahn Gmünd—Gross-Gerungs. (Project für die Brücke über den Lainsitzfluss in km 1·1/3.) Das vom niederösterreichischen Landes-Eisenbahnamte vorgelegte Project für die Brücke über den Lainsitzfluss in km 1·1/3 der im Bau begriffenen schmalspurigen Localbahn Gmünd—Gross-Gerungs mit drei Oeffnungen à 15 m Lichtweite (Cementbalkenträger) wurde vom k. k. Eisenbahnministerium zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 38.675 ex 1901.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien. (Eröffnung der Strassenbahnlinie Viriotgasse.) Am 8. Jänner ist die neue elektrische Strassenbahnlinie Viriotgasse dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Die Wagen verkehren von Döbling (Zögernitz) über die Döblinger Hauptstrasse, Viriotgasse, Spittelauergasse, Porzellangasse bis zur Wipplingerstrasse und umgekehrt.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Linie Lemberg—Itzkany: Errichtung der Personenhaltestelle „Korolówska“.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau befürwortete Errichtung einer Personenhaltestelle in km 198·1/2 zwischen den Stationen Kolomea und Matyjowce der Linie Lemberg—Itzkany unter genauer Einhaltung der von der Dampfbrauerei Stefan Weiss in Korolówka eingegangenen Verpflichtungen genehmigt, dem diesbezüglich vorgelegten Projecte im Principe zugestimmt und angeordnet, dass diese Haltestelle nur die Bezeichnung „Korolówka“ zu führen hat.

[E.-M.-Z. 49.944/20 ex 1901.]

— (Betriebsleitung Czernowitz: Eröffnung der Personenhalte- und Ladestelle Sadowa.) Am 4. Jänner ist die an der Strecke Hatna—Valeputna der Bukowinaer Localbahnen zwischen den Stationen Kimpolung Stadt und Pozoritta gelegenen Personenhalte- und Ladestelle Sadowa für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für die Auf- und Abgabe von Gütern in Wagenladungen eröffnet worden. Die Abfertigung von Personen und Gepäck erfolgt durch den Conducteur im Zuge, während die Güterabfertigung durch die Station Pozoritta besorgt wird.

— (Staatsbahn-Direction Wien: Einführung eines Rollfuhrdienstes in der Station Herzogenburg.) Auf Grund der Bestimmungen des § 68 des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder wurde ab 1. Jänner 1902 in der Station Herzogenburg der Linie St. Pölten—Tulln eine Rollfuhrunternehmung errichtet und als Rollfuhrunternehmer Herr Franz Nadlinger, dessen Geschäftslocale sich in Herzogenburg befindet, bestellt. Diese Rollfuhrunternehmung besorgt unter der im Betriebsreglement (§ 68, 3) festgesetzten bahnseitigen Haftung und unter den mit besonderer Kundmachung („Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 2 vom 9. Jänner 1902, Seite 59) verlautbarten Tarifen und sonstigen Ausnahmen und Bestimmungen:

a) Die Abstreifung der in der Station Herzogenburg zur Abgabe gelangenden Eil- und Frachtgüter an die Behausungen oder an die Geschäftslocale der Empfänger innerhalb des im Tarife bezeichneten Zustellungsgebietes. Die seitens der Rollfuhrunternehmung zuzustellenden Güter werden den Empfängern nicht avisirt, und werden die Frachtbriefe über solche Güter nebst den etwaigen Beilagen den Adressaten bei der Zustellung durch die Rollfuhrunternehmung übermittelt. Dieser sind hiebei seitens des Empfängers die auf dem Gute haftenden Beträge zu bezahlen und die Empfangsbescheinigung auf dem Aviso- und Bezugsscheine durch Datirung, sowie Beisetzung der Stunde und Unterschrift zu ertheilen.

b) Die Zustreifung der von den Parteien der Rollfuhrunternehmung übergebenen Eil- und Frachtgüter von der Behausung oder dem Geschäftslocale nach dem Bahnhofe Herzogenburg behufs Veranlassung der Aufgabe.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate November 1901.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates November 1901 folgende Bahnstrecken eröffnet:

am 1. November die 24·77 km lange normalspurige Nebenbahn Lauterbach (Oberhessen)—Grebenhain-Crainfeld im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M. mit den Stationen Lauterbach, Blitzenrod, Frischborn, Eisenbach, Rixfeld, Herbstein, Ilbeshausen, Nösberts und Grebenhain-Crainfeld für den Gesammtverkehr; von diesen Stationen dienen Eisenbach nur dem Personen- und Gepäcksverkehre, Frischborn neben dem Personen- und Gepäcksverkehre noch dem Eil- und Frachtstückgut- und Kleinviehverkehre; die übrigen Stationen dienen unbeschränkt dem Personen-, Gepäcks-, Güter- und Vieh- etc. Verkehr; die Abfertigung von Sprengstoffen ist auf allen Stationen ausgeschlossen; die neue Nebenbahn ist der Betriebsinspection 2 Fulda, der Maschinen-, Verkehrs- und Werkstätteninspection Fulda unterstellt; der grösste zulässige feste Radstand für Personen- und Güterwagen beträgt 5·0 m, der Raddruck 7000 kg; der kleinste Bogenhalbmesser beträgt 250 m, die grösste Steigung 1 : 50; bei Beladung offener Gütcrwagen findet das Lademass I Anwendung.

am 6. November die 19·7 km lange normalspurige Kleinbahn Kleinengstingen-Gammertingen für den gesammten Verkehr; Betriebsführerin für diese der Hohenzollernschen Kleinbahngesellschaft gehörigen Linie ist die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft, Abtheilung Stuttgart; an der neuen Kleinbahn liegen folgende Verkehrsstellen: Station Kleinengstingen (Anschluss an die Staatsbahn), Haltestelle Haidkapelle, Haltestelle Trochtelfingen, Haltestelle Mägerkingen, Haltepunkt Mariaberg, Haltepunkt Bronnen und Station Gammertingen; ausgeschlossen von der Beförderung sind Expressgut, Sprengstoffe und schwere Fahrzeuge, zu deren Ver- und Entladung eine Stirnrampe erforderlich ist; sämmtliche Haltestellen sind für die Annahme und Auslieferung von Gütern eine halbe Stunde vor und eine halbe Stunde nach Eintreffen jedes fahrplanmässigen Zuges geöffnet;

am 7. November die 22·3 km lange Theilstrecke Gronau—Bodenburg—Salzdetfurth der Neubaulinie von Gandersheim über Bodenburg nach Elze und Grossdüngen im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Hannover mit den Stationen Almstedt-Segeste, Barfelde, Bodenburg, Eitzum, Hönze und Sibbesse für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut, Frachtstückgut-, Wagenladungs-, Vieh- und Privatdepeschenverkehr; die neuen Stationen sind für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für die Annahme und Auslieferung von Privatdepeschen, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, lebenden Thieren und Leichen eingerichtet; Sprengstoffe werden auf keiner Station angenommen und ausgeliefert, Fahrzeuge nur auf der Station Bodenburg;

am 11. November die 36·81 km lange vollspurige Theilstrecke Gliesmarode—Mattierzoll der Braunschweig-Schöninger Eisenbahngesellschaft mit den Stationen Rautheim, Hötzum, Salzdahlum, Ahlum, Wendessen, Wittmar, Remlingen, Semmenstedt, Winnigstedt und Mattierzoll für den Güterverkehr; in Mattierzoll schliesst die Bahn an die preussische Staatsbahnstrecke Börssum—Jerxheim, sowie an die Kleinbahn Heudeber—Mattierzoll und in Gliesmarode an die braunschweigische Landeseisenbahn an; ferner die 2·9 km lange Strecke Braunschweig N.—Gliesmarode Uebergang (Anschluss an die Braunschweig-Schöninger Eisenbahn) der braunschweigischen Landeseisenbahn-Gesellschaft für den Güter- und Viehverkehr;

Am 12. November die 32 km lange Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn für den öffentlichen Verkehr; gleichzeitig ist der Anschluss dieser Bahn an die sächsische Staatsbahnlinie Zeitz—Altenburg bei dem Haltepunkt Wuitz-Mumsdorf, sowie die Inbetriebnahme des dortigen Anschluss- und Umladebahnhofes für Personen- und Güterverkehr erfolgt; die Verwaltung der als Haltestelle zu bezeichnenden Station Wuitz-Mumdorf geschieht durch das Personal der Sächsischen Staatseisenbahnen, das den Dienst für beide Verwaltungen (einschliesslich des bisher durch Zugführer besorgten Fahrkartenverkaufes) leistet; auf dem sächsischen Bahnhofe in Gera (Reuss) wird der Anschluss an die Gera-Meuselwitz-Wuitzer Schmalspurbahn durch die Geraer Strassenbahn vermittelt; zwischen Meuselwitz und Spora findet bis auf Weiteres eine öffentliche directe Ueberführung von Gütern nicht statt; an der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn liegen die für den Gesammtverkehr eingerichteten Stationen Gera G. M. W. (Reuss), Leumnitz, Trebnitz (Reuss), Culm (Reuss), Söllmnitz, Wernsdorf (Reuss), Pölzig, Wittgendorf (Kreis Zeitz), Kagna, Spora und Wuitz-Mumsdorf, die nur dem Personenverkehre dienenden Haltepunkte Zschippach, Oelsen und Zipsendorf und die Güterladestelle für den Wagenladungsverkehr Kretschwitz; im Bahnhofe Söllmnitz zweigt ein Anschlussgeleise ab, welches den Güterverkehr mit der öffentlichen Güterladestelle Kretschwitz und dem Thonwerk Reussengrube vermittelt;

Am 14. November die 21·2 km lange Reststrecke Gollubien—Carthaus der normalspurigen Nebenbahn Berent-Carthaus im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Danzig mit den Stationen Gr.-Kresin, Thurmberg und Semlin für den öffentlichen Verkehr; diese Stationen dienen mit Ausnahme von Thurmberg, welche nur für den Personen- und Wagenladungsgüterverkehr eingerichtet ist, dem Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtstückgut-, sowie dem Wagenladungs- und Viehverkehr; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; in Thurmberg ist die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, schwerwiegenden Gegenständen etc., zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, ebenfalls ausgeschlossen;

ferner die 11·45 km lange Strecke Berent—Gollubien im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Danzig mit den Stationen Gr.-Neuhof, Sykorschin und Gollubien, welche bisher nur für den Güterverkehr in Wagenladungen diente, auch für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtstückgut-, sowie für den Viehverkehr; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen;

Am 21. November die 11·875 km lange vollspurige Neubaustrecke Freudenstadt—Klosterreichenbach der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr; diese Strecke schliesst in Freudenstadt (Linie Stuttgart—Böblingen—Schiltach) an das kgl. württembergische Bahnnetz an und dient dem Personen-, Gepäcks-, Güter- und Viehverkehr; an der neuen Strecke liegen die Bahnhöfe Freudenstadt (Stadtbahnhof), Baiersbronn, Klosterreichenbach und die Haltestelle Friedrichsthal, welche dem Gesammtverkehre dienen, sowie der Haltepunkt Friedrichsthal-Eisenwerk, welcher nur für den Personenverkehr eingerichtet ist; zwischen der Station Freudenstadt (Hauptbahnhof) und der Haltestelle Friedrichsthal findet Zahnstangenbetrieb statt; der zulässige grösste Radstand beträgt 6 m, der Raddruck 7000 kg, der kleinste Bogenhalbmesser 240 m und die grösste Steigung der Zahnstangenstrecke 1:20, der Adhäsionsstrecke 1:50; bei der Beladung offener Güterwagen findet das Lademass I Anwendung; der Betrieb dieser Strecke ist dem Bezirke der Betriebsinspection Freudenstadt unterstellt;

ferner am 24. November die Neubaustrecke Lübben—Beeskow der Niederlausitzer Eisenbahn für den öffentlichen Verkehr; die an dieser Strecke gelegenen Stationen Beeskow N. L., Börnichen-Schlepzig, Briescht, Gross-Leuthen—Gröditsch, Hartmannsdorf N. L., Kohlsdorf, Krugau, Tauche N. L. und Wittmannsdorf N. L. besitzen die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Eil- und Frachtstückgütern, sowie von Wagenladungen; die Station Beeskow N. L. dient ausserdem dem unbeschränkten Fahrzeugverkehre; auf den übrigen Stationen bleibt die Abfertigung von Fahrzeugen, die nur von der Stirnseite ver- oder entladen werden können, ausgeschlossen; Sprengstoffe können auf keiner Station abgefertigt werden; zwischen den Stationen Beeskow (Staatsbahnhof) und Beeskow N.L. findet bis auf Weiteres keine Abfertigung statt.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Kattowitz: Schliessung der Wasserumschlagstelle Cosel [Oderhafen].) Obige Eisenbahn-Direction verlautbart, dass der Verkehr auf der Wasserumschlagstelle Cosel (Oderhafen) für Kohlen am 20. December 1901 und für Krahngüter am 31. December 1901 bis auf Weiteres geschlossen wurde und dass Rutschgüter auch während des Winters zur Umladung gelangen werden.

— (Directionsbezirk Elberfeld: Eröffnung des Betriebes auf der Bahnstrecke Wipperfürth—Marienheide.) Am 15. Jänner wird voraussichtlich die 13·1 km lange Bahnstrecke Wipperfürth—Marienheide für den Personen- und Güterverkehr eröffnet. An der neuen Strecke, welche der Betriebsinspection Lennep unterstellt ist, liegen folgende Verkehrsstellen: Wipperfürth, 0 km; Egerpohl (Haltepunkt), 4·1 km; Ohl-Rönsahl (Haltestelle), 7·7 km; Gogarten (Haltestelle), 9·9 km und Marienheide 13·1 km von der Station Wipperfürth entfernt. Der Haltepunkt Egerpohl dient nur dem Personenverkehre. Die Haltestelle Ohl-Rönsahl ist für den Personen-, Gepäcks-, Güter- und Privatdepeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen und die Haltestelle Gogarten nur für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet, und zwar unter Ausschluss von Fahrzeugen und Vieh. Auf die neue Bahnstrecke findet die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 Anwendung. Der zulässige grösste Radstand der neuen Strecke beträgt 5·400 m, der zulässige grösste Raddruck 7600 kg, der kleinste Bogenhalbmesser beträgt 250 m, die grösste Steigung 1:80. Bei der Beladung offener Güterwagen findet das Lademass I Anwendung.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Die k. k. niederösterreichische Statthalterei hat mit dem Erlasse vom 3. December 1901, Z. 108.081, die Hafenordnung für den Privathafen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft an der Donau nächst Fischamend genehmigt.

Dieser Hafen hat zunächst die Bestimmung, den Schiffen und schwimmenden Bauwerken der genannten Gesellschaft einen gesicherten Winterstand zu gewähren; es ist jedoch auch anderen Schiffen und schwimmenden Bauwerken, soweit der Raum ausreicht, die Benützung des Hafens gegen Entrichtung bestimmter Gebühren gestattet, wenn sie sich den Bestimmungen der Hafenordnung unterwerfen.

Güterverkehr im Hafen von Münster. Der Verkehr in dem am Dortmund-Emscanale gelegenen Hafen von Münster weist neuerdings eine bedeutende Steigerung auf. Die Gesammtbewegung der Güter im Hafen betrug bis Ende des Vormonates 208.633 t gegenüber 154.616 t im Jahre 1900 und 81.451 t im Jahre 1899. Demnach hat sich der Verkehr in den letzten drei Jahren beinahe verdreifacht. Von dem Gesammtumschlage entfielen auf Zu- und Abfuhren per Eisenbahn, 1901: 95.369 t, 1900: 80.329 t und 1899: 43.531 t, während die Schiffahrt an demselben im Jahre 1901 mit 113.294 t, 1900 mit 74.296 und 1899 mit 37.920 t participirte. In den Hafen liefen 1901: 2125, 1900: 1830 und 1899: 1287 Schiffe ein, welche den oben ausgewiesenen Verkehr vermittelten; die verfrachteten Güter gehörten, wie Getreide, Holz u. A., vorwiegend in die Tarifclasse I (1901: 100.817 t), während von Gütern der Tarifclassen II und III 411, bezw. 12.036 t auf dem Canale befördert wurden.

Auch auf der Hafenanschlussbahn entwickelte sich ein lebhafter Verkehr. Es wurden bis Ende November 1901 auf 15.516 Waggons 148.700 t verladen, gegenüber einer Verladung von 153.500 t auf 15.209 Waggons, bezw. 98.912 t auf 8992 Waggons in den Jahren 1900, resp. 1899.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco
Moritz **TILLER** & Co. k. k. Hoflieferanten
Firma-Inhaber M. Tiller — J. Toffler
WIEN, VII. Mariahilferstrasse 22.

HEIM'S MEIDINGER-OEFEN
Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschl. autorisirte Fabrik
H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant
WIEN, I. Kohlmarkt Nr. 7
Budapest, Thonethof. — **Prag,** Hybernergasse 7.
Patente in allen Staaten. (620)
Central-Heizungen aller Systeme.
Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.
Oefen für Wohnräume und Bureaux.
Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.
Heim's Waggon-Oefen 586 in Verwendung.
Heim's rauchverzehrende Kamine
Heim's rauchverzehrende „Calorifères".

Das
k. k. Versteigerungs-Amt
(Dorotheum)
WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17
übernimmt **Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wagen, Equipagen, Mobilien aus Hinterlassenschaften und Uebersiedlungen,** sowie **Gegenstände jeder Art** mit Ausnahme von neuen Waaren zur Versteigerung.
Anmeldung täglich von 9—12 Uhr. 652

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

(Tarif, Theil II, Heft 2.)

Ergänzung des Tarifnachtrages II.

Unter den auf Seite 24 des Nachtrages II im Verkehre mit Nowosielitza (Bhf.) trans. vorgesehenen Frachtsätzen der Schnitt-Tafel I b für Getreide sind nachstehende Schnittfrachtsätze für Mais nachzutragen:

Bei Glogau	155 **)
„ Gramschütz	150 **)
„ Grünberg i. Schl.	179 **)
„ Kempen B.W.E.	98 **)
„ Kempen (Güterbhf.)	98 **)
„ Krotoschin	112 **)
„ Lissa i. P.	143 **)
„ Ostrowo	112 **)
„ Pleschen	112 **)
„ Rawitsch	139 **)
„ Rothenburg a. O.	182 **)
„ Trachenberg	133 **)

Am Fusse der vorbezeichneten Seite hat die Anmerkung unter **) zu lauten:

Für Mais von dem unter A und B auf Seite 13 des Haupttarifes unter II/2 bezeichneten russischen Verkehrsgebiete (excl. Nowosielice).

Weiters sind auf Seite 25 und 26 unter den in den Rubriken A* und B* vorgesehenen Schnittfrachtsätzen für Getreide bei nachstehenden Stationen im Verkehre von Nowosielitza (Bhf.) trans. die Schnittfrachtsätze für Mais nachzutragen:

	A	B
Alt-Boyen	143 †)	143 †)
Beuthen (Bez. Liegnitz)	162 †)	162 †)
Grossgraben-Festenberg	115 †)	115 †)
Leiperode	143 †)	143 †)
Militsch	125 †)	125 †)

Am Fusse dieser beiden Seiten ist folgende Anmerkung zu setzen:

†) Für Mais.

Die im Nachtrage II auf Seite 7—21 enthaltenen Frachtsätze der Schnitt-Tafeln I b für Kleie etc. im Verkehre von Brody trans., Nowosielitza trans. und Podwołoczyska trans. gelten nur für in den Grenzstationen mittelst Eisenbahn anlangende Sendungen von Russland (ausgenommen Radziwilow, Woloczysk und Nowosielice). Für Kleie etc. Transporte, welche mittelst Strassenfuhrwerkes in Brody trans., Nowosielitza trans. und Podwoloczyska trans. anlangen, finden die auf den bezeichneten Seiten für den Verkehr mit Husiatyn trans. etc. enthaltenen Frachtsätze Anwendung.

Die auf Seite 24 dieses Nachtrages enthaltenen Frachtsätze der Schnitt-Tafel I b, unter Ergänzung der vorstehenden Frachtsätze für Mais, gelten auch nur für die mittelst Eisenbahn in den bez. Grenzstationen anlangende Sendungen von Russland (ausgenommen Radziwilow, Woloczysk und Nowosielice). Für die mittelst Strassenfuhrwerkes anlangende Sendungen finden sowohl rücksichtlich der auf Seite 22 und 23 befindlichen Stationsverbindungen, als auch rücksichtlich jener auf Seite 24, die im Haupttarife auf den Seiten 21 bis 34 und im Nachtrage I auf den Seiten 4—7 enthaltenen Frachtsätze der Schnitt-Tafeln I b auch fernerhin Anwendung.

Die Schnittfrachtsätze auf Seite 25 und 26 gelten ebenfalls nur für die mittelst Eisenbahn anlangenden Sendungen von Russland (ausgenommen Radziwilow, Woloczysk und Nowosielice). Für Achszufuhren hingegen finden in allen Fällen die in der Colonne B vorgesehenen Schnittfrachtsätze Anwendung.

Wien, am 1. Jänner 1902. [22]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1902, für Frachterhöhungen und Erschwerungen vom 15. März 1902, tritt ein neuer Tarif, Theil 2, für den Elbe-Umschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina in Kraft.

Durch denselben wird der gleichnamige Tarif vom 1. Mai 1897 sammt Nachträgen (I und II) ausser Giltigkeit gesetzt.

Der Tarif enthält unter Anderem allgemeine und besondere Bestimmungen, Reexpeditions- und Zwischenlagerungs-Bestimmungen, schliesslich Classengut- und Ausnahmetarife im Kartirungs- und Rückvergütungswege.

Exemplare des Tarifes sind bei den Verbandsverwaltungen, sowie bei der unterzeichneten Direction zum Preise von K 2.— = Mk. 1.70 erhältlich.

Wien, am 8. Jänner 1902. [23]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Festsetzung einer Zuschlagsfrist zu den reglementarischen Lieferfristen anlässlich der Einstellung des Güterzugs-Verkehres zwischen den Stationen Stanislau-Ciężów.

Wegen Einschiebung einer neuen Eisenconstruction der Jamnica-Brücke im km 97 6/7 der Strecke Stryj—Stanislau wird der Güterzugs-Verkehr zwischen den Stationen Stanislau-Ciężów in der Zeit nach Passirung des Zuges Nr. 1211 am 15. Jänner bis 2 Uhr Nachmittags am 16. Jänner 1902 eingestellt werden. Für die anlässlich dieser Verkehrseinstellung aufgehaltenen Eil- und Frachtgüter wird vorbehaltlich der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums zu den reglementarischen Lieferfristen eine Zuschlagsfrist von 24 Stunden festgesetzt.

Stanislau, am 9. Jänner 1902. [24]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung von Kartirungssätzen.

Am 15. Jänner 1902 treten an Stelle der im März 1899 ausgegebenen Kartirungssätze nach und von Neusattl für den directen Verkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen Localbahn Elbogen-Neusattl einerseits und Stationen der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn andererseits neue Kartirungssätze, welche die Einbeziehung der Localbahn Schönwehr-Elbogen enthalten, in Kraft.

Exemplare dieser Kartirungssätze sind bei den betheiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 20 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 10. Jänner 1902. [25]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Abänderung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 29 im Tarife, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897.

In dem vom 1. Jänner 1902 giltigen Nachtrage IX zu dem obenbezeichneten Tarife sind im Ausnahmetarife Nr. 29 für Cement bei Abtheilung I die Worte: „wenn die Sendungen durch in die Fässer eingebrannte, bezw. auf den Säcken mit Oelfarbe angebrachte Bezeichnung als hydraulischer Kalk (Romancement) kenntlich gemacht sind“ zu streichen.

Wien, am 10. Jänner 1902. [26]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Abfertigungsbefugnisse der Station S. Sabba.

Die bisher nur für den Wagenladungsverkehr, für leere retourgehende Emballagen und als Viehausladestelle eingerichtete Station S. Sabba der Schleppbahn Triest-St. Andrae-S. Sabba wird mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1902 auch für den Frachtgutverkehr in Stückgütern eröffnet.

Explosive Gegenstände sind von der Auf- und Abgabe ausgeschlossen.

Triest, im December 1901. [27]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.

Berichtigung des Tarifes vom 1. November 1901.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 31 für Samen und Sämereien unter b) im Verkehre mit Budweis sind zu streichen.

Es gelten die billigen Sätze unter a) auch für Sendungen von 10.000 kg.

Wien, am 8. Jänner 1902. [28]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Ergänzung der Schnitt-Tafel A des Tarifes, Theil II, Heft A (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. Jänner 1897.

Die Schnitt-Tafel A ist auf Seite 18, bezw. 21 wie folgt zu ergänzen:

Von	Bis zum Schnittpunkte							
	1	2	3	4	5	6	7	8
	Kilometer							
Heiligenstadt . .	454	410	410	312	321	331	—	—
Michelbeuern . .	455	413	—	300	309	319	—	—

Wien, am 8. Jänner 1902. [29]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutschland. (Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.) Am 1. Jänner 1902 ist der 5. Nachtrag zur 5. Ausgabe der Kundmachung 9 des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes, Verzeichniss derjenigen Stationen der Eisenbahnen Deutschlands, welche zur Annahme und Auflieferung von explosiven Gegenständen geeignet sind, ausgegeben worden.

— (Bezirkseisenbahnrath für die Bezirke Berlin und Stettin.) Am 6. December 1901 trat in Berlin unter dem Vorsitze des Eisenbahn-Directionspräsidenten, wirklichen geheimen Oberregierungsrathes Kranold der Bezirkseisenbahnrath für die Bezirke Berlin und Stettin zu seiner ordentlichen Herbstsitzung zusammen. Auf der Tagesordnung standen Mittheilungen über wichtigere, im Personen- und Güterverkehre theils durchgeführte, theils beabsichtigte Aenderungen und über die für den Sommerfahrplan 1902 in Aussicht genommenen Aenderungen. Ausserdem war ein Gutachten darüber abzugeben, ob für die Einführuug ermässigter Ausnahmetarife für Steinkohlentheerpech von den östlichen und mitteldeutschen Versandtbezirken nach dem Königreiche Sachsen und dem westlichen Bedarfsgebiete auf Grund der Sätze des Rohstofftarifes ein wirthschaftliches Bedürfniss anzuerkennen ist. Der Bezirkseisenbahnrath erkannte das Bedürfniss für Verwohlfeilerung der Pechfrachten an und beschloss, zu befürworten, dass Steinkohlentheerpech allgemein in den Rohstofftarif aufgenommen wird. („Z. d. V. D. E.-V.“)

Preussen. (Bezirkseisenbahnrath für die Eisenbahn-Directionsbezirke Hannover und Münster.) Auf der Tagesordnung der 41. Sitzung des Bezirkseisenbahnrathes für die Eisenbahn-Directionsbezirke Hannover und Münster, welche am 9. Jänner 1902 abgehalten wurde, befanden sich u. A. folgende Berathungsgegenstände:

1. Feststellung der Anwesenden und Bildung des Bureau.
2. Aenderung in der Zusammensetzung des Bezirkseisenbahnrathes.
3. Mittheilungen der kgl. Eisenbahn-Directionen:
   a) Mittheilung, betreffend Annahme der Wahl für den ständigen Ausschuss;
   b) Mittheilung, betreffend Annahme der Wahl für den Landeseisenbahnrath;
   c) Mittheilung, betreffend Aenderung in den Bezirken:
   d) Mittheilung, betreffend Berufung des ständigen Ausschusses:
   e) Mittheilung, betreffend das infolge der letzten Beschlüsse des Bezirkseisenbahnrathes eisenbahnseitig Geschehene.
4. Festsetzung der Zeit und des Ortes für die nächste Sitzung. („Z. d. V. D. E.-V.“)

Internationale Ausstellung landwirthschaftlicher Maschinen in Palermo. (Frachtbegünstigung für Ausstellungsobjecte.) Anlässlich der in der Zeit vom März bis Mai 1902 in Palermo stattfindenden internationalen Ausstellung landwirthschaftlicher Maschinen wird für die Rückbeförderung der Ausstellungsgegenstände die im Tarif-Theil I B für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr (Generalgütertarif, II. Band, 4. Abtheilung, Tarif Nr. 124 A, Seite 2137) unter G § 16 der allgemeinen Tarifvorschriften vorgesehene Tarifbegünstigung unter den daselbst angeführten Bedingungen gewährt.

Bayerischer Vicinal- und Localbahn-Schnitttarif vom 16. Juli 1900. (Aenderungen.)

1. Die Localbahnstationen Bad Steben, Köditz, Marxgrün, Naila, Neuhof, Selbitz und Stegenwaldhaus werden ab 1. Jänner 1902 in den neuen Hessisch-Bayerischen Gütertarif vom 1. Jänner 1902 und in den neuen Frankfurt a. M. etc.-Bayerischen Gütertarif vom 1. Jänner 1902 einbezogen.

Die im vorgenannten Schnitttarif enthaltenen bezüglichen Entfernungen, Anstosssätze und sonstigen Bestimmungen treten daher für den Hessisch-Bayerischen und den Frankfurt a. M. etc.-Bayerischen Verkehr vom genannten Tage ab ausser Kraft.

2. Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1902 hat die Ermittlung der Frachtsätze im Verkehre mit den im Schnitttarif enthaltenen bayerischen Vicinal- und Localbahnsstationen, sowie den bayerischen Stationen der Localbahn-Actien-Gesellschaft in München einerseits und den im neuen Hessisch-Bayerischen Gütertarif vom 1. Jänner 1902 und im neuen Frankfurt a. M. etc.-Bayerischen Gütertarif vom 1. Jänner 1902 enthaltenen ausserbayerischen Stationen andererseits in der gleichen Weise zu erfolgen, wie es auf Seite 4 des Nachtrages IV zum vorgenannten Schnitttarif für den Badischen und Main-Neckarbahn-Bayerischen Tarif bereits bestimmt ist.

Es ist daher auf der gleichen Seite unter Ziffer 3, 3 an Stelle der Bestimmung für Bensheim und Darmstadt Hauptbahnhof zu setzen:

3. „Hessisch-Bayerischen Gütertarif vom 1. Jänner 1902“ und danach neu einzufügen:
4. „Frankfurt a. M. etc.-Bayerischen Gütertarif vom 1. Jänner 1902 enthaltenen Stationen andererseits“.

3. Auf Seite 5 des Schnitttarifes ist im Verzeichniss der directen Gütertarife 3 und 4 abzuändern:

3. „Frankfurt a. M. etc.-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1902 (Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern).
4. Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1902.“

LIMAN & PETZOLD, Wien, III. Matthäusgasse 8.

Eiserne Transport-Geräthe.

Rasch-Pumpe!

Oesterr. Patent.

Die beste Pumpe der Gegenwart, von geradezu verblüffender Wirkung als **Schiffs-** und **Baupumpe.** Leistet ca. 20.000 Liter pro Stunde. Fördert nicht nur Sand und Schlamm, sondern auch grössere Gegenstände mit Leichtigkeit.

Ein Mann Bedienung.

Centrale: Wien, X/1, Gudrunstrasse 11.

Felten & Guilleaume

Fabrik elektrischer Kabel, Stahl- und Kupferwerke Actien-Gesellschaft.

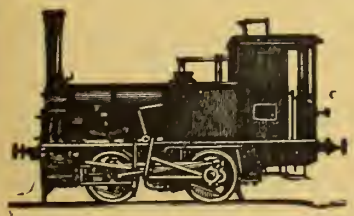
Fabriken in Wien, Bruck a. d. Mur und Diemlach (Steiermark).

Eisen- und Stahlwerke:
Stabeisen, Stabstahl, Rollenbandeisen.
Eisen- und Stahldrähte blank, verzinkt, verzinnt, verkupfert. Drahtstifte, Nägel, Nieten.
Stacheldraht in allen Sorten, speciell Simplex-Stacheldraht.
Barrièrendrähte mit höchster Festigkeit.
Telegraphen- und **Telephondrähte**
Maschinen-Drahtgeflechte.
Hufstollen. **Packschlösser.**

Drahtseilfabrik:
Förder-, Brems- und Seilbahnseile.
Aufzugs- und Transmissionsseile aus Ia Flusseisen-, Holzkohleneisen- oder Pat.-Gussstahldraht, blank oder verzinkt.
SCHIFFSSEILE.
Tragseile für Luftbahnen in Spiral-Construction, in Patent verschlossener Construction.
Specialität:
Aufzugseile für **Personen-Aufzüge** in gewöhnlicher rundlitziger und in Patent flachlitziger Construction.

Kabelfabrik:
Kupfer- und Bronzedrähte, blank u. verzinnt.
Trolley-Draht.
Installations-Leitungen aller Art.
Telegraphenkabel mit Gummi-, Guttapercha- und Okonit-Adern mit verschiedenen Armirungen.
Telephonkabel mit Papierisolation und Lufträumen.
Bleikabel mit imprägnirter Faser- und Papierisolation mit einem, zwei und drei Leitern, concentrisch und verseilt, für Hoch- und Niederspannungsnetze, Gleichstrom, Wechselstrom, Drehstrom.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.



Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

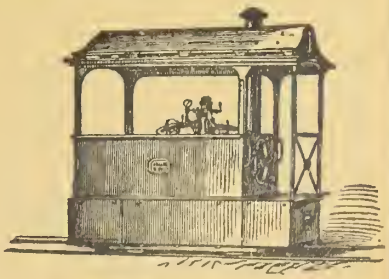
613

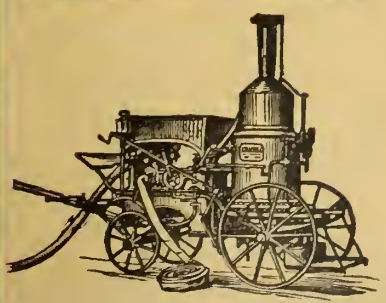
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,

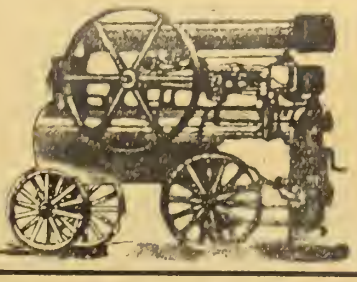
LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet







Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./$_3$, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig	Kronen	24·—	halbjährig	Kronen	12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„	Mark	25·—	„	Mark	12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„	Frcs.	33·—	„	Frcs.	16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
220	Buschtěhrader Eisenbahn		I. Petroleum, raffinirt, Petroleumnaphta (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische) der Pos. O—1 c, Petroleum-Rückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron) und Asphaltkokes, in Fässern oder in Cisternen- (Reservoir-) Wagen; II. Leere, gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralöl-Fässer, auch eiserne, aller Art.*)	Kralup (B.E.B.)	Annathal-Rothau	Erfüllung der einschlägigen Tarifbestimmungen des Ausnahmetarifes für den Petroleum-Verkehr vom 1. Juni 1900	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarif	Verschieden	Heller 91	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Chodau (B.E.B.)					84				
					Eger (B.E.B.)					91				
					Falkenau an der Eger					88				
					Franzensbad (B.E.B.)					91				
					Graslitz oberer Bahnhof					94				
					Graslitz unterer Bahnhof					92				
					Kaaden-Brunnersdorf					67				
					Karlsbad (B.E.B.)					80				
					Kladno					25				
					Klingenthal (B.E.B.)					95				
					Komotau (B.E.B.)					66				
					Lana					32				
					Pressnitz-Reischdorf					79				
					Priesen					64				
					Pürstein					71				
					Rakonitz (B.E.B.)					48				
					Reitzenhain (B.E.B.)					80				
					Saaz (B.E.B.)					60				
					Schlackenwerth (B.E.B.)					76				
					Schmiedeberg					83				
					Weipert (B.E.B.)					88				
221	Buschtěhrader Eisenbahn	bethelligten Verwaltungen	Hopfenstauungen	Liebeschitz (A.T.B.)	Böhm.-Kamnitz	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarife der bethelligten Bahnverwaltungen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 51	Im Kartirungswege			
					Falkenau-Hillemühl					51				
					Habichtstein					38				
					Kreibitz-Teichstatt					52				
					Langenau					38				
					Politz-Sandau					39				
					Rabstein					49				
					Schönlinde					54				
					oder umgekehrt									

*) Auf leere, gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralöl-Fässer, auch eiserne, aller Art finden die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze unter den angeführten Bedingungen in umgekehrter Richtung (nur nach Kralup (B.E.B.)) Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachsteheuder Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
222	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Siehe Tabelle		Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Local-, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Die in der nachstehenden Tabelle enthaltenen Frachtsätze	Verschieden	Im Kartirungswege		*)

*) I. Die Frachtsätze von den Stationen Baranyavár-Monostor, Bosna-Brod, Brčka, Brod, Brsadin, Dálja Dárda, Dráva-Szarvás, Erdöd, Eszék, Eszék-alsováros, Gjeletovci, Jankovci, Kukujevci-Erdöveg, Magyar-Boly, Martinci, Samac, Sid, Tovarnik, Villány, Vincovci und Vukovár nach Wien St.E.G. gelten auch für Sendungen nach Wien-Matzleinsdorf.

II. Die von den Stationen Baja, Bács-Almás, Bács-Topolya, Bikity-Borsod, Csantavér, Dalja, Erdöd, Gombos, Hegyes-Feketebegy, Kalocsa, Keczel, Nemes-Militics, Öreg-Csertö, Priglevicza-Szt. Iván, Szonta, Verbasz, Zombor, weiters: Ada, Adorján-Kishegyes, Bács-Martonos, Bács-Petrovoszelo, Karjad, Moholy, Orom, Ó-Kanizsa, Zenta gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammende Locosendungen. Auf den Frachtbriefen und Frachtbrief-Duplicaten der bezüglichen Sendungen ist daher von den Vorständen der genannten Stationen zu bestätigen, dass die Sendung eine Locosendung ist, d. h. nicht per Eisenbahn bingelangt ist, sondern mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt wurde.

III. Die in der untenstehenden Tabelle angeführten Frachtsätze werden in der umgekehrten Richtung auch für leere, retourgehende Getreidesäcke bei Aufgabe in beliebigen Mengen angewendet, und zwar: im Verkehre mit Wien-Lagerhaus und Wien-Praterquai mit 4 Heller per 100 kg erhöht, im Verkehre mit den übrigen Aufgabsstationen unverändert.

Von	Nach Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Marchegg Simmering Floridsdorf Stadlau	Nach Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern	
Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen:		
Baja	154	158
Báranyavár-Monostor	184	188
Batajnicza	180	184
Bács-Almás	172	176
Bács-Topolya	188	192
Beška	172	176
Bikity-Borsod	162	166
Bosna-Brod	214	218
Brod	214	218
Bršadin	176	180
Csantavér	190	194
Dálja	168	172
Dárda	178	182
Dráva-Szarvás	170	174
Erdöd	166	170
Eszék	170	174
Eszék-alsováros	170	174
Gjeletovci	192	196
Gombos	166	170
Hegyes-Feketehegy	170	174
Horgos	186	190
India	180	184
Jankovci	182	186
Kalocsa	138	142
Karlócza	168	172
Keczel	152	156
Kiszács	168	172
Knkujevci-Erdövég	200	204
Magyar-Boly	188	192
Martinci	194	198
Mitrovicz	186	190
Mitrovicz-Szávapart	186	190
Nemes-Militics	170	174
Ó-Kér	168	172
Ó-Pázna	180	184
Öreg-Csertö	142	146
Pétervárad	168	172
Priglevicza-Szt. Iván	166	170
Putinci	190	194
Ruma	190	194
Samac	208	212
Sid	198	202
Szonta	166	170
Tovarnik	198	202
Uj-Pázna	180	184
Ujvidék und Ujvidék-Újnapart	168	172
Verbász	166	170
Villány	194	198
Vinkovci	176	180
Vogány	190	194
Vukovar	168	172
Zimony	180	184
Zombor	160	164
Stationen der Baja-Zombor-Ujvidéker Localeisenbahn:		
Bresztovácz	170	174
Bulkesz	180	184
Futtak	173	177
Gajdobra	182	186
Gara	162	166
Gákova	165	169
Hódságh	174	178
Ó-Sztapár	167	171
Parabuty	177	181
Paraga	180	184
Petrovácz-Glozsán	179	183
Rigyicza	164	168
Sztanisics	168	172
Vaskut	158	162
Stationen der Bács-Bodrogher Localeisenbahn:		
Ada	170	174
Adorján-Kishegyes	170	174
Bács-Martonos	170	174
Bács-Petrovoszello	170	174
Karjad	186	190
Moboly	170	174
Orom	186	190
Ó-Becse	170	174
Ó-Kanizsa	170	174
Zenta	170	174
Stationen der Hegyes-Feketebegy—Palánkaer Localeisenbahn:		
Despot-Szent Iván-Pivnicza	176	180
Kula	169	173
Palánka	182	186
Szilbács	182	186
Torzsa	175	179
Stationen der Ó-Becse-Ujvidék-Titeler Localeisenbahn:		
Bács-Földvár	183	187
Csurog	189	193
Gospodince	193	197
Járek	186	190
Káty	188	192
Kovil-Szent Iván	196	200
Lok	204	208
Temerin	188	192
Tisza-Kálmánfalva	191	195
Titel	208	212
Vaskapu	181	185
Vilova-Gardinovce	200	204
Zsablya	196	200
Stationen der Vinkovce-Brčkaer Localeisenbahn:		
Brčka	214	218
Stationen der Ruma-Klenaker Localeisenbahn:		
Budjanovci	200	204
Klenak-Sabac	213	217
Klenak-Szávapart	215	219
Nikinci	204	208
Platicevo	208	212

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
223	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Siehe Tabelle		Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Local-, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze	Verschieden	Im Kartirungswege		Die in der nachstehenden Tabelle angeführten Frachtsätze werden in der umgekehrten Richtung auch für leere, gebrauchte Getreidesäcke bei Aufgabe in beliebigen Mengen angewendet, u. zw. im Verkehre mit Wien Lagerhaus und Wien Praterquai um 4 h per 100 kg erhöht, im Verkehre mit den übrigen Aufgabestationen unverändert

Von	Nach: Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Simmering, Floridsdorf, Stadlau, Marchegg	Nach: Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern	
Stationen der königl. Ung. Staatseisenbahnen		
Beregszó	212	216
Detta	232	236
Fehértemplom	200	204
Gattaja	242	246
Gertenyes	248	252
Gyertyámos	212	216
Jassenova	206	210
Jám	210	214
Kis-Kun-Dorosma	184	188
Merczifalva	226	230
Mokrin	204	208
Moriczföld-Soósd	242	246
Nagy-Kikinda	206	210
Nagy-Szt. Miklós	210	214
Oravicza	228	232
Orczifalva	226	230
Oroszlámos	194	198
Ó-Bessenyö	204	208
Perjámos	214	218
Rakasdia	222	226
Rácz-Szt. Péter	220	224
Saág	220	224
Sárafalva	216	220
Szakálháza	212	216
Szeged	180	184
Szeged-Rókus	184	188
Szent-András	220	224
Szent-Hubert	212	216
Szöreg	184	188
Sztamora-Moravicza	228	232
Temes-Rékás	226	230
Temes-Remete	220	224

Von	Nach: Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Simmering, Floridsdorf, Stadlau, Marchegg	Nach: Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern	
Temesvár-Gyárváros	212	216
Temesvár-Józsefváros	212	216
Topolovecz	230	234
Valkány	198	202
Varjas	224	228
Versecz	216	220
Vojtek	230	234
Zsebely	226	230
Zsidovin	248	252
Zsombolya	212	216
Stationen der Szeged—Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Localeisenbahn.		
Beodra	192	196
Bocsár	189	193
Ellemér	184	188
Esztermajor	186	190
Karlova	193	197
Kuman	184	188
Mellencze	184	188
Nagy-Becskerek	184	188
Török-Becse-Aracs	182	186
Csóka		
Gyala		
Ó- und Uj-Szt. Iván		
Pádé		
Szanád	170	174
Szerb-Keresztur		
Tisza-Szt. Miklós		
Török-Kanizsa		

Von	Nach: Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Simmering, Floridsdorf, Stadlau, Marchegg	Nach: Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai
	Frachtsatz per 100 kg in Hellern	
Stationen der Torontaler Localbahnen.		
Antalfalva	219	223
Bethleutanya	224	228
Bóka	216	220
Csene	212	216
Czrepája	222	226
Dobricza	230	234
Écska-Zsigmondfalva	195	199
Fény	223	227
Ferdinándfalva	232	236
Ferenczhalom	217	221
Györgyháza	230	234
Iláncsa	235	239
Jánosföld	217	221
Járkovácz	221	225
Kanak	222	226
Kevi-Szöllös	234	238
Kécsa	222	226
Klári	221	225
Kurjácska	223	227
Lajosfalva	226	230
Lajosmajor	203	207
Laudontanya	232	236
Lázárföld	195	199
Módos	219	223
Nagy-Becskerek-Bégapart	184	188
Nagy-Margita	235	239
Ó-Lécz	225	229
Ó-Telek	208	212
Öregfalu	209	213
Pancsova	204	208
Párdány	217	221
Puszta-Kenderes	197	201
Sándorudvár	192	196
Számos	225	229
Szárcsa	207	211
Széchényfalva-Ráros-Istvánvölgy	228	232
Szecsáuy	211	215
Szivattyútelep	230	234
Temes-Paulis	222	226
Tomásovácz	202	206
Torontál-Almás	215	219
Torontál-Ozora	205	209
Torontál-Ujvár	211	215
Torontál-Vásárhély	223	227
Uj-Alibunár	223	227
Uj-Zichyfalva	235	239
Uj-Zsombolya	217	221
Verseczrét	221	225
Stationen der Temesvár-Modoser Localeisenbahn.		
Feodor	226	230
Gyülvész	226	230
Keresztes	224	228
Parácz	221	225
Rudna	228	232
Román-Szt. Mihály	219	223
Szabadfalu	218	222
Uj-Pécs	224	228
Utvin	219	223

Von	Nach: Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Simmering, Floridsdorf, Stadlau, Marchegg	Nach: Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern	
Stationen der Temesvár—Nagy-Szt. Miklóser Localeisenbahn.		
Biléd	231	235
Kis-Becskerek	225	229
Lovrin	221	225
Nagy-Ösz	215	219
Sándorháza	230	234
Uj-Bessenyö	221	225
Stationen der Zsebely-Csákovár-Bókaer Localeisenbahn.		
Bánlak	230	234
Csákovár	237	241
Gilád	235	239
Gyér	222	226
Surján-Zsibova	217	221
Tolvádia	225	229
Stationen der Pancsova-Petrovoszellóer Localeisenbahn.		
Réva-Ujfalu und Pancsova-Temespart	204	208
Stationen der Versecz-Kubiner Localeisenbahn.		
Alibunár	223	227
Bavaniste	232	236
Károlyfalva	234	238
Kubin-Dunapart	216	220
Mramorák-Déliblát	234	238
Román-Petre	224	228
Temes-Kubin	216	220
Temes-Miklós	233	237
Ulma	229	233
Vlajkovecz	226	230
Stationen der Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Mártoner Localeisenbahn:		
Baghy major	164	168
Homok	177	181
Kengyel	164	168
Kun-Szt. Márton	181	185
Martfü	166	170
Tisza-Földvár	175	179
Stationen der Kun-Szt. Márton—Szenteser Localeisenbahn:		
Szentes	184	188
Töke	184	188
Stationen der Szentes—Hodmezö-Vásárhelyer Localeisenbahn:		
Mártély	212	216
Mindszent	207	211
Szegvár	200	204

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
224	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide Tabelle		Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Local-, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze	Verschieden	Im Kartirungswege		

Von	Nach	
	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Marchegg Simmering Floridsdorf Stadlau	Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern	
Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen		
Báttaszék	163	167
Czecze	148	152
Hidas-Bonyhád	174	178
Hidja-Apáti	140	144
Kölesd-Tengelicz	140	144
Nagy-Dorog	140	144
Szegzárd	144	148
Tolna-Mözs und Fáczáakert	142	146
Vajta	144	148
Stationen der Fehér und Tolnavármegyér Localeisenbahn		
Duna-Adony	133	137
Duna-Földvár	149	153
Duna-Penteie	137	141
Rácz-Almás	137	141
Paks	149	153
Baracs Ménesmajor	148	152
Elöszallás	148	152
Herczegfalu	148	152
Nagy-Venyim	148	152

I. Die von den Stationen Báttaszek, Czecze, Hidas-Bonyhád, Nagy-Dorog und Vajta gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammenden Locosendungen. Auf den Frachtbriefen und Frachtbrief-Duplicaten der bezüglichen Sendungen ist daher von den Vorständen der genannten Stationen zu bestätigen, dass die Sendung eine Locosendung ist, d. h. nicht per Eisenbahn hingelangt ist, sondern mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt wurde.

II. Die in der vorstehenden Tabelle angeführten Frachtsätze werden in der umgekehrten Richtung auch für leere, gebrauchte Getreidesäcke bei Aufgabe in beliebigen Mengen angewendet, und zwar im Verkehre mit Wien-Lagerhaus und Wien-Praterquai mit 4 Heller per 100 kg erhöht, im Verkehre mit den übrigen Aufgabsstationen unverändert

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
225	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte aus Pos. M—4 der Güterclassification	Györ loco	Wien (St.E.G.) loco	**Verfrachtung von mindestens 3000 Tonnen.** Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	72 Heller	64 Heller	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende April 1903 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C IV b) in Budapest vorzulegen sind	
226	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte der Pos. M—4 der Güterclassification	Almás-Füzitö loco	Wien (St.E.G.) loco Wien (St.E.G.) transit im Verkehre mit den im Tarife, Theil II. Heft 5, des Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverbandes enthaltenen Stationen, sowie den zwischen diesen gelegenen, im Tarife nicht enthaltenen Stationen, insoferne der Verkehr via Wien, bezw. Hegyeshalom—Pozsony geleitet wird	**Bei Verfrachtung von mindestens 2200 Tonnen.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, bezw. 5	98 Heller	77 Heller	21 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf Grund der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) spätestens bis Ende April 1903 vorzulegen sind	
227	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte der Pos. M—4 der Güterclassification	Györ loco	Wien (St.E.G.) transit mit der Bestimmung nach den im Tarife für den Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 5, resp. den im Tarife, Theil II, Heft 1, des Südwest-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes aufgenommenen Stationen, sowie den zwischen diesen gelegenen, im Tarife nicht enthaltenen Stationen, insoferne der Verkehr theilweise oder ganz via Wien geleitet wird. — Ausgenommen hievon sind die Stationen Kemmelbach-Ybbs, Kleinmünchen, Linz, Mauthausen, Melk, Pöchlarn, Vöcklabruck und Wels	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 5, Südwest-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	Verschieden	Verschieden	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende April 1903 bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) in Budapest vorzulegen sind		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
228	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		**1. Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 2. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. 3. Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 4. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. 5. Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 6. Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 7. Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 8. Elbe-Umschlagsverkehr. 9. Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. 10. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 11. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. 12. Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. 13. Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehr. 14. Belgisch-, bezw. Deutsch-Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.** **Anwendung der ermässigten Frachtsätze für Getreide etc.** Die für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Oelkuchen sub Post Nr. 222, 223 und 224 für die Stationen Wien, Marchegg und Stadlau, sowie die seitens der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen für dieselben Aufgabsstationen auch nach Budapest und Györ publicirten ermässigten Frachtsätze werden mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902 auch im Verkehre mit den in den Tarifen der obangeführten Verbände enthaltenen österreichischen oder ausländischen Stationen, ferner diese für die Station Györ publicirten ermässigten Frachtsätze auch im Verkehre mit den Stationen der Linie Bruck a. d. L.—Simmering der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der Localbahnen Schwechat-Mannersdorf und Bruck a. d. L.-Hainburg in dem Falle angewendet, wenn bei Eiurechnung dieser ermässigten Frachtsätze von den Aufgabsstationen bis zu den obbezeichneten Uebergangsstationen und von da bis zu den definitiven Bestimmungsstationen auf Grund der bestehenden Frachtsätze billigere Gesammtfrachtgebühren resultiren, als auf Grund der von den Aufgabsstationen nach den definitiven Bestimmungsstationen bestehenden directen Frachtsätze. Die Sendungen sind mit directen nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben. Bezüglich der in ausländischen Verbänden zum Transporte gelangenden Sendungen erfolgt die Umrechnung der bewilligten ermässigten Frachtsätze zum Course von 100 Hellern = 85 Markpfennigen, bezw. 105 Centimes. Die ermässigten Frachtsätze werden im Rückvergütungswege angewendet. Die Rückvergütung erfolgt auf Grund der Frachtbrief-Duplicate, welche auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lauten müssen. Ausser diesen Documenten sind auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen. Diese Frchtdocumente sind spätestens bis Ende April 1903 bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt. Auf die Rückgabe der Original-Frachtbriefe haben die Parteien zu verzichten.												
229	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn und k. k. österr. Staatsbahnen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Albár	a) Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau, Floridsdorf, Simmering, Schwechat-Kledering und Grammat-Neusiedl b) Wien Lagerhaus und Wien Praterquai	**Verfrachtung eines Minimalquantums von 5000 Tonnen.** Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	Localtarife, bezw. Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 3	Verschieden	Heller a) 81	b) 85	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Die auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, bezw. bezüglich der leeren gebrauchten, retourgehenden Säcke, die auf den Namen des Reclamanten als Adressaten lautenden Original-Frachtbriefe, welche der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) spätestens bis Ende März 1903 vorzulegen sind	Die sub a) angeführten Frachtsätze werden unverändert, die sub b) angeführten aber mit 4 Heller per 100 kg erhöht, auch für leere gebrauchte, retourgehende Säcke bei Aufgabe in beliebigen Mengen in der umgekehrten Richtung angewendet. Die sub a) angeführten Frachtsätze finden, um 12 Heller per 100 kg erhöht, auch im Verkehre mit Wien Oe.N.W.B. transit Anwendung
				Bogya-Gellér						90	94			
				Csalloköz-Abony						70	74			
				Csalloköz-Aranyos						94	98			
				Csalloköz-Csütörtök						59	63			
				Duna-Szerdahely						72	76			
				Ekecs						87	91			
				Ekel						91	95			
				Felistál-Nyárasd						83	87			
				Nagy-Légh						65	69			
				Nagy-Megyer						88	92			
				Örs-Ujfalu						96	100			
				Paka						63	67			
				Patony						68	72			
				Püspöki						55	59			
				Somorja-Uszor						61	65			
				Tany-Nemes-Ócsa						90	94			
				Uj-Komárom						99	103			

2:30

priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

betheiligten Verwaltungen

Geflügel, lebendes und todtes; frisches Obst; frisches Gemüse und Grünzeug; Wildpret und Butter als Eilgut

von	nach	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg
von Budapest-Kelenföld, sowie von den im Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900 enthaltenen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, mit Ausnahme der Stationen der Strecken Marchegg—Palota-Ujpest (inclns.). Dévény-Ujfalu—Szakolcza, Dévénytó—Stomfa, Pozsony—Zsolna—Zwardón, Tepla-Trencsén-Teplitz—Vlarapass, Galanta—Nagyszombat. Lipótvár—Szered, Ersekujvár—Nagy-Belicz, Párkány-Nána—Balassa-Gyarmat, Csata—Léva	von Budapest-Kelenföld, sowie von den im Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 3, enthaltenen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, mit Ausnahme der Stationen der Strecken Marchegg—Palota-Ujpest (incl.), Devény-Ujfalu—Szakolcza, Dévénytó—Stomfa, Pozsony—Zsolna—Zwardón, Tepla-Trencsén-Teplitz—Vlarapass, Galanta—Nagy-Szombat, Lipótvár—Szered, Ersekujvár—Nagy-Belicz, Párkány-Nána—Balassa-Gyarmat, Csata—Léva und Garam-Berczencze incl.—Ruttka								
den im Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900 enthaltenen österreichischen Stationen	Wien Staatsbahnhof transit, Wien Nordbahnhof transit, Stadlau transit, Marchegg transit, Bruck a. L. transit nach solchen österreichischen Stationen, nach welchen die Instradirung im Sinne der bestehenden Instradirungsvorschriften ganz oder theilweise via Wien, Marchegg oder Bruck a. L. erfolgt							
	Wien Staatsbahnhof loco Wien Nordbahnhof loco Stadlau loco Floridsdorf loco							

Bei Aufgabe in beliebigen Mengen

vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902

Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900	Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1; Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, 2 und 3, bezw. Localtarif der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen				Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1; Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 3			

Verschieden

Verschieden	Tarifmässige Frachtsätze der Frachtenclasse II							
Die Differenz zwischen den von den betreffenden Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen nach Stadlau, bezw. im Verkehre mit Budapest-Kelenföld nach Wien St.E.G. bestehenden directen Frachtsätzen für ermässigtes Eilgut und für Güter der Frachtenclasse II	Verschieden							

Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Die im Rückvergütungswege anzuwendende Frachtermässigung auf Grund der auf den Namen der reclamirenden Firma als Aufgeberin lautenden Aufnahmescheine, bezw. Frrachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende April 1903 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen sind	

Diese Frachtbegünstigung findet auch auf lebendes Geflügel und Wildpret bei Aufgabe als Frachtgut Anwendung. Im Anschlussverkehre findet diese Frachtbegünstigung nur auf jene Sendungen Anwendung, welche in den Stationen der an die kgl. Ungar. Staatseisenbahnen anschliessenden Localbahnen, sowie in den im Tarife, Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes aufgenommenen Stationen der übrigen Eisenbahnen zur Aufgabe gelangen, und zwar ebenfalls im Rückvergütungswege auf Grund der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende April 1903 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen sind

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	von der und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von / nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
231	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Reis, geschält, Reismehl, Reisgries	Budapest-dunapartl t. p. n. Lipótváros nyugoti p. n.	den im Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes enthaltenen österreichischen Stationen	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen sind mit auf die Bestimmungsstation lautenden directen Frachtbriefen aufzugeben	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1900	Verschieden	Verschieden	25 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf Grund der Frachtbrief-Duplicate, welche auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lauten müssen. Dieselben sind spätestens bis Ende März 1903 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen	
232	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	bethelligten Verwaltungen	Spiritus	Budapest-Kelenföld	den im Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandstarife, Theil II, Heft 1, enthaltenen österreichischen Stationen	Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3	Verschieden	Heller ad a) / ad b)		Im Kartirungswege		
233	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	bethelligten Verwaltungen	Geflügel, lebendes und todtes; frisches Gemüse und Grünzeug; frisches Obst; Wildpret; Butter; frisches Fleisch; Eier; Topfen; Honig und Melonen als Eilgut oder Frachtgut	Budapest-Kelenföld	den im Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandstarife, Theil II, Heft 1, enthaltenen österreichischen Stationen	Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	local-, bezw. Verbandstarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Die laut Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900 von Budapest-József-város giltigen normalen Frachtsätze		Im Kartirungswege		

	ad a)	ad b)
Arad	250	223
Baja	238	214
Brassó	404	323
Budapest*)	112	98
Buzsák	256	226
Czegled	155	139
Debreczen	238	214
Derestye-Hétfalu	407	325
Eperjes	—	258
Kassa	260	229
Kolozsvár	312	261
Lugos	298	253
Maros-Vásárhely	350	285
Mezöhegyes	270	240
Miskolcz gömöri p. u.	218	198
Nagyvárad	247	220
Ötvenes	268	241
Szeged	218	198
Szeged-Rókus	225	203
Szöreg	225	203
Temesvár-Gyárváros	272	238
Temesvár-Józsefváros	272	238
Uj-Arad	255	226
Versecz	302	255

*) Die Frachtsätze für Budapest gelten von den Stationen Budapest-Angyalföld, Budapest-dunaparti tehérpályaudvár, Budapest-József-város, Budapest-Lipótváros, Budapest nyugoti pályaudvár, Budapest-Kelenföld und Ó-Buda-Filatorigat

Fortlaufende Nummer	234	235	236
Die Publication erfolgt von der Nummer und im Namen der	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Geschlachtete, ausgeweidete Schweine, bei Aufgabe als Frachtgut	Eisenröhren der Pos. E—5 der Güterclassification im Tarife, Tbeil I, Abtheilung B	Güter des Specialtarifes 1
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	den im Tarife, Tbeil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes enthaltenen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Anina	Nagy Sáros
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wien St. Marx	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Bransdorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Aufgabe von, bezw. Frachtzablung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief nnd Wagen. Aufrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von oder Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltnng der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
	vom 1. Jänner 1902 bis anf Widerrnf, längstens jedocb bis Ende December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife, bezw. Tarif-Tbeil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes	Oesterreicbisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3	Localtarife der betheiligten Verwaltungen
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	261 Heller	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Die directen Frachtsätze der Wagenladungsclasse A aus dem Tarife, Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes für Wien St.E.G., erböht um 17 Heller per 100 kg	187 Heller	Nagy Sáros: Apahida 363, Balassa-Gyarmat 265, Budapest*) 248, Dees 401, Debreczen 311, Fülek 240, Galánta 195, Ipolyság 263, Kolozsvár 361, Léva 249, Lipotvár 204, Losoncz 235, Miskolcz g. p. u. 274, Nagy-Surány 217, Nagyvárad 331, Nyirbátor 347, Nyiregyháza 301, Pozsony 164, Szered 199; Freiwaldau-Gräfenberg 276, Neutitschein 232, K.F.N.B. 302, Stadt Weidenau 363
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	74 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerknngen		Das Auf- nnd Abladen haben die Parteien anf eigene Kosten zn bewirken. In dem Frachtsatze ist die Zuschlagsgebühr laut Localgütertarif der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Theil II) bereits inbegriffen	*) Der Frachtsatz für Budapest findet auf nachstehende Bahnhöfe Anwendnng: dunaparti teherpályaudvar, fövarosi közraktárak, Józsefváros, kitérö, Lipótváros und nyugoti pályaudvar

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Lieferung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
237	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche	a) Budapest-Józsefváros, b) Budapest nyugoti p. u., c) Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Almás-Füzitö Arad Baja Beregszász Békes-Csaba Brassó Budapest-Józsefváros Budapest-nyugoti p. u. Czegléd Debreczen Déva Eger Eperjes Eszék (Osiek) Ersekujvár Fehértemplom Fiume Fogaras Garam-Berzencze Gyöngyös Györ Gyula-Fehérvár Hódmezö-Vásárhely Ipolyság Jászberény Kalocsa Kaposvár Karánsebes Kassa Károlyváros (Karlovac) Kecskemét Kézdi-Vásárbely Kis-Knn-Felegyháza Kis-Várda Kolozsvár Komárom Léva Losoncz Lugos Mármaros-Sziget Maros-Vásárhely Medgyes Mezö-Tnr Miskolcz gömöri p. u. Muukács Nagy-Bánya Nagy-Becskerek Nagy-Enyed Nagy-Károly Nagy-Kikinda Nagy-Körös Nagy-Szeben Nagy-Szombat Nagy-Várad Nyiregybáza Nyitra Oravicza Orosbáza Pancsova nud Pancsova-Témespart Pápa Párkány-Náua Pécs Pozsony Pnszta Tenyö Salgó-Tarján Sátoralja-Ujhely Segesvár Szabadka Szászrégen Szászváros Szatmár-Németi Szeged Szegzárd Szeutes Szolnok sz. p. n. Szoubathely Temesvár-gyárváros Temesvár-Józsefváros Torda Ujvidék Ungvár Väg-Ujhely Versecz Vukovár (Vukovar) Zágráb (Zagreb) m. á. v. Zimony (Zemun) Zombor	Zugestandener Frachtsatz in Hellern per 100 kg ad a) ad b) ad c) 236 — — 450 450 810 413 — 773 521 — 881 400 400 760 844 844 1204 — — 360 — — 360 172 172 532 413 413 773 521 521 881 318 — 678 — — 963 450 — 810 — 276 — 521 521 881 712 — — 1008 1008 1368 413 — 773 234 — 594 340 — — 581 584 944 399 399 759 — 297 — 214 — 574 297 — 657 400 — — 521 521 881 450 — 810 554 — — 235 235 595 1064 1064 1424 276 276 636 462 462 822 521 521 881 257 — 360*) — 297 — 360 — 720 522 522 882 563 563 923 646 646 1006 667 667 1027 318 318 678 400 — 760 510 — 870 700 700 1060 678 678 1038 604 604 964 450 450 810 441 441 801 193 193 553 786 786 1146 — 400 — 441 441 801 450 450 810 — 380 — 552 552 912 509 509 869 751 751 1111 400 — — — 193 360 442 — 802 — 413 — 255 255 615 276 — 636 450 — 810 708 708 1068 380 — 740 746 746 1106 542 542 902 471 471 834 400 400 760 361 — 721 433 433 793 214 214 574 450 — — 450 450 810 450 450 810 573 573 933 450 — 810 486 — 816 — 427 — 521 524 881 450 — 810 521 — — 198 — 858 413 — 773				

oder vice versa

Auflieferung von mindestens 3000 Tonnen. Hievon müssen mindestens 500 Tonnen von Budapest nach ungarischen Stationen oder vice versa und mindestens 150 Tonnen von Budapest nach Wien verfrachtet werden.

Für die gewöhnlichen Eilgüter von Wien nach Budapest ist die Fracht mindestens für 2300 kg per Frachtbrief und Wagen zu bezahlen. Im Uebrigen sind die für gewöhnliche Eilgüter gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen massgebend

vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902

Localtarif der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen. Theil II; Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II. Heft 1; Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3; Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1

Im Rückvergütungswege

Bezüglich der Sendungen von Budapest, Zimony, sowie von und nach Wien auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Original-Aufnahmescheine; bezüglich der Sendungen nach Budapest auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Original-Frachtbriefe: schliesslich bezüglich der nach Zimony expedirten Sendungen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe. Diese Documente sind spätestens bis Ende März 1903 an die Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt

*) Die im Verkehre zwischen Wien Staatsbahnhof und Wien Nordbahnhof einerseits und den Stationen Eszék, Pécs und Vukovár anderseits gewährten Frachtsätze werden auch im Verkehre mit Wien Südbahnhof angewendet. Das Auf- und Abladen der Sendungen von Wien nach Budapest hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen, und haftet die Eisenbahu bei diesen Sendungen weder für die infolge ungenügender Verpackung der einzelnen Colli hervorgerufenen Beschädigungen, noch für den Abgang von Colli bei unverletztem Verschlusse des Wagens. Diese Begünstigung findet im Kartirungswege unter der Bedingung Anwendung, wenn von Seiten der Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei bei einer der betheiligten Bahnverwaltungen eine Caution von 50.000 (fünfzigtausend) Kronen erlegt wird, wobei die weiteren Durchführungsmodalitäten mit der Partei von Fall zu Fall festgesetzt werden.

*) Dieser Frachtsatz gilt auch im Verkehre mit Wien K.F.N.B.

Die Sendungen in Wien können auch nach Schluss der amtlichen Anfuahmezeit zu einer mit der Bahnanstalt zu vereinbarenden Zeit aufgegeben werden.

Die nach über Budapest gelegeuen ungarischen Stationen in Wien aufzugebenden Sendungen hat die Partei auf die durch die Bahn bestimmte Weise nach Routen getheilt zu verladen. Die Caution verfällt zu Gunsten der Eisenbahnen, wenn die Bedingungen durch die Partei nicht erfüllt werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
238	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 1	Vide Tahelle		Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil III, Heft 2	Verschieden	Vide Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Von	Nach							
	Dombran	Jablunkau	Karwin	Lonkau	Oderberg Ks.Od. loco **)	Oderberg Ks.Od. transit für Sendungen im Verkehre mit Deutschland *)	Teschen	Trzynietz
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern							
Debreczen	253	227	250	247	255	262	240	238
Losoncz	.	151	.	171	179	186	.	162
Miskolcz gömöri p. u.	.	190	.	210	218	225	203	201
Nyiregyháza	.	217	.	237	245	252	230	228
Putnok	204	178	201	198	206	213	191	189

*) In diesen Frachtsätzen ist die Oderberger Ueberfuhrsgebühr bereits inbegriffen.

**) Giltig auch für nach österreichischen Stationen bestimmten Sendungen.

239	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Getreide und Hülsenfrüchte der Position 61—9 der Güterclassification	den von Budapest auf den Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen mindestens 400 km entfernten siebenbürgischen Stationen, einschliesslich Kolozsvár	Wien (St.E.G.), Wien (K.F.N.B.), Floridsdorf, Marchegg, Simmering, Stadlau, Brnok a. d. L. transit, Vlarapass transit, Gyanafalva-Landesgrenze, Szakolcza-Landesgrenze	Anfgabe als Fraohtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1902	Localtarif, bezw. Tarif-Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes nnd Tarif-Theil III, Heft 3, des Westungar.-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Die Frachtsätze des Specialtarifes 1	Die nm 10 Percent gekürzten Fraohtsätze des Specialtarifes 1	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf Grnnd der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Original-Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende September 1902 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (CIV/b) einzureichen sind	

Diese Begünstigung bezieht sich auch auf solche Sendnngen, welche in einem auf einer Unterwegsstation befindlichen und die Reexpeditionsbegünstigung geniessenden öffentlichen Lagerhause reexpedirt wnrden.

Die Rückvergütung wird bei solchen Sendungen von den anf Grnnd der Reexpeditionsbegünstigung von der nrsprünglichen Aufgabsstation bis zur Empfangsstation, bezw. bis zu den in Rubrik 5 „nach“ angeführten Uebergangsstationen bezahlten Frachtsätzen gewährt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
240	**priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Petroleum (Steinöl), gereinigt. Mineralschmieröle, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Gasöl (Gastheeröl), Blauöl und Grünöl **Mineraltheer**	Orsova	sämmtlichen Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und der Pécs-Barcser Eisenbahn	**Bei Verfrachtung von 10.000 Tonnen.** Frachtzahlung für mindestens a) 10.000 kg | per Wagen und Frachtbrief. b) 5.000 kg | Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	Localtarife, bezw. Verbandstarife		Die Frachtsätze der Classe B Heller ad a) b)		Im Rückvergütungswege	Auf Grund der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, ferner bei Sendungen nach Fiume auf die die Beförderung nach dem Zollauslande nachweisenden Schiffsdocumente und insofern die Einrechnung des mittelst Bahn nach Orsova verfrachteten Rohpetroleums (Steinöl) in das normirte Minimalquantum beansprucht wird, die auf den Namen derselben Partei als Adressaten lautenden Original-Frachtbriefe, welche bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (Abtheilung C IV b) spätestens bis Ende März 1903 einzureichen sind	In das nebenstehende Quantum wird das mittelst Bahn nach Orsova verfrachtete Rohpetroleum (Steinöl) mit höchstens 5000 Tonnen eingerechnet. Diese Frachtbegünstigung findet auch im Kartirungswege Anwendung, wenn die Partei, welche dieselbe in dieser Form in Anspruch zu nehmen wünscht, bei der Hauptcassa der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen in Baarem oder in zu Staatsdepositen geeigneten Wertbpapieren eine Caution von 10.000 Kronen deponirt, wobei die Modalitäten der weiteren Durchführung mit der betreffenden Partei von Fall zu Fall festgesetzt werden.
					Báziás *)					112 156				
					Budapest-nyngoti p. u.					146 204				
					Csongrád					124 174				
					Czegled					132 184				
					Detta					92 128				
					Ersekujvár					172 240				
					Fehértemplom					104 146				
					Galánta					180 252				
					Gertenyes					96 134				
					Gyertyámos					88 124				
					Illava					204 286				
					Ipolyság					174 244				
					Kecskemét					124 174				
					Kis-Knn-Dorosma					108 152				
					Kis-Kun-Félegyháza					120 168				
					Kistelek					114 160				
					Köbánya alsó p. u. loco					146 204				
					Köbánya alsó p. u. transit					142 198				
					Léva					174 244				
					Lipótvár					186 260				
					Marcbegg loco					196 274				
					Marchegg transit					192 268				
					Nagy-Belicz					192 268				
					Nagy-Bicse-Predmér					212 296				
					Nagy-Kikinda					94 132				
					Nagy-Körös					128 180				
					Nagy-Surány					176 246				
					Nagy-Szt. Miklós					106 148				
					Nagy-Szomhat					186 260				
					Nagy-Tapol-csány					188 264				
					Nemet-Bogsán					100 140				
					Nyitra					180 252				
					Nyitra-Zsámbokrét					190 266				
					Oroszlámos					102 142				
					Párkány-Nána					162 226				
					Perjámos					108 152				
					Pozsony-fiok p. u.					190 266				
					Pöstyén					190 266				
					Szeged loco					108 152				
					Szeged transit					98 138				
					Szered					184 258				
					Szöreg loco					106 148				
					Szöreg transit					98 138				
					Temes-Rékás					76 106				
					Temesvár-Gyárváros					82 114				
					Temesvár-Józsefváros loco					82 114				
					Temesvár-Józsefváros transit					74 104				
					Tótmegyer					174 244				
					Trencsén-Isztebnik					200 280				
					Udvard					170 238				
					Uj-Zsolna					216 302				
					Vácz					154 216				
					Vág-Besztercze					210 294				
					Vág-Sellye					178 250				
					Vág-Ujhely					194 272				
					Versecz					98 138				
					Vlarapass					204 286				
					Zsebely					86 120				
					Zsolna transit					216 302				
					Zsombolya					90 126				
					Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Stadlau und Floridsdorf					ad a) 210 208				

*) In den Frachtsätzen für Báziás ist die im Localtarife der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (Theil II) festgesetzte Localanschlagsgebühr bereits inbegriffen

priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

betheiligten Verwaltungen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt — von der	2
Die Publication erfolgt — und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	5
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Die in Classe A und theilweise in Classe B gehörigen, die Nebenproducte der Petroleumraffinirung bildenden schweren Mineralöle (Blau- und Grünöl), Mineralschmieröle, Gasöl (Gastheeröl), Theeröl, Braunkohlenöl etc.					Petroleumnaphta (Rohbenzin), Pertrolenmbenzin (Benzin aus Erdöl), Petroleum, Petrolenmcoaks, Petroleumpech								
Orsova													
Fiume	dem Zollauslande	Oderberg transit*) (auf die nach der Preussischen Staatsbahn übergehenden Sendungen)	Oderberg	Gyanafalva Landesgrenze Szakolcza Landesgrenze Viarapass transit Zsolna „ Zwardon „ Bruck a/L. „ Marchegg „ Fiume „									
Bei Verfrachtung von mindestens 10.000 Tonnen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief.													
Die Sendungen müssen nach dem Zollauslande bestimmt sein		Die Sendungen müssen mit directen, nach deutschländischen Stationen lautenden Frachtbriefen ohne Routenvorschrift aufgegeben werden		Die Sendungen müssen mit directen, nach Fiume, Oesterreich oder dem Auslande lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden									
vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902													
Localtarife, bezw. Verbandstarife													
Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes I	Rücksichtlich der Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und der Pécs-Barcser Eisenbahn die Frachtsätze des Ausnahmetarifes I	182 Heller	180 Heller	Frachtsätze des Ausnahmetarifes I									
Im Rückvergütungswege													
Auf Grund der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, ferner bei Sendungen nach Fiume auf die die Beförderung nach dem Zollauslande nachweisenden Schiffsdocumente und, insofern die Einrechnung des mittelst Bahn nach Orsova verfrachteten Rohpetroleums (Steinöl) in das normirte Minimalquantum beansprucht wird, die auf den Namen derselben Partei als Adressaten lautenden Original-Frachtbriefe, welche bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C IV b) spätestens bis Ende März 1903 einzureichen sind												
In das nebenstehende Quantum wird das mittelst Bahn nach Orsova verfrachtete Rohpetroleum (Steinöl) mit höchstens 5000 Tonnen eingerechnet. Diese Frachtbegünstigung findet auch im Kartirungswege Anwendung, wenn die Partei, welche dieselbe in dieser Form in Anspruch zu nehmen wünscht, bei der Hauptcasse der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Baarem oder in zu Staatsdepositen geeigneten Werthpapieren eine Caution von 10.000 Kronen deponirt, wobei die Modalitäten der weiteren Durchführung mit der betreffenden Partei von Fall zu Fall festgesetzt werden.												

*) Die Ueberfuhrsgebühr in Oderberg ist in diesem Frachtsatze bereits inbegriffen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
241	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Siehe Tabelle		Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarife		Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach	Von					
	Balassa-Gyarmat	Bátony	Fülek	Kis-Terenne	Palfalva	Salgo-Tarjan
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern					
Wien St.E.G. oder Wien K.F.N.B.	82	91	97	91	93	93
Raasdorf	—	—	—	91	93	93
Stebenhrunn-Leopoldsdorf	—	—	—	91	93	93
Schönfeld-Lassee	—	—	—	90	92	92

242	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Braunkohle	1. Annavölgy-Sárisáp, Drasche-bányatelep; 11. Ránhida, Dorog, Ebszöny, Tokod, Tokod rakodó	österreichischen Stationen	**ad I. Verfrachtung von mindestens 60.000 Tonnen; ad II. Verfrachtung von mindestens 60.000 Tonnen;** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	Local-, bezw. Verbandstarife		3 Heller		Im Rückvergütungswege	**Auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (cf. IV. b.) spätestens bis Ende März 1903 vorzulegen sind**	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
243	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Schwefelkies	Alvácza	Hrnscbau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 177		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt den Partelen
					Lnndenburg					149				
					Prerau					175				
					Wagram					139				
244	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter aller Art	Wien (St.E.G., K.F.N.B. nnd Matzleinsdorf), ferner Floridsdorf nnd Stadlau	a) Bosna-Brod, Brod, Brcka, b) Čapljina, Cavtat (Ragusa vecchia), Gravosa, Igalió, Metkovič, Mostár, Trebinje und Zelenika	**Auflieferung von 500 Tonnen.** Bei Aufgabe von mindestens 5000, resp. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	Oesterr.-Ungar.-bosnischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	Frachtsätze des Ausnahmetarifes 11	Versobieden	ad a) 24 Heller ad b) 30 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende Original-Aufnahmsscheine (Anfgabs-Recepisse), bezw. Frachtbrief-Duplicate, welche bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (CIV b) längstens bis Ende März 1903 einzureichen sind	

oder vice versa

Der sub b) angeführte Nachlass wird auch für jene Sendungen angewendet, welche nach Bosna-Brod in Sammelladungen von 5000 kg, resp. 10.000 kg anlangen und als Theilsendungen im Stückgutverkehre nach Capljina, Cavtat (Ragusa veccbia), Gravosa, Igaló, Metkovič, Mostar, Trebinje und Zelenika weitergesendet werden.

Die Liqnidirung dieser Refactie erfolgt in diesem Falle anf Grnnd der bis Bosna-Brod lautenden Original-Aufnahmsscheine (Anfgabs-Recepisse, bezw. Frachtbrief-Duplicate) und Original-Frachtbriefe, sowie der die Weitersendung documentirenden Anfnahmsscheine (Anfgabs-Recepisse, bezw. Frachtbrief-Duplicate). Auf letzteren sind jene Daten, unter welcben die Sendnngen im Sammelverkebre nach der Station Bosna-Brod anlangten, ersichtlicb zu machen nud wegen Richtigkeit seitens der Station Bosna-Brod zu bestätigen.

Diese Frachtbegünstigung findet auf Transporte von **gedörrtem Obst und Pflaumenmus keine Anwendung,** und werden derlei Sendungen auch in das Minimalquantum **nicht** eingerechnet. Für Sendungen, bezüglich welcher ermässigte Kartirungssätze oder Ausnahmetarife oder noch weitergehende Begünstigungen Anwendung finden, wird diese Refactie nicbt liquidirt. In solchen Fällen, in welchen bei Anwendung von Ausnahmetarifen, bezw. Kartirungs-Frachtsätzen, oder bei Abfertigung der Sendungen von Bahn zu Bahn sich höhere Frachtsätze ergeben als jene, welche auf Grund der officiellen Frachtsätze unter Berücksichtigung dieses Nachlasses resultiren, wird die sich eventuell ergebende Differenz liquidirt. In solcben Fällen sind nebst den Original-Aufnahmsscbeinen, resp. Frachtbrief-Duplicaten, auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
245	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Streichhölzer (Zündhölzchen)	Nagybittse-Predmér	Anjezd-Luhatschowitz Bilnitz-Brumow Bisenz-Pisek transit Bisenz Stadt Blansko Böhm.-Brod Böhm.-Trübau Bohuslawitz a. d. Vlara Bohnslawitz bei Gaya Bojkowitz Brünn St.E.G. Brösau-Brünnlitz Butschowitz Gaya Gross-Meseritsch Hradek-Slawičin Knnowitz Nemotitz Pardubitz St.E.G. Prag St.E.G. od. Oe.N.W.B. Raitz Schlapanitz Segen-Gottes Skalitz-Boskowitz Strassnitz Stndenetz Trebitsch Ung.-Brod Ung.-Hradisch Stadt Ung.-Hradisch transit Wessely a/M.	Anfgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut. Aufrechthaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 151 106 201 201 288 522 372 115 227 138 259 331 258 221 349 120 174 240 445 563 296 259 289 307 200 321 339 154 177 180 190	Verschieden	Im Kartirungswege		
246	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Vide nachstehende Tabelle			Aufrechthaltung der allgemein giltigen, sowie der im Tarife, Theil II, Heft 6, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1898 angeführten speciellen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Vide Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach	Frachsätze für			
		Hornvieh in Wagenladungen	Borstenvieh, Schafe, Ziegen und sonstiges Kleinvieh in Wagenladungen		die nebenangeführten Thiergattungen
		per Quadratmeter Ladefläche des verwendeten Wagens	per Quadratmeter Ladefläche des verwendeten Wagens	für die Benützung der Trommel	nach dem Normalgewichte (siehe Tarif, Theil I) per 100 kg
		in Hellern			
Csantáver	Wien St. Marx	719	760	2088	446

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif. auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
247	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 1	Broczkó Kutti Mária-Sasvár Bur-Szt. Miklós Királymajor Szenicz Nyitra-Jablonicz Hradist Brezowa Nádas-Szomolány Bélaház Bogdány-Selpócz	Bisenz-Pisek (K.F.N.B.) oder Bisenz-Pisek transit (St.E.G.) oder Bisenz Stadt	Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 62 51 62 65 69 73 79 83 88 89 93 97		Im Kartirungswege		
248	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Eil- und Frachtgüter	Nyitra loco oder vice versa	Lundenburg	Aufrechthaltung der für Eil- und Frachtgüter allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Vide Tabelle		Im Kartirungswege		

Eilgüter			Frachtgüter								
gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	I	II	sperrig	Wagenladungsclassen			Specialtarife		
						A	B	C	1	2	3
Frachtsätze in Hellern per 100 kg											
383	208	208	222	169	271	111	77	64	94	64	55

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen da. Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
249	**priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Rob-Dachpappe der Pos. P—3 b der Güterclassification im Tarife, Theil I	Mähr.-Ostrau	Budapest	**Auflieferung von mindestens 500 Tonnen.** Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2, bezw. Localtarif	Verschieden	a) 283 Heller b) 268 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Die auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Original-Frachtbrief-Duplicate, welche der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (cf IV b) längstens bis Ende April 1903 vorzulegen sind	Diese Frachtsätze finden auf nachstehende Budapester Bahnhöfe Anwendung: Budapest nyugoti pályaudvar, Lipótváros, Angyalföld, Józsefváros, Ferenczváros, Kiterö, fővámház, dunaparti téherpályaudvar, fővárosi közraktárak, Kelenföld, Buda Császárfürdö kiterö, Ó-Buda-Filatorigát
250	**priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Krystallisirte Soda, Glaubersalz, Salz und Schwefelsäure	Aussig (St.E.G. od. Oe.N.W.B.)	Angyalföld, dunaparti teherpályaudvar, Józsefváros, fővárosi közraktárak, Budapest-Kiterö, nyugoti pályaudvár (Westbhf.), Lipótváros, Kelenföld, deli vasut (Südbahnhof) loco Ó-Buda-Filatórigát, Buda-Császárfürdö-Kiterö	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe B allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Unger. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900	Heller	Heller	Heller				
				Kralup (St.E.G.)					272	232	40			
				Aussig (St.E.G. od. Oe.N.W.B.)					302	232	70			
251	**priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Soda, roh, calcinirt, ferner Kleiebsoda, Chlorkalk und Salpetersäure	Aussig (St.E.G. od. Oe.N.W.B.)	Angyalföld, dunaparti teherpályaudvar, Józsefváros, fővárosi közraktárak, Budapest-Kiterö, nyugoti pályaudvár (Westbhf.), Lipótváros, Kelenföld, deli vasut (Südbahnhof) loco Ó-Buda-Filatórigát, Buda-Császárfürdö-Kiterö	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe B allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900	Heller	Heller	Heller				
				Kralup (St.E.G.)					272	262	10			
				Aussig (St.E.G. od. Oe.N.W.B.)	Palota-Ujpest				302	264	38			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
252	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Vág-Besztercze	Bodenbach (St.E.G. oder B.N.B.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 183		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1903 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	
					Tetschen (Oe.N.W.B. oder B.N.B.)					183				
					Tichlowitz					183				
					Nestersitz-Pömmerle					183				
					Gross-Priesen					183				
					Schönpriesen					183				
					Aussig (St.E.G. od. Oe.N.W.B.)					183				
					Schreckenstein					183				
					Lobositz					183				
					Leitmeritz					183				
					Theresienstadt					183				
					Raudnic					183				
					Kralup					180				
					Bubna (St.E.G.)					172				
					Bubentsch					175				
					Prag (St.E.G. od. Oe.N.W.B.)					168				
					Lieben (St.E.G. od. Oe.N.W.B.)					168				
					Brünn (St.E.G.)					96				
					Bisenz Stadt					75				
					Ung.-Hradisch Stadt					66				
					Ung.-Hradisch transit (für Göding)					67				
253	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrüben	Bellus	a) Ung.-Ostra. b) Bisenz-Pisek transit, Ung.-Hradisch (Zuckerfabrik) und Rohatetz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Anhang pro 1901 zum Tarife, Theil II, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. October 1899	Verschieden	Verschieden	ad a) 2·6 Heller ad b) 3·6 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1903 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Brunócz										
				Dubnicz										
				Felsö-Szrnye										
				Illava										
				Melsicz										
				Nagy-Bicse-Predmér										
				Nemsova										
				Pucho-Kocskócs										
				Tepla-Trencsén-Teplitz										
				Trencsén-Isztebnik										
				Vág-Besztercze										
				Vág-Ujhely										

Fortlaufende Nummer	254	255	256	257	258	259	260
Die Publication erfolgt von der Firma und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen					
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel		Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf					
	Güter der Classe A, B und C, der Specialtarife 1, 2 und 3, sowie der Ausnahmetarife I, II und III a, b und c der Localbahn Budweis-Salnau	Schwartenholz	Sägespäne	Bundholz	Roheisen, roher Eisenguss und Bessemerblöcke	Holzkohle	Bau-, Brenn-, Lang-, Schnitt-, Werkholz, Extrahölzer, Schwellen, Fichtenrinde
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Gojau	allen Stationen der Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf					
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Budweis transit	allen Stationen der Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf, sowie nach Unzmarkt transit					
oder umgekehrt							
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, bezw. 10.000 kg per Wagen, resp. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, je nach den für die einzelnen Classen und Artikel bestehenden Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen in der Station Gojau von einem daselbst abzweigenden Industriegeleise einlangen oder auf ein solches übergeben	Aufgabe in jedem Gewichte	Aufgabe in Wageuladungen à 5000 kg	Aufgabe von mindestens 50 Schmalspurwagen à 5000 kg			
		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen.					
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen					
		vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902		vom 1. Jänner 1902 bis 31. December 1902			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif, Theil II, Heft 3	Tarif, Theil I und Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local-(Klein-)Bahnen					
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden					
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Die für Krumau in den directen Tarifen enthaltenen Frachtsätze, insoweit directe höhere Frachtsätze im Verkehre mit Gojau bestehen	Verschieden					
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	35 Percent	Bei Aufgabe von mindestens 50 Schmalspurwagen à 5000 kg = 5 Percent „ „ „ „ 300 „ à 5000 kg = 10 „ „ „ „ „ 500 „ à 5000 kg = 20 „				
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege					
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate hinsichtlich der aufgegebenen Sendungen und Original-Frachtbriefe rücksichtlich der zur Abgabe gelangenden Sendungen, vorzulegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen bis längstens Ende Februar 1903	Gegen an die k. k Staatsbahn-Direction Villach erfolgende Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, bezw. Fracht-Aufnahmescheine, welche vom Absender bis längstens Ende März 1903 zu bewirken ist					
Besondere Bemerkungen	Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente bereits eine Rückvergütung geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	Von den genannten Artikeln sind einzeln oder zusammen 5000 kg per Frachtbrief und Wagen aufzugeben oder es ist die Fracht für mindestens dieses Gewicht zu bezahlen					

Fortlaufende Nummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Die Publication erfolgt		von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
261	k. k. österr. Staatsbahnen	Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf		Malz aller Art der Pos. M—7 der Güterclassification	allen Stationen der Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf	allen Stationen der Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf, sowie nach Unzmarkt transit	Auflieferung von mindestens 100 Tonnen à 1000 kg innerhalb der Begünstigungsdauer. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis 31. December 1902	Tarif-Theil I und II für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Localbahnen	Verschieden	80 % des bestehenden Frachtsatzes	20 %	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, bezw. Frachten-Aufnahmsscheine, welche bis längstens Ende März 1903 bei der k. k. Staatsbahn-Direction Villach zu bewirken ist	
262	k. k. österr. Staatsbahnen	Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf		Blochholz	Stahlzaggel	Kohle, mineralische	Frischschlacke	Anthracit	allen Stationen der Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf	allen Stationen der Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf		sowie nach Unzmarkt transit	Aufgabe in jedem Gewichte	Aufgabe in Wagenladungen à 5000 kg. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Tarif-Theil I und II für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Localbahnen	Verschieden	Verschieden	25 %	10 %	10 %	35 %	20 %	Im Rückvergütungswege	Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direction Villach erfolgende Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, bezw. Fracht-Aufnahmsscheine, welche vom Absender bis spätestens Ende März 1903 zu bewirken ist	
263	k. k. österr. Staatsbahnen	Murthalbahn Unzmarkt-Manterndorf		Baumaterialien und maschinelle Einrichtungen aller Art	allen Stationen der Murthalbahn Unzmarkt-Manterndorf										Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Tarif-Theil I und II für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Localbahnen	Verschieden	50 % Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des Localtarifes, unter Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 8 h für 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Absender bis längstens Ende März 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Villach zu bewirken ist	Die Sendungen müssen für Neubauten industrieller Etablissements bestimmt, und muss dies ausdrücklich auf den Frachtbriefen bemerkt sein

266	265	264	Fortlaufende Nummer	1
k. k. österr. Staatsbahnen			Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2 / 3
Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf			Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
Düngemittel aller Art, auch künstliche	Steine, roh oder behauen	Holzstoff, geschliffener, auch in Pappenform, trocken, nicht geleimt, nicht gefärbt (weiss oder naturbraun)		
allen Stationen der Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf			für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
allen Stationen der Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf, sowie nach Unzmarkt transit			nach	
Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen von 5000 kg unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	**Aufgabe von mindestens 50 Schmalspurwagen à 5000 kg.** Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	**Aufgabe von mindestens 200 Schmalspurwagen à 5000 kg.**	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis 31. December 1902		und gilt in der Zeit	7
Tarif-Theil I und Theil II für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Localbahnen			Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Verschieden			Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
50 pCt. des tarifmässigen Frachtsatzes	Verschieden		per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
50 pCt. des tarifmässigen Frachtsatzes	Bei Aufgabe von mindestens 50 Schmalspurwagen à 5000 kg . . . 5 Percent; 100 „ à 5000 „ . . . 10 „; 200 „ à 5000 „ . . . 20 „	Bei Aufgabe von mindestens 200 Schmalspurwagen à 5000 kg . . . 15 Percent; 300 „ à 5000 „ . . . 20 „; 400 „ à 5000 „ . . . 25 „	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Rückvergütungswege			Art der Durchführung	12
Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, bezw. Fracht-Aufnahmescheine durch den Absender an die k. k. Staatsbahn-Direction in Villach bis spätestens Ende März 1903	Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Villach erfolgende Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, bezw. Fracht-Aufnahmescheine, welche vom Absender bis längstens Ende März 1903 zu bewirken ist		Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
			Besondere Bemerkungen	14

k. k. österr. Staatsbahnen

Welser Localbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	1	267	268
Die Publication erfolgt von der	2		
und im Namen der	3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Getreide, Heu, Stroh, Klee, Häckerling, Erdäpfel, Kraut oder andere Bodenproducte, sowie Holz, Sand, Kalk und Ziegel	a) Holzstoff der Pos. H—29 der Güterclassification b) Pappe der Pos. P—3 der Güterclassification
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	der Linie Wels—Unter-Rohr	Unter-Rohr
nach			Sattledt
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	**Auflieferung von mindestens** **a) 500 t à 1000 kg,** **b) 1000 t à 1000 kg,** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	**Auflieferung von mindestens 600 Tonnen à 1000 kg.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
und gilt in der Zeit	7	Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen vom 1. Jänner 1902 bis 31. December 1902	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	a) 27 b) 34
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Frachtsätze der bezüglichen Stationstarife im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen abzüglich a) 5 Percent b) 10 „	18
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	16
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Heller per 100 kg
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Vorlage der Frachtbrief-Duplicate an die k. k. Staatsbahn-Direction in Linz durch den Absender bis längstens Ende Februar 1903	Vorlage der Aufnahmescheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe an die k. k. Staatsbahn-Direction Linz durch den Versender bis längstens Ende Februar 1903
Besondere Bemerkungen	14	In die bedungenen Minimalquantitäten werden auch die in Wels Stadt zur Auf- und Abgabe gelangenden gleichartigen Sendungen aus denselben Relationen einbezogen Die für Wels zugestandenen ermässigten Frachtsätze gelangen in gleicher Weise auch im Verkehre mit Wels-Localbahn rücksichtlich derselben Relation zur Anwendung, sofern die an das Zugeständniss geknüpften Bedingungen erfüllt werden	

Fortlaufende Nummer	1	267	268
Die Publication erfolgt von der	2		
und im Namen der	3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Säcke, gebrauchte	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Wels	Wels
nach		Unter-Rohr	Sattledt
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut in beliebiger Menge	Wels loco und transit
und gilt in der Zeit	7		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	19	30
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	10	18
Art der Durchführung	12	9	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
269	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Lemberg-Kleparów-Janów	Getreide der Pos. G—9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Janów Kozlinka	Lemberg	**Anlieferung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1902 bis 31. December 1902	Localtarif	19 Heller	16 Heller	3 Heller	Im Rückvergütungswege	Bei Getreide gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, bei Mahlproducten gegen auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg bis längstens 1. März 1903 vorzulegen sind	Bei Inanspruchnahme dieser Frachtermässigung findet die für das Jahr 1902 verlautbarte Mühlenrefactie rücksichtlich der begünstigten Localbahnstrecken keine Anwendung	
270	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	Weizen und Roggen der Pos. G—9 Mahlproducte und Mehl der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Grzymałów	Tarnopol	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	44 Heller	34 Heller	10 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe Gegen auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate welche längstens bis Ende März 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg vorzulegen sind	Bei Inanspruchnahme dieser Frachtbegünstigung findet die für das Jahr 1902 verlautbarte Mühlenrefactie keine Anwendung	

	Heller	Heller	Heller
Podwołoczyska	68	44	24
Bogdanówka-Kamionka	62	39	23
Maxymówka	56	34	22
Tarnopol	56	34	22
Jezierna	68	44	24

Die für Weizen und Roggen eingeräumte Frachtbegünstigung findet Anwendung auf Sendungen, welche an ein im Bestellrayon der Station Grzymałów gelegenes Mühlenetablissement adressirt sind und von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden. Das diese Sendungen beziehende Mühlenetablissement hat auf dem Aviso- und Bezugscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dasselbe vermahlen werden wird. Der Bestimmungsstation steht das Recht einer Controle darüber zu, dass die Sendung in dem betreffenden Mühlenetablissement wirklich zur Vermahlung gelangt ist.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
271	k. k. österr. Staatsbahnen		Eichenhölzer, Fichtenbretter	Bełz	Mielec	Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen zur Umwallung der Weichsel und Wisłoka im Mielcer Bezirke bestimmt sein und mit an die „Technische Leitung für die Umwallung der Weichsel und Wisłoka im Mielcer Bezirke" adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Juli 1902	Localtarif	Verschieden	50 Percent Nachlass von den laut Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, entfallenden normalen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle unter Wahrung des Minimal-Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende October 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau zu bewirken ist	
			Cement, 200 Stück Schiebkarren	Krakau, Dembica										
272	k. k. österr. Staatsbahnen		Sand der Pos. E—18	Neumarkt (Nowy Targ)	Zakopane	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	Heller 19	15	4	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction Krakau zu bewirken ist	
	Eisenbahn Chabówka-Zakopane		Ziegel der Pos. Z—1	Nen-Sandec					60	48	12			
				Podgórze-Bonarka Podgórze-Płaszow					62	49	13			
			Kalk, gebrannter, der Pos. K—4	Podgórze-Bonarka					81	68	16			
	Tischlerarbeiten der Pos. H—30 der Güterclassification des Tarif-Theiles I		Sand der Pos. E—18	deu Stationen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Linien	Chabówka	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen als Frachtgut unter der Adresse: „Sanatorium für Brustkranke in Zakopane" zur Aufgabe gelangen und zum Baue des genannten Sanatoriums bestimmt sein		Localtarif	Verschieden	Die um 4 b für 100 kg gekürzten Frachtsätze des Ausnahmetarifes III c der Gebührenberechnungstabelle		Im Rückvergütungswege		
									77	65	Differenz zwischen den angewendeten Frachtsätzen und den vorstehend angeführten Frachtsätzen des Ausnahmetarifes III c				
				Chabówka	Zakopane						12			

Fortlaufende Nummer	273	274	275
1			
Die Publication erfolgt	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen der	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Localbahn Pila-Jaworzno	
2			
3			
4	Ziegel aus Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Kohlen, mineralische	Zahnstangen und sonstige Oberbaumaterialien
4	Bruchsteine u. Schotter aus Pos. S—55 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Steine der Pos. S—55/a	
4		Kalk, gebrannt	
5	Lemberg-Kleparów	Chrzanów	Zeltweg
5	Brzuchowice	Płaza	
5	Kulików-Mierzwica	Płaza	Prag St.B.
6	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Auflieferung eines Minimalquantums von 25 Wagenladungen 300 Wagenladungen Die Sendungen müssen zum Baue der Strasse Kulików-Mierzwica bestimmt sein	**Auflieferung eines Minimalquantums von 150 Wagenladungen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Fortsetzungslinie Tannwald-Grüntha der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn bestimmt sein und mit Frachtbriefen unter der Adresse der Bauunternehmung der genannten Fortsetzungslinie als Aufgeberin und Empfängerin zur Beförderung gelangen
7	vom 1. Jänner 1902 bis 31. Decemher 1902	vom 1. Jänner 1902 bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902
8	Localtarif	Localtarif	Localtarif
9	18 / 14	12 / 9 / 10	Verschieden
10	14·4 / 11·2	8 / 8 / 8	0·2 b per 100 kg und 1 km
11	3·6 / 2·8	4 / 1 / 2	Verschieden
12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
13	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate, bezw. der auf dieselbe Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche von der reclamirenden Firma bis längstens Ende Februar 1903 bei der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau zu bewirken ist	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche von der Empfängerin bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Prag zu bewirken ist. Falls auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung
14			

Das Zugeständniss wird gemacht

für Artikel

für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von / nach

bei Erfüllung nachstehender Bedingungen

und gilt in der Zeit

Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung

Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg

per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) / Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)

Heller

Art der Durchführung

Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss

Besondere Bemerkungen

Fortlaufende Nummer	276	277
1		
Die Publication erfolgt — von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt — und im Namen der		
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien b) Fahrbetriebsmittel	Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	den Stationen der im Hefte 1, Abschnitt A, des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, enthaltenen Linien	Stationen der Linien des Abschnittes A im Hefte 1 des Localgütertarifes, Theil II, der k. k. österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Laun	Beneschau
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauleituug oder die Banunternehmung der Localbahn Laun-Lihochowitz zu erscheinen hat, und unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauleituug oder Bannnternehmung der Localbahn Wlaschim—Unter-Kralowitz als Empfangeriu zu erscheinen hat. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 8 h für 100 kg. b) 50 pCt. Nachlass von den normalen Gebühren unter Wahrung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km uud eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	Verschieden
Art der Durchführung	a) Im Rückvergütnngswege b) Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction Prag	Im Rückvergütnngswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	a) Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction Prag zu bewirken ist. Im Falle als auf Grund der vorgelegten Frachtdocnmente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liqnidirung	Gegen Vorlage der auf die bezeichnete Bauleitnng oder Banunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1903 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag zu bewirken ist. Im Falle, als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, ist nur der eventuelle Mehrbetrag zu liquidiren
Besondere Bemerkungen		
	13	14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
278	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Beneschau-Wlaschim	Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien	Beneschau	Wlaschim	Aufgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauleitung oder Bauunternehmung der Localbahn Wlaschim—Unter-Kralowitz als Empfängerin zu erscheinen hat und Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	Verschieden	50 Percent von den normalen Frachtgebühren		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die bezeichnete Bauleitung oder Bauunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1903 bei der k. k. Staats-bahn-Direction in Prag zu bewirken ist. Im Falle, als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	
279	k. k. österr. Staatsbahnen		Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien	Stationen der Linien des Abschnittes A im Hefte 1 des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen	Wolframs-Cejl und Schwarzenau	Aufgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauleitung oder die Bauunternehmung der Localbahn Teltsch-Zlabings, bezw. der Localbahn Waldhofen a. Th.-Zlabings als Empfängerin zu erscheinen hat und unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	Verschieden	0·2 h für 100 kg und 1 km unter Währung des Minimal-Frachtsatzes von 8 b für 100 kg		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die bezeichnete Bauleitung oder Bauunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1903 hinsichtlich der Transporte nach Wolframs-Cejl bei der k. k. Staatsbahn-Direction Prag und hinsichtlich der Transporte nach Schwarzenau bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu bewirken ist. Im Falle als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	

Portlaufende Nummer	280	281
1		
2	Die Publication erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen
3	und im Namen der	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya
4	für Artikel	Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien
5	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Schwarzenau
5	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Waidhofen a. d. Thaya
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauleitung oder die Bauunternehmung der Localbahn Teltsch-Zlabings, bezw. der Localbahn Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings als Empfängerin zu erscheinen hat, und unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen
7	und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	50% von den normalen Frachtgebühren unter Wahrung eines Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	50% von den normalen Frachtgebühren unter Wahrung eines Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg
12	Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der auf die bezeichnete Bauleitung oder Bauunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1903 hinsichtlich der Transporte nach Teltsch bei der k. k. Staatsbahn-Direction Prag und hinsichtlich der Transporte nach Waidhofen a. d. Thaya bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu bewirken ist. Im Falle als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung
14	Besondere Bemerkungen	Gegen Vorlage der auf die bezeichnete Bauleitung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien. Im Falle auf Grund dieser Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung

280	281
Localbahn Wolframs-Teltsch	k. k. österr. Staatsbahnen
Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien	Eisenbahnbaumaterialien
Wolframs-Cejl	den Stationen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Linien
Teltsch	
Aufgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauleitung oder die Bauunternehmung der Localbahn Teltsch-Zlabings, bezw. der Localbahn Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings als Empfängerin zu erscheinen hat, und unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Localbahn Gmünd—Gr.-Gerungs bestimmt sein und mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, auf welchen die Bauleitung dieser Localbahn als Empfängerin erscheint
vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902
Localtarif	Localtarif
Verschieden	Verschieden
50% von den normalen Frachtgebühren unter Wahrung eines Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg
50% von den normalen Frachtgebühren unter Wahrung eines Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	Verschieden
Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Gegen Vorlage der auf die bezeichnete Bauleitung oder Bauunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1903 hinsichtlich der Transporte nach Teltsch bei der k. k. Staatsbahn-Direction Prag und hinsichtlich der Transporte nach Waidhofen a. d. Thaya bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu bewirken ist. Im Falle als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	Gegen Vorlage der auf die bezeichnete Bauleitung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien. Im Falle auf Grund dieser Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung

Fortlaufende Nummer	1	282	283
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k k. österr. Staatsbahnen
von der Namen der und im	3		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	a) Eisenbahn-Betriebsmaterialien b) Fahrbetriebsmittel	a) Oberbaumaterialien, eiserne Brückenbestandtheile, Bahnausrüstungs- und Inventargegenstände, b) Fahrbetriebsmittel
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route): von	5	den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	den Stationen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Linien
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route): nach		St. Pölten	Bregenz, Schwarzach
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Betriebe der Pielachthalbahn bestimmt und an die Betriebsleitung der Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. P.-Mank adressirt sein	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für die Bregenzerwaldbahn (Bregenz-Bezau) bestimmt sein und mit Frachtbriefen zum Transporte gelangen, auf welchen die Concessionäre dieser Bahn oder die Bauleitung als Empfänger erscheinen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Decemher 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	ad a) 0·2 h per 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 8 h per 100 kg; ad b) 50 pCt. Nachlass von den normalen Frachtgebühren unter Wahrung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·2 h per 100 kg und 1 km und eines Minimal-Frachtsatzes von 8 h per 100 kg	ad a) 0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg, ad b) 50 pCt. Nachlass von den normalen Frachtsätzen unter Wahrung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km und des Minimal-Frachtsatzes von 8 h für 100 kg
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	Verschieden
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	ad a) Im Rückvergütungswege, ad b) Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction in Innsbruck
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Wien zu bewirkende Vorlage der auf die Betriebsleitung der Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. P.-Mank (Pielachchalbahn) lautenden Original-Frachtbriefe, welche nicht zurückgestellt werden. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	Gegen Vorlage der auf die bezeichneten Concessionäre oder Bauleitung als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1903 bei der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck. Im Falle auf Grund dieser Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung
Besondere Bemerkungen	14		

Fortlaufende Nummer	1	
Die Publication erfolgt von der	2	Das Zugeständniss wird gemacht
und im Namen der	3	
für Artikel	4	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	
und gilt in der Zeit	7	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	
Art der Durchführung	12	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	
Besondere Bemerkungen	14	

284

k. k. österr. Staatsbahnen

Die Publication erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen
und im Namen der	
für Artikel	a) Eisenbahn-Ban- und Betriebsmaterialien b) Fahrbetriebsmittel
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	rücksichtlich der Linien des Abschnittes A im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen Die Sendungen müssen zum Baue und Betriebe der Eisenbahn Görz-Haidenschaft bestimmt sein und mit Frachtbriefen unter der Adresse der Bauunternehmung, bezw. Localbahnunternehmung als Empfängerin zur Aufgabe gelangen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	ad a) 0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 8 h für 100 kg. ad b) 50% Nachlass von den normalen Frachtsätzen unter Wahrung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km, sowie des Minimal-Frachtsatzes von 8 h für 100 kg
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden
Art der Durchführung	ad a) Im Rückvergütungswege. ad b) Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction Triest
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction Triest zu bewirken ist. Falls auf Grund dieser Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung
Besondere Bemerkungen	

285

k. k. österr. Staatsbahnen

Die Publication erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen
und im Namen der	
für Artikel	Eisenbahn-Bau- und Betriebsmaterialien
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Stationen der Linien des Abschnittes A im Hefte 1 des Localgütertarifes, Theil II, der k. k. österr. Staatsbahnen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauleitung oder die Bauunternehmung der Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel als Empfängerin zu erscheinen hat. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 8 h für 100 kg
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der auf die bezeichnete Bauleitung oder Bauunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Villach zu bewirken ist. Im Falle, als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung
Besondere Bemerkungen	

Fortlaufende Nummer	1	286	287
Die Publication erfolgt	2		
von der	3		
und im Namen der			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Fahrbetriebsmittel	Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	den Stationen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, enthaltenen Linien, mit Ausnahme jener der Localbahn Dolina-Wygoda, ferner von Stationen der Strecke Zuczka—Nowosielitza	Im Localverkehre sämmtlicher Bukowinaer Localbahnen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach		Hatna	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Localbahn Kimpolung—Dorna-Watra mit der Abzweigung Pożoritta-Louisenthal bestimmt sein und mit Frachtbriefen unter der Adresse der Bukowinaer Localbahnen, der Bauleitung oder Bauunternehmung derselben, des k. k. Bahnstationsamtes in Kimpolung oder Valeputna, bezw. der Betriebsleitungs-Expositur in Gurahumora aufgegeben werden	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Localbahn Kimpolung—Dorna-Watra mit der Abzweigung Pożoritta-Louisenthal Verwendung finden und von der Bauunternehmung bezogen werden
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	50 pCt. der normalen Frachtgebühr unter Wahrung eines Minimaleinheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km und eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	Verschieden
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen bis längstens Ende Februar 1903 durch den Verwaltungsrath der Bukowinaer Localbahnen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirkende Vorlage der auf die unter Rubrik 6 bezeichneten Organe, bezw. Dienststellen als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche nicht mehr zurückgestellt werden. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	Gegen bis längstens Ende Februar 1903 durch den Verwaltungsrath der Bukowinaer Localbahnen an die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu bewirkende Vorlage der auf die Bauunternehmung als Empfängerin lautenden Frachtbriefe
Besondere Bemerkungen	14		

Fortlaufende Nummer	288	289
1		
Die Publication erfolgt: von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
2 und im Namen der		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Banmaterialien und Werkzeuge (mit Ansnahme von Sprengmitteln)	Banmaterialien und Werkzeuge (mit Ansnahme von Sprengmitteln)
4 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	deu im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Stationeu	den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Stationen
5 nach	Admont, Ebensee	Anrachkirchen, Ebenzweier-Altmünster, Gmunden
6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe als Frachtgnt. Die Transporte müssen zur Verbauung des Lichtmessbaches bei Admont, bezw. des Langbathbaches bei Ebensee bestimmt sein und mit an die betreffende Banleitung adressirten Frachtbriefen znr Aufgabe gelaugen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmnngen	Anfgabe als Frachtgnt unter Einhaltnng der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen znr Wildbachverbanung im Aurachthale bestimmt sein nnd mit an die betreffende Bauleitung adressirten Frachtbriefen znr Aufgabe gelaugen
7 und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1902 bis anf Widerrnf, längstens bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis anf Widerrnf, längstens bis Ende December 1902
8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif
9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden
10 per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden	Verschieden
11 per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	50 Percent Nachlass von den in der Gebührenberechnungstabelle des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Frachtsätzen unter Wahrung des Einheitssatzes von 0·2 h per 100 kg und 1 km, sowie des Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg	50 Percent Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen normalen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle unter Wahrung des Minimaleinheitssatzes von 0·2 h per 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg
12 Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Vorlage der Original-Frachtbriefe seitens des Empfängers bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staaatsbahn-Direction in Villach, bezw. Linz	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction Linz zu bewirken ist
14 Besondere Bemerkungen		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
290	k. k. österr. Staatsbahnen		Baumaterialien und Werkzeuge (mit Ausnahme von Sprengmitteln)	Stationen der Strecke Spalato—Dernis		Aufgabe als Frachtgut. Die Transporte müssen zur Verbauung der Wildbäche Dičakov und Trziolič bestimmt sein und mit an die betreffende Bauleitung adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	Versobieden	50 pCt.	50 pCt. Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen normalen Frachtsätzen der Gebührenberechnungs-Tabelle, unter Wahrung des Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km, sowie des Minimal-Frachtsatzes von 8 h für 100 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis spätestens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction Triest zu bewirken ist	
291	k. k. österr. Staatsbahnen		Zeltweg Wolfsberg			Einhaltung der Bestimmungen des im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft I, Abschnitt A, enthaltenen Ausnahmetarifes VI, sowie der für die Anwendung der Ausnahmetarife giltigen allgemeinen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue und zur Errichtung einer Lederfabrik in Priel bei Wolfsberg bestimmt sein	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 3	Verschieden	Verschieden	50percentiger Nachlass von den Frachtsätzen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 3, Seite 606, enthaltenen Gebührenberechnungstabelle unter Wahrung des Minimaleinheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis spätestens Ende Februar 1903 bei der k. k. Staatsbahn-Direction Villach zu bewirken ist	

Fortlaufende Nummer	1	292	293
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen der	3	Localbahn Zeltweg-Wolfsberg	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Baumaterialien und maschinelle Fabriks-Einrichtungsgegenstände	Baumaterialien und Gegenstände für die erste Einrichtung
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Zeltweg	Stationen der im Abschnitt A des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, angeführten Linien (exclusive Dolina—Wygoda)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Wolfsberg	Chabówka (Rabka)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der Bestimmungen des im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Ausnahmetarifes VI, sowie der für die Anwendung der Ausnahmetarife giltigen allgemeinen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue einer Phtalsäurefabrik in Reding bei Wolfsberg bestimmt sein	Aufgabe als Frachtgut in Mengen von mindesteus 500 kg per Artikel und Frachtbrief unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zur Erweiterung der Heilcolonie für scrophulöse Kinder in Rabka bestimmt sein nnd mit an die genannte Colonie oder an die betreffende Bauunternehmung adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis anf Widerruf, längstens bis 31. December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 3	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Verschieden	Verschieden
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	50 pCt. Nachlass von den Frachtsätzen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 3, Seite 606, enthaltenen Gebührenberechnungstabelle, unter Wahrung des Minimaleinheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km	50 pCt. Nachlass von den Frachtsätzen der im Abschnitt A des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, enthaltenen Gebührenberechnungstabelle unter Wahrung des Minimaleinheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 km
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis spätestens Ende Februar 1903 bei der k. k. Staatshahn-Direction Villach zu bewirken ist	Gegen Vorlage der Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau zu bewirken ist
Besondere Bemerknngen	14		

294

k. k. österr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt	2
von der	3
und im Namen der	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Gusseiserne Röhren aus Pos. E—5 der Güterclassification	Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände												
Königshof	den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Stationen (exclusive Dolina—Wygoda und Tarnopol—Kopyczyńce)												
Hrabovka transit (für Lemberg-Kleparów)	Lemberg loco und Lemberg transit für Sendungen nach der Station Lemberg-Kleparów												
Aufgabe als Frachtgut in Mengen von mindestens 500 kg per Artikel und Frachtbrief, unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen													
vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902													
Localtarif													
V e r s c h i e d e n													
V e r s c h i e d e n													
30 pCt. Nachlass von den normalen Frachtsätzen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Gebührenberechnungs-Tabelle, unter Wahrung des Einheitssatzes von 0·2 h per 100 kg und 1 km, sowie eines Minimal-Frachtsatzes von 8 h per 100 kg	30 pCt. Nachlass von den normalen Frachtsätzen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Gebührenberechnungs-Tabelle, unter Wahrung des Einheitssatzes von 0·2 h per 100 kg und 1 km, sowie eines Minimal-Frachtsatzes von 8 h per 100 kg												
Im Rückvergütungswege													
Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist. Die bezüglichen Frachtbriefe müssen an die Stadtgemeinde Lemberg oder an die Bauunternehmung des Wasserwerkes in Lemberg adressirt und auf denselben von der genannten Stadtgemeinde bestätigt werden, dass die Sendungen zum Baue, bezw. zur Einrichtung des Wasserwerkes in Lemberg verwendet wurden													

Fortlaufende Nummer	295	296
1		
Die Publication erfolgt: von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt: und im Namen der	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Gusseiserne Rohren der Pos. E—5 der Güterclassification	Gusseiserne Röhren der Pos. E—5 der Güterclassification
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Oświęcim	Lemberg
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Lemberg	Lemberg-Kleparów
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Abladen der Transporte hat durch den Empfänger, bezw. auf dessen Kosten zu erfolgen. Die bezüglichen Frachtbriefe müssen an die Stadtgemeinde Lemberg adressirt und auf denselben von der genannten Stadtgemeinde bestätigt werden, dass die Sendungen zur Erweiterung der städtischen Gasleitungen verwendet wurden	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Abladen der Transporte hat durch den Empfänger, bezw. auf dessen Kosten zu erfolgen. Die bezüglichen Frachtbriefe müssen an die Stadtgemeinde Lemberg adressirt und auf denselben von der genannten Stadtgemeinde bestätigt werden, dass die Sendungen zum Baue des Wasserwerkes in Lemberg verwendet wurden
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	vom 1. Jäuner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	180 Heller	10 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	126 Heller	6 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	54 Heller	4 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg zu bewirken ist	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist. Die bezüglichen Frachtbriefe müssen an die Stadtgemeinde Lemberg oder an die Bauunternehmung des Wasserwerkes in Lemberg adressirt, und muss auf denselben von der Station Lemberg-Kleparów bestätigt werden, dass die Sendungen zum Baue des Wasserwerkes in Lemberg verwendet wurden
Besondere Bemerkungen		
	13	14

Fortlaufende Nummer	1	297	298
Die Publication erfolgt	2		
von der Namen der	3	Welser Localbahn-Gesellschaft	Localbahnen Trzebinia-Skawce und Trzebinia-Siersza wodna
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Getreide der Pos. G—9 und Mahlproducte der Pos. M—4 der Güterclassification	Steinkohlen und Erze
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	Wels	Trzebinia
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	5	Aschach a. d. Donau — Unter-Rohr — oder umgekehrt	Siersza wodna — und umgekehrt
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufliefernng von mindestens 500 t à 1000 kg. Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen und Ausschluss jeder sonstigen Frachtbegünstigung	Minimalqnantum von 225.000 Tonnen — 300.000 Tonnen à 1000 Kilogramm. Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlnng für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1902 bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis 31. December 1902
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	12 Heller — 12 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Frachtsätze der bezüglichen Stationstarife im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen abzüglich 20 Percent	5 Heller — 4 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	7 Heller — 8 Heller
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Vorlage der Original-Frachtbriefe für Getreidesendungen und der Frachtbrief-Duplicate für Mahlproductensendungen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Linz durch den Empfänger, bezw. den Absender bis längstens Ende Februar 1903	Gegen Vorlage der Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für die in Siersza wodna aufgegebenen Sendungen, ferner der Original-Frachtbriefe für die in der genannten Station ankommenden Sendungen, welche vom Absender, bezw. Empfänger bis längstens Ende März 1903 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau zu bewirken ist
Besondere Bemerkungen	14	In die bedungene Minimalquantität werden auch die in Wels-Stadt zur Auf-, bezw. Abgabe gelangenden gleichartigen Sendungen aus denselben Relationen einbezogen. Die im Verkehre mit Unter-Rohr für Wels zugestandenen ermässigten Frachtsätze gelangen in gleicher Weise auch für Wels-Stadt zur Anwendung, sofern die an das Zugeständniss geknüpften Bedingungen erfüllt werden	

Fortlaufende Nummer	299	300	301
1			
Die Publication erfolgt — von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt — und im Namen der	Welser Localbahn-Gesellschaft		
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Eis, natürliches	Erbsen, ungeschälte, aus Pos. E—9 der Güterclassification	Eichen- und Ulmen-Rundhölzer
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Breitenaich, Eferding, Aschach a. d. Donau	Stationen der Strecken Lemberg—Podwołoczyska, Krasne—Brody, Lemberg—Halicz—Itzkany, Stryj—Stanislau—Husiatyn und Czernowitz—Nowosielitza, sowie der Linien Chodorów—Podwysokie und Halicz—Ostrów—Berezovica	Mikułajów-Drohowyże
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Wels oder Wels-Localbahn	Lemberg loco oder Lemberg Podzamcze	Jaślany
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Auflieferung von mindestens 1000 Tonnen ab einer Versandtstation.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Verfrachtung auf eine Distanz von mindestens 51 km	Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen zum Baue von Brücken und Schleusen bei der Vervollständigung der Umwallung der Weichsel und Wisłoka im Mielecer Bezirke bestimmt sein und mit an die „Technische Leitung für die Umwallung der Weichsel und Wisłoka im Mielecer Bezirke" adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1902 bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902, bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Specialtarif I	Verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Frachtsätze der Gebührenberechnungs-Tabelle, bezw. der betreffenden Schnitttarif-Tabellen abzüglich 1 h für 100 kg	Frachtsätze des Specialtarifes 1, abzüglich zehn Percent	50 Percent Nachlass von den laut Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, entfallenden normalen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle unter Wahrung des Minimal-Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	Verschieden	Verschieden
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Linz	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend und vorzulegen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg bis längstens Ende März 1903. Sollte auf Grund derselben eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau zu bewirken ist
Besondere Bemerkungen		Die Sendungen müssen in einer Erbsenschälfabrik in Lemberg verarbeitet werden, und hat demgemäss die betreffende Fabrik auf den Avisi und Bezugsscheinen zu bestätigen, dass die Erbsen thatsächlich zum Zwecke der Verarbeitung im eigenen Etablissement bezogen wurden	

Fortlaufende Nummer	1	302	303
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen der	3		Bukowinaer Localbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Schwellen und Extrabölzer	Brennholz, weiches
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	L n b a c z ó w	Russ Moldawitza Säge
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Oświęcim transit	Czernowitz Volksgarten Żuczka
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Fortsetzungslinie Taunwald—Grüntbal der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn bestimmt sein und mit Frachtbriefen unter der Adresse der Bauunternehmung der genannten Fortsetzungslinie als Aufgeberin und Empfängerin zur Beförderung gelangen	**Minimalquantum von 2000 Tonnen.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	vom 1. Jäuner 1902 bis 31. December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Heller 76 74 76
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	0·2 Heller für 100 kg und 1 km	Heller 56 54 56
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	Heller 20 20 20
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche von der Empfängerin bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau zu bewirken ist. Falls auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	Gegen Vorlage der Aufnahmsscheine, welche vom Absender bis längstens Ende März 1903 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirken ist
Besondere Bemerkungen	14		

Fortlaufende Nummer	304	305
Die Publication erfolgt von der Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
	Bukowinaer Localbahnen	Kolomeaer Localbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Schnittholz aus Pos. H—18/3 der Güterclassification	Brennholz aus der Pos. H—19 der Güterclassification
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Russ Moldawitza-Säge	Peczeniżyn-Szczepanowski
nach	W a m a	Rungury Słoboda rungurska-Grube
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Für das 25.000 t übersteigende Quantum Aufgabe von mindestens 22.500 t, für das 16.250 t übersteigende Quantum Aufgabe von mindestens 16.250 t Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen vom 1. Jänner 1902 bis 31. December 1902	**Auflieferung eines Minimalquantums von 500 Wagenladungen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken vom 1. Jänner 1902 bis 31. December 1902
Bezeichnung	Localtarif	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	38 38 38 Heller	16 12 7 Heller 12 8 Heller 9 5 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	25 28 32 Heller	10·7 8·4 5·0 Heller 8·4 6·0 Heller 6·8 4·2 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	13 10 6 Heller	5·3 3·6 2·0 Heller 3·6 2·0 Heller 2·2 0·8 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen bis spätestens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirkende Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate und hinsichtlich der Sendungen nach Odessa gegen bis spätestens Ende Juni 1903 an die genannte k. k. Staatsbahn-Direction zu bewirkende Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Original-Frachtbriefe	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1903 an die Staatsbahn-Direction in Stanislau
Besondere Bemerkungen	Die Anwendung der ermässigten Frachtsätze ist auch im Kartirungswege zulässig, wenn seitens des Absenders eine Caution in Baarem oder geeigneten Werthpapieren bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau behufs Deckung der zwischen den ermässigten und den normalen Frachtsätzen bei nicht erreichtem Minimalquantum aufgelaufenen Differenz erlegt wird	Die Anwendung der ermässigten Frachtsätze ist auch im Kartirungswege zulässig gegen eine seitens des Absenders in Baarem oder geeigneten Werthpapieren bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu leistende Caution behufs Deckung der zwischen den ermässigten und den normalen Frachtsätzen bei nicht erreichtem Minimalquantum aufgelaufenen Differenz

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
306	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Lemberg-Kleparów-Janów	Schnitt- und Bauholz aus Pos. II—18 der Güterclassification	Janów und Domaźyr	Lemberg	**Auflieferung eines Minimalquantums von 100 Wagenladungen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	Localtarif	Verschieden	Verschieden	15 Percent	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Aufnahmescheine, welche vom Absender bis längstens Ende März 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist	
307	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	Holz der Pos. II—18 und 19, sowie II—20 a der Güterclassification	Stationen der Eisenbahn Lemberg-Belzec	Rawa ruska	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	Verschieden	Verschieden	20 Percent Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt B, unter Ziffer VI enthaltenen Frachtsätzen des Specialtarifes 2 der Gebührenberechnungstabelle	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg zu bewirken ist	
308	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	Holz der Pos. II—18 der Güterclassification	Dobrosin	Lemberg-Frachtenbahnhof und Lemberg-Kleparów	**Auflieferung von mindestens 1000 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1902 bis 31. December 1902	Localtarif	40 Heller	32 Heller	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg zu bewirken ist	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist	

Fortlaufende Nummer	309	310
1		
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
2		
3	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Holzabfall (beim Säumen der Bretter und bei der Fässererzeugung abfallend)	Holz der Pos. H—18, Punkt 1 und 3, der Pos. H—19, Punkt 1 und 6, und der Pos. H—20 a) und b) der Güterclassification des Tarif-Theiles I
4		
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Bełzec	Bełzec
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Lemberg	säumtlichen Stationen der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) und umgekehrt
5		
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, in minimo aber für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Wenn bei Verladung von weichem Abfallholz das Ladegewicht des Wagens nicht erreicht wird, so ist unter der Voraussetzung einer rationellen Verladung und Ausnützung des Wagenraumes die Frachtberechnung nach dem Effectivgewichte der Sendung, mindestens aber für 80 pCt. des Ladegewichtes vorzunehmen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	**Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken vom 1. Jänner 1902 bis 31. December 1902
6		
7		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif
8		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	31·3 Heller	Specialtarif 2 nach der Gebührenberechnungs-Tabelle des Tarif-Theiles II, Heft 2, Abschnitt B, V
9		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	25·0 Heller	Die um 30 pCt. gekürzten Frachtsätze des Specialtarifes 2 aus der Gebührenberechnungs-Tabelle des Tarif-Theiles II, Heft 2, Abschnitt B, V
10		
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	6·3 Heller	Versehieden
11		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
12		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis 1. März 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg in Vorlage zu bringen sind und nicht mehr zurückgestellt werden	Gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis 1. März 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg in Vorlage zu bringen sind und nicht mehr zurückgestellt werden
13		
Besondere Bemerkungen		
14		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

311

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	k. k. österr. Staatsbahnen													
	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)													
	Rundschwarten aus der Pos. H—19	Holz aus der Pos. H—18, Punkt 1 und 3, Pos. H—19, Punkt 1 und 6, Pos. 20 a) und b)	der Güterclassification des Tarif-Theiles I											
	Bełzec													
	Glinsko	Lemberg	Rawa ruska transit											
	Auflieferung eines Minimalquantums von													
	30 Wagenladungen.	3500 Tonnen.												
	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens													
	das Ladegewicht des verwendeten Wagens.	10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.												
	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken													
	vom 1. Jänner 1902 bis 31. December 1902													
	Localtarif													
	41	55	24	Heller										
	26	39	18	Heller										
	15	16	6	Heller										
	Im Rückvergütungswege													
	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender längstens bis 1. März 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist													

312

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	k. k. österr. Staatsbahnen													
	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)													
	Schnittholz aus Pos. H—18, 19 und 20a der Güterclassification des Tarif-Theiles I													
	Lemberg													
	Kulików-Mierzwica	Zólkiew												
	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken													
	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902													
	Localtarif													
	26 Heller	32 Heller												
	21 Heller	26 Heller												
	5 Heller	6 Heller												
	Im Rückvergütungswege													
	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg zu bewirken ist													

Fortlaufende Nummer	313	314	315
Die Publication erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
und im Namen der	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Eichenholz der Pos. H—18, Punkt 3a), b) und c) der Güterclassification	Kalk, gebrannter, der Pos. K—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Koble, mineralische, der Pos. K—25 der Güterclassification des Tarif-Tbeiles I
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route): von	Stationen der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Bełzec	Lemberg
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route): nach	Lemberg-Kleparów	Lemberg	Lemberg-Kleparów
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Auflieferung von mindestens 500 Tonnen.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen an eine in Lemberg-Kleparów gelegene Parquetteu- und Friesenfabrik adressirt sein und daselbst zur Friesenerzeugung verwendet werden. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	**Aufgabe von mindestens 100 Wagen als Frachtgut.** Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- nnd Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- nnd Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1902 bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902
Bezeichnung (Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht)	Localtarif	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Specialtarif 2	59 Heller	6 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden	31 Heller	4·4 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	20 Percent	28 Heller	1·6 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist
Besondere Bemerkungen		In das Minimalquantum sind auch jene Wagenladungen einzurechnen, welche von Bełzec via Lemberg nach Tarnopol gehen	
	13	14	15

Fortlaufende Nummer	1	316	317
Die Publication erfolgt	2		
von der	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
und im Namen der	3	Kolomeaer Localbahnen	
für Artikel	4	Kohle, mineralische, der Pos. K—25 der Güterclassification	Bremsklötze (Pos. E—5, Punkt 6, der Güterclassification)
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Sopów	Węgierska-Górka
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Kolomea transit für Sendungen nach Tłumacz-Pałahicze	Zwárdon
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	**Anflieferung eines Minimalquantums von 250 Wagenladungen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Kaschau-Oderberger Eisenbahn bestimmt sein und mit auf eine Dienststelle dieser Bahn als Absender und Empfänger lautenden Frachtbriefen zum Transporte gelangen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1902 bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	70 Heller per Tonne	22 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	60 Heller per Tonne	17 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	10 Heller per Tonne	5 Heller
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirken ist	Vorlage der Original-Frachtbriefe durch den Empfänger bis längstens Ende März 1903 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau
Besondere Bemerkungen	14		

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt: von der	2
Die Publication erfolgt: und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	6
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

k. k. österr. Staatsbahnen

	Regiegüter der Kaschau-Oderberger Eisenbahn			
	4. Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	3. Wagenladungsgüter der Classe A	2. Sperrige Güter, dann Stückgüter der Classe I und II	1. Eilgüter, gewöhnliche
Seilerwaaren (Pos. 8—10 der Güterclassification)				
Radymno				
Stationen der im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, angeführten Linien	Im Verkehre auf sämmtlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen des Abschnittes A, Theil II, Heft 2, des Localgütertarifes mit Ausnahme der Localbahnen Dolina - Wygoda und Tarnopol-Kopyczynce			
Aufgabe in jedem Gewichte	Aufgabe als Frachtgut			
	Aufgabe mit Frachtbriefen, auf welchen eine Dienststelle der Kaschau-Oderberger Eisenbahn als Absender und Empfänger erscheint. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen			
vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902			
Localtarif	Localtarif			
der Classe II	Verschieden			
der Classe A	0·46 Heller per 100 kg und 1 km, plus 8 Heller Mgb. per 100 kg	0·52 Heller per 100 kg und 1 km, plus 8 Heller Mgb. per 100 kg	0·82 Heller per 100 kg und 1 km, plus 8 Heller Mgb. per 100 kg	2 Heller per 100 kg und 1 km plus 10 Heller Mgb. per 100 kg
Verschieden	Verschieden			
Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege			
Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirkende Vorlage der Aufnahmescheine oder Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1903 zu bewirken ist	Gegen Vorlage der auf eine Dienststelle der Kaschau-Oderberger Eisenbahn als Absenderin und Empfängerin lautenden Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, welche quartaliter bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction Krakau zu bewirken ist			

k. k. österr. Staatsbahnen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
320	k. k. österr. Staatsbahnen		Schotter aus Pos. 8—55/a der Güterclassification	Langen	Stationen der Strecke Langen—Lochau	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zur Instandhaltung der Reichsstrassen in Vorarlberg bestimmt sein und mit an das betreffende k. k. Bezirksbauamt adressirten Frachtbriefen aufgegeben werden	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	Verschieden	0·2 h für 100 kg und 1 km, plus einer Manipulationsgebühr von 3 h für 100 kg unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck zu bewirken ist	
				Hard-Fussach, Lauterach und Hohenems	Lochau—Bludenz									
321	k. k. österr. Staatsbahnen		Pflastersteine, Bordsteine und Saumsteine aus Pos. 8—55 b	den im Abschnitt A des Localgütertarifes, Theil II, Heft 2, enthaltenen Stationen	den südlich von Czernowitz gelegenen Stationen		vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif				Im Rückvergütungswege		

Rücksichtlich dieser Transporte erfahren bei der Reexpedition in Czernowitz die hezüglichen im Localtarife, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, sub IX/2, Art. 16, enthaltenen Bestimmungen unter f), hezw. h) nachstehende Aenderungen:

1. Unter f): die betreffenden directen Frachtsätze gelangen für das im Laufe der Begünstigungsperiode ab der Einlagerungsstation Czernowitz verfrachtete Gesammtgewicht zur Berechnung, wenn die Verfrachtung eines gleichen Gesammtgewichtes bis Czernowitz nachgewiesen erscheint.

2. Unter h): in jenen Fällen, wo die Beschaffung der Original-Frachtbriefe ab der Einlagerungsstation bis zur Bestimmungsstation nicht möglich ist, können behufs Liquidirung der Differenzfrachten anstatt der Original-Frachtbriefe die von der Reexpeditionsstation Czernowitz beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe vorgelegt werden.

322	k. k. österr. Staatsbahnen	Kolomeaer Localbahnen	Bruchsteine aus Pos. 55 a der Güterclassification	Słoboda rungurska-Grube	Szeparowce-Kniażdwór	Verfrachtung eines Minimalquantums von 40 Wagenladungen innerhalb der Begünstigungsdauer. Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1902 bis 31. December 1902	Localtarif	Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche nicht wieder zurückgestellt werden und spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorzulegen sind	Die Verladung der Bruchsteine in Rungury kann nur nach vorheriger Uebereinkunft mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau erfolgen
				Rungury					54	12	42			
				Słoboda rungurska-Grube	Sopów				48	10	38			
				Rungury					36	8	28			

Fortlaufende Nummer	323	324	325
Die Publication erfolgt von der Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
	Kolomeaer Localbahnen	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Welser Localbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Schotter aus der Pos. 8—55 a der Güterclassification	Bruchsteine, unbearbeitete	Bruchsteine, unbearbeitete, der Pos. 8—55 a der Güterclassification
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Sopów	Rawa ruska	
nach	Kolomea Bahnhof	Bełzec	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	**Auflieferung eines Minimalquantums von 80 Wagenladungen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	**Auflieferung eines Minimalquantums von 40 Wagenladungen während der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	**Auflieferung von** über 10.000 t (à 1000 kg) / über 5000 t bis 10.000 t (à 1000 kg) / über 3000 t bis 5000 t (à 1000 kg) / mindestens 1000 t bis 3000 t (à 1000 kg)
	vom 1. Jänner 1902 bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis 31. Deeember 1902	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Ad a) Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens / vom 1. Jäuner 1902 bis 31. December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung		Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	22 Heller	18 Heller	a) 16 Heller per 100 kg / b) 3 Kronen per Wagen — 16 / 16 / 16 / 3 / 3 / 3
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	8 Heller	12 Heller	a) 15 Heller per 100 kg / b) 3 Kronen per Wagen — 14 / 13 1·50 / 2
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	14 Heller	6 Heller	a) 1 Heller per 100 kg / b) Kronen per Wagen — 2 / 3 1·50 / 1
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der auf den Bezirksausschuss in Kolomea als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche zum Behufe der Liquidation bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirken ist	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender, Empfänger, bis längstens 1. März 1903 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist	Vorlage der Frachtbrief-Duplicate seitens des Absenders bis längstens Ende Februar 1903 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Linz
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
326	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3 A des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Stationen der Schnitt-Tafel A (Seite 152 des Tarifes)	Mochbern	Unter Einhaltung der für diesen Ausnahmetarif bestehenden Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1902	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. März 1899	Bestehen keine directen Frachtsätze	vom Schnittpunkte bis Mochbern: I 37, II 49, III 43, IV 38 Pfennig per 100 kg	Im Kartirungswege	Die Bildung des Gesammtfrachtsatzes erfolgt durch Zusammenstoss des bezüglichen Frachtsatzes der Schnitt-Tafel A des in der Rubrik 8 genannten Tarifes mit jenen der Schnitt-Tafel aus Rubrik 10		
327	k. k. österr. Staatsbahnen		Brennholz aus Pos. H—19, Punkt 1 der Güterclassification bei Verladung in offenen Wagen	Stationen der im Abschnitte A des Localgütertarifes, Theil II, Heft 2, genannten Linien		Frachtzahlung für das Effectivgewicht der betreffenden Sendungen, mindestens aber für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen bei vollständiger Ausnützung des Laderaumes und Bestätigung dieses Umstandes auf dem Frachtbriefe	vom 1. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. März 1902	Localgütertarif	Verschieden	Ausnahmetarif II	Verschieden	Im Kartirungswege		

k. k. österr. Staatsbahnen

Südbahn-Gesellschaft, Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, Graz-Köflacher Eisenbahn, Leoben-Vordernberger Eisenbahn, Localbahn Radkersburg-Luttenberg und Cilli-Wöllan

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der	2
und im der Namen	3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

1. Kleie, Klee, Kleeheu, Futterkränter, Futterrüben, Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Spreu, Schlempe, Spülicht, Trebern, Trestern, Malzkeime, Oelkuchen und Oelkuchenmehl; 2. Heu und Stroh; 3. Holzsägespäne von Holzarten der Pos. H—18, bezw. 19, des Tarif-Theiles I zu Strenzwecken, Holzwolle, Torf- und Waldstreu													
Rücksichtlich der österr. Linien der Südbahn-Gesellschaft sammt Nebenlinien, ferner der Strecken der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, Graz-Köflacher Eisenbahn, Leoben-Vordernberger Eisenbahn, dann der Localbahn Radkersburg-Luttenberg und Cilli-Wöllan	Rücksichtlich der im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, aufgeführten Bahnlinien												
Aufgabe als Frachtgut mit von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen, auf welchen a) eine im Gebiete von Triest und Istrien, dann im Etschthale in Tirol und b) eine in den Gerichtsbezirken Steiermarks: Fürstenfeld, Bruck a. d. M., Eisenerz, Marburg, Neumarkt, Feldbach, Radkersburg, Voitsberg, St. Marein, Windisch-Feistritz, Friedau und Pettau gelegene, vom Nothstande heimgesuchte Gemeinde als Empfängerin zu erscheinen hat. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, ferner **Abfuhr der Sendungen in der Bestimmungsstation mittelst Strassenfahrzeugen.** Das Auf-, bezw. Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. Ueber den Vollzug dieser Leistungen, sowie darüber, dass die Sendungen vom Bahnhofe der Bestimmungsstation der vorstehenden Bedingung gemäss abgeführt wurden, sind bahnämtliche Bestätigungen auf den betreffenden Frachtbriefen einzuholen, was bezüglich des Aufladens sogleich bei der Aufgabe, hinsichtlich des Abladens und der Abfuhr der Sendungen aber sogleich beim Bezuge zu geschehen hat												
vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch a) bis 31. März 1902 hinsichtlich der im Gebiete von Triest und Istrien, dann im Etschthale in Tirol, b) bis 31. August 1902 hinsichtlich der in den genannten Gerichtsbezirken Steiermarks gelegenen, vom Nothstande heimgesuchten Gemeinden													
Localtarife der betheiligten Bahnen													
Verschieden													
Für die Artikel ad 1. und 3.: 0·26 h; für die Artikel ad 2.: für Entfernungen auf jeder einzelnen Bahn bis zu 200 km 0·26 h, für jedes weitere km 0·20 h	Für Entfernungen bis zu 200 km 0·20 h, für jedes weitere km 0·16 h												
per 100 kg und 1 km einschliesslich der Manipulationsgebühr bei Wahrung der Minimal-Frachtgebühr von 8 K per Frachtbrief und Wagen													
Verschieden													
Im Rückvergütungswege													
Gegen die bis längstens ad a) Ende Mai, ad b) Ende October 1902 durch die als Bestellerin und Empfängerin der Sendungen auftretende Gemeinde bei der Verwaltung der Empfangsbahn zu bewirkende Vorlage der betreffenden Original-Frachtbriefe, von denen jeder mit einem nach dem umseitig angefügten Muster in allen Theilen vorschriftsmässig ausgefertigten Cumulativ-Bestellzettel auszustatten ist. Frachtbrief und Cumulativ-Bestellzettel haben vollkommen übereinzustimmen, und darf demzufolge auch der letztere über kein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten. — Beide Belege werden bei Liquidirung der Refactiebeträge bahnseitig zurückbehalten. Bei verspäteter Vorlage erlischt jeder Anspruch auf Vergütung												
Diese Begünstigung gilt sowohl für den Localverkehr, als auch rücksichtlich der eigenen Strecken jeder einzelnen betheiligten Verwaltung für den directen Verkehr mit den anderen österreichischen und ungarischen Eisenbahnen, wenn es sich um Sendungen an in der Rubrik 6 genannte, vom Nothstande heimgesuchte Gemeinden handelt. Kommen hiebei getrennte Strecken des k. k. Staatsbahnnetzes zur Benützung, so wird der Frachtberechnung für dieselben die Summe der einzelnen Kilometer-Entfernungen zu Grunde gelegt. Für Sendungen von Stationen der Graz-Köflacher Eisenbahn nach Graz S.B. transit oder umgekehrt bleiben die normalen Ueberfuhrsgebühren aufrecht												

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen folgende Quantitäten an Futter-, bezw. Streuartikeln:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
	Zusammen . .		

Dieses Gesammtquantum wird in der Station . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach der Station . . . . . aufgegeben und in der letztgenannten Station mittelst Strassenfahrzeuges abgeführt werden.

Das Anfladen der Sendung wird vom Absender, das Abladen derselben hingegen vom Empfänger auf eigene Kosten innerhalb der tarifmässigen Frist bewirkt.

Das Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorstehend bezeichneter Artikel nur an die genannten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Wirthschaftsbetriebe abzugeben.

Gemeindeamt . . . . . den . . . . . 1902.

L. S. Unterschrift:

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigt, dass das vorbezifferte Quantum bezeichneter Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der genannten Gemeindeangehörigen bestimmt und dem Wirthschaftsbetriebe derselben angemessen ist, daher biefür die seitens der österr. Eisenbahn-Verwaltungen aus Anlass des in . . . . . infolge des Mangels an Futter und Streumitteln herrschenden Nothstandes vorgesehenen Frachtermässigungen Anwendung finden können.

K. k. Bezirkshauptmannschaft . . . . . den . . . . . 1902.

L. S. Unterschrift:

Anmerkung. Der Cumulativ-Bestellzettel darf über kein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
329	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Militärgewehre und Bajonette (Schuss-, Hieb- und Stichwaffen)	Oderberg (K.F.N.B. und K.O.E.)	Belgrad loco. Station der kgl. Serbischen Staatsbahnen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der besonderen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif-Theil II. Heft 1. für den directen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, giltig vom 1. Mai 1893	499 Centimes in Gold	280 Centimes in Gold	219 Centimes in Gold	Im Kartirungswege			

Fortlaufende Nummer	1	331	330
Die Publication erfolgt	2	**Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen**	**k. k. österr. Staatsbahnen**
von der Namen der	3	genannten Verwaltung	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9 des Tarif-Theiles I	Kohlen, mineralische, und Kokes
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Maxing trans.	Mitröschau Strebichowitz-Winařitz Altkladno, Buschtěhrad, Dubý, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg Sämmtlichen Grnben- und Kokesanstalten des Ostrauer Revieres Mähr.-Ostrau Mitröschau Strebichowitz-Winařitz Altkladno, Buschtěhrad, Dubý, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg
nach		Vösendorf-Siebenbirten der Wiener Localbahnen	Salzburg Jenbach
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Kohle; für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Wagen bei Kokes. Einhaltung der Bestimmungen der nebenbezeichneten Tarife. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Achenseebahn, bezw. der Gaisbergbahn bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein
und gilt in der Zeit	7	vom 9. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902
Bezeichnung	8	Localtarif	Ausnahmetarif für den directen Kohlenverkehr zwischen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.E.B., k.k.ö.St.B. und Localbahn Swolenowes-Smečna vom 1. Jänner 1902	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterr.-Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf vom 1. Juni 1899	Tarif, Theil II, für den Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband	Localtarife
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	11 Heller	1252	960	1530	1530	1612	1654	Bestebt kein directer Tarif
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	10 Heller	1152	900	1440	1440	1532	1532	1380
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	4 Heller	100	60	90	90	80	122	Heller per Tonne
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege						
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13								
Besondere Bemerkungen	14	Die Frachtsätze von Strebichowitz-Vinařitz und von den Stationen des Kladnoer Revieres nach Salzburg gelten auch für Sendungen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft, wenn selbe zu Regiezwecken derselben bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sind. Bei solchen Sendungen gelangt ausserdem die Gebühr von einer Krone per Wagen für die Ueberfuhr in Salzburg zur Einhebung							

Fortlaufende Nummer	1	332	333
Die Publication erfolgt	2		
von der Namen der	3		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse	Flaschenhalter aus Schilf oder Stroh bei einem Pressungsgrade von mindestens 100 kg per m³
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	Barcs	Marburg (Kärntner Bahnhof)
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	5	Leoben S.B. transit	sämmtlichen Südbahnstationen bei ununterbrochenem Durchlaufe über Südbahnlinien
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Sendungen müssen zum Zwecke der Vermahlung von Mühlenetablissements bezogen werden, welche in Lambach, bezw. in westlich von Lambach gelegenen Stationen der k. k. Staatsbahnlinien bis Passau, Ried, Simbach und Salzburg gelegen sind. Dieselben müssen von Bahn zu Bahn abgefertigt werden. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Aus den Original-Frachtbriefen muss ersichtlich sein, dass die betreffenden Sendungen ab Leoben auf Grund der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 3 vom 11. Jänner 1902, Pos. 163, publicirten Ermässigung abgerechnet wurden	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe in beliebigen Mengen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	171 Heller incl. ungar. Steuer	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	130 Heller incl. ungar. Steuer	Frachtsätze der Tarifclasse A
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	41 Heller	Verschieden
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe bis Leoben und die Original-Frachtbriefe ab Leoben bis zur definitiven Bestimmungsstation, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
Besondere Bemerkungen	14		

Südbahn-Gesellschaft

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation: von	Bezeichnung der Relation: nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
4	Nr. 1 vom 4. Jänner 1902	3	k. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Györ (für Sendungen, welche auf dem Wasserwege anlangen)	Graz St.B. loco Graz S.B.	In der Rubrik 6 ist das Minimalquantum von 5000 Tonnen auf 500 Tonnen zu berichtigen	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1 Fortlaufende Nummer	2 Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	3 Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	4 Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	5 Betheiligte Verwaltungen	6 Bezeichnung der Artikel	7 Bezeichnung der Relation: von	7 Bezeichnung der Relation: nach	8 Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	9 Bemerkungen
7	Nr. 151 vom 31. December 1901	3922	Buschtěhrader Eisenbahn		Petroleum (raffinirt), Petroleumnaphtha (Rohbenzin) etc.	Kralup B.E.B.	Eger B.E.B. Franzensbad B.E.B., Klingenthal B.E.B., Reitzenhain B.E.B. und Weipert B.E.B.	In der 4. Spalte muss es statt „Mineralöle, schwere (aus Petroleum gewonnene Schmieröle) etc.“ richtig „Mineralöle, schwere (aus Petroleum gewonnene Schweröle) etc.“ heissen	
8	Nr. 2 vom 9. Jänner 1902	116	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligte Verwaltungen	Getreide	Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Göding loco	In dem ersten Absatze des unterhalb des Frachtzugeständnisses stehenden Zusatzes sind nach den Worten „nach den in Spalte „von“ der Rubrik 5 vorgesehenen ungar. Stationen“ die Worte „befördert werden“ einzuschalten	
	Nr. 2 vom 9. Jänner 1902	111	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Salz der Pos. 8—7a der Güterclassification des Tarif-Theiles I. Abth. B, vom 1. Jänner 1901	Krakau	Olmütz transito	In Spalte 4 hat die am Schlusse stehende Jahreszahl statt „1901“ richtig „1902“ zu lauten	
	Nr. 2 vom 9. Jänner 1902	87	Südbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Oelkuchen	verschiedenen Stationen	Graz k. k. St. B. und Graz S.B.	Die Frachtsätze für die folgenden Stationen der Localbahn Temesvár-Modos sind zu berichtigen: **Keresztes** von 264 auf 266 **Parácz** von 261 auf 263 Heller per 100 kg	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.576.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 5. **Wien, 16. Jänner 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 3. Jänner 1902, Z. 59.395*) ex 1901, an die Verwaltungen der Hauptbahnen, betreffend die Einführung der selbstthätigen Umschalt-Luftsauge-Schnellbremse der Vacuum-Brake Comp. Ltd.

Ueber wiederholte Anregung der k. k. Staatsbahn-Verwaltung bei den Directoren-Conferenzen, der Frage der Einführung einer selbstthätigen, durchgehenden Bremse bei den österreichischen Bahnen näherzutreten, ist die österreichische Directoren-Conferenz im Jahre 1895 zu dem Beschlusse gelangt, an die Staatsbahn-Verwaltung das Ersuchen zu richten, durch eingehende Versuche die Wirkungen der neueren selbstthätigen Bremsen festzustellen.

Diesem Ersuchen wurde Rechnung getragen, indem das Eisenbahnministerium nicht nur dem theoretischen Studium dieser Frage grosse Aufmerksamkeit widmete, sondern auch praktische Versuche anstellte, und zwar durch die Ausrüstung von regelmässigen Expresszügen auf den westlichen und nordöstlichen Linien der k. k. Staatsbahnen, sowie sämmtlicher Züge der Wiener Stadtbahn mit der selbstthätigen Luftsauge-Schnellbremse, und endlich durch die im Frühjahre 1901 durchgeführten Vergleichsproben am Arlberg und in der Strecke Sigmundsherberg—Ziersdorf.

Zu den letzterwähnten Proben sind Züge, aus je 30 Wagen bestehend, mit der selbstthätigen Umschalt-Luftsauge-Schnellbremse der Vacuum-Brake Comp. Ltd., der Schleifer-Einkammer-Schnellbremse, der selbstthätigen Westinghouse-Schnellbremse und Henry-Bremse ausgerüstet worden.

Die Vergleichsproben am Arlberg bezweckten vornehmlich, über die Regulirfähigkeit der verschiedenen Bremssysteme auf steilen Rampen ein sicheres Urtheil zu gewinnen. Die weiteren vergleichenden Versuche in der Strecke Sigmundsherberg—Ziersdorf, welche nur mehr mit den für Westinghouse- und den für Luftsaugebremse eingerichteten Zügen vorgenommen wurden, dienten hauptsächlich zur Beurtheilung der Wirkung dieser beiden Bremssysteme unter den verschiedenen Umständen bei Fahrten mit grosser Geschwindigkeit in Flachlandstrecken.

Diese vergleichenden Versuche, sowie die schon früher im Betriebe der k. k. Staatsbahnen gewonnenen Erfahrungen haben in ganz unwiderleglicher Weise zu der Ueberzeugung geführt, dass unter allen selbstthätigen durchgehenden Bremsen, welche füglich in Betracht kommen können, die selbstthätige Umschalt-Luftsaugebremse der Vacuum-Brake Comp. Ltd. den an eine durchgehende Bremse zu stellenden Anforderungen am besten entspricht und sich diese Bremse durch Verlässlichkeit des Eintrittes der beabsichtigten Bremswirkungen (Betriebsbremsungen und Schnellbremsungen in beliebiger Folge, bei beliebiger Rangirung der Wagen mit Bremse und mit Leitung) durch vorzügliche Regulirbarkeit, äusserst einfache Bedienung und dadurch auszeichnet, dass der Locomotivführer unter allen Umständen über den jeweiligen Zustand der Bremse in Kenntniss ist.

In letzterer Beziehung ist zu erwähnen, dass die selbstthätige Luftsaugebremse, im Gegensatze zu den Luftdruckbremsen, an den einzelnen Fahrzeugen Absperrhähne nicht erfordert, durch deren unabsichtliche oder böswillige Schliessung die Bremse ohne Wissen des Maschinführers für einen Theil des Zuges ausgeschaltet sein kann.

*) Der Erlass wurde auch den k. k. Staatsbahn-Directionen mitgetheilt.

Obgleich nun diese günstigen Ergebnisse der erwähnten Versuche unzweifelhaft zu der Ansicht berechtigten, dass es geboten erscheint, die Einführung der selbstthätigen Luftsaugebremse auf allen österreichischen Eisenbahnen unbedingt anzustreben, hat das Eisenbahnministerium dennoch im October 1901 die Fachreferenten der grösseren österreichischen Privatbahnen im Gegenstande deshalb einvernommen, um die Berechtigung allenfalls bestehender divergirender Bestrebungen in dieser, ein einheitliches Vorgehen aller österreichischen Eisenbahnen erheischenden wichtigen Frage prüfen zu können.

Nachdem auch bei diesem Anlasse der schnellwirkenden selbstthätigen Luftsaugebremse der Vacuum-Brake Comp. Ltd. die Ueberlegenheit von allen den vertretenen Bahnen einhellig zuerkannt worden ist, so sieht sich nunmehr das Eisenbahnministerium zu der Aufforderung an sämmtliche österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen veranlasst, sich die successive Ausrüstung aller auf Hauptbahnstrecken verkehrenden personenführenden Züge mit der schnellwirkenden selbstthätigen Luftsaugebremse der Vacuum-Brake Comp. Ltd. bestens angelegen sein zu lassen und dabei in erster Linie die Schnellzüge in Betracht zu ziehen.

In Verbindung mit der betreffenden Bremse ist auch für die Einrichtung einer von den einzelnen Wagenabtheilen aus zu handhabenden Nothbremse vorzusorgen, wodurch es möglich wird, das nicht immer verlässlich functionirende elektrische Intercommunications-Signal zu entfernen und hiefür eine stets sicher wirkende Nothsignalvorrichtung zu gewinnen.

Indem das Eisenbahnministerium noch beifügt, dass es in Hinkunft der Einführung von Zügen mit einer Fahrgeschwindigkeit von über 80 km per Stunde nur dann zustimmen wird, wenn die betreffenden Züge mit der schnellwirkenden selbstthätigen Luftsaugebremse der Vacuum-Brake Comp. Ltd. ausgerüstet werden, glaubt es die Erwartung aussprechen zu können, dass die Bahnverwaltungen in der Einführung der mehrerwähnten Bremse ein wirksames Mittel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erblicken und deshalb schon in ihrem eigenen Interesse nach Kräften bestrebt sein werden, der Intention des Eisenbahnministeriums zu entsprechen.

Um dem Eisenbahnministerium die Orientirung über den Zeitraum zu ermöglichen, welcher zur allgemeinen Einführung der schnellwirkenden selbstthätigen Luftsaugebremse auf den österreichischen Eisenbahnen erforderlich werden dürfte, wird die geehrte Verwaltung ersucht, ein Programm vorzulegen, aus welchem zu entnehmen ist, in welcher Reihenfolge und bis zu welchen Terminen die geehrte Verwaltung die Einrichtung der einzelnen personenführenden Züge mit der gegenständlichen Bremse zu vollenden in Aussicht nimmt.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Verordnung des Finanzministeriums vom 5. Jänner 1902,*) betreffend die Activirung des amtlichen Aufdruckes der Stempelzeichen zu 2 h und 10 h auf Frachtbriefe, Rechnungs- und sonstige Blanquette beim k. k. Hauptzollamte in Olmütz.

Unter Bezugnahme auf die Verordnung vom 23. Februar 1900, R.-G.-Bl. Nr. 36, betreffend den amtlichen Aufdruck von Stempelwerthzeichen, wird hiemit bekanntgegeben, dass der Aufdruck des Stempelzeichens zu 2 h und 10 h auf Frachtbriefe, dann auf Rechnungs- und sonstige Blanquette, sowie auf unbeschriebenes Papier überhaupt, bis zu einem Stempelbetrage von 50 h, vom 16. Jänner 1902 an unter den üblichen Modalitäten beim k. k. Hauptzollamte in Olmütz eingeführt wird.

Böhm m. p.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Seilbahn von Nusle nach Königliche Weinberge.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Fabrikanten Johann Štetka in Königliche Weinberge mit dem Erlasse vom 12. Jänner 1901, Z. 300/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 13 vom 29. Jänner 1901), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte und mit dem Erlasse vom 2. Juli 1901, Z. 29.011/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 85 vom 23. Juli 1901), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Seilbahn mit einer Mittelzahnstange (System R. Abt) von Nusle längs der Nusler Stiege nach Königliche Weinberge neuerlich auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 3. Jänner 1902. Z. 58.562/2 ex 1901.

*) Enthalten in dem am 10. Jänner 1902 ausgegebenen I. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 3.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Neue Wiener Tramway. (Neuhergestellte Stockgeleise in der Maysedergasse: Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen wurde beauftragt, in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung für die neuhergestellten Stockgeleise der Neuen Wiener Tramway in der Maysedergasse vorzunehmen und wurde dieselbe gleichzeitig ermächtigt, bei anstandslosem Ergebnisse der genannten Amtshandlung die provisorische Benützungsbewilligung ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 58.919 ex 1901.]

Localbahn Kimpolung-Dorna Watra mit Abzweigung Pozoritta-Louisenthal. (Hochbauten in der Station Dorna Watra: Bauconsensertheilung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat hinsichtlich der vom Verwaltungsrathe der Bukowinaer Localbahnen vorgelegten Hochbauprojecte für die Station Dorna Watra der im Bau befindlichen Localbahn Kimpolung-Dorna Watra in Gemässheit des § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 59.506 ex 1901.]

Projectirte Localbahn Blańsko-Wischau. (Generelles Project: Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 28. bis 30. October 1901 durchgeführten Trassenrevision bezüglich des Projectes für eine normalspurige Localbahn von Blansko nach Wischau hat das k. k. Eisenbahnministerium unterm 27. December 1901 die Trassenführung der gegenständlichen Projectslinie für die seinerzeitige Verfassung des Detailprojectes im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 55.855 ex 1901.]

Aussiger elektrische Strassenbahnen. (Project über Niveauänderungen und Geleiseverlegungen in der Endstation Prödlitz: Ergebniss der politischen Begehung: Bauconsensertheilung ex commissione.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilte Ergebniss der am 26. November 1901 durchgeführten politischen Begehung rücksichtlich des vom Stadtrathe in Aussig a. d. Elbe vorgelegten Projectes für die Niveauänderungen und Geleiseverlegungen in der Endstation Prödlitz der Aussiger elektrischen Strassenbahnen, sowie die auf Grund dieses Ergebnisses im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erfolgte Ertheilung des Bauconsenses ex commissione wurde genehmigend zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 56.780 ex 1901.]

Elektrische Bahn Guntramsdorf Baden. (Administrationsgebäude in Leesdorf: Ertheilung der Baubewilligung.) Die k. k. Statthalterei in Wien wurde ermächtigt, die Baubewilligung für das Administrationsgebäude der elektrischen Bahn Guntramsdorf-Baden in Leesdorf im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 480.]

Localbahn Wien-Guntramsdorf. (Ergebniss der technisch-polizeilichen Prüfung für das zweite Geleise: Betriebs-Consensertheilung.) Die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen hat auf Grund des Ergebnisses der durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung für das zweite Geleise der Localbahn Wien-Guntramsdorf den Betriebsconsens ex commissione ab 11. Jänner 1902 ertheilt.

Projectirte elektrische Kleinbahn Tarvis—Raibl—Raiblersee. (Generelles Project: Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des Ergebnisses der am 20. September 1901 durchgeführten Trassenrevision rücksichtlich der von der General-Direction der Grafen Hugo, Lazy, Arthur Henckel von Donnersmark-Beuthen in Carlshof projectirten, mit der Spurweite von 1·0 m auszuführenden, mit elektrischer Kraft zu betreibenden Kleinbahn von Tarvis über Raibl zum Raiblersee, welche in der Theilstrecke von Alt-Tarvis (Grünwald) bis Raibl dem Personen- und Frachtenverkehre, in der Theilstrecke von Raibl zum Raiblersee nur dem Personenverkehre dienen soll, hat das k. k. Eisenbahnministerium unterm 12. December 1901 die Trassenführung der gegenständlichen Kleinbahn für die eventuelle seinerzeitige Verfassung des Detailprojectes unter besonders angeführten Bemerkungen im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 46.168 ex 1901.]

Projectirte Marienbader elektrische Strassenbahn. (Project für die Fortsetzung bis zum Hause „Nizza“: Anberaumung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung hinsichtlich des von der Stadtgemeinde Marienbad vorgelegten Projectes für die Fortsetzung der projectirten, mit elektrischer Kraft zu betreibenden Strassenbahn in Marienbad bis zu dem Hause „Nizza“ am 20. Jänner 1902 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am bezeichneten Tage um 9 Uhr Vormittags in der Marienbader Münie. [E.-M.-Z. 1112.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Bauconsensertheilung.) Die k. k. niederösterreichische Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für die Umgestaltung und Erweiterung der Anlagen der Wagenwerkstätte in Floridsdorf im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 59.550 ex 1901.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien. (Eröffnung der Strassenbahnlinie Bellariastrasse—Westbahnstrasse.) Am 10. Jänner ist der elektrische Betrieb auf der neuen Strassenbahnlinie in der Westbahnstrasse, und zwar von der Bellariastrasse aus durch die Siebensterngasse bis zur neuen Endstation Westbahnstrasse und umgekehrt, aufgenommen worden.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Schleppbahn Triest—St. Andrae—S. Sabba: Abänderung der Abfertigungsbefugnisse der Station S. Sabba.) Die bisher nur für den Wagenladungsverkehr, für leere retourgehende Emballagen und als Viehausladestelle eingerichtete Station S. Sabba der Schleppbahn Triest—S. Andrae—S. Sabba, wurde mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1902 auch für den Frachtgutverkehr in Stückgütern eröffnet. Explosive Gegenstände sind von der Auf- und Abgabe ausgeschlossen.

— (Bukowinaer Localbahnen: Strecke Hatna—Valeputna: Eröffnung der Personenhaltestelle und Ladestelle Sadowa.) Am 4. Jänner 1902 wurde die an der Strecke Hatna—Valeputna der Bukowinaer Localbahnen zwischen den Stationen Kimpolung Stadt und Pozoritta gelegene Personenhaltestelle und Ladestelle Sadowa für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für die Auf- und Abgabe von Gütern in Wagenladungen eröffnet. Die Berechnung der Fahr- und Frachtgebühren erfolgt auf Grund der für die Linie Hatna—Valeputna in Geltung stehenden Personen- und Gütertarife.

Die Abfertigung von Personen und Gepäck erfolgt durch den Conducteur im Zuge, während die der Güter durch die Station Pozoritta besorgt wird.

Nachrichten aus Ungarn.

Agram-Samoborer Localbahn-Actiengesellschaft. (Bahneröffnung.) Die schmalspurige Localbahn Agram-Samobor wurde am 14. Jänner 1901 und das Verbindungsgeleise derselben bis zur Station Zágráb (Agram) der Südbahn-Gesellschaft am 29. November desselben Jahres dem öffentlichen Verkehre übergeben. An der genannten Localbahn liegen folgende Verkehrsstellen: Samobor, Station; Domaslovec, Haltestelle; Sv-Nedelja, Haltestelle; Rakitje, Haltestelle; Susedgrad, Station; Stenjvec, Haltestelle; Vrabce, Haltestelle; Agram-Samobor, Station. Die Stationen Samobor. Susedgrad und Zágrab-Samobor (Agram-Samobor) sind für den Gesammtverkehr, die Haltestellen nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet. Zur Viehverladung sind die Stationen derzeit noch nicht ermächtigt. Eine directe Abfertigung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgütern im Verkehre mit Stationen der Localbahn Agram-Samobor findet dermalen nicht statt; Eil- und Frachtgüter, die nach den Linien der Südbahn-Gesellschaft übergehen oder vice versa, werden in der Station Zágráb (Agram) der genannten Bahn umkartirt. Die schmalspurige Localbahn Agram-Samobor ist Eigenthum einer Actiengesellschaft, deren Direction sich in Budapest befindet; für den executiven Betriebsdienst, die Manipulation, Abrechnung etc. ist eine Betriebsleitung in Zágráb (Agram) aufgestellt.

Ausland.

Preussen. (Bevorstehende Cassirung der Durchgangswaggons.) Einer Mittheilung der „Frankfurter Zeitung“ zufolge sollen, infolge der bei den Eisenbahnunfällen in Offenbach und Altenbeken mit den D.-Zugswagen ohne Nothausgänge gemachten Erfahrungen, seitens der preussischen Staatsbahn-Verwaltung von jetzt ab bis auf Weiteres keine Personenwagen nach dem Durchgangssystem gebaut werden, und wurden in letzter Zeit sogar die für internationale neue Schnellzüge nöthigen Personenwagen zum Baue nach dem Coupésystem in Bestellung gegeben.

Schweiz. (Massnahmen infolge Verstaatlichung der Schweizerischen Centralbahn.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge hat sich infolge der Verstaatlichung der Schweizerischen Centralbahn das Directorium dieser Eisenbahn am 31. December 1901 aufgelöst, und ist ab 1. Jänner 1902 die Verwaltung und der Betrieb des bisherigen Netzes der vorgenannten Eisenbahn an die Kreisdirection II der Schweizerischen Bundesbahnen in Basel und an die General-Direction in Bern übergeben worden. (Vergl. Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 10 vom 22. Jänner 1901, Seite 359.)

Belgien. (Stationsnamen-Aenderung.) Die belgische Station La Planche führt fortan die Bezeichnung „Dampremy“. (Vergl. Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 3 vom 11. Jänner, Seite 117.)

Schiffahrt.

Badische Bodensee-Dampfschiffahrt im Jahre 1900. Laut des Berichtes der grossherzoglich badischen Bodenseeschiffahrt standen im Jahre 1900 8 Dampfschiffe, 5 Schlepp- und Segelschiffe, sowie 3 kleine Schiffe im Betriebe. Mit elektrischer Beleuchtung waren 6 Dampfschiffe versehen. Der Werth der Dampfer betrug Mk. 1,182.245, der Schlepp- und Segelschiffe Mk. 183.542 und der Schiffe kleinerer Gattung Mk. 1466, demnach der Gesammtwerth Mk. 1,367.253.

Von den Dampfern wurden in 1774 Fahrtagen 190.322 km zurückgelegt. Die Leistungen im Schleppdienst mit Trajectschiff umfassten 29.043 km, mit Güterschiff 5810 km. Die Leistungen des gesammten Schiffsparkes einschliesslich der Probefahrten erreichten 250.805 zurückgelegte Kilometer.

Der Personenverkehr auf sämmtlichen Dampfschiffen des Bodensees, auf den badischen sowohl, als auch der österreichischen, bayerischen, württembergischen Schiffen, mit Ausnahme jenes auf schweizerischen Dampfern, umfasste 893.785 Personen, wovon 404.422 auf badischen Schiffen befördert wurden.

An dem Güterverkehre des Bodensees waren die badischen Schiffe mit 65.906 t betheiligt.

Der Erlös aus dem Personen- und Gepäcksverkehre betrug Mk. 286.439·87, um Mk. 25.213·36 mehr als im Vorjahre, während die Einnahmen aus dem Güterverkehre sich auf Mk. 151.537·91 stellten (+ Mk. 9128).

Die Gesammteinnahmen inclusive der Schleppmiethen betrugen Mk. 439.631·69, gegenüber Mk. 406.686·06 im Jahre 1899, ergaben somit ein um Mk. 32.945·64 höheres Erträgniss als im Vorjahre.

„Adria", kgl. Ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Jahresbericht über die Gestion der Direction im Jahre 1901.) Dem Jahresberichte pro 1901 zufolge (vergleiche Jahresbericht pro 1900, Vrdgs.-Bl. Nr. 12 ex 1901) hat die Direction der „Adria" im abgelaufenen Jahre ihren im Regierungsvertrage übernommenen Verpflichtungen sowohl in Bezug der Vergrösserung ihres Schiffsparkes, als auch betreffs der Bedienung der vorgeschriebenen Linien vollauf entsprochen. Von den acht auf den Stapel gelegten neuen Dampfern der „Adria" ist der Dampfer „Arad" bereits ausgerüstet und in Verkehr gestellt worden, Dampfer „Balaton", Kassa" nahezu fertig und werden bis zum ersten Halbjahre 1902 noch die fünf weiteren Dampfer „Kolozsvár", „Szell Kálmán" (der bisher grösste Dampfer der ungarischen Handelsflotte), „Szeged", „Duna" und „Báró Fejérváry" dem Verkehr übergeben sein. Die Dampfer sind in englischen Schiffswerften allerersten Ranges erbaut. Durch diese Nachschaffungen wird die Flotte der Gesellschaft in den Besitz von 33 erstclassigen Dampfern mit einer Gesammttragfähigkeit von 150.000 Tonnen gelangen. Der Gesammtverkehr, welcher von den „Adria"-Dampfern im Jahre 1901 bewältigt wurde, beträgt 683.200 Tonnen, wovon auf den Import nach Fiume 49.900 Tonnen — um 4600 Tonnen mehr als 1900 — auf den Export 245.000 Tonnen und auf den Zwischen-Hafenverkehr 388.300 Tonnen entfallen. Der Export über Fiume hat im abgelaufenen Jahre einen Ausfall von 37.000 Tonnen zu verzeichnen, welcher hauptsächlich auf Rechnung der Minderausfuhr von Mehl Getreide und Hülsenfrüchten zu setzen ist, während der Export von Holz- und Fassdauben eine mässige Zunahme gegen das Vorjahr ausweist. An der Zunahme im Import participiren hauptsächlich die Artikel Kaffee und Kohle, während italienischer Wein und Südfrüchte in geringeren Quantitäten eingeführt wurden. Mit Beginn des Jahres wird eine neue regelmässige Linie nach den wichtigsten nordafrikanischen Häfen mit Einschluss Marokkos und Berührung von Malaga und Gibraltar eröffnet. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 131 ex 1901.)

— (Ernennung der Mitglieder des Schiedsgerichtes in Tariffragen.) Der kgl. ungarische Ministerrath hat im Sinne des § 34 des in den G.-A. VII : 1901 inartikulirten Vertrages mit der „Adria", kgl. Ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft, zum Präsidenten des Schiedsgerichtes zur Entscheidung der bezüglich der Frachtsätze der erwähnten Actiengesellschaft etwa auftauchenden strittigen Fragen für die Dauer des Jahres 1902 den wirklichen geheimen Rath und Magnatenhausmitglied Baron Feodor Nikolics, ferner der Handelsminister zu Mitgliedern dieses Schiedsgerichtes, gleichfalls für die Dauer des Jahres 1902, die Ministerialräthe Ludwig Mándy und Albert Schober ernannt. Seitens der Direction der Gesellschaft wurden deren Mitglieder Dr. Moriz Jókai und Jacques Simon in das Gremium des Schiedsgerichtes exmittirt.

„Levante", Ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Jahresbericht der Direction über die Gestion im Jahre 1901.) Dem Jahresberichte pro 1901 der Direction der „Levante" zufolge (vergl. Jahresbericht 1900, Vrdgs.-Bl. Nr. 12 ex 1901) hat der Güterverkehr im Anschlusse an die Donau-Schiffahrt via Galatz einen weiteren Fortschritt zu verzeichnen, indem im abgelaufenen Jahre circa 20.470 Tonnen gegenüber einem im Vorjahre verladenen Quantum von 17.500 Tonnen zur Verschiffung gelangten und der Gesammtwaarenverkehr nach den Levante-, Mittelmeer- und Continenthäfen sich auf circa 130.000 Tonnen belief. Zur Abwicklung dieses Verkehres ab Galatz hat die Gesellschaft 59 Fahrten mit eigenen und 7 Fahrten mit fremden Dampfern absolvirt. Die geschäftlichen Ergebnisse des Jahres 1901 hatten, abgesehen von den niedrigen Frachtraten, im verflossenen Jahre auch unter dem Drucke der in Constantinopel das ganze Jahr hindurch mit nur kurzer Unterbrechung währenden Pest empfindlich zu leiden, da die in vielen Ländern verhängten Quarantaine-Massregeln bedeutende Verzögerungen in den Ausfahrten verursachten; in den letzten zwei Monaten ist indes eine nennenswerthe Besserung in den Frachten eingetreten, wodurch das Geschäft sich zum Jahresschlusse wieder günstiger gestaltet.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft. (Jahresbericht der Direction über die Gestion im Jahre 1901.) Dem Jahresberichte pro 1901 der Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 18 ex 1901) zufolge, eröffnete die Campagne unter günstigeren Auspicien. Die Schiffahrt nahm ihren Anfang bei starkem Bedarf an Schleppern und entsprechenden Frachtraten. Die Verhältnisse blieben auch weiter befriedigend, aber das wichtige Herbstgeschäft gestaltete sich infolge der schwächeren Ernteresultate wenig lebhaft. Der Schlepperbedarf und die Frachten verminderten sich und konnte der Verkehr keinen Aufschwung nehmen. Die Geschäftsergebnisse der Gesellschaft waren etwas besser. Die Gesellschaft hat sich bestrebt, den orientalischen Verkehr, welcher sich nach der Türkei, Griechenland und Kleinasien — nach den Levantehäfen — richtet, zu entwickeln, und dieser Verkehr hat das Quantum von 6000 Tonnen erreicht. Auch der westliche Verkehr nach Regensburg und Passau hat sich gehoben. Der Verkehr in Regensburg beziffert sich auf 10.920 Tonnen gegen 4190 Tonnen im Vorjahre, zeigt demnach eine Erhöhung um 60 pCt.; der Passauer Umschlagsverkehr erreichte 24.234 Tonnen. Die Gesellschaft hat insgesammt 425.000 Reisende befördert, hier ergibt sich eine Zunahme von 6 pCt. Der gesammte Frachtverkehr umfasst 4,750.000, um 210.000 Metercentner mehr als im Vorjahre.

Budapester (Alt-Ofener) Schiffswerfte der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Dankadresse des Werkstätten-Beamtenpersonales anlässlich der Schaffung einer Dienstpragmatik.) Die Leitung des Vereines der Beamten der Alt-Ofener Schiffswerfte der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft veröffentlichte in den Spalten der ungarischen Tagespresse folgende Mittheilung: „Die Direction der k. k. priv. Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat eine Dienstespragmatik erlassen, welche die gegenseitigen Rechte und Pflichten der Gesellschaft und ihrer Beamten feststellt und deren wichtigster Factor die Durchführung der Gehaltsregelung ist. Mit dieser Pragmatik hat die Gesellschaft den Wohlstand ihrer Angestellten sowohl in moralischer, wie auch in finanzieller Hinsicht gesichert. Aus diesem Anlasse hat der Beamtenverein der Alt-Ofener Schiffswerfte der k. k. priv. Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft eine Sitzung einberufen, zu welcher sich alle Angestellten der Schiffswerfte, die an der Gehaltsregelung betheiligt sind, einfanden. In der Sitzung wurde auf Antrag des Vereinspräsidenten Koloman Pantl beschlossen, an den General-Director der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Hofrath Ludwig Ullmann de Erény, den geistigen Schöpfer der Pragmatik, eine Daukadresse zu zu richten, welche eine aus zehn Mitgliedern bestehende Deputation unter Führung des Directors der Schiffswerfte Béla Szendi in Wien überreichen wird."

Kgl. ungar. Ackerbauministerium. (Aufhebung eines aus Contumazrücksichten erflossenen Einfuhrverbotes von Rohproducten.) Der kgl. ungarische Ackerbauminister hat seiu gegen die Einfuhr von Rohproducten aus Singapore und Umgebung wegen der dort herrscheuden Rinderpest erlassenes Einfuhrverbot vom 5. August 1897 ausser Kraft gesetzt und den Zoll- und Contumazämtern von Orsova und Fiume die Weisung zur Gewährung der „libera pratica" für derlei Provenienzen ertheilt.

Verschiedene Mittheilungen.

Verzeichniss der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten. (Liste des k. k. Oberlandesgerichtes Lemberg für die Bukowina pro 1902.) Laut der vorliegenden Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Lemberg für die Bukowina pro 1902 beträgt die Zahl der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten 23, mithin die Anzahl derselben gegen das Vorjahr unverändert geblieben ist. [E.-M.-Z. 361.]

Eisenbahn-Directoren-Conferenzen. (Geschäftsführung derselben.) Die Geschäftsführung der österreichischen und der gemeinsamen Eisenbahn-Directoren-Conferenzen ist mit Beginn des Jahres 1902 von der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien an die Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft übergegangen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des I. Stückes.) Das am 2. Jänner 1902 herausgegebene I. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 544: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 7. December 1901, Z. 46.071, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern nach Croatien-Slavonien.

Nr. 545: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 7. December 1901, Z. 54.996, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 546: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 12 December 1901, Z. 115.122, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Galizien.

Nr. 547: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 11. December 1901, Z. 21.203, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Galizien.

Nr. 548: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 12. December 1901, Z. 26.728, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Galizien.

Nr. 549: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 10. December 1901, Z. 55.418, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Galizien.

Nr. 550: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 9. December 1901, Z. 134.163, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 551: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 10. December 1901, Z. 30.831, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Galizien.

Nr. 552: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 6. December 1901, Z. 21.002, betreffend die Sperre des politischen Bezirkes Völkermarkt gegen den Verkehr mit Schweinen.

Nr. 553: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 10. December 1901, Z. 38.065/IVb, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 554: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 12. December 1901, Z. 24.182, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Galizien.

Nr. 555: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 18. December 1901, Z. 47.669, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern bis auf Weiteres geregelt wird.

Nr. 556: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 14. December 1901, Z. 15.660, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Galizien.

Nr. 557: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 25. November 1901, Z. 35.549/IVb, betreffend die Regelung der Viehbeschau in den Eisenbahnstationen.

Nr. 558: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 17. December 1901, Z. 247.800, betreffend das Ausfuhrverbot für Nutz- und Zuchtvieh aus dem politischen Bezirke Jungbunzlau nach dem Deutschen Reiche.

Nr. 559: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 20. December 1901, Z. 48.183, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn nach den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern.

Nr. 560: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 29. November 1901, Z. 20.430, betreffend die Bestimmung der Station Sachsenburg als temporäre Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Nr. 561: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 22. December 1901, Z. 48.401, enthaltend eine veterinärpolizeiliche Verfügung in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Croatien-Slavonien nach den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern.

Nr. 562: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 17. December 1901, Z. 30.875, betreffend die Viehverkehrsbeschränkungen gegen Dalmatien und Steiermark.

Nr. 563: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 24. December 1901, Z. 48.232, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schafen und Schweinen aus Ungarn nach den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern.

Nr. 564: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 18. December 1901, Z. 47.833, betreffend die Einfuhr von Vieh aus den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern nach Croatien-Slavonien.

Nr. 565: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 20. December 1901, Z. 31.825, betreffend das Ein- und Durchfuhrverbot für Schafe und Ziegen aus Rumänien.

Nr. 566: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 17. December 1901, Z. 24.779/X, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Völkermarkt in in Kärnten.

Nr. 567: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 29. December 1901, Z. 49.395, enthaltend eine veterinärpolizeiliche Verfügung in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn.

Nr. 568: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 19. December 1901, Z. 51.068, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Kärnten.

Nr. 569: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 31. December 1901, Z. 49.398, enthaltend eine veterinärpolizeiliche Verfügung in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn.

Nr. 570: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 19. November 1901, Z. 32.491/IV, betreffend die Aufhebung der Sperre im politischen Bezirke Imotski gegen den Verkehr mit Schweinen.

Nr. 571: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 28. December 1901, Z. 22.385, betreffend die Aufhebung der Sperre im politischen Bezirke Gottschee gegen den Verkehr mit Schweinen.

Nr. 572: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 27. December 1901, Z. 254.042, betreffend das Ausfuhrverbot für Nutz- und Zuchtvieh aus dem politischen Bezirke Podersam nach dem Deutschen Reiche.

Fr. Cordes jun., Hamburg

Grosshandlung von Ketten, Ankern, Schiffsartikeln . . . . . .

Preisliste auf gefällige Anfrage.

Das

k. k. Versteigerungs-Amt

(Dorotheum)

WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17

übernimmt **Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wagen, Equipagen, Mobilien aus Hinterlassenschaften und Uebersiedlungen,** sowie **Gegenstände jeder Art** mit Ausnahme von neuen Waaren zur Versteigerung.

Anmeldung täglich von 9—12 Uhr. 652

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Triest.

Altmaterial-Verkaufs-Ausschreibung.

Das in den Materialmagazinen Podgorje (Istrien) und Spalato (Dalmatien) erliegende Altmateriale wird im Offertwege abgegeben. Die näheren Verkaufsbedingungen, sowie Gattung und Menge des Altmateriales sind aus den bei der k. k. Staatsbahn-Direction Triest erhältlichen Offertformularien und Verkaufsbedingnissen zu entnehmen.

Die vorschriftsmässig adjustirten Offerte sind bis **längstens 30. Jänner 1902, 12 Uhr Mittags.** sub Couvert, mit der Ueberschrift: „Offert für Altmaterial-Verkauf" bei der k. k. Staatsbahn-Direction Triest einzubringen.

Jeder Offerent hat das Recht, der am 31. Jänner, 10 Uhr Vormittags, stattfindenden commissionellen Offerteröffnung beizuwohnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Triest, 15. Jänner 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Triest.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Altmaterial-Verkauf.

Von Seiten der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction wird das im Materialmagazine in Pilsen sich im Laufe des I. Quartals 1902, das ist vom 1. Jänner bis 31. März 1902 voraussichtlich ansammelnde Altmaterial hiemit zum Verkaufe offerirt, und zwar:

Abfälle von Hanf, Jute-, Kautschuk-, Leder-, Schafwoll-, Posamentir- und Tuchwaaren, alte Siederohre, alter Stahl in grossen Stücken, Eisen- und Plattenblech, Eisendraht, unverbranntes und verbranntes Gusseisen, desgleichen Pausch- und Zerreneisen, Radsterne mit guss- und schmiedeisernen Naben, Tyres aus Flussstahl mit und ohne Nuth, gusseiserne Bohr- und Drehspäne, schmiedeiserne und Stahldrehspäne, Blattfedern-, Feilen-, Volutfedern-, Werkzeug- und Zerrenstahl, altes Bruchglas, alter Pappendeckel, Maculatur-, Stampf- und Korbpapier, Telegraphenstreifen und Dynamoöl.

Nähere Angaben über die approximativen Quantitäten sind aus dem Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die ins Offert einzusetzenden Preise haben sich per 100 kg franco Waage Materialmagazin Pilsen zu verstehen.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze ausgeschriebene Quantum oder auch nur auf einen Theil desselben erstrecken und behält auch die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen es sich vor, die Anbote rücksichtlich des ganzen verlangten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Die Offerte, zu deren Verfassung nur die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden dürfen, sind mit einer ordnungsmässig überschriebenen „1 Krone"-Stempelmarke per jeden Bogen versehen, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offert für den Ankauf von Altmaterial"

bis **längstens den 30. Jänner 1902, 12 Uhr Mittags,** bei der unterzeichneten k. k. Staatsbahn-Direction einzubringen und ist sich darin ausserdem noch ausdrücklich zu erklären, dass man mit den Bedingnissen für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen vollkommen einverstanden ist.

Die Eröffnung der Offerte erfolgt am 31. Jänner 1902 um 10 Uhr Vormittags im Directionsgebäude in Pilsen und kann jeder Offerent oder ein mit rechtskräftiger Vollmacht versehener Stellvertreter dieser Eröffnung beiwohnen. Offerte, welche nach dem obigen Termine einlaufen oder den Bedingungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Pilsen, im Jänner 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

K. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.

Verkauf von Altmaterialien.

Die k. k. Staatsbahn-Direction beabsichtigt nachstehend angeführte, im Materialmagazine in Stanislau lagernden Materialien im Wege einer öffentlichen Offert-Concurrenz zu verkaufen, und zwar:

Post-Nr.	Nähere Bezeichnung der zum Verkaufe bestimmten Materialien	Menge in Kilogramm
1	Altes Eisenblech, auch Blechabfälle, bis 5 mm Stärke	20.000
2	Alte Feuerrohre	5.000
3	Altes Patentblech, auch Kesselbleche, über 4 mm Stärke	2.652
4	Altes Eisen- und Drahtgewebe	500
5	Altes Gusseisen, unverbrannt, in kleinen Stücken	15.000
6	1 Kesseluntersatz = 532 kg; 8 Scheibenräder = 1304 kg und 3 Stück Herzstücke = 1292 kg	3.128
7	Altes Gusseisen (alte Bremsklötze)	20.000
8	„ „ verbrannt	53.000
9	Pauscheisen, unverbrannt	50.000
10	Pauscheisen, verbrannt	5.000
11	Zerreneisen	10.000
12	Alte Stahldrahtreifen mit Nuth, Tiegelflussstahl	5.147
13	„ „ ohne „ Martinstahl	9.274
14	„ „ mit „ „	477
15	Alte Radsterne mit gusseiserner Nabe	6.777
16	„ „ „ schmiedeiserner Nabe	2.558
17	Schmiedeisen und Stahldrehspäne	10.000
18	Alter Stahl in grösseren Stücken (Flussstahl), 5 Stück Herzstücke	2.429
19	Alter Blattfederstahl	3.000
20	Alter Volutfederstahl	3.000
21	Galvanisches Kupfer von Telegraphenbatterien	65
22	Gewöhnliches Bruchmessing	1.100
23	Alter Packfong	50
24	Messingspäne, verunreinigte	90

Die diesbezüglichen Angebote sind unter Benützung des vorgeschriebenen Offertformulares unter Anschluss eines unterschriftlich anerkannten Exemplares der Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen unterschrieben, mit einer das Offert als solches kennzeichender Ueberschrift versehen, versiegelt und frankirt bis zum **30. Jänner 1902, 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction einzureichen.

Um 10 Uhr Vormittags erfolgt am nächsten Tage die commissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Offerenten zugegen sein können.

Vor Ueberreichung des Offertes ist bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Directionscasse ein Vadium von 10 Percent der Kaufsumme im Baaren oder in Werthpapieren zu erlegen.

In dem Offerte ist die Nummer des Erlagscheines anzugeben. Die Offerte können sich entweder auf das ausgeschriebene Quantum oder nur auf einen beliebigen Theil desselben erstrecken und sind die Preise per je 100 kg loco Waage ab Materialmagazin Stanislau zu erstatten.

Die bezüglichen Offertformularien, sowie Verkaufsbedingnisse sind bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction erhältlich. Offerte, welche auf dem vorgeschriebenen Formulare nicht verfasst werden oder den obangeführten Bestimmungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, die eingelaufenen Offerte rücksichtlich der ganzen offerirten Menge oder nur auf Theilquantitäen zu berücksichtigen oder auch ganz abzulehnen.

Stanislau im Jänner 1902.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung von Nachträgen zum Tarif-Theil III, Hefte 1 und 2.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1902 gelangt je ein Nachtrag I zum Tarif-Theil III, Hefte 1 und 2, vom 1. März 1899, enthaltend Aenderungen der Tarifbestimmungen, sowie der Reexpeditions- und Tarif-Tabellen, zur Einführung.

Für die in den Tarif-Theil III, Heft 1, neu aufgenommenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, Olmütz (St.B.) und Olmütz-Hodolein, sind die im „Gemeinschaftlichen Hefte" vom 1. März 1900 für Olmütz K.F.N.B. und St.E.G. enthaltenen Kilometerdistanzen massgebend.

Exemplare der Nachträge I sind bei den betheiligten österreichischen, bezw. ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 30 Hellern, bezw. 10 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 9. Jänner 1902. [30]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.
(Verkehr mit Norddeutschland.)

Berichtigung der Dienstanweisung Nr. 16.

Mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1902 sind die durch Dienstanweisung Nr. 16 vom 15. November 1901 für Murow eingeführten Theilfrachtsätze b des Schnittpunktes III für den Ausnahmetarif Nr. 17 für Glas etc. in der Abtheilung a von 699 Cts. auf **679** Cts. und in der Abtheilung c von 344 Cts. auf **308** Cts. für 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 11. Jänner 1902. [31]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages XI zum Tarifheft 1.

Mit 1. Februar 1902 tritt zum Heft 1 des Norddeutsch-Sächsischen Verbandstarifes vom 15. August 1896 der Nachtrag XI in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatsbahnen in Dresden und in der Station Reichenberg zum Preise von Mk. 0·20, resp. 24 Heller erhältlich.

Wien, am 9. Jänner 1902. [32]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Einbeziehung der Station Friedenthal-Giesmannsdorf in den Ausnahmetarif Nr. 13.

In den Ausnahmetarif Nr. 13 des Deutsch-Italienischen Güterverkehres, Theil II, Abtheilung A, ist auf Seite 294 die Station Friedenthal-Giesmannsdorf mit nachstehenden, mit 15. Jänner 1902 in Wirksamkeit tretenden Schnittsätzen aufzunehmen:

Schnittsätze nördlich von Italien	Ausnahmetarif Nr. 13 Alkohol und Spiritus nach Italien Frachtsatz in Franken per 100 kg
Pino	3·99
Chiasso	4·17
Peri	3·19
Pontebba	4·41

Wien, am 13. Jänner 1902. [33]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Fahrpreise.

Ab 1. Februar 1902 gelangen in nachstehenden Relationen directe Personenzugs-Fahrkarten zu folgenden Preisen zur Einführung:

Von	Nach	Ueber	Personenzug	
			II. Cl.	III. Cl.
oder umgekehrt			Einfacher Fahrpreis in Hellern	
Znaim	Ung.-Hradisch	Grussbach-Schönau	560	280
Gaya		Bisenz-Pisek	180	90
Stefanau		Olmütz	380	190
Schwarzbach . .		„	480	240
Böhm.-Trübau . .		„	830	416
Chotzen		„	959	481
Kolin		„	1340	670

Wien, am 14. Jänner 1902. [34]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Gütertarif für den Verkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. (Einbeziehung der Haltestelle Sommerau.) Am 20. December 1901 wurde die zwischen Dt.-Eylau Stadt und Charlottenwerder gelegene Haltestelle Sommerau der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn in den oben bezeichneten Tarif hinsichtlich des Verkehres mit den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, den Stationen Breslau, Posen, Gogolin, Stettin und den Stationen der Staatsbahngruppe I (Bromberg, Danzig, Königsberg) einbezogen.

Die Entfernungen und Frachtsätze sind bei den vorgenannten Stationen zu erfahren.

Schweizer Bahnen. Gütertarif Genf transit, Verrières transit, Bonveret transit, Vallorbe transit und Locle transit—Central- und Westschweiz vom 1. Februar 1900. (Aufnahme der Station Ependes.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1902 an wurde die Station Ependes der Jura-Simplon-Bahn mit Distanzen, bezw. Frachtsätzen in den obgenannten Tarif aufgenommen, und zwar:

a) in den allgemeinen Tarif;
b) in die Ausnahmetarife Nr. 1—19, 21, 23, 24, 47, 49 und 51—54.

Ein Verzeichniss der daherigen Angaben kann entweder direct beim commerciellen Bureau der Direction der Jura-Simplon-Bahn oder durch Vermittlung der Stationen gratis bezogen werden.

Schweizer Bahnen. (Rückvergütungsfrachtsätze auf Transporte von Baumwolle Pino transit (Genua) und Chiasso transit Venedig—Ehingen a. d. Donau.) Die bereits veröffentlichten Rückvergütungen auf directe Baumwolltransporte ab Genua und Venedig nach Immendingen und weiter gelegenen Stationen im Betrage von 16, bezw. 17 Cts. per 100 kg wurden vom 1. Jänner 1902 an unter den gleichen Bedingungen auch für die Station Ehingen a. d. Donau gewährt.

Bayerisch-Schweizerische Gütertarife vom 1. Jänner 1900, Theil II, Heft 3. (Ergänzung.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1902 an traten nachstehende Taxen des Specialtarifes III b in Kraft:

Frutigen Nach oder von	Centimes für 100 kg
Hochstadt-Marktzeuln	245
Oberkotzau	261

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

Verkauf von Altmaterialien.

Die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau beabsichtigt nachstehend specificirte, im Materialmagazin zu Neu-Sandec angesammelte Altmaterialien im Wege einer öffentlichen Concurrenz zu verkaufen, und zwar:

Nähere Bezeichnung der zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien	Menge in Kilogramm
Altes Eisenblech bis 5 mm stark	10.000
„ „ verzinkt	—
„ „ über 5 mm stark	392
Alter Eisendraht und Drahtgeflechte	—
Altes Gusseisen, unverbrannt (Lagertheile)	10.000
Altes Gusseisen, unverbrannt, in grossen Stücken (darunter 1 Herzstück)	426
„ „ Bremsklötze	20.000
„ „ verbrannt	5.000
Pauscheisen, unverbrannt	20.000
„ verbrannt	—
Feuerrohre, Eisen	—
Zerreseisen	20.000
Alte Stahlradreifen mit Nuten (Martinstahl)	20.000
Alte Radsterne mit schmiedeiserner Nabe	—
„ „ „ gusseiserner Nabe	—
Schmiedeiserne und Stahl-Drehspäne, in gedecktem Raum gelagert	30.000
Alter Stahl in grossen Stücken (Herzstücke)	—
„ Blattfederstahl	1.000
Alte Stahlachsen	—
Alter Volutfederstahl	6.000
Gewöhnliches Bruchkupfer	345
„ Bruchmessing	218
Galvanisches Kupfer von Tel.-Batterien	127
Bruchmetall-Rothguss	—
Altes Packfong	12
Kupferspäne	547
Metallspäne von Rothguss	1.154
Altes Bruchzink, Zinkblech und Zinkblechabfälle	324
Hanfwaarenabfälle, Stricke und Schnüre	—
Hanfwaarenabfälle, diverse Schläuche mit Kautschukeinlage	20
Kautschukwaarenabfälle mit Einlage	500
Lederwaarenabfälle	—
Leinenwaarenabfälle, verunreinigte	—
Plachenabfälle, getheert und ungetheert	1.500
Schafwollwaarenabfälle, Loden und Kotzen	—
Bruchglas	3.000
Maculaturpapier	5.000
Linoleumabfälle	35
Oelfässer bis 2 hl	—
Packfässer Stück	—
Petroleumfässer „	103
Alte Dienstkleider	—

Die diesbezüglichen, auf dem hiezu aufgelegten Formulare verfassten und gestempelten Offerte sind gesiegelt und mit der Aufschrift: **„Offerte auf Ankauf von Altmaterialien“** versehen, **bis zum 30. Jänner 1902, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direction einzureichen. — Um 10 Uhr Früh am 31. Jänner 1902 erfolgt die commissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit dem Offerte sind die Bedingnisse B. H., Form Nr. 109, gestempelt und gefertigt, und ein Vadium, jedoch gesondert, in der Höhe von 10 Percent der ganzen Kaufsumme bei der Cassa der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau, und zwar im Baaren oder in Wertheffecten, letztere 10 Percent unter dem Tagescourse berechnet, zu erlegen.

Die Offerte können auf die ganzen, zum Verkaufe bestimmten Mengen, oder nur auf Theilquantitäten derselben lauten, und sind die Preise loco Waage Materialmagazin in Neu-Sandec zu erstellen.

Die erstandenen Materialien müssen von dem Ersteher binnen längstens acht Tagen nach erfolgter Verständigung über die Annahme eines Offertes bei der in dem Verständigungsschreiben bezeichneten Cassa baar bezahlt werden, und muss die Uebernahme derselben binnen 30 Tagen, vom Datum des Verständigungsschreibens an gerechnet, erfolgen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch sechs Wochen vom Schlusstermine der Offerteinreichung an gerechnet, im Worte zu bleiben.

Es ist Sache der Herren Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien vor Einreichung der Offerte zu besichtigen, indem später wegen Qualität der erstandenen Materialien etwa vorgebrachte Reclamationen nicht berücksichtigt werden.

Die bezüglichen Offertformularien, sowie die Verkaufsbedingnisse sind im Bureau für Zugförderungs- und Werkstättendienst der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction erhältlich.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, die eingelaufenen Offerte rücksichtlich der ganzen offerirten Mengen oder nur auf Theilquantitäten zu berücksichtigen, sowie auch ganz abzulehnen.

Die nicht auf dem vorgeschriebenen Formulare verfassten Offerte, welche den Text des dazu aufgelegten Formulareswortlaut nicht enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Krakau, am 10. Jänner 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

(Nachdruck wird nicht gezahlt.)

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco

Moritz **TILLER** & Co. k. k. Hoflieferanten

Firma-Inhaber M. Tiller — J. Toffler

WIEN, VII. Mariahilferstrasse 22.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
334	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes in ganzen Wagenladungen	Siehe nachstehende Tabelle		Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Ausnahmetarifes	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Ausnahmetarif für den Kohlenverkehr Böhmen—Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau vom 1. November 1891	Siehe nachstehende Tabelle unter	a)	b)	c)	Im Kartirungswege		

Nach

Von	Bludenz	Bregenz und Lochau	Buchs	Dornbirn	Feldkirch	Frastanz	Götzis	Hard-Fussach	Hohenems	Lauterach	Linstenau	Nendeln	Nenzing	Rankweil	St. Margrethen	Schaan-Vaduz	Schwarzach	Strassenhaus	Lindau (Stadt- und Rangirbahnhof)
	Frachtsätze in Kronen für 10.000 Kilogramm																		
Littitz und Nürschan a)	146·6	142·6	146·6	146·6	146·6	146·6	146·6	142·6	146·6	142·6	146·6	146·6	146·6	146·6	146·6	146·6	142·6	146·6	142·6
b)	139·4	127·6	138·8	130 2	135·0	136·0	132 6	129·2	131·6	128·6	130·0	137·4	137·2	134·2	130·4	138·2	129·4	138·4	127·6
c)	7·2	15·0	7·8	16·4	11·6	10·6	14·0	13·4	15·0	14·0	16·6	9·2	9 4	12·4	16·2	8·4	13·2	8·2	15·0
Radnitz und Stupno-Bras a)	153·8	153·8	153·8	153·8	153·8	153·8	153·8	153·8	153·8	153·8	157·8	153·8	153·8	153·8	157·8	153·8	153·8	153·8	153·8
b)	149·4	137·6	148 8	140 2	145·0	146·0	142·6	139·2	141·6	138·6	140·0	147·4	147·2	144·2	140·4	148·2	139·4	148·4	137·6
c)	4·4	16·2	5·0	13·6	8·8	7·8	11·2	14·6	12·2	15·2	17·8	6·4	6·6	9·6	17·4	5·6	14·4	5·4	16·2
Rokitzan a)	152·6	152·6	152·6	152·6	152·6	152·6	152·6	152·6	152·6	152·6	156·6	152·6	152·6	152·6	156·6	152·6	152·6	152·6	152·6
b)	149·4	137·6	148·8	140·2	145·0	146·0	142·6	139·2	141·6	138·6	140·0	147·4	147·2	144·2	140·4	148·2	139·4	148·4	137·6
c)	3·2	15·0	3·8	12·4	7·6	6·6	10·0	13·4	11·0	14·0	16·6	5·2	5·4	8·4	16·2	4·4	13·2	4·2	15·0
Staab a)	146·6	142·4	146·6	146·4	146·6	146·6	146·6	142·4	146·6	142·4	146·4	146·6	146·6	146·6	146·4	146·6	142·4	146·6	142·4
b)	136·4	124·6	135·8	127·2	132·0	133·0	129·6	126·2	128·6	125·6	127·0	134·4	134·2	131·2	127·4	135·2	126·4	135·4	124·6
c)	10·2	17·8	10·8	19·2	14·6	13·6	17 0	16·2	18·0	16·8	19·4	12·2	12·4	15·4	19·0	11·4	16·0	11·2	17·8
Stankau a)	145·8	135·6	145·8	139·6	145·8	145·8	143·6	135·6	143·6	135·6	139·6	145·8	145·8	145·8	139·6	145·8	135·6	145·8	135·6
b)	136·4	124·6	135·8	127·2	132·0	133·0	129·6	126·2	128·6	125·6	127·0	134·4	134·2	131·2	127·4	135·2	126·4	135·4	124·6
c)	9·4	11·0	10·0	12·4	13 8	12·8	14·0	9·4	15·0	10·0	12·6	11·4	11·6	14·6	12·2	10·6	9·2	10·4	11·0

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
335	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Glas und Glaswaaren der Serie A und B des Ausnahmetarifes Nr. 17 des in der 8. Rubrik angeführten Tarifes	Neusattel, Station der Buschtěhrader Eisenbahn	Bacau	Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg, bezw. bei Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge per Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Oesterr.-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, giltig vom 1. April 1900		Centimes A III: 584	B III: 596	Im Kartirungswege		Die im Nachtrage I zu dem in der Rubrik 8 bezeichneten Tarife vorgesehenen Kürzungen gelangen bei diesen Frachtsätzen nicht zur Anwendung
					Botosani					507	517			
					Braila					644	653			
					Bucarest filaret					552	564			
					Bucarest gara de Nord					545	557			
					Craiova					496	508			
					Focsani					617	628			
					Galati					672	679			
					Giurgiu					621	637			
					Jasi					576	589			
					Ploesti					492	503			
					Roman					544	556			
					Vaslui					638	649			
336	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische	Fohnsdorf	Neuberg (Hochöfen)	Aufgabe der genannten Artikel als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 74·0		Im Kartirungswege			
				Leoben S.B.						46·0				
			Roheisen	Hieflau	Donawitz					39·4				
				Eisenerz	Leoben S.B. transit via St. Michael					Heller 32·0	Heller 23·0			
			Kohle, mineralische	Leoben S.B.	Eisenerz					28·6	29·4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
337	k. k. österr. Staatsbahnen		Glas, und zwar Fensterglas, Glasmasse, Rohglas in rohen Platten, Flussstücken und Stangen, Calcinith (Calcinglas), Glaspfannen und ungeschliffene Glastafeln (mit Ausnahme von geschliffenen Glastafeln für Schaufenster und Spiegelfensterscheiben), ferner rohe Glasfliesen, auch Drahteinlagen. Hohlglaswaaren aller Art, auch in fester Verbindung mit unedlen Metallen oder mit Holz oder in Geflechten (mit Ausnahme von Glasballons, jedoch einschliesslich Demyohns)	Erdweis Suchenthal	Eger transit	Bei Aufgabe in Mengen a) unter 5.000 kg, b) von mindestens 5.000 kg c) von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1902	Localtarif		Pfge. a) 251**) b) 150 c) 80 a) 258**) b) 154 c) 82		Im Kartirungswege*)		

*) Die vorstehenden Frachtsätze finden im Kartirungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit directen, nach belgischen oder niederländischen Stationen lautenden Frahhtbriefen aufgegeben werden. Gelangen jedoch diese Transporte mit blos nach Eger transit lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so finden obige Frachtsätze, falls durch Duplicat-Frachtbriefe der Weiterversandt von Eger nach belgischen oder niederländischen Stationen nachgewiesen wird, im Rückvergütungswege Anwendung, wenn bis längstens 31. März 1903 ausser diesen Duplicat-Frachtbriefen auch die auf die contrahirende Firma als Versender lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Eger in Vorlage gebracht werden.

Obige Frachtsätze finden im Rückvergütungswege auch Anwendung auf Sendungen, welche ab Eger per Bahn bis Mannheim oder Gustavsburg, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagsplätzen rollen und ab da nach Belgien oder Holland per Rheinroute weiter befördert werden. In letzterem Falle muss jedoch nebst Vorlage der erwähnten Frachtdocumente über den Bahntransport bis und ab Eger auch noch durch Schiffsladescheine ab den Rhein-Main-Umschlagsplätzen der Nachweis geliefert werden, dass die Weiterbeförderung nach Belgien oder Holland erfolgt ist.

**) Diese Frachtsätze haben für Hohlglaswaaren aller Art etc., in Kisten über 2 m Höhe und 1·1 m Breite, resp. Tiefe verpackt, keine Giltigkeit

Fortlaufende Nummer	338	339	340
1			
Die Publication erfolgt — von der	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**
Die Publication erfolgt — und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Pferde in Wagenladungen	Mehl und sonstige Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Ungereinigte Bettfedern und Wolle
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) — von	Győr Komárom Budapest-józsefváros Budapest-Ferenczváros Budapest-nyugoti pályaudvar Szabadka	Győr (M.Á.V.) Győr (Gy.S.E.V.)	Budapest (Józsefváros, dunaparti téher pályaudvár, Lipotváros, föv. közraktárak, nyngoti pályaudvár, Kelenföld und déli vasut)
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) — nach	Wien (St.E.G.) transit	schweizerischen Stationen, sowie nach Bregenz transit, St. Margrethen transit, Buchs transit, bezw. Lindau transit, dann nach Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz und Stationen der Französischen Osthahn	Wien (St.E.G.) transit
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Die Sendungen müssen nach der Schweiz, Bayern oder darüber hinaus bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der in den bezüglichen Verhandstarifen enthaltenen Bestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach Stationen des Süddentsch-Oesterr.-Ungar. oder Bayerisch-Oesterr.-Ungar. Verbandes bestimmt sein, bezw. nach diesen Stationen mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarife	Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Eisenhahnverband, Theil III, Heft 2. Oesterr.-Ungar. Französischer Eisenhahnverband, Tbeil III, Heft 2	Westungar.-Oesterr. Eisenhahnverband, Theil II, Heft 1. Oesterr.-Ungar. Eisenhahnverband, Theil II, Heft 3
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden	Für Bettfedern 300, für Wolle 238 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Unter Zugrundelegung eines Normalgewichtes von 4600 kg per Wagen 392 256 256 256 158 120 Heller		1·50 Mark
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	8 Centimes	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenhahnen (C IV h) längstens bis Ende März 1903 vorzulegen sind	Frachtbrief-Duplicate, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) längstens bis Ende März 1903
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
											Centimes			
341	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Malz	Lipotvár	Wien (St.E.G.) transit (für Sendungen nach dem Auslande)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach dem Auslande zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Die bezüglichen Verbandstarife	Verschieden	Verschieden	24 19	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Aufgeber lautend, welche bei der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen (C IV b) längstens bis Ende März 1903 vorzulegen sind	
				Szekelyfaln-Bur-Szent György*)							23 18			
				Nagy-Szombat							24 19			
				Nyitra							29 23			
				Pozsony							14 11			
				Pozsony-fiók p. n.							14 11			
				Pöstyén							26 21			
				Vág-Ujhely							27 21			
				Holics	Wien (St.E.G.) transit Wien (K.F.N.B.) transit (für Sendungen nach dem Auslande)						13 11			

*) Die Nachlässe für Székelyfalu-Bur-Szt. György finden auch auf Gerstesendungen Anwendung.

Diese Begünstigung findet auch auf solche Malztransporte Anwendung, welche in einem unterwegs gelegenen Lagerhause, in welchem die Reexpedition unter Aufrechthaltung der diesbezüglichen Bestimmungen gestattet ist, eingelagert und nach dem Auslande reexpedirt werden. Die Aufrechthaltung der diesbezüglichen Bestimmungen gestattet ist, eingelagert und nach dem Auslande reexpedirt werden

Diese Begünstigung findet auch auf solche Malztransporte Anwendung, welche in einem unterwegs gelegenen Lagerhause, in welchem die Reexpedition unter Aufrechthaltung der diesbezüglichen Bestimmungen gestattet ist, eingelagert und nach dem Auslande reexpedirt werden. Die für Wien (St.E.G.) trs. gewährten Nachlässe gelten, mit Ausnahme der für Bayern, Süddeutschland, die Schweiz oder Frankreich bestimmten Sendungen, auch für Wien (K.F.N.B.) transit

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
842	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, Südbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Vinkovci-Brčkaer Localbahn und Ruma-Klenaker Localbahn	Obst, gedörrtes, und Pflaumenmus	In den umstehenden Relationen		**Bei Auflieferung von 24.500 t während der Begünstigungsdauer.** Bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen sind mit directen Eisenbahn-Frachtbriefen zur Aufgabe zu bringen. Unter Aufrechthaltung der für den Transport dieser Artikel bestehenden Tarifbestimmungen. Die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei hat eine Caution von 20.000 Kronen in Baarem oder in zu Staatsdepositen geeigneten Werthpapieren, den coursmässigen Werth derselben mit einem Abzug von 10% gerechnet, bei der Hauptcasse der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen zu erlegen, welche bei Nichteinhaltung der Bedingungen zu Gunsten der Bahnanstalt verfällt. Die Frachtsätze für Pozsony-Ujvaros transit gelten nur für Sendungen, welche von Pozsony nach Passau oder darüber hinaus gelegenen Stationen per Wasser weiterverfrachtet werden. Die Kartirungssätze bis Budapest und Wien finden ohne Auflieferung eines besonderen Minimalquantums bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der für den Transport von gedörrtem Obst und Pflaumenmus giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen Anwendung	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	Localtarif der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband; Westungar.-Oesterreichischer Verband; Ungar.-Bosnischer und Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Verkehr; Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits	Vide umstehende Tabelle			a) Im Kartirungswege b) Im Rückvergütungswege	Die Refactie-Liquidirung erfolgt auf Grund der Duplicat-Frachtbriefe, welche auf die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei als Aufgeberin lauten und längstens bis Ende Mai 1903 der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen sind	Die bewilligten Frachtsätze werden auch auf Sendungen, welche im Zimonyer Lagerhause reexpedirt werden, angewendet

Bei Sendungen, welche von den in der Tabelle angeführten Aufgabsstationen in Budapest-fővárosi-közraktarak zur Einlagerung gelangen und von da nachweislich weiter befördert werden, wird die Reexpeditionsgebühr auf 2 Heller per 100 kg herabgesetzt. Für die Sendungen wird in Budapest-Józsefváros eine 21tägige und in Budapest-dunaparti t. p. u. eine achttägige Lagerfreiheit mit der Beschränkung bewilligt, dass diese Begünstigung bei Einhaltung einer achttägigen Kündigungsfrist wann immer ausser Kraft gesetzt werden kann.

Es wird ferner bedungen, dass die auf die Sendungen bezüglichen Frachtbriefe in Budapest innerhalb der tarifmässig lagerfreien Zeit ausgelöst werden. Nach Ablauf dieser lagerfreien Zeit wird für jeden angefangenen Tag und 100 kg ein Lagerzins von 0·8 Heller berechnet.

Von	Nach									Bemerkung
	Budapest-dunap. t. p. u. „ -fővarosi-közraktarak „ -Józsefváros			Pozsony-Ujváros transit			Wien (St.E.G. oder K.F.N.B).			
	Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	
	a)	b)		a)	b)		a)	b)		
	Centimes per 100 kg									
Beigrad loco	153	135	18	235	217	18	257	239	18	Bei Sendungen nach Budapest-nyugoti p. u. oder Budapest-Lipótváros werden die Frachtsätze für Budapest-dunaparti t. p. u. um 10 Heller per 100 kg erhöht angewendet. Die Frachtsätze ab den Stationen Bršadin, Vukovar, Brčka, Brod, Andrievci, Garčin, Bosna-Brod, Strživojna-Vrpolje, Eszék, Samac, Vinkovci, Ivankovo und Mikanovci nach Wien (St.E.G.) haben auch für Wien (Matzleinsdorf) Giltigkeit
„ transit	148	130	18	230	212	18	252	234	18	
	Heller per 100 kg									
Zimony loco und transit	150	130	20	235	215	20	260	240	20	
Mitrowitz loco	192	172	20	277	257	20	302	282	20	
Mitrovicz-Szavapart loco	192	172	20	277	257	20	302	282	20	
„ transit *)	154	134	20	239	219	20	264	244	20	
Brčka **)	204	184	20	289	269	20	314	294	20	
Brod	200	180	20	285	265	20	310	290	20	
Andrievci	200	180	20	285	265	20	310	290	20	
Garcin	200	180	20	285	265	20	310	290	20	
Bosna-Brod loco und transit	200	180	20	285	265	20	310	290	20	
Strživojna-Vrpolje	198	178	20	283	263	20	308	288	20	
Eszék loco und transit	150	130	20	235	215	20	260	240	20	
Vukovar	150	130	20	235	215	20	260	240	20	
Samac	200	180	20	285	265	20	310	290	20	
Bršadin	172	152	20	257	237	20	282	262	20	
Vinkovce loco und transit	172	152	20	257	237	20	282	262	20	
Ivankovo	178	158	20	263	243	20	288	268	20	
Mikanovci	184	164	20	269	249	20	294	274	20	
Klenak-Szavapart ***)	183	163	20	268	248	20	293	273	20	

*) Für Sendungen ab Rača.

**) Für die in der Station Brčka der Vinkovci-Brčkaer Localbahn nach galizischen, sowie nach über Budapest hinaus gelegenen oberungarischen und norddeutschen Stationen zur Aufgabe gebrachten und unter Vermeidung der Budapester Umkartirung von Vinkovci direct weiter beförderten Sendungen wird unter Aufrechthaltung der sonstigen Bedingungen rücksichtlich der Strecke Brčka-Vinkovci der ermässigte Frachtsatz von 42 Hellern per 100 kg bewilligt.

***) Für Sendungen ab Sabac.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
343	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und Vinkovci-Brčkaer Localbahn	Obst, gedörrtes, und Pflaumenmus	Belgrad loco und transit Gnnja	der Schweiz, Frankreich, ferner nach dem durch die Oesterr.-Ungar.-Bayerischen und Süddeutschen, resp. durch den Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar. Verhandstarif begrenzten Gebiete	**Bei Anfliefernng von 3500 Tonnen während der Dauer der Begünstigung.** Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen sind mit directen Frachtbriefen aufzugeben. Anfrechthaltung der für den Transport dieser Artikel im Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen, Oesterr.-Ungar.-Französischen, Süddeutsch-Oesterr.-Ungar.-Bayerischen und im Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischen Verbande giltigen Tarifbestimmungen. Die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei hat ein Reugeld von 5000 Kronen in Baarem oder in zu Staatsdepositen geeigneten Werthpapieren, deren coursmässiger Werth mit einem Abzug von 10 pCt. berechnet, bei der Hauptcassa der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen zu erlegen, welches bei Nichteinhaltung der Bedingungen zu Gunsten der Bahnanstalt verfällt	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902							
				Andrievci Bosna-Brod Brod Bršadin Eszék Garčin Ivankovo Mikanovci Mitrovicz loco und transit Ruma Samac Štriživojna-Vrpolje Vinkovci loco und transit*) Vukovár Zimony						20 Centimes, respective 16 Markpfennige 20 Heller	Im Rückvergütungswege	Die Refactieliquidirung erfolgt auf Grund der Duplicat-Frachtbriefe, welche auf die die Begünstigung in Anspruch nehmende Firma als Aufgeber lauten müssen und längstens bis Ende Mai 1903 der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen sind	In das bedungene Minimalquantum von 3500 Tonnen werden auch jene Sendungen eingerechnet, welche über das für Fiume und Triest bedungene Quantum von 400 Tonnen verfrachtet werden. Bei in Budapest fővarosi-közraktárak und im Lagerhause in Sissek reexpedirten Sendungen wird die Reexpeditionsgebühr auf 2 Heller per 100 kg reducirt. Für in der Station Brčka der Vinkovci-Brčkaer Localbahn zur Aufgabe gebrachte Sendungen wird unter Anfrechthaltung der sonstigen Bedingungen dieser Begünstigung rücksichtlich der Strecke Brčka—Vinkovci der ermässigte Frachtsatz von 42 Hellern per 100 kg berechnet

*) Für in der Station Brčka der Vinkovci-Brčkaer Localbahn zur Aufgabe gebrachte Sendungen wird unter Anfrechthaltung der sonstigen Bedingungen dieser Begünstigung rücksichtlich der Strecke Brčka—Vinkovci der ermässigte Frachtsatz von 42 h per 100 kg berechnet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
344	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungar. Staatsbahnen und Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Classe C oder des Specialtarifes 2	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B. *)	Die Sendungen sind mit nach dem westlichen Zollauslande (Deutschland, Holland, Belgien, Luxemburg, Frankreich und Schweiz) oder nach den Elbeumschlagsplätzen lautenden directen Frachtbriefen in den unten angeführten Aufgabsstationen ohne Routenvorschrift zur Aufgabe zu bringen. Die Fracht ist für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief zu bezahlen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 30. Juni 1902	Local-, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Siehe nachfolgende Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege	Unter Aufrechthaltung der auf die Manipulation von in den Lagerhäusern Oesterreichs und Ungarns eingelagerten und von denselben reexpedirten Gütern bezüglichen Bestimmungen finden die ausgewiesenen ermässigten Frachtsätze im Rückvergütungswege auch auf von den ersichtlich gemachten Aufgabsstationen bis Wien via Budapest-Köbánya geleitete Sendungen Anwendung, welche in der Station Budapest-Fővárosi közraktárak eingelagert und von da innerhalb 12 Monaten nachweisbar mit directen Frachtbriefen nach dem westlichen Zollauslande weiterbefördert werden	

Von	Nach Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) transit Heller per 100 kg	Von	Nach Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) transit Heller per 100 kg	Von	Nach Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) transit Heller per 100 kg	Von	Nach Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) transit Heller per 100 kg
Aikenyér	138	Erked	161	Körösmező	152	Rahó	147
Alsó-Rákos	168	Erzsébetváros	153	Krassova	148	Rakasdia	135
Alvincz	141	Fehértemplom	132	Krivádla	143	Russ	136
Aniua	149	Felvincz	144	Küküllőszög	146	Segesvár	156
Apahida	133	Földvár	174	Ladámos	152	Szarvászó	137
Apácza	172	Gyimes	195	Lissava	140	Szászváros	136
Aranyos-Gyéres	140	„ -Felsö-Lok	193	Mádéfaiva	189	Sepsi-Bodok	179
Agostonfalva	169	„ -Középlok	194	Maros-Csapó	147	Székely-Kocsárd	143
Bajesd	141	Gyniafehérvár	143	Maros-Ludas	146	Szépviz-Szt.-Mihály	189
Balazsfalva	146	Héjasfalva	158	Maros-Vásárhely	147	Taraczkőz	135
Bauicza	145	Homoród-Köhalom	165	Málnásfürdö	180	Temes-Szlatina	135
Báziás	139	Hosszuaszó	146	Máramaros-Sziget	138	Teregova	137
Beue	162	Hosszumezö	136	Medgyes	150	Técső	134
Berlebás	145	Jablanicza	142	Mehadia	143	Toplecz	145
Billu	148	Jaszenova	130	Mikeszásza	146	Torda	141
Borkut	149	Jám	132	Nagy-Euyed	147	Tömös	181
Botfalu	176	Kacza	164	„ -Selyk	150	Tövis	146
Brassó loco	178	Kalán-Zeykfalva	135	„ -Szeben	155	Trehnsa-Fejérpatak	144
„ transit**)	169	Karácsonfalva	146	Nyáradtö	147	Tusnád	184
Bustyaháza	132	Karánsebes	131	Oravicza	137	Tusnádfürdö	183
Bükszád-Bálványos	182	Kavárán-Szákui	129	Orsova	147	Vajda-Hunyad	136
Csik-Szt. Király	186	Kerelö-Szt. Pál	147	Örményes	136	Váralja-Hátszeg	138
„ -Szt. Simon	185	Kevele	151	Petrozsény	147	Virágosvölgy	137
„ -Szereda	187	Kis-Kapus	148	Piski	133	Visóvölgy	143
Dáuos	154	Kolozs-Kara	134	Puj	141	Vizakna	154
Derestye-Hétfalu	179	Kolozsvár	131			Vócsi	130
Déva	131	Körpa	133			Volócz	135
Domasnia-Kornya	139					Zimir	158

Die ermässigten Frachtsätze für Kolozsvár, Déva, Kavaráu-Szakul, Jaszenova, Bustyaháza und Vócsi werden auch auf die in der Richtung des Transportweges vorgelegenen Stationen ausgedehnt, soweit nicht die normalen Frachtsätze niedriger sind. Die Frachtsätze für Jaszenova werden für die Stationen der Linie Vojtek—Német-Bogsán und die Frachtsätze für Bustyaháza für die Stationen der Linien Nagy-Szöllös—Som, Csap—Ungvár, Csap—Nyiregyháza, Nyiregyháza—Szereucs, S. A. Ujbely Mezö-Laborcz und Legenye—Mihaly - Also-Mislye angewendet. Für Holzstämme-Sendungen, welche nach einer in den Rahmen der gegenwärtigen Begünstigung gehörigen Holzsäge behufs Aufarbeitung zur Versendung gelangen, werden rücksichtlich der bis zur Holzsäge-Station reichenden Strecken der kgl. Ungar. Staatsbahnen Frachtsätze auf Grund des Einheitssatzes von 0·2 Hellern per 100 kg und 1 km, zuzüglich einer Reexpeditionsgebühr von 4 Hellern per 100 kg im Rückvergütungswege in dem Falle berechnet, wenn die reclamirende Holzsäge auf Grund der auf dieselbe als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate nachweist, dass von derselben während der Giltigkeitsdauer der Begünstigung mindestens ebensoviel Schnittholz nach dem westlichen Zollauslande oder nach den Elbeumschlagsplätzen befördert wurde. Diese Frachtbrief-Duplicate, sowie die auf die betreffende Holzsäge als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über die bezogenen Holzstämme sind im Verlaufe von 3 Monaten nach Verseudung des gleichen Schnittholzquantums der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen (Abth. C IV h) vorzulegen. In den Frachtsätzen für Anina, Krassova und Báziás ist die in dem Locaitarife der kgl. Ungar. Staatsbahnen festgesetzte Znschlagsgebühr bereits enthalten.

*) Im Verkehre mit Bayern, Süddeutschland, Luxemburg, Frankreich und der Schweiz gilt die Frachtbegünstigung ausschliesslich nur für Wieu St.E.G. transit, somit nicht auch für Wien K.F.N.B.

**) Im Verkehre mit den Stationen der Brassó-Háromszéker Eisenbahn.

Fortlaufende Nummer	1	345	346
Die Publication erfolgt	2		
von der	3	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Knochenleim	Kleie (auch Grieskleie und Gerstenkleie)
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	5	Budapest dunap. t. p. u. „ -Angyalföld „ nyugoti p. n. „ -Lipotváros „ -Jozsefvaros	Von den in nachfolgender Tabelle angeführten Stationen
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) nach	5	Wien St.E.G. transit oder Wien K.F.N.B. transit *)	Nach
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen mit der Bestimmung für das westliche Zollausland (Deutschland, Holland, Belgien, Luxemburg, Frankreich oder Schweiz) zur Aufgabe gelangen. Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes	Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafen-Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 3, vom 1. August 1900
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	124 Heller	Siehe nachstehende Tabelle
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	94 Heller	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	30 Heller	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14	*) Im Verkehre mit Bayern, Süddeutschland, Luxemburg, Frankreich und der Schweiz gilt der zugestandene Frachtsatz nur für Wien St.E.G. transit	

Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen

Von	Nach													
	Altona transit	Bremen (Haupthahnhof, Freibezirk) transit	Brake (Oldbg.), Bremerhaven (Freihafen- und Zollinlandsbahnhof, sowie Inlandshafen), Geestemünde (Freihafen- und Zollinlands-bahnhof, sowie Fischereihafen), Nordenham und Nordenham (Fischereihafen) sämmtlich transit	Hamburg B. transit, Wilhelmshnrg transit	Hamburg-Sternschanze transit	Harburg H. transit Harburg U.E. transit	Lübeck transit	Pommerensdorf transit	Stettin transit	Swinemünde transit	Warnemünde transit	Grabow a. O. transit	Vulkan-Bredow transit	Züllchow transit
Budapest-Angyalföld	299	304	318	297	298	295	294	262	261	275	287	264	265	284
„ -dunap. t. p. u.														
„ föv.-kizrakt.														
„ -Jozsefvaros														
„ -Kelenföld														
„ -Lipotváros														
„ -nyugoti p. u.														
Buda-Császárfürdő-Kiterö														
Kőbánya-alsó p. u.														
„ -felső p. u.														

Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandssätze auch für Swinemünde Giltigkeit.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der-	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
347			a) Getreide und Hülsenfrüchte etc. (Ausnahmetarif Nr. 4 A), b) Weizen, Roggen, Gerste etc. (Ausnahmetarif Nr. 4 B)	deu in nachstehender Tabelle angeführten Stationen		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief. Aufrechthaltung der für die Ausnahmetarife Nr. 4 A und Nr. 4 B giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafenverbandstarif. Theil II, Heft 3, vom 1. August 1900		Vide Tabelle		Im Kartirungswege		

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

betheiligten Verwaltungen

Nach

Von	Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk)		Hamburg B., Wilhelmsburg		Stettin		Swinemünde		Warnemünde		anderen deutschen Hafenstationen
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	
	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Pfennigen										
Apcz-Szántó . .	507	—	491	—	418	—	447	—	508	—	
Bánocz	560	468	544	452	—	—	—	—	—	—	
Halmi	583	—	567	—	—	—	—	—	—	—	
Kisvárda	—	—	561	—	—	—	—	—	—	—	
Nagy-Szöllős . .	—	—	573	—	—	—	—	—	—	—	
Pásztó	512	—	496	—	423	—	452	—	513	—	
Selyp	502	—	486	—	413	—	442	—	503	375	
Szatmár-Németi	578	—	562	—	489	—	518	—	579	—	

a) Getreide und Hülsenfrüchte etc. für die See-Aus- und Einfuhr

für den Locoverkehr

	Bremen			Hamburg			Altona	Stettin			
Brake (Oldenburg)	24 Pfg.	28	28	32	4	2	5	4	5	1	5
Bremerhaven	20 Pfg.	20	20	20	4	2	5	4	5	1	5
Geestemünde	20	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6
Nordenham	20	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6
Altona	20	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6
Hamburg-Sternschanze	20	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6
Harburg H.	20	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6
Harburg U.E.	20	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6
Lübeck	20	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6
Pommerensdorf	20	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6
Grabow a. O.	20	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6
Vulkan-Bredow	20	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6
Züllchow	20	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6

b) Weizen, Roggen, Gerste etc. für die See-Ausfuhr

	Bremen			Hamburg			Altona	Stettin			
Brake (Oldenburg)	20 Pfg.	20	20	20	4	2	5	4	5		
Bremerhaven	20	"	"	"	"	"	"	"	"		
Geestemünde	20	"	"	"	"	"	"	"	"		
Nordenham	20	"	"	"	"	"	"	"	"		
Altona	20	"	"	"	"	"	"	"	"		
Hamburg-Sternschanze	20	"	"	"	"	"	"	"	"		
Harburg H.	20	"	"	"	"	"	"	"	"		
Harburg U.E.	20	"	"	"	"	"	"	"	"		
Lübeck	20	"	"	"	"	"	"	"	"		
Pommerensdorf	20	"	"	"	"	"	"	"	"		
Grabow a. O.	20	"	"	"	"	"	"	"	"		
Vulkan-Bredow	20	"	"	"	"	"	"	"	"		
Züllchow	20	"	"	"	"	"	"	"	"		

Die Frachtsätze ad b) haben nur Giltigkeit für die Ausfuhr aus Ungarn über See nach ausserdeutschen Ländern, einschliesslich der deutschen überseeischen Colonien.

Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben für die Seeausfuhr die für Stettin bestehenden Verbandssätze auch für Swinemünde Giltigkeit.

Fortlaufende Nummer	348	349	350
Die Publication erfolgt	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Von der und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Mineralkohle, Coaks und Briquetts	Quebrachobolzextract der Pos. E—23 b der Güterclassification	Coaks
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Segen-Gottes	Rostok	Friedenshoffnunggruhe, oberer Anschluss Glückauffgruhe, oberer Anschluss Egmontschacht Bahnschacht Gustav- und Abendröthegruhe Koksanstalt-Bahnschacht
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Budapest (deli vasut) Ó Buda Filatorigát Buda-Császárfürdö-Kiterö Budapest (dunaparti p. u., Józsefváros, Ferenczváros, nyugoti p. u. Anyalföld) Köbanya (alsó und felsö p. u.) Budapest-Kelenföld	Budapest*)	Budapest-Angyalföld „ -dunap. t. p. u. „ -Ferenczvaros „ -Józsefváros „ -Kelenföld „ -kiterö „ -nyugoti p. u. „ -Lipótváros
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Decemher 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Decemher 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Bezeichnung	Localtarife	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, bezw. Localtarife	Ausnahmetarif für den Niederschlesisch-Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehr, giltig vom 1. März 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden	Verschieden
Zugestandener Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	1536 1240 1140 296 Heller per Tonne à 1000 kg	348 Heller	122 Heller per Tonne à 1000 kg
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Die nach Budapest-Ferenczváros bestimmten Sendungen müssen an die Adresse eines mit dieser Station in Schienenverbindung stehenden Etablissements aufgegeben werden		Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende März 1903 vorzulegen sind
Besondere Bemerkungen		*) Der Frachtsatz findet auf nachstehende Budapester Bahnhöfe Anwendung, und zwar: Angyalföld, dunaparti teherpalyaudvar, fövarosi, közraktárak, Jozsefváros, kiterö, Lipotváros, nyugoti pályaudvar, kelenföld, delivasut, Ó Buda filatorigát, Buda-Csaszarfürdö-kiterö. Das Aufladen der Sendungen obliegt den Parteien	

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
351	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Petroleumnaphta (Rohbenzin) Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Petrolenmpech	Budapest-Ferenczvàros	Oderberg	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Oesterreich-Ungarischer Eisenbahnverband, bezw. Localtarife		Heller 120		Im Kartirungswege		
				Budapest kiterö						120				
				Mezö Telegd						148				
				Oravicza						172				
				Pozsony ujváros						94				
				Budapest-Ferenczvaros	Oderberg transit (für Sendungen, welche auf die Preussischen Staatsbahnen übergehen)	Die Sendungen müssen mit nach deutschen Stationen ausgestellten Frachtbriefen ohne Routenvorschrift aufgegeben werden				122		Im Rückvergütungswege	Die Differenz zwischen den aus den directen Frachtsätzen auf die Strecken bis Oderberg entfallenden Antheilen und den ermässigten Frachtsätzen wird auf Grund der auf die Begünstigung in Anspruch nehmende Firma als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche bis Ende März 1903 der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (CIV b) vorzulegen sind, liquidirt	Die Oderberger Ueberfuhrsgebühr ist in diesen Frachtsätzen bereits enthalten
				Budapest kiterö						122				
				Mezö Telegd						150				
				Oravicza						174				
				Pozsony ujváros						96				
352	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Laut der Pos. 1—5 der Güterclassification	Budapest { dunaparti t. p. u. / Józsefváros / nyugoti p. u. / Lipótváros / Angyalföld	Oderberg transit	Die Sendungen müssen ohne Routenvorschrift mit directen Frachtbriefen nach dem Zollauslande aufgegeben werden. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. October 1899	Verschieden	221 Heller *)	Verschieden	Im Kartirungswege		

*) Die Oderberger Ueberfuhr ist in diesem Frachtsätze bereits enthalten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
353	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz der Classe I und des Special-Tarifes 2	den nachstehend angeführten ungarischen Stationen	Oderberg transit	Die Sendungen müssen nach einer Auslands- oder Elbenmschlagsstation bestimmt sein. Frachtzahlung nach dem wirklichen Gewichte, mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Bei Aufgabe von Hölzer über 7 m Länge, wenn zu deren Verladung mehr als ein Wagen benützt wird, wird die Fracht nach dem wirklichen Gewichte mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen berechnet	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	Verschieden	Vide Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege			

	In Hellern für 100 kg incl. Oderberger Ueberfuhrsgebühr		In Hellern für 100 kg incl. Oderberger Ueberfuhrsgebühr		In Hellern für 100 kg incl. Oderberger Ueberfuhrsgebühr
Ajnácskő	88	Illava	60	Rimaszombat	96
Alsó-Sajó	114	Kál-Kápolna	116	Rozsnyó	110
Arad	158	Kétegyháza	148	Sajó-Ecseg	106
Bajmok	170	Kis-Terenne	94	Sajó-Szent Péter	106
Balogfala	90	Koskócz	130	Salgó-Tarján	92
Bánhida	143	Krivány-Gyetva	74	Sarospatak	122
Bánréve	98	Liszka-Tolcsva	124	Som	132
Bátony	94	Lónyabánya	78	Somos-Ujfalu	88
Bátyu	128	Losoncz	82	Szár	146
Bellus	60	Miskolcz-gömöri p. u.	110	Strabicsó-Gorond	132
Beszterczebánya	74	Nagy-Bélicz	113	Szerencs	118
Betlér	110	Nagy-Bittse-Predmér	44	Szolnok-teher p. u.	122
Békés-Csaba	114	Nagy-Mihály	124	Szürte	128
Bély	124	Nagy-Szalonta	158	Tepla-Trencsén-Teplicz	66
Bihar-Püspöki	156	Nagyvárad	158	Tisza-Lucz	114
Csap	124	Nemes-Militics	176	Tiszolcz	104
Dálja	188	Nyiregyháza	130	Tokaj	122
Dobsina	116	Nyitra-Novák	129	Tornalja	102
Eger	122	Nyustya-Likér	102	Tótmegyer	92
Erdőd	186	Örmező	124	Trencsén-Isztebnik	66
Eszék	194	Pálfalva	92	Ungvár	130
Eszék-alsóváros	194	Párkány-Nána	106	Vadna	102
Feled	92	Pásztó	98	Vág-Besztercze	52
Fülek	86	Pelsőcz	106	Varad-Velencze	158
Garam-Berzencze	68	Perbenyik	124	Végles-Szalatna	72
Garam-Hidvég*	88	Priglevicza-Szt. Iván	182	Vinkovci	196
Gombos-Bogojeva	186	Puchó-Kocskócz	56	Vukovár	192
Gyoma	136	Putnok	100	Zólyom	70
Gyöngyös	114	Radvány	134	Zólyom-Brezó*)	90
Homonna	126	Rimabánya	100	Zombor	178
Hricsó	44	Rimaszécs	96		

*) In den Frachtsätzen für Garam-Hidveg, bezw. Zolyom-Brezó ist die im Localtarife der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen fixirte Zuschlagsgebühr bereits enthalten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
351	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Classe C oder des Specialtarifes 2	Vide nachstehende Tabelle		Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen sind mit nach dem westlichen Zollauslande (Deutschland, Holland, Belgien, Luxemburg, Frankreich und der Schweiz oder nach den Umschlagsplätzen) lautenden directen Frachtbriefen in den unten angeführten Stationen ohne Routenvorschrift zur Aufgabe zu bringen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1902	Local-, bezw. Verbandstarife		Vide nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege	Unter Aufrechthaltung der auf die Manipulation und Verrechnung von in den Lagerhäusern Oesterreichs und Ungarns eingelagerten und von denselben reexpedirten Gütern bezüglichen Bestimmungen, finden die ausgewiesenen ermässigten Frachtsätze im Rückvergütungswege auch auf von den ersichtlich gemachten Aufgabsstationen bis Oderberg via Budapest-Kőbánya geleitete Sendungen, welche in der Station Budapest fővárosi közraktárak eingelagert und von da innerhalb zwölf Monaten nachweisbar mit directen Frachtbriefen nach dem westlichen Zollauslande weiter befördert werden, Anwendung	

Von	Nach Oderberg transit Heller per 100 kg	Von	Nach Oderberg transit Heller per 100 kg	Von	Nach Oderberg transit Heller per 100 kg	Von	Nach Oderberg transit Heller per 100 kg
Alkenyér	167	Erked	198	Körösmezö	154	Rahó	149
Alsó-Rákos	207	Erzsébetváros	189	Krassova	178	Rakasdia	166
Alvincz	170	Febértemplom	163	Krivádia	170	Russ	165
Anina	178	Felvincz	171	Kükülloszög	177	Segesvár	193
Apanida	161	Földvár	214	Ladámos	188	Sepsi-Bodok	219
Apácza	211	Gyimes	236	Lissava	171	Szarvasó	140
Aranyos-Gyéres	169	„ -Felső-Lok	233			Szászváros	164
Agostonfalva	209	„ -Közeplok	234	Mádéfalva	229	Székely-Kocsárd	169
Bajesd	170	Gyulafehérvár	172	Máros-Csapó	176	Szépviz-Szt. Mihály	230
Balázsfalva	178	Héjasfalva	195	Maros-Ludas	173	Taraczköz	138
Banicza	172	Homoród-Köhalom	201	Maros-Vásárhely	182	Temes-Szlatina	165
Báziás	169	Hosszuaszó	180	Málnásfürdö	221	Teregova	168
Bene	200	Hosszumezö	139	Mármaros-Sziget	141	Técsö	136
Berlebás	118	Jablanicza	171	Medgyes	185	Toplecz	174
Biliu	151	Jaszenova	160	Mehadia	171	Torda	171
Borkut	152	Jám	162	Mikeszásza	181	Tömös	222
Botfalu	216	Kacza	202	Nagy-Enyed	173	Tövis	173
Brassó loco	219	Kalán-Zejkfalva	161	„ -Selyk	185	Trehusa-Fejérpatak	146
„ transit *)	209	Karácsonfalva	176	„ -Szeben	192	Tusnád	224
Bustyabáza	135	Karánsebes	161	Nyáradtö	179	Tusnádfürdö	223
Bükszád-Bálványos	222	Kavarán-Szakul	158	Oravicza	167	Vajda-Hunyad	164
Csik-Szt. Király	226	Kerelö-Szt. Pál	178	Orsova	176	Varalja-Hátszeg	167
„ -Szt. Simon	225	Kevele	151	Örményes	167	Virágosvölgy	166
„ -Szereda	228	Kis-Kapus	183	Petrozsény	174	Visóvölgy	146
Dános	191	Kolozs-Kara	162	Piski	161	Vizakna	190
Deresztye-Hétfalu	220	Kolozsvár	159	Puj	170	Zlnlr	155
Déva	159	Körpa	163				
Domasnia-Koruya	170						

Die ermässigten Frachtsätze für Kolozsvár, Déva, Kavarán-Szakul, Jassenova und Bustyaháza werden auch auf die in der Richtung des Transportweges vorgelegenen Stationen ausgedehnt, soweit nicht die normalen Frachtsätze niedriger sind. Die Frachtsätze für Jassenova werden für die Stationen der Linie Vojtek—Német-Bogsán und die Frachtsätze für Bustyaháza für die Stationen der Linien Batyn - Volócz und Csap—Ungvár, sowie für die Stationen Fekete-Ardó-Debreczen (incl.), weiters für die Stationen Radvány und Mezö-Laborcz angewendet. Für Holzstämme-Sendungen, welche nach einer im Rahmen der gegenwärtigen Begünstigung gehörigen Holzsäge behufs Aufarbeitung zur Versendung gelangen, werden rücksichtlich der bis zur Holzsäge-Station reichenden Strecken der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen Frachtsätze auf Grund des Einheitssatzes von 0·2 Hellern per 100 kg und 1 km, zuzüglich einer Reexpeditionsgebühr von 4 Hellern per 100 kg im Rückvergütungswege in dem Falle berechnet, wenn die reclamirende Holzsäge auf Grund der auf dieselbe als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate nachweist, dass von derselben während der Giltigkeitsdauer der Begünstigung mindestens ebensoviel Schnittholz nach dem westlichen Zollauslande oder nach den Elbe-Umschlagsplätzen befördert wurde. Diese Frachtbrief-Duplicate, sowie die auf die betreffende Holzsäge als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über die bezogenen Holzstämme sind im Verlaufe von drei Monaten nach Versendung des gleichen Schnittholzquantums der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abth. C IV b) vorzulegen. In den Frachtsätzen für Anina, Krassova und Báziás ist die in dem Localtarife der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen festgesetzte Zuschlagsgebühr bereits enthalten. In den ermässigten Frachtsätzen ist die Oderberger Ueberfuhrsgebühr bereits enthalten.

*) Im Verkehre mit den Stationen der Brassó-Háromszéker Eisenbahn.

Fortlaufende Nummer	355	356	357
1			
Die Publication erfolgt — von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt — und im Namen der	betheiligten Verwaltungen		
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Milchgefässe, leer retourgebende / Milch	Bruchsteine und Schotter	Holz des Specialtarifes 2
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	bei Aufgabe als Eilgut: Wien St.E.G. oder Wien K.F.N.B.	Wildenschwert St.E.G. transit	Hradek-Slawičin
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Kelecsény (Haltestelle)	Tinischt St.E.G.	
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Kelecsény (Haltestelle)	Borohradek St.E.G.	Nemotitz
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	Aufgabe in beliebigen Mengen. Anfrechthaltung der für Eilgüter giltigen Tarifbestimmungen. Die Anfgabe, bezw. Auslösung der Sendungen hat in Galgócz zu erfolgen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
8 — Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	Localtarif	Localtarif
9 — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	20 Heller / 10 Heller	67 Heller
10 — per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	168 Heller / 186 Heller	16 Heller / 8 Heller	61 Heller
11 — per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		4 Heller / 2 Heller	6 Heller
12 — Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
13 — Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
14 — Besondere Bemerkungen	Die ämtliche Gewichtsfeststellung der Sendungen erfolgt in Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zum Strassenbau bestimmt und an den Bezirksausschuss in Holitz adressirt sein	Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
358	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	**Eisenbahnschwellen, hölzerne, zu Regiezwecken der Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	**Szilagy-Nagyfalu**	**Lobositz St.E.G.**	**Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	**bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902**	**Localtarife der betheiligten Verwaltungen**	**Besteht kein directer Frachtsatz**	**287 Heller**		**Im Kartirungswege**		**Das Aufladen der Sendungen obliegt dem Absender, das Abladen dem Empfänger. Auf den Frachtbriefen müssen Dienststellen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft als Empfänger angeführt erscheinen**
359	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	**Holz des Specialtarifes 2**	**Brassó transit *)**	**Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.), Stadlau und Floridsdorf**	a) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. b) Verfrachtung von mindestens 2000 Tonnen und Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	ad a) vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902 ad b) vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Anhang zum Tarife, Theil II, Heft 3	Verschieden	a) 209 b) 199	Verschieden	ad a) Im Kartirungswege ad b) Im Rückvergütungswege		ad b) Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende März 1903 bei den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (CIV b) einzureichen sind	
				Bikszád-Balványos						a) 224 b) 214				
				Csik-Szent Király						a) 230 b) 220				
				Csik-Szent Simon						a) 228 b) 218				
				Csik-Szereda						a) 231 b) 221				
				Gyimes-Felsö-Lok						a) 238 b) 228				
				Gyimes-Közep-Lok						a) 239 b) 229				
				Madéfalva						a) 233 b) 223				
				Malnásfürdö						a) 223 b) 213				
				Sepsi-Bodok						a) 221 b) 211				
				Szépviz-Szent Mihály						a) 234 b) 224				
				Tusnád						a) 236 b) 226				

*) Die Frachtsätze von Brassó transit finden nur für Sendungen, welche von den Stationen der Localbahn Brassó-Háromszék stammen, Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
360	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalk, gebrannten *)	Stauding	Bautsch	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auf- und Abladen durch den Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller 46	Heller 39	Heller 7	Im Kartirungswege		*) Die Beförderung von gebranntem Kalk von Stauding nach Jogsdorf, Schwansdorf, Tschirm und Ottendorf bei Troppau findet nur über besondere, seitens der Absender oder Empfänger vorher bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung statt. Für Sendungen nach Schwansdorf ist diese Bewilligung nur erforderlich, wenn der Kalk nicht zu Düngzwecken bestimmt ist
					Fulnek				22	18	4			
					Gr.-Glockersdorf				31	25	6			
					Jogsdorf				27	22	5			
					Odran				23	19	4			
					Schwansdorf				41	34	7			
					Tschirm				38	31	7			
					Wigstadtl				36	29	7			
					Eckersdorf				42	36	6			
					Freihermersdorf				46	39	7			
					Ottendorf bei Troppan				31	28	3			
					Pohrlitz				65	62	3			
					Tobitschan				42	38	4			
					Zborowitz				49	44	5			
					Zdounek				45	41	4			
					Zistersdorf				70	66	4			
				Warnsdorf	Wsetin				31	26	5			
					Rožnau				27	23	4			
361	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Cement	Golleschau	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller 78	Heller 71	Heller 7	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof trs.				79	72	7			

Fortlaufende Nummer	362	363	364
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Garne der Pos. G—3 a)	Getreide der Pos. G—9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1902	Rübenschnitze und Saturationsschlamm
	Garne der Pos. G—3 a) und b) der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898		Zuckerrüben
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Olmütz	Pohrlitz	Standing
nach	Wien Nordbahnhof Bennisch	Mödritz	Fulnek
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Frachtzahlung für mindesteus 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufgabe in beliebigen Mengen. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger
	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, langstens jedoch bis Ende December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	33 Heller	25 Heller / 23 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	318 / 132 / 217 Heller	28 Heller	20 Heller / 18 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden 20 Heller	5 Heller	5 Heller / 5 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
365	Kaiser Ferdinands-Nordbahn												
	Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz												
	Leer retourgehende Bierfässer	Bier in Fässern											
	Wisowitz	Napagedl											
	Napagedl	Wisowitz											
	Anfliefernng der Sendnngen in solchen Qnantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden. Besorgnng des Anf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmnngen	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsqnantums von 100 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen. Besorgnng des Anf- und Ahladens der Sendnngen dnrch den Ahsender, bezw. Empfänger. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen											
	vom 1. Jänner 1902 bis anf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902											
	Localgütertarife												
	Bestehen keine directen Frachtsätze												
	30 Heller	30 Heller											
	Im Rückvergütungswege												
	Anf die reclamirende Firma als Empfängerin lantende Frachtbriefe, welche seitens der Anfliefernngsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nacb ihrer Ränmlichkeit vollständig ansgenützt, sowie das Anfladen der Sendnngen durch den Ahsender bewirkt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen dnrch den Empfänger besorgt worden ist. Die bezeichneten Frachtdocumente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zngeständnisses vorzulegen sind, werden nicht znrückgestellt	Anf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, vorznlegen spätestens zwei Monate nach Ahlanf des Zngeständnisses											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										Mark per Stück				
366	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Regie- und Materialgegenstände der k. k. österr. Staatsbahnen, sofern Beförderung auf Kosten der letzteren erfolgt, und zwar: Gewöhnliche Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel, alte, bereits gebrauchte, auf eigenen Rädern laufend, bei Aufgabe in unbeladenem Zustande als Frachtgut	a) Locomotive	Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito	Oświęcim	Anrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Erscheinen der k. k. österr. Staatsbahnen oder einer ihrer Dienstesstellen auf den Frachtdocumenten als Absender und Empfänger	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarif vom 1. Juli 1899		168·48		Im Kartirungswege		Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich
			b) Tender							63·18				
			c) Personenwagen							42·12				
			d) Güterwagen							21·06				
				bezw. vice versa										
			a) Locomotive	Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito	Sternberg K.F.N.B.					107·04				
			b) Tender							40·14				
			c) Personenwagen							26·76				
			d) Güterwagen							13·38				
			a) Locomotive	Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito	Olmütz K.F.N.B.					100·32				
			b) Tender							37·62				
			c) Personenwagen							25·08				
			d) Güterwagen							12·54				
				bezw. vice versa										
			a) Locomotive	Olmütz K.F.N.B. transito	Oświęcim					89·76				
			b) Tender							33·66				
			c) Personenwagen							22·44				
			d) Güterwagen							11·22				
				bezw. vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
367	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kalk, gebrannten*)	Ladestelle Kalkbruch	Odrau	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarife, und zwar für das Haupthahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller 36	Heller 31	Heller 5	Im Kartirungswege		
					Jogsdorf				40	34	6			
					Gross-Glockersdorf				44	37	7			
					Wigstadtl				49	40	9			
					Tschirm				51	43	8			
					Schwansdorf				54	46	8			
					Bantsch				59	51	8			
					Fulnek				35	30	5			
368	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Packpapier aus Pos. P—1 a) und Pappe der Pos. P—3 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1902, letztere nur insoweit die tarifmässigen Gebühren sich nicht billiger stellen	Troppau K.F.N.B.	Wien Nordbahnhof	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg, b) 10.000 kg } per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller a) 198 b) Verschieden	Heller a) 172 b) 156	Heller a) 26 b) Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
					Wien Nordbahn-Donauufer-bahnhof transit				199	174	158	25		

*) Die Beförderung von gebranntem Kalk von Ladestelle Kalkbruch nach den Halte- und Ladestellen Jogsdorf, Tschirm und Schwansdorf findet nur über besondere, seitens der Absender oder Empfänger vorher bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung statt. Für Sendungen nach Schwansdorf ist diese Bewilligung nur erforderlich, wenn der Kalk nicht zu Düngzwecken bestimmt ist.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
369	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		a) Kohleo, mineralische, bei Frachtzahlung mindestens für das Ladewicht der verwendeten Wagen	Zauchtl	Fulnek	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1400 metr. Tonnen (à 1000 kg). Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Abladen der Sendungen ad a) und b) durch die Empfänger	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	Localgütertarif vom 1. Jänner 1898	Heller 15	Heller 12	Heller 3	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen nach Fulnek auf die reclamireode Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe und bei den Transporten von Fulnek auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Bei den Sendungen von mineralischer Kohle und Holz nach Fulnek müssen die Frachtbriefe die Bestätigung von Seiten des Stationsvorstandes der genannten Station tragen, dass das Abladen durch den Empfänger bewirkt worden ist. Die zur Vorlage bedungenen Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
			b) Holz des Specialtarifes 2 und Classe C, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen						15	12	3			
			c) Güter der Frachtgutclasse II	Zauchtl	Fulnek				18	14	4			
			d) Güter der Frachtgutclasse I						21	16	5			
				bezw. vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
370	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenerze zum Hochofenbetriebe	E i s e n e r z	Beuthen O.S.E.	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 25.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Anlieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen. Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Vorschreibung der Abfertigung der Sendungen nach den nebengenannten oberschlesischen Hochofenstationen auf Grund der im Ausnahmetarife Nr. 2 B zum Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 3, des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1897 enthaltenen Bestimmungen. Thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. Preussischen Staatsbahnen	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 3, des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1897	Markpfennige 124	102·4	21·6	Im Rückvergütungswege	Anf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden und die nebst der bezüglichen Refactierechnung spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingesendet werden müssen	Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die aus den tarifmässigen Frachtsätzen nach den nebenbezeichneten oberschlesischen Hochofenstationen in Betracht kommenden Gebührenantheile für die österreichischen Strecken eine Restringirung erfahren, so tritt auch eine Reducirung des Frachtnachlasses um die gleiche Differenz ein. – Für die Frachtberechnung im Rückvergütungswege wird hezüglich der im Sinne des Nebenstehenden begünstigten Sendungen für das in jeder Relation sich ergebende Gesammtgewicht, wobei für jede einzelne Sendung das wirkliche Gewicht, mindestens aber das Ladegewicht des verwendeten Wagens in Rechnung zu ziehen ist, ein zweipercentiges Frachtfreies Gutgewicht zugestanden, das jedoch rücksichtlich der Strecken der kgl. Preussischen Staatsbahnen nicht zur Anwendung gelangt. Die Frachtermässigungen werden von den österreichischen Strecken gewährt
					Bobrek				124	102·4	21·6			
					Borsigwerk				123	101·4	21·6			
					Gleiwitz				122	100·4	21·6			
					Königshütte O.S.				124	102·4	21·6			
					Laurahütte				124	102 4	21·6			
					Ludwigsglück				123	101·4	21·6			
					Morgenroth				124	102·4	21·6			
					Schwien-tochlowitz				123	101·4	21·6			
					Tarnowitz				126	104·4	21·6			
					Zabrze				123	101·4	21·6			
371	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalksteine und Schotter	Ladestelle Kalkbruch	Mähr.-Weisskirchen L.B. transito	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens durch den Absender, bezw. Empfänger und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarif vom 1. Jänner 1898	6 Heller	5 Heller	1 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
372	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kartoffeln	Granica transito (für Sendungen von der Warschau-Wiener und Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn)	Chybi	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller 36	Heller 27	Heller 9	Im Rückvergütungswege	Anf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Speciell für Sendungen, welche in Oświęcim verbleiben, sind die auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate und Original-Frachtbriefe in Vorlage zu bringen. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Die in der Nebenspalte 10 bezifferten Frachtsätze finden unter den festgesetzten Bedingungen auch auf in Oświęcim reexpedirte Kartoffelsendungen Anwendung, wenn selbe, ohne angeladen worden zu sein, von Oświęcim mit neuen Frachtbriefen weitergesendet werden. In diesem Falle wird die Refactieerstattung gegen Beibringung der auf die reclamirende Firma als Empfängerin bis Oświęcim lautenden Original-Frachtbriefe und der übereinstimmenden, auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate ab Oświęcim, welche Documente nicht zurückgestellt werden, geleistet. Eine weitere Vergütung findet für solche Sendungen nicht statt
					Chybi				36	27	9			
					Pruchna				39	32	7			
					Petrowitz				42	39	3			
					Bielitz				35	25	10			
					Lodygowice				39	33	6			
					Saybusch-Żywiec				41	36	5			
					Lobnitz				38	29	9			
					Ernsdorf				38	31	7			
					Grodzietz				39	33	6			
					Pagorsch				41	35	6			
					Skotschau				42	37	5			
					Golleschau				43	40	3			
					Roppitz				47	47	—			
					Hnojnik				49	49	—			
					Dobrau				51	51	—			
					Friedek-Mistek K.F.N.B.				53	53	—			
					Seibersdorf				41	35	6			
					Hrnschan				48	39	9			
					Mähr.-Ostran				48	39	9			
					Schönbrnun				49	42	7			
					Oświęcim				25	14	11			
					Jawiszowice				29	26	3			
					Dzieditz				32	18	14			
					Oderberg				46	35	11			
					Troppau K.F.N.B.				56	37	19			
					Friedland K.F.N.B.				55	55	--			
					Teschen K.F.N.B. loco				46	46	—			
					Teschen K.F.N.B. transito (für Sendungen nach Dombran)				46	31	15			
					Teschen K.F.N.B. transito (für Sendungen nach Trzynietz)				46	38	8			
					Fulnek				71	71	—			
					Karwin K.F.N.B. loco				58	39	19			
					Karwin K.F.N.B. transito (für Sendungen nach Loukau)				58	32	26			
					Teschen K.F.N.B. transito (für Sendungen nach Orlau)				46	30	16			
					Dittmannsdorf				46	42	4			
					Zauchtl				56	56	—			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
373		**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Schotter	B a u t s c h	Prerau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarif für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und temporärer Anhang zum Localgütertarife für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	42	29	13	Im Kartirungswege		
					Troppau				44	31	13			
					Kremsier				46	35	11			
					Olmütz				46	23	23			
					Sternberg				49	31	18			
					Napagedl				49	38	11			
					Wrbatek				49	25	24			
					Prossnitz				51	28	23			
					Otrokowitz				48	37	11			
					Ung.-Hradisch				51	41	10			
					Brünn				60	52	8			
					Holuhitz				54	45	9			
					Lnndenburg				62	54	8			
					Dürnkrnt				68	61	7			
					Feldsberg				64	57	7			
					Grusshach-Schönan				70	63	7			
					Gänserdorf				71	65	6			
					Wagram				74	68	6			
					Marchegg				75	69	6			
					Hangsdorf				76	70	6			
					Floridsdorf				76	71	5			
					Jedlersdorf trs.				76	71	5			
					Zellerndorf				77	72	5			
					Wien Nordbahnhof				77	72	5			
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof trs.				77	73	4			
					Oderberg Bahnhof trs. (für Sendungen nach Ratibor)				41	28	13			
					Oderberg Bahnhof trs. (für Sendungen nach Krenzenort)				41	36	5			
374		**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Nicht auf eigenen Rädern laufende (verladene) Eisenbahn-Fahrzeuge	Arad	Oderberg	Die Sendungen müssen für Hamburg bestimmt sein. Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 9. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902			230 Heller		Im Rückvergütungswege	Auf Grund der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen (C IV b) spätestens bis Ende März 1903 in Vorlage zu bringen sind	
		kgl. Ungar. Staatsbahnen												

Südbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	1	375	376
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	
von der Namen der	3		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	a) Stationen der Strecken: Budapest S.B.—Komárváros, Székesfehérvár—Komárom und Lajta-Szt. Miklós—Gelse; b) Stationen der Strecken: Barcs—Zákány und Nagy-Kanizsa—Csáktornya; c) Sziszek	A) Laibach S.B. oder Franzdorf B) Krainburg
nach		A) Laibach und Franzdorf B) Krainburg	I. Triest II. Triest-St. Andrae
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür Die zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Weizen, Buchweizen etc., bezw. Mahlproducten, welches sich mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten, bezw. Weizen, Buchweizen etc. deckt. Für ab Stationen der ungar. Anschlussbahnen der Südbahn nach den nebenbezeichneten Verarbeitungsstationen directe abgefertigte Getreidesendungen findet nur die ab der jeweils in Betracht kommenden Anschlussstation der Südbahn ausgewiesene Begünstigung Anwendung, und zwar in der Weise, dass der Unterschied zwischen der für den gesammten wirklichen Südbahn-Durchlauf der Getreidesendung ab der gedachten Anschlussstation bis zu der betreffenden Verarbeitungsstation und der correspondirenden Mehlsendung ab letzterer Station bis zu der Bestimmungsstation thatsächlich bezahlten Frachtgebühr einerseits und dem laut vorliegender Verlautbarung für den gleichen Durchlauf entfallenden ermässigten Frachtsatze rückvergütet wird, soferne sich ein solcher Unterschied überhaupt ergibt	
und giltig in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif, bezw. Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1898	
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	a) 188 / b) 153 Heller incl. ungar. Steuer	A) I. a) 218 b) 183 c) 161 Heller incl. ungar. Steuer; II. 216 181 159 — B) I. a) 188 b) 153 c) 131; II. — —
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen auf reclamirende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe für Weizen, Buchweizen etc., denen bezüglich der Mahlproducte die auf dieselbe Firma als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate beizulegen sind, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
Besondere Bemerkungen	14		

Fortlaufende Nummer	377	378	379
	Südbahn-Gesellschaft		
Die Publication erfolgt von der			
und im Namen der			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	und die hierans erzeugten Mahlproducte, sowie für Malz	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste	und die hierans erzeugten Mahlproducte
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Divacca, Cilli, Laibach S.B. und Franzdorf	a) Stationen der Strecken: Budapest S.B.—Balaton Szt. György, Székesfehérvár—Komarom und Lajta-Szt. Miklós—Zala-Szt. Iván; b) Stationen der Strecke; Barcs—Zákány—Mura-Keresztúr	Nagy-Kanizsa
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Cormons transit	Nagy-Kanizsa	Triest S.B.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Die zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Weizen, Buchweizen etc., bezw. Mahlproducten und Malz, welches sich mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten und Malz, bezw. Weizen, Buchweizen etc. deckt. Für ab Stationen der ungarischen Anschlussbahnen der Südbahn nach den nebenbezeichneten Verarbeitungsstationen directe abgefertigte Getreidesendungen findet nur die ab der jeweils in Betracht kommenden Anschlussstation der Südbahn ausgewiesene Begünstigung Anwendung, und zwar in der Weise, dass der Unterschied zwischen der für den gesammten wirklichen Südbahndurchlauf der Getreidesendung ab der gedachten Anschlussstation bis zu der betreffenden Verarbeitungsstation und der correspondirenden Mehl-, bezw. Malzsendung ab letzterer Station bis zu der Bestimmungsstation thatsächlich bezahlten Frachtgebühr einerseits und dem laut vorliegender Verlautbarung für den gleichen Durchlauf entfallenden ermässigten Frachtsatze rückvergütet wird, sofeine sich ein solcher Unterschied überhaupt ergibt		
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Localtarif, bezw. Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1900		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden	Verschieden
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	243 Heller incl. ungar. Stener	a) 188 Heller incl. ungar. Steuer b) 153 „ „ „ „	A) 136 Heller incl. ungar. Stener B) 118 „ „ „ „
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	Verschieden	Verschieden
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf reclamirende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe für Weizen, Buchweizen etc., denen bezüglich der Mahlproducte die auf dieselbe Firma als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate beizulegen sind, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen		
Besondere Bemerkungen			

380

Südbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt	2
von der	3
und im Namen der	
für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekoru), Roggen, Koru und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste	I. Marburg Hauptbahnhof, II. Feistritz	Stationen der Strecken: a) Komárváros—Budapest S.B., Lajta-Szt. Miklos—Geise und Székesfehérvár—Komárom, b) Barcs—Zákány und Nagy-Kanizsa—Csáktornya	Triest S.B.	I. Marburg Hauptbahnhof, II. Feistritz	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikeln per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Die zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Weizen, Buchweizen etc., bezw. Mahlproducten, welches sich mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten, bezw. Weizen, Buchenweizen etc. deckt Für ab Stationen der ungar. Anschlussbahnen der Südbahn nach den nebenbezeichneten Verarbeitungsstationen directe abgefertigte Getreidesendungen findet nur die ab der jeweils in Betracht kommenden Ausschlussstation der Südbahn ausgewiesene Begünstigung Anwendung, und zwar in der Weise, dass der Unterschied zwischen der für den gesammten wirklichen Südbahndurchlauf der Getreidesendung ab der gedachten Anschlussstation bis zu der betreffenden Verarbeitungsstation und der correspondirenden Mehlsendung ab letzterer Station bis zu der Bestimmungsstation thatsächlich bezahlten Frachtgebühr einerseits und dem laut vorliegender Verlautbarung für den gleichen Durchlauf entfallenden ermässigten Frachtsatze rückvergütet wird, sofern sich ein solcher Unterschied überhaupt ergibt	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif, bezw. Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1898	Verschieden	I. II. a) 196 204 b) 161 169 incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe für Weizen, Buchweizen etc., denen bezüglich der Mahlproducte die auf dieselbe Firma als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate beizulegen sind, welche Documente keinen Rückvergütigungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
381		**Südbahn-Gesellschaft**												
	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rothe Hirse; ferner Mais und Gerste	Stationen der Strecken Tétény incl.—Csáktornya incl. (jedoch excl. Székesfehérvár), Nagy-Iguánd incl. Moba incl., Nagy-Czenk incl. Kanizsa incl. (jedoch excl. Szombathely) und Mura-Keresztur incl.—Bares incl.	Brixen Brixlegg Bruneck Hall Innsbruck Jenbach Kufstein Kundl Lienz Mühlbach Schwaz Steinach Sterzing Wörgl	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften.	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902							
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Brixen Brixlegg Bruneck Hall Innsbruck Jenbach Kufstein Kundl Lienz Mühlbach Schwaz Steinach Sterzing Wörgl	Stationen der Strecken Kufstein incl.—Avio incl. und Franzensfeste incl.—Lienz incl.									
382			Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rothe Hirse; ferner Mais und Gerste	ungarischen Südbahnstationen und Kelenföld transit (jedoch excl. Zapresić—Sziszek und Fiume)	Bozen-Gries Bruck a. d. M. Cilli Feistritz Graz S.B. Kalsdorf Klagenfurt Kraniehsfeld-Frauheim Marburg Pernegg Puntigam Roveredo Spielfeld Spittal a. d. D. Treuto Villach S.B. Werndorf Wildon	Für Mahlproducte, bezw. Malz in jedem Gewichte; für Weizen, Buchweizen etc. bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Die zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Weizen, Buchweizen etc., bezw. Mahlproducten und Malz, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten und Malz, bezw. Weizen, Buchweizen etc. sich deckt. Für ab Stationen der ungar. Anschlussbahnen der Südbahn nach den nebenbezeichneten Verarbeitungsstationen directe abgefertigte Getreidesendungen findet nur die ab der jeweils in Betracht kommenden Anschlussstation der Südbahn ausgewiesene Begünstigung Anwendung, und zwar in der Weise, dass der Unterschied zwischen der für den gesammten wirklichen Südbahndurchlauf der Getreidesendung ab der gedachten Anschlussstation bis zu der betreffenden Verarbeitungsstation und der correspondirenden Mehl-, bezw. Malzsendung ab letzterer Station bis zu der Bestimmungsstation thatsächlich bezahlten Frachtgebühr einerseits und dem laut vorliegender Verlautbarung für den gleichen Durchlauf entfallenden ermässigten Frachtsatze rückvergütet wird, soferne sich ein solcher Unterschied überhaupt ergibt		Localtarif, bezw. Tarif für den Südwestösterr.-Ungarischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1897, bezw. Anhang zu dem letzteren, giltig vom 1. Jänner 1901	Verschieden	Verschieden	Verschieden	Im Rückvergütungswege		
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte, sowie für Malz	Bozen-Gries Bruck a. d. M. Cilli Feistritz Graz S.B. Kalsdorf Klagenfurt Kraniehsfeld-Frauheim Marburg Pernegg Puntigam Roveredo Spielfeld Spittal a. d. D. Trento Villach S.B. Werndorf Wildon	Stationen der Strecken Kufstein incl.—Avio incl. und Franzensfeste incl.—Lienz incl.									
				Krainburg Laibach S.B. und St.B.	Krainburg Laibach S.B. und St.B.									
						0·42 Heller per 100 kg und 1 km, plus je 8 Heller Mgb. per 100 kg, bezw. plus ungar. Steuer, wobei Heller-Bruchtheile auf ganze Heller aufgerundet werden							
						Gegen auf reclamirende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe für Weizen, Buchweizen etc., denen bezüglich der Mahlproducte und Malzsendungen die auf dieselbe Firma als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate (bezw. Aufnahmsscheine), beizulegen sind, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen						

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
383	Südbahn-Gesellschaft		Rübenschnitze der Pos. Z—10 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, B	Pottendorf-Landegg	Acsád	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantam des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	vom 20. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längsteus aber bis Ende December 1902	Localtarife	60 Heller	36 Heller	24 Heller	Im Kartirungswege		
384	Südbahn-Gesellschaft	bethelligten Verwaltungen	Nutzholz des Ausnahmetarifes Nr. 41 des vom 1. April 1900 giltigen Tarifes, Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverbandes	Darmanesti	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Oesterr.-Ungar.-Rumänischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, giltig vom 1. April 1900	Besteht kein directer Frachtsatz	334 Centimes		Im Kartirungswege		Rücksichtlich der zu verfrachtenden Sendungen sind die Bestimmungen des Oesterreichisch - Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverbandes massgebend
385	Südbahn-Gesellschaft		Weissbuchenklötze und -Scheiter bis 2·5 m Länge	Nagy-Kanizsa	Lichtenwald	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Aufgeber, bezw. dem Empfänger	vom 20. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	Heller 77	Heller 70	Heller 7	Im Kartirungswege		
				Mura-Keresztur					72 inclusive ungar. Steuer	70	2			

Fortlaufende Nummer	386	387
2	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
3	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen
4	Papier der Pos. P—1 a der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Unzerlegte oder zerlegte, verladene { Eisenbahnwagen (Personen-, Gepäcks-, Güter- und Packwagen), dann Bahnmeisterwagen und Draisinen, sowie Strassenbahnwagen
5	Freinng im Böhmerwald	Stauding (K.F.N.B.)
5	Triest	Triest
6	Einhaltung der in den übrigen Ruhriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes. Anfgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg | 5000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes, Anfgabe des Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür, Anfgabe als Frachtgut von mindestens 5000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen nach Südafrika zum Exporte gelangen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Absendern, bezw. Empfängern
7	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 13. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
8	Localtarife, bezw. Tarif für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3	Tarif für den Oesterr.-Adriat. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3
9	Directe Frachtsätze bestehen nicht	377 Heller
10	350 | 433 Heller incl. Manipulationsgebühr	316 Heller
11		61 Heller
12	Im Kartirungswege	Nach Massgabe der sinngemäss anzuwendenden „Speciellen Bestimmungen" der Abschnitte J und K des nebenbezogenen Verbandstarifheftes im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege
13		Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen auf Seite 105 bis 107, bezw. 111 bis 113 des Oesterreichisch-Adriatischen Verbandstarifheftes 3 beizubringenden Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist
14		

Fortlaufende Nummer	
2	Die Publication erfolgt
3	von der und im Namen der
4	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von / nach
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen
7	und gilt in der Zeit
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)
12	Art der Durchführung
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss
14	Besondere Bemerkungen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
388	Oesterr. Nordwestbahn		Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Jungbunzlau	Wlkawa	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Heller 10	Verschieden	Im Kartirungswege		Diese Sendungen müssen zur Pflasterung, resp. Beschotterung der Strassen im Bezirke Nimburg bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Nimburg als Empfänger erscheinen
					Nimburg					12				
389	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Calcium-Carbid	Bosna-Brod	Bodenbach St.E.G. transit	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1902	Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Verband vom 1. Februar 1900		364 Pfennig		Im Kartirungswege		
					Tetschen Oe.N.W.B. transit									

Der obenstehende Frachtsatz findet nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit directen, nach Deutschland lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Im Verkehre nach Stationen der Strecke Bodenbach/Tetschen—Dresden findet obiger Frachtsatz auch bei Umkartirung in Bodenbach B.N.B. Anwendung. Der Frachtsatz findet im Rückvergütungswege auch für solche mit directen nach Tetschen Oe.N.W.B. und Bodenbach St.E.G. trs. lautenden Frachtbriefen aufgegebenen Sendungen Anwendung, bei welchen mittelst Frachtbrief-Duplicat die Weiterbeförderung ab Tetschen, resp. Bodenbach nach ausländischen Stationen nachgewiesen wird. Die die Begünstigung in Anspruch nehmende Firma hat ausser den genannten Frachtbrief-Duplicaten auch noch die auf ihren Namen als Aufgeberin lautenden und nach Tetschen, resp. Bodenbach ausgestellten Frachtbriefe längstens bis Ende März 1903 der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C. IV. b) vorzulegen

Fortlaufende Nummer	390	391	392
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: betheiligten Verwaltungen			
für Artikel	Steine des Specialtarifes 3 (Position 8—55 a der Güterclassification)	Verschiedene Artikel	Steine des Specialtarifes 3
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Königinhof, Weiss-Tremeschna	verschiedenen Stationen	Semil, Alt-Paka
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Prag Nordwestbahnhof	Schönpriesen-Umschlag, Lauhe, Tetschen/Bodenbach-Laudnngsplatz und Dresden-Elbkai, sowie vice versa	Wostromèr, Smidar, Neubydžow
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Bei Erfüllung der für die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege giltigen Bestimmungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1902	vom 1. Februar 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	bis auf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1902
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	57 Heller, 58 Heller		26 Heller, 23 Heller, 19 Heller, 34 Heller, 31 Heller, 27 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	38 Heller, 40 Heller		18 Heller, 16 Heller, 12 Heller, 25 Heller, 23 Heller, 19 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	19 Heller, 18 Heller		8 Heller, 7 Heller, 7 Heller, 9 Heller, 8 Heller, 8 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen Vorlage der im Elbe-Umschlagstarife für Galizien und die Bukowina vom 1. Februar 1902, im Abschnitte III, „Ausnahmetarife im Rückvergütungswege“ bezeichneten Documente	Die Steine müssen zur Beschotterung von Bezirksstrassen bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Neubydžow als Empfänger erscheinen
Besondere Bemerkungen		Die vollständigen, auf dieses Zugeständniss bezughabenden Tariftabellen sind in dem mit 1. Februar 1902 zur Einführung kommenden Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina enthalten	Das Auf- und Abladen obliegt der Partei

393

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn

Fortlaufende Nummer	1		
Die Publication erfolgt	2		
von der Direction und im Namen der	3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Steine der Classen B, C und des Specialtarifes 3	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Swarow-Hammer Kolin (Oe.N.W.B.) Alt-Paka Semil Wostroměř Skutsch Einsiedl Swětla Wysočan (Oe.N.W.B.)	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Neubydschow	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1902	
Bezeichnung	8	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	34 17*) 18 25 10 41*) 53 40 37 Heller	
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11	Verschieden	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14	Die Steine müssen zu Canalbauten, Trottoiranlagen oder Strassenschotterung der Stadt Neubydschow bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Neubydschow als Empfänger erscheinen. Der Frachtzuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Einhebung	

*) Diese Frachtsätze gelten nur für Steine der Classen B und C.

394

Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz

Lumpen der Pos. L—11 des Tarif-Theiles I	Dachtheer der Pos. D—3 und Theere der Pos. T—11 des Tarif-Theiles I	Rohdachpappe	Dachpappe der Pos. D—2 des Tarif-Theiles I		Kohlen, mineralische
Otrokowitz	Otrokowitz	Lipa-Sluschowitz	oder umgekehrt	Otrokowitz	Otrokowitz
Lipa-Sluschowitz	Lipa-Sluschowitz	Otrokowitz		Lipa-Sluschowitz	Lipa-Sluschowitz
Auflieferung einer Mindestmenge von					
150 t.	100 t.		250 t.		300 t.
Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für a) 5.000 kg b) 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen.					das Ladegewicht des verwendeten Wagens.
Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen					
vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902					
Localbahntarif, giltig vom Tage der Betriebseröffnung					
a) 38 Heller b) 38 Heller	a) 38 Heller b) 32 Heller	a) 38 Heller b) 38 Heller	a) 38 Heller b) 32 Heller		28 Heller
a) 32 Heller b) 26 Heller	a) 32 Heller b) 26 Heller	a) 32 Heller b) 26 Heller	a) 32 Heller b) 26 Heller		26 Heller
a) 6 Heller b) 12 Heller	a) 6 Heller b) 6 Heller	a) 6 Heller b) 12 Heller	a) 6 Heller b) 6 Heller		2 Heller
Im Rückvergütungswege					

Bei den Sendungen nach Lipa-Sluschowitz die auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Frachtbriefe, bei den Sendungen von Lipa-Sluschowitz die auf den Namen des Reclamanten als Absender lautenden Aufnahmsscheine, bezw Frachtbrief-Duplicate.
Diese Documente sind längstens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzureichen und werden nicht mehr zurückgestellt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
395	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche	Wien (K.F.N.B. und St.E.G.) oder umgekehrt	Campina		vom 1. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 2, giltig vom 1. April 1900	Directe Frachtsätze bestehen nicht	2031 Centimes		Im Kartirungswege		
396	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	A. Calciumcarbid B. Aluminium	Siehe nachstehende Tabelle		Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für Mengen von: I. unter 5.000 kg, II. mindestens 5.000 kg | für den Frachtbrief und Wagen. III. „ 10.000 kg | Anfrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Siehe die Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	nach												
	Bucuresti-Filaret						Bucuresti gara de nord						
	A.			B.			A.			B.			
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	
	Frachtsätze in Centimes für 100 kg												
Lend-Gastein	1335	883	662	1335	822	821	1323	872	653	1323	815	814	
Salzburg	1297	855	641	1297	794	793	1285	844	632	1285	787	786	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
397	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	a) Glanbersalz, b) Thonerde, schwefelsanre, präparirte	Nagy-Bocskó	Bacau Bnhusi	Anfgabe als Frachtgut nnd Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen. Einhaltung der einschägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. März 1902 bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif für den Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Ctms. a) b) 289 269 310 291		Im Kartirungswege		
398	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin), auch geschlemmt	Wien St.E.G.	Bacan	Anfgabe als Frachtgnt nnd Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes. Das Ein- und Ausladen hat die Partei anf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1902 bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband	Directer Frachtsatz besteht nicht	281 Centimes		Im Kartirungswege		
399	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Rohpetroleum (ungereinigt, nicht raffinirt), Blau-, Grün-, Berg-, Erd-, Steinöl und Mineraltheer in Fässern oder in Reservoirwagen	Baicoi Campina	Ala transit	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1902 bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, Ansnahmetarif Nr. 14	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Centimes 440 434		Im Kartirungswege		
				Baicoi Campina	Cormons					376 370				

Fortlaufende Nummer	1	400	401	402
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	4	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Serien A und B des Ausnahmetarifes Nr. 3 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Marmorplatten und Marmorblöcke, roh behauene, nicht geschliffene oder polirte	a) Fliesen, Platten, Steine und Ziegel aus Cement, b) Marmorplatten und Marmorblöcke, roh behauene, nicht geschliffene oder polirte
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5	Budapest-Lipótváros Budapest-nyugoti p. n.	Fiume und Triest	Nabresina / Monfalcone
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	5	Dangeni	Bucuresti gara de nord / Bucuresti-Filaret	Bucuresti gara de nord / Bucuresti-Filaret
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für Mengen: I. unter 5000 kg II. mindestens 5 000 kg III. „ 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen für den Ausnahmetarif Nr. 3 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf-, bezw. Abladen der Sendungen obliegt dem Versender, bezw. Empfänger	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 20 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes giltigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 2, Ausnahmetarif Nr. 20	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Directe Frachtsätze bestehen nicht
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	A. I. 616, II. 500, III. 322; B. I. 616, II. 523, III. 361 Centimes	315 / 351 Centimes	452 / 406 / 456 / 410 / 458 / 412 / 462 / 416 a) / b) Cents.
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11			
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14			

Fortlaufende Nummer	403	404
1		
2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
4	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Serien A und B des Ausnahmetarifes Nr. 3 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Zinkerze
5	Oświęcim / Budapest-dunap. t. p. n. Budapest-Józsefváros	Máramaros-Sziget
5	Dangeni	Galati
6	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für Mengen I. unter 5000 kg, II. mindestens 5.000 kg III. „ 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen für den Ausnahmetarif Nr. 3 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen
7	vom 1. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902
8	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 2	Tarif, Theil II, Heft 2, für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband
9	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Bestehen keine directen Frachtsätze
10	A: I. 610, II. 494, III. 316 / B: I. 610, II. 517, III. 355 Centimes	A: I. 552, II. 344, III. 289 / B: I. 552, II. 367, III. 342 Centimes
11		
12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
13		
14		

Die Publication erfolgt von der und im Namen der

Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel; für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von / nach; bei Erfüllung nachstehender Bedingungen; und gilt in der Zeit

Bezeichnung: Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht

Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg

per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr); Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)

Art der Durchführung

Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss

Besondere Bemerkungen

Fortlaufende Nummer	405	406
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Stahlgefässe zur Beförderung von flüssiger Kohlensäure, benützte, leer zurückgehende	Nutzbolz laut Nomenclatur im Ausnahmetarife Nr. 41, Abtheilung a), auf Seite 479, des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Jassy	Sinaia, Targul-Ocna, Sinaia, Piatra-Neamt, Bacau
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Budapest-Ferenczváros	Oderberg, Oswiecim
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	a) bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen; bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens b) 5.000 kg c) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen vom 1. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes vom 1. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tbeil II, Heft 2, des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandstarifes	Oesterreichisch - Ungarisch - Rumänischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	701 Centimes	Directe Frachtsätze bestehen nicht
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 638 Centimes b) 540 Centimes c) 374 Centimes	315 Centimes, 301, 283, 286, 271
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	646 Centimes 55 Centimes	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen		

Fortlaufende Nummer	1	407	408	409
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
für Artikel	4	Hörner, Klauen und Hufe von Thieren	Felle, Eier, Geflügel (todtes) laut Ausnahmetarif Nr. 10 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Mineralwasser
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5	Turnul-Magurele	Giurgiu Smarda	Trient
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	5	Giurgiu (Smarda)		
		Wien St.E.G. K.F.N.B.	Passan	Bucuresti gara de nord
		Wien St.E.G. K.F.N.B.	Wien St.E.G. K.F.N.B.	Bucuresti-Filaret
		Prag Oe.N.W.B. St.E.G. k.k.ö.St.B.		
		Wien St.E.G. K.F.N.B.		
		Prag Oe.N.W.B. St.E.G. k.k.ö.St.B.		
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 10 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Oesterreicbisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverbandes	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, Ausnahmetarif Nr. 30
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Bestehen keine	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Directe Frachtsätze bestehen nicht
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	422 / 312 / 432 / 322 Centimes	678 Centimes / 513 Centimes	a) 933 Centimes b) 749 Centimes / a) 940 Centimes b) 756 Centimes
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11			
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14			

Fortlaufende Nummer	1	410	411
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Holz der Pos. H—19 / Holz der Pos. H—18	Eilgüter: gewöhnliche / besonders ermässigte
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Güter der Classe: I / II / A
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach		a) Schönlinde b) Nixdorf	Zwickau i. B.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bielitz Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg / 5000 kg per Frachtbrief und Wagen / in jedem Gewichte
und gilt in der Zeit	7	bis anf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	bis anf Widerruf, längstens bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1901	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1 Jänner 1901
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Bestehen keine directen Frachtsätze	Bestehen keine directen Frachtsätze
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	Heller: a) 183, 170, 195, 167, 193, 132, 123, 146, 121, 143; b) 185, 172, 197, 169, 195, 134, 125, 148, 123, 145	Heller: 1220, 790, 676, 578, 507, 336, 310
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11		
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
412	k. k. österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	10 Stück zweiachsige Bagagewagen (Gepäckswagen), auf eigenen Rädern laufend	Smichow	Pontafel	Die Bagagewagen müssen als Frachtgut mit Frachtbriefen, auf welchen eine Dienststelle der Italienischen Mittelmeerbahn als Empfängerin zu erscheinen hat, zur Aufgabe gebracht werden	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	61 Kronen per Achse			Im Kartirungswege		
413	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bier in Fässern	Olmütz-Hodolein*)	Lemberg-Podzamcze	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat der Absender, bezw. Empfänger zu besorgen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1901	Besteht kein directer Frachtsatz	326 Heller		Im Kartirungswege		
414	k. k. österr. Staatsbahnen		Eisenerz	Alt-Kladno Annathal-Rothau		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	134 147		Im Kartirungswege		

Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 117 vom 19. December 1901, sub fortl. Nr. 3418 verlautbarte Frachtermässigung aufgehoben und ersetzt

*) Nur giltig für Sendungen aus der mit der Station Olmütz-Hodolein in Schienenverbindung stehenden Brauerei.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
415	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Reis, geschält, auch gemahlen, der Position R—4, b der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Schreckenstein	den in beifolgender Tabelle genannten Stationen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der sonstigen einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Tarif, Theil II, Heft 2, für den Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverband, giltig vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

Frachtsätze per 100 Kilogramm in Hellern

Von	Nach: Alt-Sandec	Bielitz	Bochnia	Borysław	Brody	Buczacz	Czernowitz	Czortków	Dembica	Delatyn	Drohobycz	Gorlice	Gródek	Gryhów	Hatna	Hliboka	Huslatyn	Itzkany	Jaroslau	Jasło	Kalwarya	Kolomea	Krakau	Krosno	Łańcut	Lemberg	Lemberg-Podzamcze	Lisko-Lukawica	Monasterzyska
Schreckenstein . .	301	228	253	383	405	447	460	460	292	441	380	313	367	302	487	473	476	487	331	321	278	437	229	331	317	377	377	351	441

Frachtsätze per 100 Kilogramm in Hellern

Von	Nach: Nepolokontz	Neu-Sandec	Oświęcim	Podgórze-Bonarka	Podgórze-Płaszów	Podwołoczyska	Posada-Chyrowska	Przemyśl	Rawa ruska	Rohatyn	Rozwadów	Rzeszów	Sambor	Sanok	Satybusch-Żywiec	Skole	Słotwina	Śniatyn-Załucze	Sokal	Stanislau	Stryj	Tarnopol	Tarnów	Ustrzyki	Volksgarten	Wieliczka	Zagórz	Złoczów	Żnecka
Schreckenstein . .	453	293	229	237	237	437	354	345	361	405	333	309	367	348	240	399	263	450	383	421	389	421	273	361	463	241	348	399	460

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publicatioo erfolgt		Das Zngeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
416	**Südbahn-Gesellschaft**	Graz-Köflacher Eisenbahn	Holzstoff der Pos. H—29 Holzzellstoff (Cellnse) der Position H—32 a und b Holzstoffreste der Pos. A—17 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Wildon	Deutsch-Landsberg	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Aufladen obliegt dem Absender	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	63 Heller	57 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		
417	**Südbahn-Gesellschaft**		Kalk, gebrannter, der Pos. K—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Görz	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Auf- und Abladen der Transporte obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 20. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Oesterr.-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1898	26 Heller	22 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
418	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Eisenerz	Donawitz	via Vordernberg	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Rücksichtlich Erze, Roheisen und Mineralkohle bei Aufgabe der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewicht der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür, rücksichtlich Coaks bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Einhaltung der Bestimmungen der nebengenannten Tarife	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längsteus aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller per Tonne zn 1000 kg 284		Im Kartirungswege		
			Kohle, mineralische	Leoben S.B.	Krumpenthal Erzberg Prebichl	via Vordernberg				286 276 256				
			Erze	Erzberg Prebichl Vordernberg-Markt	Donawitz	via Vordernberg				232 212 142				
		Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Kohle, mineralische, und Coaks	Leoben S.B.	Donawitz	und umgekehrt		Localtarif	140	60	80			

Fortlaufende Nummer	419	420		421
1				
Die Publication erfolgt	**Südbahn-Gesellschaft**	**Südbahn-Gesellschaft**		**Südbahn-Gesellschaft**
von der Namen der	kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	betheiligten Verwaltungen		betheiligten Verwaltungen
für Artikel	Eier, bei Beförderung als Eilgut	Milchgefässe, leer, gebraucht, *) als Eilgut	Milch als Eilgut	Getreide
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Zabok-Krapina-Teplitz (Station der Csáktornya-Zágraher [Zagorianer] Eisenbahn)	Wien Südbahnhof	Winzendorf	Prag (k.k.St.B.)
nach	Meidling	Winzendorf	Wien Südbahnhof	Landeck
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe in beliebigen Mengen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe in beliebigen Mengen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Verkehrsleitung über Wr. Neustadt—Mödling		Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Ausfuhr des Getreides mittelst Strassenfuhrwerken über Martinsbruck, Taufers oder Spiesermühle nach der Schweiz
und gilt in der Zeit	vom 20. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 15. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902		vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarife	Localgütertarife		Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es besteht kein directer Frachtsatz	Bestehen keine directen Frachtsätze		286 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	647 Heller	83 Heller	106 Heller	248 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)				38 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege		Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche längstens binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendeten Eisenbahntransportes an die k. k. Staatsbahn-Direction in Innsbruck vorzulegen sind, sowie gegen Beibringung amtlicher Bestätigung, dass das Getreide von Landeck via Martinsbruck, Taufers oder Spiesermühle thatsächlich zur Gänze nach der Schweiz ausgeführt wurde
Besondere Bemerkungen	*) Die Milchgefässe müssen mit dem Eigenthumsmerkmale des Besitzers versehen sein			Dieser Refactiesatz hat auch für solche Getreidesendungen Anwendung zu finden, welche im landschaftlichen Lagerhause in Innsbruck zur Reexpedition gelangen
14				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
422	**Südbahn-Gesellschaft**	Localbahn Cilli-Wöllan	Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle (Lignit und Glanzkohle)	Skalis	Salloch	**Auflieferung eines Minimalquantums von 20.000 Tonnen zu 1000 kg nach beiden Stationen (Salloch und Zwischenwässern) zusammen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	vom 1. Jänner 1902 bis Ende December 1902	Die im Vrdgs.-Bl. Nr. 3 vom 11. Jänner 1902 publicirten directen Kartirungsfrachtsätze	Heller 59 61	Heller 54 58	Heller 5 3	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen.	
				Cilli	Salloch		vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	51	42	9	Im Kartirungswege		
423	**Bozen-Meraner Bahn**		Brennholz in Scheitern oder Stöcken, Sägespäne	Gargazon und vice versa	Moran	Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif. Ausnahmetarif 11 a	16 Heller	10 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Die Publication erfolgt		von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
424	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft			Güter der Classe I	Brannau	Halbstadt St.E.G. transit	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	19 Heller	11 Heller	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche seitens der Stationsorgane in Halbstadt die Bestätigung tragen müssen, dass die bezüglichen Sendungen im Sammelladungsverkehre weiter gesendet wurden. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1903 vorzulegen	
425	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft			Schwefelkiesabbrände	Aussig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Friedland	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	106 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
426	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft			Dünger des Specialtarifes 3	Bubentsch	Teschen (K.F.N.B. oder Ks.Od.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Besteben keine directen Frachtsätze	114 Heller		Im Kartirungswege		Die betreffenden Sendungen müssen in Oesterreich zur Düngung verwendet werden und muss der Inhaltsbezeichnung in den Frachtbriefen der Zusatz „Zur Verwendung in Oesterreich als Düngemittel" schon bei der Aufgabe beigefügt sein. In den nebigen Frachtsätzen erscheint das im Verordnungs-Blatte Nr. 3 vom 11. Jänner 1902, sub Pos. 199, publicirte allgemeine Zugeständniss für Düngemittel bereits berücksichtigt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
427	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Güter der Classe I	Alt-Rohlau	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Verschieden	537 Heller		Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
428	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Classe II	Wran	Bubna (St.E.G.)	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	70 Heller		Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
429	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl der Tarifpos. E—5 bis E—9	Althütten	Lieben (Oe.N.W.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 47		Im Kartirungswege		
					Lieben (St.E.G.)					47				
				oder umgekehrt										

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
430	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn und k. k. österr. Staatsbahnen	Frachtgüter: a) der Classe II b) der Classe A	S t a d l a u	Amschelberg Bärringen Bohentsch Buchau Chiesch Dawle Dobříš Iblawka-Katharinenbad Jareschau Jechnitz Knin-Hraschtitz Königsaal-Závist Kozlan Kralowitz Landek-Pirten Lubenz Lubna Luditz Modřan Neuhammer Platten Popelu Poříč an der Sazawa Radonitz Schönhof Selčan Theusing Wlaschim Wran oder umgekehrt	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) b) 349 241 542 370 352 306 463 313 435 293 382 281 431 310 242 217 263 199 424 286 417 302 365 266 422 285 420 284 479 325 424 286 410 286 446 301 359 264 528 359 545 372 253 205 352 248 457 312 445 297 357 249 468 317 383 269 372 272		Im Kartirungswege		
431	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Classen: II und I; II; I; bei Aufgabe von: mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief	a) Gersthof b) Hernals c) Michelbeuern d) Ottakring Prag (k.k.St.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.) oder umgekehrt		Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, bezw. Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes	Verschieden	Heller a) b) c) d) 329 414 330 415 328 413 332 418 327 328 326 330 Verschieden		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
432	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Güter der Classe I und II	Aussig (St.E.G.)	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.) oder umgekehrt	a) Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg; b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife, bezw. Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes	Verschieden	Heller a) 392 b) 362	Verschieden	Im Kartirungswege		
433	**Böhmischen Commercialbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle, Coaks und Briquettes	Schwadowitz-Eipel	Detenic Domausnic Staré Misto Jičinoves Kopidlno Rożdalovic Dymoknr	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Briquettes, resp. Coaks giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller per Tonne à 1000 kg 866 944 756 828 846 980 818		Im Kartirungswege		
434	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Valsuganabahn	Mais	Trient	Villazzano	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	16 Heller	13 Heller	3 Heller	Im Kartirungswege		
435	**Böhm. Nordbahn**	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Für Wageuladungsgüter, welche in Böhm.-Leipa am Bahnhofe der A.T.E. oder B.N.B. zur Abgabe gelangen und daselbst nach erfolgtem Bezuge über Weisung des Empfängers vom Bahnhofe der einen zum Bahnhofe der anderen Bahn behufs Neuaufgabe gestellt werden sollen, gelangt für diese Uebersteilung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902 eine Gebühr von vier Kronen per Wagen zur Einhebung											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
436	**Localbahn Raspenau-Weissbach** Centralverwaltung für Secundärbahnen Hermann Bachstein		Sämmtliche Artikel	Im Uebergangsverkehr		Minimalquantum 400 Tonnen	bis längstens Ende December 1902	Tarif-Theil II, Nachtrag I, giltig vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Raspenau-Weissbach	Die bezüglichen Frachtsätze für den Uebergangsverkehr im vorstehend genannten Tarife	Frachtsätze des in der 8. Rubrik bezeichneten Nachtrages I zum Tarif-Theil II, nach Abzug des bezüglichen Nachlasses laut Rubrik II	Laut nachstehender Tabelle	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Aufnahmsscheine, resp. Frachtbriefe, welche von Seiten der Aufgeber, resp. Empfänger bis längstens 1. Februar 1903 bei der Direction der Friedländer Bezirksbahnen in Friedland i. B. zu bewirken ist	
			Getreide und Mahlproducte, sowie Maner- und Dachziegel aus Lehm, Chamotte oder Thon			Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen; ohne Bedingung eines Minimalquantums								

Kilometer	Zwischen Raspenau transit und	Nachlass in Hellern für 100 Kilogramm												
		Eilgüter			Frachtgüter									
						Normalclasse		Wagenladungsclasse						
											Specialtarif			
		gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	sperrige	I	II	A	B	C	1	2	3	Ausnahmetarif *)
5	Haindorf-Liebwerda	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	1	2
2	Mildenau	1·5	1·5	1·5	—	—	—	1	1	1	1	1	1	1·5
4	Mildenreichen	—	—	—	—	—	—	2	2	2	2	2	2	3
7	Weissbach	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	1	3

*) Ausnahmetarif für Holz der Pos. H—17, 18, 19 und 20 der Güterclassification des Tarifes, Theil II, Getreide und Mahlproducte, Maner- und Dachziegel aus Lehm, Chamotte oder Thon, Kohle, Thon, fertiges Porzellan, Kapselscheiben, Schaf- und Baumwolle, roh und bearbeitet, sowie Garne und Waaren daraus in Wagenladungen von mindestens 5000 kg per Empfänger, wobei, wenn bei Anwendung des Ausnahmetarifes sich eine höhere Fracht ergibt, als bei der betreffenden Wagenladungsclasse, in welche der Gegenstand raugirt, letzter in Anwendung kommt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
437	**Localbahn Raspenau-Weissbach**		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	Haindorf-L. Mildeneichen Mildenau Raspenau loco und transit	Weissbach	Anfgabe als Frachtgut in Mengen von mindestens 500 kg per Frachtbrief unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis längstens Ende December 1902	Localtarif	Verschieden	Verschieden	20 pCt. Nachlass von den normalen Frachtsätzen der im Localtarife, Theil II, der Localbahn Raspenau-Weissbach enthaltenen Tariftabellen	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens 1. Februar 1903 an die Betriebs-Direction in Friedland i. B. zu bewirken ist. Die Sendungen müssen zum Wiederaufbau der Haindorfer Baumwollspinnerei bestimmt und an die Firma Eduard Simon adressirt sein	
438	**Localbahn Friedland i. B.-Hermsdorf**		a) der Classen I und II, sowie b) der Wagenladungsclassen A, B, C und Specialtarife 1, 2, 3	Zwischen Friedland trs.	Dittersbach	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis längstens Ende December 1902	Localtarif	a) 21 b) 15	a) 14 b) 10	a) 7 b) 5	Im Kartirungswege		
					Hermsdorf				30 22	24 18	6 4			
					Kunnersdorf				14 10	11 9	3 1			
				Hermsdorf trs.	Dittersbach				14 10	11 9	3 1			
					Friedland				30 22	24 18	6 4			
					Kunnersdorf				21 15	14 10	7 5			
				Hermsdorf trs.	Friedland trs.				— 22	— 14	— 8			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
439	**Eisenbahn Wien-Aspang**	Schneebergbahn	Bruchsteine	Puchberg a. Sch.	Biedermannsdorf Cementfabrik	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Gemeinschaftstarif, Theil II, vom 27. August 1900	58 Heller	49 Heller	9 Heller	Im Kartirungswege		In dem Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr für die Uebersstellung von der Station in die Cementfabrik in Biedermannsdorf bereits enthalten
440	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Siehe nachstehende Tabelle			Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarife und Tarif, Theil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1901	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Von	nach	Ermässigtes Eilgut	Frachtgut			
			Classe		Wagenladungsclasse	
			I	II	A	
			bei Frachtzahlung für			
			Mengen unter 5.000 kg per Frachtbrief		mindestens 5.000 kg	mindestens 10.000 kg
					per Frachtbrief und Wagen	
oder umgekehrt		Frachtsätze für 100 kg in Hellern				
Liebstadtl (S.N.D.V.B.)	Klobnk	315	292	232	188	184
	Laun	297	293	242	178	170
	Perntz	315	304	242	192	184
	Schlan	303	268	212	174	172
	Zlonitz	315	280	222	181	179

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		
441	**Eisenbahn Wien-Aspang** zugleich als Betriebsführende der Schneebergbahn		Sand der Pos. E—18 a	über Schneebergbahn-Sollenau: Steinabrücki Sch.B.B.	über Schneebergbahn-Sollenau: Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Gemeinschafts-Tarif, Theil II, für die directe Beförderung von Gütern zwischen E.W.A.- und Sch.B.B.-Stationen vom 27. August 1900	40 Heller	26 Heller	14 Heller	Im Kartirungswege		
442	**k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz**		Baumaterialien, Maschinen, Einrichtungsgegenstände	Hliboka	Hatna	Lukawetz a. S.	Wama	Einhaltung der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des A.-T. VI. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen zur Erweiterung der Spiritus- und Pressbefe-Fabrik in Mihova bei Lukawetz a. S. bestimmt sein	Herstellung eines Sägewerkes in Wama	vom 1. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens bis Ende April 1902	Localtarif	Verschieden	50 Percent Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt B, Abtheilung B unter 3 a II enthaltenen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle unter Wahrung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·4 Hellern per 100 kg und 1 km, sowie eines Minimal-Frachtsatzes von 8 Heller per 100 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu bewirken ist	

Fortlaufende Nummer	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
443	**Oesterr. Nordwestbahn**		Maner- und Dachziegel (Pfannziegel) aus Lehm, Chamotte oder Thon (auch aus feuerfestem Thon)	Častolowitz	Prag Oe.N.W.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Anrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif der Oe.N.W.B. vom 1. Jänner 1898	56 Heller	44 Heller	12 Heller	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien
444	**k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg**		Getreide der Pos. G—9 und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, B, vom 1. Jänner 1898	Reexpeditionsbefngniss für das Lagermagazin der Firma Max Exelbirt in der Station Lemberg		Anfgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen. Lant Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1901, Abschnitt A—VIII, Punkt 2	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1902				Im Rückvergütungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Fortlaufende Nummer	2	3	4	5	6	7		8	9
	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der nrsprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnnng der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
9	Nr. 3 vom 11. Jänner 1902	177	k. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Getreide aller Art	Csorna loco und transit etc.	Ehenfurth-Mühle	Die in der Rnbrik 14 enthaltene Bemerknng: „Für in Györ M.Á.V. . . . zu entrichten" findet für die ganze Post 177 Anwendung	
	Nr. 2 vom 9. Jänner 1902	110	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		4. Rohzucker, Sandzucker, Melasse etc.	Zborowitz	Kremsier transit	In der Spalte 4, Ziffer 4, hat es statt „Landzucker" richtig **„Sandzucker"** zu heissen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 6. **Wien, 18. Jänner 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Zusammenstellung der im Monate November 1901 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. Jänner 1902, Z. 1055, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

I.

Schweiz.

Mit Zuschrift vom 3. Jänner 1902 hat das eidgenössische Post- und Eisenbahn-Departement in Bern dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung gemacht, dass der Betrieb der von der schweizerischen Eidgenossenschaft erworbenen Linien der bisherigen schweizerischen Centralbahn mit Einschluss der aargauischen Südbahn und der Strecke Wohlen-Bremgarten, sowie der bisherigen schweizerischen Nordostbahn mit Einschluss der Bötzbergbahn vom 1. Jänner 1902 von der Generaldirection der schweizerischen Bundesbahnen übernommen worden ist.

Infolgedessen werden in der Liste der dem Internationalen Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnen unter Schweiz. A. die Nummern 1 und 4 gestrichen, und wird daselbst als Ziffer 1 neu aufgenommen: „Schweizerische Bundesbahnen".

Die Liste „Schweiz. A. Von schweizerischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken" lautet deshalb nunmehr nach Vornahme der nöthigen Verschiebung der einzelnen Ziffern:

1. Schweizerische Bundesbahnen.
2. Gotthardbahn.
3. Jura-Simplonbahn, mit Ausschluss der von ihr betriebenen Seilbahn Cossonay Bahnhof J.-S.—Cossonay Stadt.
4. Vereinigte Schweizerbahnen.
5. Neuenburger Jurabahn, mit Ausschluss der von ihr betriebenen schmalspurigen Linie Neuenburg—Cortaillod—Boudry.
6. Emmenthalbahn.
7. Langenthal-Huttwil-Bahn.
8. Tössthalbahn.
9. Schweizerische Seethalbahn.
10. Schweizerische Südostbahn.
11. Rohrschach-Heiden-Bahn.
12. Silthalbahn.
13. Thunerseebahn.
14. Oensingen-Balsthal-Bahn.
15. Bern-Neuenburg-Bahn (directe Linie).
16. Schmalspurige Eisenbahn Yverdon—Ste-Croix.
17. Schmalspurige Rhätische Bahn.

II.

Russland.

Mit Note vom 1./14. December 1901 hat die Administration der Eisenbahnen im Ministerium für Verkehrswege in St. Petersburg dem genannten Centralamte die Mittheilung gemacht, dass die von einer Privatgesellschaft betriebene Eisenbahn Belgorod-Ssumy dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt worden ist.

Infolge dieser Mittheilung ist die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet, wie folgt ergänzt worden:

Russland.

B. Von den Privatverwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

26 a. Belgorod-Ssumy-Eisenbahn.

Der wirkliche Eintritt dieser Eisenbahn in den internationalen Transportdienst wird gemäss Art. 58 (2) des Internationalen Uebereinkommens, nach einem Monate vom Datum der gegenwärtigen Benachrichtigung erfolgen.

Das genannte Centralamt hat hievon den Vertragsstaaten und den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen mit den Benachrichtigungsschreiben vom 4. Jänner 1902 Kenntniss gegeben.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Zbetschno nach Kladno, eventuell von Stein-Žehrowitz nach Smečna-Sternberg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Gutsbesitzer Jaroslaw Jirsa in Zwikowetz bei Radnitz in Böhmen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Zbetschno der k. k. Staatsbahnlinie Beraun-Rakonitz über Bieletsch, Bratronitz, Stein-Žehrowitz nach Kladno, eventuell von Stein-Žehrowitz nach Smečna-Sternberg zum Anschlusse an die ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer bis zum 31. Juli 1902 ertheilt.

Wien, am 21. December 1901. Z. 57.244/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Anger nach Birkfeld.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bezirksausschusse in Weiz im Vereine mit dem Bezirksausschusse von Birkfeld und mit der Marktgemeinde-Vertretung von Birkfeld die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal-, eventuell schmalspurige Bahn niederer Ordnung mit Dampf- oder elektrischem Betriebe von Anger nach Birkfeld im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 4. Jänner 1902. Z. 58.288/2 ex 1901.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Wien nach Judenau und für eine Localbahn von der Station St. Andrä-Wördern nach Neulengbach.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem niederösterreichischen Landesausschusse in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten

1. für eine Localbahn von Wien über Königstetten und Sieghartskirchen nach Judenau und
2. für eine normalspurige Localbahn von der Station St. Andrä-Wördern der k. k. Staatsbahnen über Königstetten, Tulbing und Ried nach Neulengbach

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 8. Jänner 1902. ad Z. 40.308/2 ex 1901.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Es ist nicht ausgeschlossen, dass das Gericht zum Zwecke der Auslegung von Eisenbahntarifen die im Handelsverkehre bestehende Uebung bei Anwendung des Tarifes durch Sachverständige feststellen lässt. Das Gericht hat den Beweis durch Sachverständige, wenn es den zu erweisenden Umstand für relevant erachtet, ohne Rücksicht darauf, von welcher Partei er angeboten wurde, nach § 351 C.-P.-O. zuzulassen.

(Entscheidung vom 23. Mai 1901, Z. 5420.)

In der Rechtssache der Speditionsfirma A. gegen die k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn wegen Rückersatzes eines zu viel eingehobenen Frachtbetrages von Mk. 263·10 sammt Zinsen und Kosten hat das k. k. Bezirksgericht für Handelssachen in Wien mit Urtheil vom 22. December 1900, G.-Z. $\frac{\text{C. I. } 647-00}{4}$, im Sinne des Klagebegehrens erkannt.

Thatbestand.

Mit drei Frachtbriefen vom 15. Jänner 1900 übersendete die Klagefirma von Hamburg an ihre eigene Adresse in Wien Holzstifte aus Birkenholz und begehrte in den Frachtbriefen die Anwendung des Seehafen- und Ausnahmetarifes, das ist des Ausnahmetarifes Nr. 11 im Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafenverbande. Die Bahn berechnete jedoch die Fracht von Hamburg nach Tetschen nach dem allgemeinen Tarife

und von Tetschen nach Wien nach dem Ausnahmetarife Nr. 3. Infolgedessen ist bei allen drei Sendungen zusammen die Fracht mit Mk. 1106·30 berechnet und eingehoben worden, während die Fracht nach dem Ausnahmetarife Nr. 11 nur Mk. 843·20 betragen hätte, so dass sich eine Frachtdifferenz von Mk. 263·10 ergibt, welchen Betrag sammt 6percentigen Zinsen vom 7. Februar 1900 die Klagefirma von der Beklagten im Klagewege verlangt.

Die Beklagte führt an, dass der Ausnahmetarif Nr. 11 nach dem vorletzten Absatze dieses Ausnahmetarifes vorliegend nicht anwendbar sei, weil die hier verfrachteten Holzstifte aus einem amerikanischen Holze erzeugt sind, welches nicht Gegenstand eines betriebsmässigen Einschlages in der mitteleuropäischen Forst- und Landwirthschaft ist. Ueberdies berufen sich beide Parteien auf den Inhalt der Position 15 und die Beklagte auch auf den Inhalt der Position 16 der Güterclassification im Güterverkehre zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und Niederlande andererseits. Beklagte beantragt Abweisung des Klagebegehrens.

Entscheidungsgründe.

Nach dem Ausnahmetarife Nr. 11 wird „Holz" befördert, wie es dortselbst sub 1 bis 6 näher beschriebeu ist. Es wird zuerst Holz, wie es gewonnen wird, bezw. Holz, roh, behauen, gespalten und gerissen, dann Reifholz, Korb- und Flussweiden, geschält und geglättet, ferner Fassdauben und Fassböden, ferner Schnittholz, auch gehobelt, genutet, gezapft oder sonst bearbeitet, dann Haide- und Reiserbesen, dann unter fünf chemisch präparirte Hölzer und endlich unter sechs Halb- und Ganzfabrikate aus Holz angeführt. Unter den letzteren werden auch ausdrücklich Holzstifte aufgezählt. Es steht somit fest, dass Holzstifte nach Ausnahmetarif Nr. 11 zu berechnen sind. Der Ansicht der Beklagten, dass in dem hier vorliegenden speciellen Falle der Ausnahmetarif Nr. 11 nicht zur Anwendung komme, weil der vorletzte Absatz dieses Tarifes hier zutreffe, konnte das Gericht nicht beipflichten. Denn nach dieser Bestimmung sind nur „Holzsorten", welche nicht Gegenstand eines betriebsmässigen Einschlages in der mitteleuropäischen Forst- und Landwirthschaft sind, und bestimmte daselbst einzeln aufgeführte Gegenstände aus Holz ausgeschlossen. Es kommt daher nicht darauf an, ob das hier in Frage kommende Fabrikat von solchen ausgeschlossenen Holzsorten fabricirt ist, sondern nur ob solche Holzsorten verfrachtet werden.

Nach Inhalt des Frachtbriefes wurde nicht eine Holzsorte, sondern ein Fabrikat aus Holz aufgegeben, welches jedoch nicht unter die von der Anwendung des Tarifes Nr. 11 ausgeschlossenen Fabrikate oder Gegenstände gehört. Dass unter Holzsorten nicht auch Fabrikate aus Holz zu verstehen sind, ergibt sich aus der Anordnung der in diesem Ausnahmetarife aufgeführten Holzgegenstände, welche nach diesem Tarife abzufertigen sind. Es wird nämlich das Holz in rohem und zugerichtetem Zustande, also die Holzsorten im Tarife abgesondert und unter verschiedenen mit Nummern bezeichneten Absätzen von den aus Holz gefertigten Halbfabrikaten und Ganzfabrikaten aufgezählt. Würde dieser Tarif Hölzer und Fabrikate gleichmässig als Holzsorten ansehen, so würde derselbe es unterlassen haben, Unterscheidungen bei der Aufzählung der unter „Holz" fallenden Gegenstände zu machen. Es geht daher nicht an, die Ausnahme, welche bezüglich der Holzsorten getroffen ist, auch auf die Holzfabrikate anzuwenden. Die Ursache dieser verschiedenen Behandlung ist offenbar die, dass es nicht thunlich erscheint, Fabrikate aus Holz, welche, wie im vorliegenden Falle, auch in einer Verpackung versendet werden, bei der Aufgabe darauf zu prüfen, aus welchen Holzsorten sie angefertigt sind. Wollte man bei Aufgabe von Fabrikaten jedesmal eine Untersuchung der Holzsorten anstellen, so wäre dies nur durch Sachverständige möglich, und der Vorgang ein so umständlicher, dass der Verkehr auf der Bahn wesentlich erschwert würde. Anders verhält es sich, wenn Hölzer aufgegeben werden, weil deren Art viel leichter nach der Gestalt und den äusseren Merkmalen beurtheilt werden kann. Mit Rücksicht auf die Schwierigkeit, bei den Fabrikaten die Art des Holzes zu erkennen, aus welchem sie gearbeitet sind, werden in dem vorletzten Absatze neben den erwähnten Holzsorten auch bestimmte Fabrikate ausgeschlossen, und zwar ohne Rücksicht darauf, aus welchem Holze dieselben angefertigt sind.

Nach dem Vorgesagten erscheint es ohne Belang, ob die verfrachteten Holzstifte aus einem von der Anwendung des Ausnahmetarifes Nr. 11 ausgeschlossenen Holze verfertigt sind oder nicht. Auch erscheint es ohne Belang, in welchem Sinne in der von den Parteien citirten Classification der Gegenstand „Holz" verstanden wird. Der Ausnahmetarif Nr. 11 versteht unter „Holz" sowohl Holzsorten als auch Holzfabrikate. Die daselbst enthaltene Bestimmung, wodurch gewisse Gegenstände von der Anwendung dieses Ausnahmetarifes ausgeschlossen sind, führt nur gewisse Holzsorten und ferner Holzfabrikate an, und zwar letztere ohne Rücksicht darauf, aus welchem Holze sie gemacht sind. Holzstifte sind aber, wie dargethan wurde, weder Holzsorten noch auch sind sie unter den ausgenommenen Fabrikaten aufgezählt. Deshalb und weil die übrigen Voraussetzungen der Anwendung des Ausnahmetarifes Nr. 11 vorliegend zutreffen, und überdies die klägerische Firma im Frachtbriefe die Anwendung dieses Tarifes vorgeschrieben hat, musste die Bahn die Fracht nach diesem Tarife berechnen. Da die Differenz zwischen diesem Ausnahmetarife und den wirklich angewendeten Tarifen den Klagebetrag ausmacht, was die Beklagte zugegeben hat, so war die Beklagte zur Zahlung dieses Betrages zu verurtheilen.

Ueber die von der beklagten Eisenbahn-Gesellschaft eingebrachte Berufung hat das k. k. Handelsgericht in Wien als Berufungsgericht mit Urtheil vom 4. März 1901, G.-Z. $\frac{\text{Bc. } 19-1}{4}$, der Berufung keine Folge gegeben.

Thatbestand:

Die beklagte Eisenbahn hat gegen das Urtheil des k. k. Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien vom 22. December 1900, G.-Z. $\frac{\text{C. I. } 647-00}{4}$, rechtzeitig die Berufung erhoben wegen unrichtiger rechtlicher Beurtheilung der Streitsache und hat dessen Abänderung dahin beantragt, dass das Klagebegehren als unbegründet abgewiesen werde. Hinsichtlich der Darstellung des Sachverhaltes wird auf den Thatbestand des erstrichterlichen Urtheiles Bezug genommen. Bei der mündlichen Berufungsverhandlung hat der Vertreter der Beklagten die Zulassung der königl. preussischen Eisenbahn-Direction Altona als Nebenintervenientin und deshalb Vertagung der Verhandlung beantragt, welcher

Antrag mangels der Voraussetzungen des § 18 C.-P.-O., respective § 134 C.-P.-O. abgelehnt wurde. Der Vertreter der Berufungswerberin hat erklärt, dass seitens der Nordwestbahn für die Strecke Tetschen—Wien der Localausnahmetarif 3 in Anwendung gebracht wurde, welcher Tarif lediglich für die Linien der Nordwestbahn gelte und dessen Sätze für die Strecke Tetschen—Wien ungefähr gleich denen des Ausnahmetarifes Nr. 11 seien, dass jedoch möglicher Weise ein höherer Tarif als der genannte Localausnahmetarif 3 anwendbar gewesen wäre, und dass die Abfertigung nicht direct, sondern gebrochen erfolgt sei, wie die Frachtbriefe zeigen; er hat den Sachverständigenbeweis darüber beantragt, dass amerikanisches Birkenholz nicht Gegenstand eines betriebsmässigen Einschlages in der mitteleuropäischen Forst- und Landwirthschaft sei.

Der Vertreter der Klagefirma hat angeführt, dass der Localtarif 3 bei Sendungen aus dem Auslande nicht anwendbar und eine Theilung der Tarifirung im speciellen Falle nicht zulässig war, sowie dass die Abfertigung auf Grund eines einheitlichen Frachtbriefes erfolgte und nur die Frachtabrechnung getheilt wurde; er hat den Beweis durch Sachverständige darüber beantragt, dass bisher bei Handhabung des Ausnahmetarifes Nr. 11 bezüglich der unter Z. 6 bezeichneten Holzwaaren der Umstand, aus welcher Holzsorte diese Waaren angefertigt sind, ausser Betracht gelassen wurde und hat die Abweisung der Berufung der Beklagten beantragt. Die beantragten Sachverständigenbeweise wurden zugelassen und haben sich die Parteien auf je einen Sachverständigen geeinigt und die Auswahl dem Gerichte überlassen. Der Sachverständige H., Professor an der Hochschule für Bodencultur, hat nach Einsicht in den Ausnahmetarif Nr. 11 und nach Vorweisung einer Probe der fraglichen Holzstifte angegeben: Diese Stifte können dem Aussehen nach von der amerikanischen Hainbirke (betula lenta) herrühren.

Mit Bestimmtheit lasse sich dies nicht angeben, weil überhaupt die Birkenarten einander sehr ähnlich sind, und weil das charakteristische Merkmal der Hainbirke die bräunliche Farbe des Kernholzes bildet, die vorliegenden Holzstifte nicht gerade aus Kernholz sein müssen. Seit kaum 20 Jahren werde in Preussen versuchsweise die amerikanische Hainbirke angebaut, in Oesterreich seit etwa 10 Jahren. Von einer betriebsmässigen Nutzung kann nicht die Rede sein, weil es circa 60 Jahre brauche, bis die Birken starkes Nutzholz liefern; ganz schwaches, z. B. für Wagenstangen u. dgl., liefern Birken schon nach 15 bis 20 Jahren. Die Betula lenta verhalte sich ziemlich übereinstimmend mit den bei uns heimischen Arten. Die mitteldeutschen Birken kommen seines Wissens in Amerika nicht vor.

In der forstlichen Technik bezeichnet man unter Holzsorte mehr ein Sortiment, ohne zunächst damit eine botanische Unterscheidung zu verbinden. In botanischer Beziehung versteht man unter Holzart die Species und unter Gattung das Genus. Um einen Gegenstand der forstlichen Production genau zu bezeichnen, gibt man zunächst die Art und dann die Sorte an, z. B. Birkenstammholz wo das erste Wort die Species und das zweite das Sortiment bezeichnet; das Genus brauche hiebei nicht genannt zu werden. Holzstifte werden zumeist aus Birkenholz, dann aus Weissbuchen und in einigen Gegenden aus Ahorn verfertigt; dass die vorliegenden Stifte aus Birkenholz sind, sei sicher. Das zu den Versuchen mit der Hainbirke in Mitteleuropa verwendete Areale beträgt einige Hektare.

Der ständig beeidete Sachverständige in Tarifsachen Professor F. hat nach Vorweisung der drei Frachtbriefe, des Ausnahmetarifes Nr. 11 und nach Einsicht von 16 vom Vertreter der Klagefirma zur Verfügung gestellten Frachtbriefen angegeben: Es sei ihm bekannt, dass Holzstifte aus Birkenholz, auch wenn sie aus Amerika stammen, im Deutsch - Oesterreichisch-Ungarischen Seehafenverbande nach dem Ausnahmetarife Nr. 11 berechnet werden, und zwar sei ihm dieses aus seiner beruflichen Thätigkeit bekannt. Im internen deutschen Verkehre berechnen jedoch die deutschen Bahnen den höheren Frachtsatz, auch dieses geschehe erst seit dem Jahre 1892 und dürfte erst infolge des Kampfes zwischen den Industriellen und den Agrariern eingetreten sein.

Seiner Ansicht nach enthalte der Ausnahmetarif Nr. 11 kein Wort, welches die Ausschliessung des Ausnahmetarifes begründen könnte, und stehe es den betheiligten Bahnverwaltungen immer frei, ihren geänderten Anschauungen eine Aenderung im Tarife Geltung zu verschaffen, was aber bisher nicht geschehen sei. In den vorliegenden Frachtbriefen bringe die Oesterreichische Nordwestbahn zum Ausdruck, dass es sich um Holzwaaren handelt, welche Gegenstand eines betriebsmässigen Einschlages in der mitteleuropäischen Forstwirthschaft sind; sie berechne nämlich die Fracht nach dem Ausnahmetarife Nr. 3 ihres Localtarifes, welcher Ausnahmetarif für Holzwaaren, die aus anderen Hölzern verfertigt sind, keine Geltung habe.

Im vorliegenden Falle sei die Abfertigung der Frachtgüter nicht direct, sondern gebrochen, das ist durch Umkartirung in Tetschen, erfolgt. Da es auch einen directen Frachtsatz für aussereuropäische Hölzer von Hamburg nach Wien gebe und die directe Abfertigung vom Absender im Frachtbriefe verlangt wurde, so ist zu entnehmen, dass in der Auslegung des Ausnahmetarifes Nr. 11 eine Meinungsverschiedenheit zwischen den deutschen und den österreichischen Bahnverwaltungen besteht. Da es usuell und leichter ist, übrigens den Vorschriften entspricht, die directe Abfertigung vorzunehmen, wenn eine solche möglich war, und hier liege diese Möglichkeit vor, so müsse aus der auffallenden Thatsache der gebrochenen Abfertigung durch die deutsche Aufgabestation vermuthet werden, dass ein besonderer Auftrag an die abfertigende Station vorliege, gerade diese Berechnungsart zu wählen, welche es ermögliche, dass der Standpunkt der deutschen Eisenbahn und jener der österreichischen in den berechneten Frachtsätzen zum Ausdruck kommt. Der Vertreter der Beklagten hat sich gegen die Einlegung der Frachtbriefe anderer Bahnen als unzulässige Neuerungen verwahrt.

Entscheidungsgründe:

Nach dem Ausnahmetarife Nr. 11, Z. 6, unterliegen, nebst anderen Holzwaaren, Holznägel und Holzstifte der directen Abfertigung nach den Sätzen dieses Tarifes und sind nach dem vorletzten Absatze desselben hievon nur diejenigen Holzsorten ausgeschlossen, welche nicht Gegenstand eines betriebsmässigen Einschlages in der mitteleuropäischen Forst- und Landwirthschaft sind, ferner Fussbodentheile, Einfassungen aus hartem Holz, Parquetteriewaaren aller Art, sowie zerlegte Fässer. Es ist nun nach dem Gutachten des Sachverständigen Professor H. mehr als wahrscheinlich, dass die hier in Frage stehenden

Holzstifte aus dem Holze der amerikanischen Hainbirke angefertigt sind, zumal die klagende Firma selbst auf den Frachtbriefen die Herkunft und den Ursprung derselben aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika bezeichnet und der Sachverständige angegeben hat, dass seines Wissens die mitteldeutschen Birken in Amerika nicht vorkommen, und wegen der höheren Kosten nicht anzunehmen ist, dass europäisches Birkenholz zum Zwecke der Fabrikation von Holzstiften nach Amerika verschickt worden sei.

Aus dem Gutachten des Sachverständigen geht ferner hervor, dass zwar die amerikanische Hainbirke in Deutschland seit kaum 20 Jahren versuchsweise angebaut werde, von einer betriebsmässigen Nutzung aber deswegen keine Rede sein könne, weil es circa 60 Jahre bedürfe, bis Birken ein starkes Nutzholz liefern, und weil das zu den Versuchen in Mitteleuropa verwendete Areale nur einige Hektare betrage. Das Berufungsgericht ist jedoch gleichwohl der Anschauung, dass im vorliegenden Falle die Ablehnung der Abfertigung der Sendungen von Hamburg nach Wien nach den Sätzen des Ausnahmetarifes Nr. 11 mit Berufung auf die Bestimmung des vorletzten Absatzes desselben nicht gerechtfertigt war und in der letztgedachten Bestimmung nicht begründet ist.

Nach dieser Bestimmung sind von der directen Abfertigung zunächst die eingangs bezeichneten Holzsorten und dann noch bestimmte, taxativ angeführte Holzwaaren, diese ohne Rücksicht auf die Holzgattung, aus welcher sie angefertigt sind, ausgeschlossen, worunter jedoch die Holzstifte nicht angeführt erscheinen. Die fraglichen Holzstifte können aber in den Begriff der Holzsorten nicht einbezogen werden, weil zufolge des Gutachtens des Sachverständigen Professor H. unter Holzsorten in der forstlichen Technik mehr ein Sortiment des Holzes, ohne damit zunächst eine botanische Unterscheidung zu verbinden, bezeichnet wird. Eine solche Sortirung im forsttechnischen Sinne lässt sich nun unter den sub Z. 1 bis 5 des Ausnahmetarifes Nr. 11 angeführten Hölzern, jedoch nicht mehr bei den sub Z. 6 angeführten Holzwaaren klar erkennen.

Da nun die Holzstifte auch unter den im vorletzten Absatze des Ausnahmetarifes Nr. 11 besonders aufgezählten, von der directen Abfertigung ausgeschlossenen Holzwaaren nicht vorkommen, so hat auf sie dieser Ausnahmetarif Anwendung zu finden. Wenn man auch der Anschauung wäre, dass unter Holzsorten bereits die Holzgattung begriffen sei, so wäre der Ausschluss der Holzstifte von der Anwendung des Ausnahmetarifes Nr. 11 doch nicht gerechtfertigt, weil nach dem Gutachten des Sachverständigen im Tariffache, Professor F., Holzstifte aus Birkenholz, auch wenn sie aus Amerika stammen, im Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafenverbande bis in die neuere Zeit nach dem Ausnahmetarife Nr. 11 berechnet wurden.

Wenn die deutschen Bahnen im internen Verkehre seit 1892 den höheren Frachtsatz zur Anwendung bringen, so ist dieses nicht entscheidend, weil dieselben, als in dem gedachten Verbande stehend, nicht berechtigt sind, für sich allein den höheren Frachtsatz in Anspruch zu nehmen und die gebrochene Abfertigung nach den anderen Verbandsländern zu verordnen. Denn, wenn bezüglich der Auslegung des Ausnahmetarifes Nr. 11 zwischen den betheiligten Bahnverwaltungen eine Meinungsverschiedenheit in neuerer Zeit eingetreten ist, so stand ihnen frei, ihrer Anschauung durch eine Aenderung und Präcisirung der betreffenden Bestimmungen in einem Nachtrage zum Tarife Geltung zu verschaffen, nicht aber durch einfache Aufhebung des directen Verkehres, auf welchen das verfrachtende Publicum nach den kundgemachten und bislang auch angewendeten Tarifen einen Anspruch hat, zumal notorisch vom Importeur bei den aus dem Auslande zu beziehenden Waaren der Preisbestimmung wegen mit festen Tarifsätzen, wie sie publicirt sind, gerechnet wird.

Da es nach dem Gutachten des Sachverständigen in Tarifsachen für aussereuropäische Hölzer einen directen Frachtsatz von Hamburg nach Wien gibt und dessen Anwendung auch usuell war, im vorliegenden Falle vom Absender die directe Abfertigung auch verlangt wurde, so erscheint es nicht zulässig, die zwischen den Bahnverwaltungen eingetretene Differenz in der Auslegung des Ausnahmetarifes Nr. 11 durch Anwendung der gebrochenen Abfertigung auf Kosten des Verfrächters ohne eine Aenderung der unklaren Tarifbestimmung mittelst eines Nachtrages hiezu zu erledigen. Wenn also die von der Aufgabestation verfügte gebrochene Abfertigung es ermöglichte, die Auffassung bezüglich der mehrgedachten Tarifbestimmung sowohl der deutschen als der österreichischen Eisenbahn in den berechneten Frachtsätzen zum Ausdruck zu bringen, so kann bei der Entscheidung dieses Tarifstreites füglich auch auf § 915 a. b. G.-B. hingewiesen werden, wonach die Undeutlichkeit der Tarifbestimmung den im Seehafenverbande stehenden Eisenbahnen zur Last fällt und einer Auslegung dieser Bestimmung zum Nachtheile des im guten Glauben befindlichen Verfrächters umsoweniger erfolgen kann, als derselbe nach dem Gutachten des Sachverständigen die Anwendung des Ausnahmetarifes Nr. 11 bei Holzstiften aus Birkenholz, auch wenn sie aus Amerika stammen, bis in die neuere Zeit für sich hat.

Die Berufung der beklagten Eisenbahn erscheint demnach nicht begründet und wurde das erstrichterliche Urtheil, da hinsichtlich der eingeklagten Frachtdifferenz ein Streit zwischen den Parteien nicht besteht, bestätigt.

Ueber die von der beklagten Eisenbahn eingebrachte Revision hat der k. k. Oberste Gerichtshof mit Entscheidung vom 23. Mai 1901, Z. 5420, der Revision keine Folge gegeben.

Gründe:

Die auf den Revisionsgrund Z. 4 des § 503 C.-P.-O. gestützte Revision ist nicht begründet. Die unrichtige rechtliche Beurtheilung findet die Beklagte in der Zulassung des von ihr und von der Klägerin angebotenen Sachverständigenbeweises und, wie aus dem Inhalte der Revisionsschrift sich ergibt, auch in der Annahme des Berufungsgerichtes, dass der Ausnahmetarif Nr. 11 hier Anwendung habe. Die Beklagte hat bei der Berufungsverhandlung den Beweis darüber angeboten, dass amerikanisches Birkenholz nicht Gegenstand eines betriebsmässigen Einschlages der mitteleuropäischen Forst- und Landwirthschaftscultur sei.

Wenn nun die Beklagte behauptet, dass dieser Beweis nicht zuzulassen war, weil es feststand, dass die Holzstifte aus amerikanischem Birkenholz seien, und dass dieses Birkenholz nicht Gegenstand eines betriebsmässigen Einschlages in der mitteleuropäischen Forst- und Landwirthschaft sei, und weil die Klägerin den Beweis für ihre Behauptung zu erbringen hatte und nicht die Beklagte den Beweis für das Gegentheil zu liefern habe, so liegt in der Zulassung dieses Sachverständigenbeweises

keine Gesetzwidrigkeit, weil das Gericht den Beweis durch Sachverständige, wenn es den zu erweisenden Umstand für relevant erachtet, ohne Rücksicht darauf, von welcher Partei er angeboten wurde, nach § 351 C.-P.-O. zuzulassen hat.

Ebensowenig kann die Zulassung des von der Klägerin angebotenen Beweises darüber, dass bei Handhabung des Ausnahmetarifes Nr. 11, insoferne es sich um die im Punkte 6 bezeichneten Holzwaaren handelt, die Holzsorte, aus welcher die Waare verfertigt wurde, ausser Betracht bleibt, angefochten werden, da es nicht ausgeschlossen ist, dass das Gericht, welchem die Auslegung des Tarifes obliegt, die im Handelsverkehre bestehende Uebung bei Anwendung des Tarifes feststellen lässt. In der Anwendung des Ausnahmetarifes Nr. 11 auf den vorliegenden Fall liegt ebenfalls keine unrichtige rechtliche Beurtheilung und es wird diesfalls auf die zutreffende, durch die Ausführungen der Revisionsschrift nicht widerlegte Begründung des angefochtenen Urtheiles verwiesen. Es war somit die Revision nicht berechtigt, und ihr daher keine Folge zu geben.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Variantenproject für die Anlage der Geleiseschleife in der Schottengasse und Mölkerbastei: Ergebniss der politischen Begehung: Bauconsensertheilung ex commissione.) Das von der k. k. Statthalterei in Wien mitgetheilte Ergebniss der am 31. October 1901 durchgeführten politischen Begehung hinsichtlich des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Variantenprojectes für die Anlage der Geleiseschleife der Wiener elektrischen Strassenbahnen in der Schottengasse und Mölkerbastei, sowie der auf Grund dieses Ergebnisses im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione ertheilte Bauconsens für diese Anlage wurde zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 53.108]

— (Detailproject für die Herstellung einer provisorischen Oberleitung für die Linien Nr. 37 und 38, und zwar zwischen der Kärnthnerstrasse, beziehungsweise Elisabethstrasse durch die Friedrichstrasse und Operngasse bis zum Getreidemarkt.) Das vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegte Detailproject für die Herstellung einer provisorischen Oberleitung für die Linien Nr. 37 und 38 der Wiener elektrischen Strassenbahnen zwischen der Kärnthnerstrasse, beziehungsweise Elisabethstrasse durch die Friedrichstrasse und Operngasse bis zum Getreidemarkt wurde vom k. k. Eisenbahnministerium unter besonders vorgeschriebenen Bedingungen genehmigt. [E.-M.-Z. 56.862.]

— (Project der Linie: „von der Unteren Augartenstrasse durch die Obere Augartenstrasse und die Klosterneuburgerstrasse bis zur Wenzelsgasse" [Nr. 54 der Concessionsurkunde]: Ergebniss der Trassenrevision, Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung: Bauconsensertheilung ex commissione.) Das von der k. k. Statthalterei in Wien mitgetheilte Ergebniss der am 23. September 1901 durchgeführten Trassenrevision, Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Projectes für die Linie: „von der Unteren Augartenstrasse durch die Obere Augartenstrasse und die Klosterneuburgerstrasse bis zur Wenzelsgasse" [Nr. 54 der Concessionsurkunde] der Wiener elektrischen Strassenbahnen, sowie der auf Grund dieses Ergebnisses im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione ertheilte Bauconsens wurde genehmigend zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 47 709 ex 1901.]

Localbahn Jenbach-Mayrhofen (Zillerthalbahn). (Hochbauten in der Station Mayrhofen: Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat hinsichtlich der vom Verwaltungsrathe der Zillerthalbahn in Fügen vorgelegten Projecte für die Herstellung eines Aufnahmsgebäudes mit anschliessendem Frachtenmagazine und Verladerampe, sowie für die Locomotivremise in der Station Mayrhofen der Localbahn Jenbach-Mayrhofen (Zillerthalbahn) den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 1865.]

Localbahn Sattledt-Grünau (Almthalbahn). (Ergebniss der staatlichen Collaudirung der baulichen Herstellungen.) Das im Protokolle de dato Scharnstein, am 15. August 1901 niedergelegte Ergebniss der in der Zeit vom 12. bis 15. August 1901 durchgeführten staatlichen Collaudirung der baulichen Herstellungen auf der Localbahn Sattledt-Grünau (Almthalbahn) wurde vom k. k. Eisenbahnministerium zur Kenntniss genommen und die im Protokolle gestellten Anträge genehmigt. [E.-M.-Z. 55.102 ex 1901.]

Localbahn Lundenburg-Landesgrenze (Kutti). (Ergebniss der staatlichen Collaudirung der baulichen Herstellungen.) Das im Protokolle de dato Lundenburg, am 29. November 1901 niedergelegte Ergebniss der staatlichen Collaudirung der baulichen Herstellungen auf der Localbahn Lundenburg-Landesgrenze (in der Richtung gegeu Kutti) wurde vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigend zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 56.228 ex 1901.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende November 1901.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluss des Monates November 1901 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund) im Baue am 1. November 1901	Hievon in km (rund) verblieben im Baue am 1. December 1901
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten:			
Lemberg—Sambor—galiz.-ungar. Grenze:			
Theilstrecke Lemberg—Sambor . .	76·8	—	—
a) Einfahrt in die Station Lemberg km 0·0—3·076	—	3·1	3·1
b) km 3·076—10·821	—	7·7	7·7
c) km 10·821—76 054 (Sambor) .	—	66·0	66·0
Tauernbahn	—	—	—
Karawanken- und Wocheiner Bahn . .	—	—	—
Pyhrnbahn	—	—	—
II. Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Erweiterung der Station Salzburg . .	—	—	—
Werkstättenbahnhof in Pilsen . . .	—	—	—
Umbau des Bahnhofes Lemberg . .	—	—	—
Linie Wels—Salzburg:			
Zweites Geleise in der Strecke Steindorf—Salzburg	26·0	26·0	26·0
Zweites Geleise in der Strecke Lambach—Vöcklabruck	21·9	21·9	21·9
Stationserweiterung in Vöcklabruck .	—	—	—
Stationserweiterung in Hallwang . .	—	—	—
b) auf Privatbahnen:			
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:			
Verbindungscurve zur Linie Wien—Brünn und dem oberen Bahnhofe in Brünn	0·1	0·1	0·1
Linie Brünn—Pardubitz:			
Stationserweiterung in Böhm.-Trübau	—	—	—
Buschtěhrader Eisenbahn:			
Linie Prag—Komotau:			
Stationserweiterung in Kladno . .	—	—	—
Zweites Geleise in der Strecke Kladno—Smečna-Sternberg . . .	5·0	5·0	5·0
Zweites Geleise in der Strecke Milostin-Kounowa—Satkau-Teschnitz	9·3	9·3	9·3
Summe der Hauptbahnen . .	139·1	139·1	139·1

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund)	
		im Baue am 1. November 1901	verbleiben im Baue am 1. December 1901
B. Local- und Kleinbahnen:			
I. Neubauten:			
Schönwehr-Elbogen	15·3	15·3	15·3
Triest-Parenzo:			
Theilstrecke Triest—Buje	59·7	59·7	59·7
Theilstrecke Buje—Parenzo	63·7	63·7	63·7
Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn)	34·7	34·7	34·7
Görz-Haidenschaft (Wippachthalbahn)	26·0	26·0	26·0
Teltsch-Zlabings	39·5	39·5	39·5
Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings	27·0	27·0	27·0
Wlaschim—Unter-Kralowitz	24·2	24·2	24·2
Kühnsdorf-Eisenkappel	17·6	17·6	17·6
Nixdorf-Rumburg-Schönlinde	24·2	24·2	24·2
Laun-Libochowitz	19·4	19·4	19·4
Tannwald-Grünthal	7·0	7·0	7·0
Kimpolung-Dorna watra:			
Theilstrecke Valeputna—Jakobeni	11·8	11·8	11·8
Theilstrecke Jakobeni-Dorna watra	11·0	—	11·0
Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf	25·5	25·5	25·5
Lundenburg-Eisgrub	7·7	7·7	—
Gmünd—Weitra—Gross-Gerungs	44·0	44·0	44·0
Triest-Scorcola-Opčina	5·1	5·1	5·1
Elektrische Kleinbahnen in Graz	3·2	3·2	3·2
Elektrische Kleinbahnen in Wien	20·4	18·7	18·8
Karlsbad-Merkelsgrün	13·9	—	13·9
Spalato—Sinj	40·0	40·0	40·0
II. Erweiterungsbauten:			
Elektrische Bahn Wien-Baden:			
Zweites Geleise in der Strecke Wien (Matzleinsdorf)—Guntramsdorf	17·2	17·2	17·2
Summe der Local- und Kleinbahnen	548·1	521·5	538·8

Es sind sonach durch die bereits vor längerer Zeit begonnene Legung des zweiten Geleises in der Strecke Lambach—Vöcklabruck der Linie Wels—Salzburg der k. k. österreichischen Staatsbahnen 21·9 km, dann durch den Baubeginn der Theilstrecke Jakobeni—Dorna watra der Localbahn Kimpolung-Dorna watra 11·0 km, ferner einer Linie (Nr. 54 der Concessionsurkunde) der Wiener elektrischen Kleinbahnen 1·7 km und der Localbahn Karlsbad-Merkelsgrün 13·9 km, somit 21·9 km Hauptbahnen und 26·6 km Local- und Kleinbahnlinien zugewachsen; dagegen 7·7 km durch die Bauvollendung der Localbahn Lundenburg-Eisgrub, welche am 17. November 1901 eröffnet wurde, und 1·6 km durch die Eröffnung einer Linie (Nr. 37 der Concessionsurkunde), somit 9·3 km Local- und Kleinbahnlinien abgefallen. Es verbleiben somit am Schlusse des Monates November 1901 an Hauptbahnen 139·1 km und an Local- und Kleinbahnlinien 538·8 km in Bauausführung. Hervorzuheben wäre noch, dass beim Tauerntunnel, dann beim Karawanken- und Wocheinertunnel, sowie beim Bossrucktunnel der Pyhrnbahn der Stollenvortrieb und die Installationsbauten fortgesetzt werden und dass die Baulänge der Localbahn Teltsch-Zlabing von 30·0 km auf 29·5 km richtiggestellt wurde.

Localbahn Gmünd—Gross-Gerungs. (Herstellung einer Wirthschaftsrampe in km 4·4/5.) Das vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte befürwortete Project für die Herstellung einer 2 m breiten Wirthschaftsrampe in km 4·4/5 der im Bau begriffenen schmalspurigen Localbahn Gmünd—Gross-Gerungs wurde vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt. [E.-M.-Z. 56.436.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Kündigung der Verkehrscartelle zwischen der Direction der Staatsbahnen einerseits und jener der Ersten Donau-Dampfschiffahrts- und der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits.) Wie aus Budapest berichtet wird, hat die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen das mit der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft abgeschlossene Verkehrsübereinkommen im Sinne des Vertrages per 31. December 1902 gekündigt. Die Staatsbahnen erklären in der betreffenden Zuschrift an die Dampfschiffahrts-Gesellschaft, dass sie bereit seien, bezüglich der Festlegung des künftigen Verhältnisses in Verhandlungen einzutreten. Beinahe gleichzeitig hat die Direction der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft das mit den kgl. Ungar. Staatseisenbahnen auf zehn Jahre geschlossene Cartell ebenfalls per 31. December 1902 gekündigt, wobei die Gesellschaft die Hoffnung ausspricht, dass sich für die künftigen Beziehungen der beiden grossen Verkehrsunternehmungen ein modus vivendi werde finden lassen.

— (Bevorstehende Reformen bezüglich des Personales und der Bemessung der Arbeitsdauer.) Im Auftrage des kgl. ungarischen Handelsministers beschäftigt sich, wie aus Budapest berichtet wird, die Direction der königl. Ungar. Staatsbahnen derzeit auf das eingehendste mit der Frage der Regelung der Dotation der Beamten und Bediensteten und gleichzeitig auch mit der Durchführung einer entsprechenden Arbeitseintheilung. Im Sinne der geplanten Arbeitseintheilung soll nämlich im dienstlichen sowohl, als im Interesse des Personales die vierundzwanzigstündige, respective zwölfstündige Arbeitszeit eingeführt werden. Die Gehaltsreform soll auf den „Normalstatus" basirt werden, den zu ermitteln Aufgabe der einzelnen Betriebsdirectionen ist. Bisher hat ein zu diesem Behufe entsendetes Comité den Normalstatus der Betriebsdirectionen: Budapest rechtes Ufer, Budapest linkes Ufer und Steinamanger festgestellt. Bis Ende Jänner dürfte das Comité die Arbeiten vollendet haben, worauf die Direction ihren Entwurf bezüglich der Verbesserung der Bezüge der Bediensteten dem Minister unterbreiten wird.

— (Aenderung des Dienstes in der Halte- und Abladestelle „Tokod rakodó".) Die Direction der königl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass infolge Verordnung des kgl. ungarischen Handelsministers auf der Halte- und Abladestelle „Tokod rakodó" der Flügelbahn Tokod-Annavölgy-Sárisáp der Localbahn Budapest-Gran-Füzitö das Auf- und Abladen der Waggon-Lastgüter definitiv eingestellt wurde. „Tokod rakodó" dient daher in der Eigenschaft einer Haltestelle ausschliesslich nur dem Personen- und Gepäcksverkehre.

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft. (Jahresbericht per 1901.) Dem Jahresberichte per 1901 (vergl. Jahresbericht per 1900, Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1901) der Direction der Budapester Strasseneisenbahn zufolge wurde im vergangenen Jahre keine Erweiterung des Bahnnetzes vorgenommen. Bezüglich jener Linien, zu deren Ausbau die Gesellschaft im Sinne des mit der Hauptstadt abgeschlossenen Grundbenützungvertrages verpflichtet erscheint, ist zu bemerken, dass die bereits concessionirte Linie nach dem Farkasvölgy nicht in Angriff genommen werden konnte, da die seitens der Hauptstadt vorzunehmenden Expropriationen noch im Zuge sind. Die Concessionsverhandlung für die Elisabethstrassen-Linie hat wohl stattgefunden, doch ist deren Concessionirung bisher noch nicht erfolgt. Beide Linien dürften jedoch im Laufe des Jahres 1902 zur Ausführung gelangen. Zur Hebung des Verkehres wurden wichtige Einrichtungen getroffen, so die Einführung des Ringverkehres zwischen dem Ofner und Pester Netze mit einer Fahrlinie von circa 12 km; ferner wurde der Umsteige- und Peageverkehr mit der Budapest-Neupest-Rákospalotaer Bahn eingerichtet und der Umsteigdienst mit der Budapester elektrischen Stadtbahn bezüglich des Ofner Netzes activirt. Die Gesellschaft hat im abgelaufenen Jahre aus dem Personenverkehr ein Einnahmenplus von circa K 90.000, gegenüber dem Vorjahre erzielt. Die Anzahl der beförderten Personen betrug circa 40,000.000. Die gesammte Personeneinnahme gestaltete sich wie folgt:

a) Auf dem eigenen Netze circa	K 6,669.000
b) aus dem Umsteigverkehr mit der Budapester elektrischen Stadtbahn	„ 94.000
c) aus dem Umsteige- und Peageverkehr mit der Budapest-Neupest-Rákospalotaer Bahn	„ 82.000
daher zusammen aus dem Personenverkehr circa	K 6,845.000

Die kilometrische Leistung im Personenverkehr betrug im Jahre 1901 circa 11.900.000 Zugskilometer, was einer Mehrleistung von circa 160.000 km entspricht. Bezüglich des finanziellen Standes ist zu bemerken, dass trotz der namhaften Investitionen auch im abgelaufenen Jahre keine Actienbegebungen stattgefunden haben, sondern das Erforderniss mittelst Bauvorschüssen aus dem freien Vermögen der Gesellschaft bedeckt wurde. Wie wir bereits seinerzeit mitgetheilt, hat die Direction anlässlich der Feststellung des Bauprogrammes per 1902 den Beschluss gefasst, die hiezu nöthigen Geldmittel ohne Inanspruchnahme des Actienmarktes zu decken, daher im Jahre 1902 von jedweder Begebung von Actien abgesehen wird. Die finanzielle Situation der Unternehmung als Actiengesellschaft betreffend ist zu bemerken, dass im Jahre 1901 101.522 Actien im Umlaufe waren und infolge einer Steigerung des Courses um K 6.— per Stück, der Werth des Actiencapitales sich um K 609.132 erhöhte. Es wurden ferner im Laufe des Jahres 1901 5555 Stück Genussscheine ausgegeben, und zwar mit einer Erhöhung um K 20.— per Stück = K 111.100.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft. (Jahresbericht per 1901.) Im Jahresberichte per 1901 (vergl. Jahresbericht per 1900, Vrdgs.-Bl. Nr. 10 ex 1901) liefert die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft den Nachweis, dass sie im verflossenen Jahre im Interesse der weiteren Entwicklung ihres Bahnnetzes eine emsige Thätigkeit entfaltete, deren Erfolg nicht nur dem Interesse der Gesellschaft, sondern auch dem des allgemeinen Verkehres entspricht. Die administrative Begehung der als Flügellinie der letzthin eröffneten Mestergasse-linie bis zum neuen Schweineschlachthause projectirten Bahnlinie wurde bereits im Monat November des abgelaufenen Jahres abgehalten und ist demnach anzunehmen, dass diese nicht unbedeutende Bahnlinie noch im Laufe des Jahres zur Ausführung gelangen wird. Grosses Gewicht legt die Gesellschaft auch auf die Verlängerung der Barossgassenlinie vom Egyetem-tér bis zur Donau, wo diese Linie — an die Geleise der Quaibahn anschliessend — vor der Eskü-tér-Brücke mit dem ganzen Verkehrsnetz in organischen Zusammenhang gelangen wird. Die Commune der Haupt- und Residenzstadt hat sich dem Projecte dieser äusserst wichtigen Linienverlängerung einhellig angeschlossen und dürfte diese Ergänzung der Barossgassenlinie voraussichtlich schon im Jahre 1902 einen entsprechenden Nutzen abwerfen. Von nicht minderer Bedeutung ist auch jene Bahnlinie, welche, aus der Podmaniczkygassenlinie abzweigend, mit Benützung entsprechender Strassenzüge, vorläufig bis zur Victoriamühle projectirt ist. Zu bemerken ist, dass der Ausführung dieses Projectes keinerlei Schwierigkeiten im Wege stehen und beide Geleise überall sofort im definitiven Strassenniveau gelegt werden können. Auch im Interesse der präciseren Abwicklung des Verkehres hat die Gesellschaft mehrfache erspriessliche Verfügungen getroffen. Namentlich hat sie auf der eingeleisigen Theilstrecke der Quaibahn zwischen der Czuczorgasse und der Kapistrángasse eine Geleiseverschlingung hergestellt, wodurch der Verkehr der Wagen in kleineren Intervallen und mit geringeren Betriebskosten möglich wird; ferner hat sie ihre Friedhoflinie durch Verstärkung der maschinellen Einrichtung in den Stand gesetzt, allen Anforderungen des Massenverkehres gerecht zu werden. Ausserdem wurde im abgelaufenen Jahre der wechselseitige Umsteigverkehr zwischen eigenen Linien der Gesellschaft und jenen der Strasseneisenbahn-Gesellschaft auch auf die Ofner Relationen ausgedehnt. Schliesslich soll noch erwähnt werden, dass die Gesellschaft für das ihr unterstellte Gesammtpersonal durch Gründung einer Pensionsanstalt, deren Statuten bereits die Zustimmung der Commune der Haupt- und Residenzstadt erlangten, in humaner Weise gesorgt hat.

Elektrische Abtheilung der Firma Ganz & Comp., Eisengiesserei und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft in Budapest, Leobersdorf und Ratibor. (Umfang der geschäftlichen eisenbahntechnischen Thätigkeit im Jahre 1901.) Im Jahresberichte per 1901 hebt die Direction der Firma Ganz & Comp. hervor, dass ihre elektrische Abtheilung während des Vorjahres mit der Ausführung speciell eisenbahntechnischer Aufträge in Anspruch genommen war, und bespricht die voraussichtlich zukünftige Entwicklung dieses Zweiges des Maschinenwesens, da es sich darum handelt, die bisher nur für den Betrieb von Strasseneisenbahnen (Tramways) als Zugförderungsmotor verwendete elektrische Kraft auch für den Betrieb von Vollbahnen nutzbar zu machen. Die nach dem System Kandó (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 142 ex 1900) diesbezüglich vorgenommenen Umwandlungsarbeiten von Dampf- auf elektrischen Betrieb im Bereiche der Linien der Valtellinabahn (Ober-Italien [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 95 und 134 ex 1901]) sind beendet und das bisherige günstige Ergebniss berechtigt zu der Hoffnung, dass die Bahn schon in den ersten Monaten des laufenden Jahres den regelmässigen Betrieb ausschliesslich mittelst elektrischer Traction bewerkstelligen wird. Dieses Ergebniss wird auf die Vervollkommnung des Vollbahnverkehrs und im Zusammenhange damit auf die Entwicklung der elektrischen Fabrik zweifellos einen grossen Einfluss ausüben. Nach dem bei der Valtellinabahn verwendeten patentirten System, dessen wesentlichster Theil in der directen Anwendung von hochgespanntem Drehstrom (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 6 ex 1901) besteht, wurde in jüngster Zeit auch die Militärbahn in Wöllersdorf mit bestem Erfolge in Betrieb gesetzt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Aenderungen und Ergänzungen der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands.) Einer Mittheilung des „Dresdner Journal“ zufolge hat der Bundesrath in einer seiner letzten Sitzungen folgende Aenderungen und Ergänzungen der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands mit Rücksicht auf die mehrfach vorgekommenen schweren Eisenbahnunfälle beschlossen: Im § 1: „Mit den Einfahrsignalen, den Streckenblocksignalen und den Deckungssignalen der ausserhalb der Bahnhöfe und Haltestellen gelegenen unverschlossenen Weichen und Bahnkreuzungen, sowie der beweglichen Brücken sind Vorsignale zu verbinden. Inwieweit die Ausfahrsignale mit Vorsignalen zu versehen sind, bestimmt die Landesbehörde.“ Bisher waren nur mit allen Signalen für die Einfahrt Vorsignale zu verbinden. Ferner soll § 46 fortan lauten: „In der Ruhestellung müssen die Einfahr-, Ausfahr- und Blocksignale „Halt“ zeigen und dürfen in dieser Stellung von den Zügen, für die sie gelten, ohne besonderen Auftrag nicht überfahren werden. Sie sind nur für die Ein-, Aus- oder Durchfahrt zu öffnen.“ Endlich ist in § 26 die Höchstgeschwindigkeit der Personenzüge unter besonders günstigen Verhältnissen mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde von bisher 90 auf 100 km in der Stunde erhöht worden, um so die Möglichkeit zu bieten, eingetretene Zugsverspätungen durch schnellere Fahrt auf günstigen Strecken wieder auszugleichen und damit die Sicherheit des Betriebes durch Einhalten der Fahrzeit zu erhöhen.

— (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen Eröffnung der Station Basel-St. Johann für den Güterverkehr.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge ist am 2. Jänner die Station Basel-St. Johann für den Güterverkehr (einschliesslich des Thierverkehres) eröffnet worden. Eilgut, sowie Personenverkehr sind ausgeschlossen.

— (Kerkerbachbahn: Bau- und Betrieb der Bahnstrecke von Heckholzhausen nach Hintermeilingen mit einer Rollbahn nach Lahr.) Der „Reichs-Anz.“ verlautbart die Concessionsurkunde, betreffend die Ausdehnung des Kerkerbachbahn-Unternehmens auf den Bau und Betrieb der Bahnstrecke von Heckholzhausen nach Hintermeilingen mit einer Rollbahn nach Lahr durch die Kerkerbachbahn-Actiengesellschaft.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Frankfurt a. M.: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Lieblos.) Die an der Bahnstrecke Gelnhausen — Giesen zwischen den Stationen Gelnhausen und Mittelgründau gelegene, bisher nur für den Personen- und Wagenladungsgüterverkehr eingerichtete Haltestelle Lieblos ist, einer amtlichen Mittheilung zufolge, ab 15. Jänner auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Vieh und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen. (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 141, vom 5. December 1901, Seite 3222.)

— (Directionsbezirk Breslau: Schliessung der Wasserumschlagstellen in Pöpelwitz, Breslau Oderhafen und Maltsch.) Obige Eisenbahn-Direction verlautbart, dass der Güterverkehr auf den staatlichen Wasserumschlagstellen in Pöpelwitz, Breslau Oderhafen und Maltsch am 31. December 1901 geschlossen wurde. Sendungen an die Güter-Eisenbahn-Gesellschaft zu Frankfurt a. d. Oder werden von dieser Massnahme nicht betroffen.

— (Directionsbezirk St. Johann-Saarbrücken: Aenderung des Stationsnameu Schoden.) Die an der

Bahnstrecke Saarbrücken — Trier gelegene Haltestelle Schoden erhielt ab 1. Jänner die nähere Bezeichnung „Schoden-Ockfen."

— (Directionsbezirk Magdeburg: Einführung einer directen Gepäcksabfertigung von und nach dem Haltepunkte Schönewörde.) Der an der Bahnstrecke Wieren—Isenbüttel gelegene Haltepunkt Schönewörde ist, einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction zufolge, am 15. Jänner auch für den directen Gepäcksverkehr nach und von denjenigen Stationen, für welche daselbst eine directe Personenabfertigung besteht, eröffnet worden.

Baden. (Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen: Eröffnung der Station Wasenweiler für den Wagenladungs- und Thierverkehr.) Die grossherzogliche General-Direction der Badischen Staatseisenbahnen gibt bekannt, dass die Station Wasenweiler am 2. Jänner für den Wagenladungsverkehr, sowie für das Ein- und Ausladen von lebenden Thieren in besonderen Wagen eröffnet wurde.

Bayern. (Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Bahnstation Hoppingen.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge ist ab 2. Jänner die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugte Bahnstation V. Classe Hoppingen nunmehr auch für den beschränkten Güterdienst (Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg) eröffnet worden.

Schweiz. (Centralbahnhof Basel.) Am 23. December 1901 ist die neue Linie für die Güterzüge beim vorläufigen Bahnhof eröffnet worden. Der schweizerische Bundesrath hat die Eröffnung des regelmässigen Betriebes der Güterstation St. Johann in Basel ab 2. Jänner gestattet. Das dortige Zollamt ist am 24. December 1901 auch für die Einfuhr von Vieh und Fleisch eröffnet worden.

— (Abänderung der Bezeichnung der bisherigen Station Basel Centralbahnhof und Abfertigungsbefugnisse derselben.) Ab 2. Jänner erhielt die bisherige Station Basel Centralbahnhof (Bötzbergbahn und Elsass-Lothringer- oder Reichsbahn) die Bezeichnung Basel S.B.B. (Schweizerische Bundesbahn) und dient nur mehr für die Abfertigung des Eilstückgutverkehres.

Zusammenstellung

der im Monate November 1901 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direction Wien . .	578	15043	960	16581	31	23	.	54	0·3	46	.	7	.	.	.	.	1	.	.
„ Linz . .	184	3542	208	3934	11	52	.	63	1·6	38	.	10	12	.	.	.	4	.	1
„ Innsbruck	360	2017	120	2497	4	16	6	26	1·0	24	2	27	2	.	.	.	.	.	7
„ Villach .	172	2200	2760	5132	1	25	32	58	1·1	41	.	16	.	4	.	.	1	.	.
„ Triest . .	60	884	120	1064	4	4	1	9	0·8	8	.	1	.	.	.	.	.	.	.
„ Pilsen .	180	2475	4098	6753	1	18	37	56	0·8	33	1	58	.	.	.	.	1	5	18
„ Prag . .	210	2801	3499	6510	1	39	71	111	1·7	36	1	72	1	.	.	1	.	.	21
„ Olmütz .	120	1710	3420	5250	3	3	18	24	0·5	4	.	20	.	.	.	.	.	.	.
„ Krakau .	90	1830	300	2220	12	31	5	48	2·2	31	.	30	10	.	.	.	.	.	2
„ Lemberg	60	1530	390	2040	2	3	.	5	0·2	7	.	.	.	.	.	.	.	1	.
„ Stanislau	120	450	2332	2902	10	73	.	83	2·9	56	.	27	.	.	.	.	.	.	4
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	928	860	1788	.	22	3	25	1·4	25	4	28	.	1	.	.	1	.	8
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft .	180	1170	1110	2460	1	8	.	9	0·4	9	.	11	.	1	.	.	2	.	1
Buschtěhrader Eisenbahn	120	420	1621	2161	22	15	7	44	2·0	20	.	3	.	21	.	.	.	.	14
Eisenbahn Wien-Aspang	.	1075	60	1135	.	16	2	18	1·6	12	.	4	2	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	360	.	360	.	2	.	2	0·6	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	734	5116	4902	10752	76	161	10	247	2·3	234	35	90	16	.	.	.	5	.	37
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	76	608	12	696	1	5	.	6	0·9	4	.	1	.	.	.	.	1	.	3
Leoben-Vordernberger Eisenbahn .	.	180	60	240	.	1	.	1	0·4	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	363	5807	150	6320	18	27	1	46	0·7	48	1	44	.	.	.	.	.	.	25
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	690	5600	3690	9980	38	99	29	166	1·7	129	1	91	2	7	.	.	5	2	5
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . .	.	311	40	351	.	2	.	2	0·6	3	1	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	952	6294	240	7486	67	52	3	122	1·6	93	6	18	2	12	.	.	.	.	3
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1928	.	1928	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	540	.	540	.	2	.	2	0·4	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 15. bis 21. Jänner 1902.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

15. Jänner *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Metkovich", Capitän M. Maregilia, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

16. „ *) um 8½ Uhr Früh (Kildampfer nach Cattaro), Dampfer „Almissa", Capitän N. Chersich, mit Berührung von Pola,¹ Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

17. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro). Dampfer „Galatea", Capitän C. Gilovich, mit Berührung von Rovigno, Pola,¹ Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

18. „ *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B). Dampfer „Bosnia", Capitän V. Gnrrich, mit Berührung von Pola,¹ Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Puschie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

21. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Flora", Capitän E. Radonicich, mit Berührung von Rovigno, Pola,¹ Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano, Cattaro, Bari, Antivari, Dulcigno, Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem aus Wien kommenden Schnellzuge.

¹ Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets 1. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90.—.

Venedig.

16. Jänner, Dampfer „Ceres", Capitän T. Rassevich } nm
20. „ Dampfer „Ceres", Capitän T. Rassevich } Mitternacht

Levante und Mittelmeer.

16. Jänner nm 11½ Uhr Vorm. (Kildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia", Capitän B. Vidos, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

16. „ nm 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Leda", Capitän G. Grando, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Retbymo, Candien, Syra, Piräus, Smyrna, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt Rizeh und Batum.

19. „ nm 11 Uhr Vorm. (Syrisch-Caramanische Linie B), Dampfer „Orion", Capitän G. Gbezzo, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patrasso, Alexandrien, Port Said, Beyruth (4 Tage Quarantäne), Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Dardanellen und Constantinopel.

19. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Helios", Capitän . . . . . , mit Berührung von Fiume*), Corfu, Patras, Catacaio, Calamata, Piräus, Syra, Vatby, Chios, Cesmè, Mytilene und Smyrna.

21. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Kildampfer), Dampfer „Carniolia", Capitän E. Radeglia, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen und Constantinopel. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Durazzo, Medna, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

23. „ um 11½ Uhr Vorm. (Kildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Vorwärts", Capitän A. Bilaffer, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien und Lattakia.

Ostindien, China und Japan.

23. Jänner, um 4 Uhr Nachm. (Winterlinie Bombay-Karachi), Dampfer „India", Capitän E. Kiun, (von Fiume† am 19. Jänner) mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi und Bombay.

3. Februar, um 4 Nachmittags (direct nach Bombay**), Dampfer „Imperatrix", Capitän V. Gutmann, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay. Anschluss in Bombay nach Singapore, Hongkong und Shanghai.

5. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Silesia", Capitän P. Craglietto, [von Fiume†] am 1. Februar] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama, und Kobe.

12. „ um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calontta), Dampfer „Marq. Bacquehem", Capitän A. Bilaffer, (von Fiume† am 6. Februar) mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Colombo, Rangoon und Calcutta.

Brasilien.

1. Februar, Dampfer „. . . . . ", Capitän . . . . . , nach Santos mit Berührung von Fiume,*) Alexandrien, Tanger, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

**) Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt einige Tage vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

K. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.

Offert-Ausschreibung.

Für die Lieferung und Aufstellung einer neuen, sowie Demontirung und Wiedermontirung einer bestehenden eisernen Brückenconstruction.

Die Lieferung und Aufstellung einer eisernen Fachwerks-Construction von 21·24 m Stützweite mit untenliegender Fahrbahn für die Brücke in km 16·407 der Linie Stryj—Chodorów, sowie die Demontirung der bei km 5·2/3 dieser Linie auf einem Gerüste deponirten eisernen Fachwerksconstruction von 20·24 m Stützweite, Fahrbahn unten, und die Wiedermontirung und Einlegung dieser Construction in die Bahnachse bei der Brücke km 15·355 derselben Linie sammt dem Transporte der Constructionstheile von km 5·2/3 bis km 15·355 gelangen im Offertwege zur Vergebung.

Die approximativen Kosten der gegenständlichen, bis zum 14. Juni 1902 zu vollendenden Lieferungen und Leistungen belaufen sich auf K 22.000.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die allgemeinen und besonderen Bedingnisse, sowie die bezüglichen Bestands- und Projectspläne können bei der k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau, Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau, während der Amtsstunden eingesehen und daselbst auch Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sammt dem Erlagscheine für das Vadium im Betrage von K 1100 sind versiegelt und mit der Aufschrift: **„Offert für Lieferung der Eisenconstruction km 16·407 und Demontirung und Montirung einer Eisenconstruction für Brücke km 15·355 der Linie Stryj—Chodorów"** versehen, **längstens am 30. Jänner 1902, 12 Uhr Mittags, Stadtzeit,** bei der k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau einzureichen, und wird die Eröffnung der eingelaufenen Offerte, zu welcher die Offerenten oder deren Bevollmächtigte zugelassen werden, am selben Tage um 3 Uhr Nachmittags, Stadtzeit, in einem Amtslocale der k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau erfolgen.

Die Offerenten verbleiben mit ihren Angeboten bis zum 8. Februar 1902 im Worte.

Offerte, welche nicht zum vorbezeichneten Einreichungstermine eingebracht wurden oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Stanislau, am 9. Jänner 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.

Fr. Cordes jun., Hamburg

Grosshandlung von Ketten, Ankern, Schiffsartikeln . . . . . .

Preisliste auf gefällige Anfrage.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süd-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Frachtsatz-Berichtigungen im Anhange zu den Tarifen, Theil II, Heft 1 und 2.

In dem vom 1. Jänner 1902 giltigen Anhange zu den Tarifen, Theil II, Heft 1 und 2, im obbezeichneten Verbande, sind mit Giltigkeit vom 1. März 1902 auf Seite 86 bei Post-Nummer 93 (Zündhölzchen) in der Rubrik 6 die Frachtsätze ab Preding-Wieselsdorf (G.K.E.) zu berichtigen, und zwar:

der Frachtsatz nach	Budapest-D. V., Budapest-Kelenföld M.Á.V. . . .	von 346 auf **348** Heller per 100 kg
„ „ „	Budapest-dunaparti t. p. u. M.Á.V.	von 378 auf **380** Heller per 100 kg
„ „ „	Budapest-föv. közraktárak M.Á.V.	
„ „ „	Budapest-fővámház M.Á.V.	
„ „ „	Budapest-Ferenczváros M.Á.V.	
„ „ „	Budapest-Józsefváros M.Á.V.	
„ „ „	Budapest-Angyalföld M.Á.V.	von 388 auf **390** Heller per 100 kg
„ „ „	Budapest-Lipótváros M.Á.V.	
„ „ „	Budapest-nyugoti p. u. M.Á.V.	
„ „ „	Buda-Császarfürdő kiterő M.Á.V.	
„ „ „	Ó-Buda-Filatorigát M.Á.V.	

Wien, am 14. Jänner 1902. [35]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Genehmigung der Festsetzung einer 24stündigen Zuschlagsfrist zu den reglementarischen Lieferfristen aus Anlass der Verkehrseinstellung zwischen den Stationen Stanislau und Ciężów.

Die in der Nr. 4 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 14. Jänner 1902, Seite 173, unter Pos. 24 kundgemachte Festsetzung einer 24stündigen temporären Zuschlagsfrist zu den reglementarischen Lieferfristen rücksichtlich jener Eil- und Frachtgüter, deren Beförderung aus Anlass der Einstellung des Güterzugsverkehres zwischen den Stationen Stanislau und Ciężów (Strecke Stanislau—Stryj) am 15. und 16. Jänner 1902 behindert wird, wurde mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. Jänner 1902, Z. 1461, mit Giltigkeit für den österr.-ungar. und internationalen Verkehr genehmigt.

Wien, am 15. Jänner 1902. [36]

Westungarisch Niederösterreichischer Personenverkehr über Ebenfurth.

Directe Fahrkarten für Militärpersonen zwischen Szárazvám und Wien E.W.A.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1902 gelangen im Verkehre zwischen den Stationen Szárazvám und Wien E.W.A. in beiden Richtungen über Ebenfurth-Sollenau für Militärpersonen des Mannschaftsstandes bei ausserdienstlichen Reisen directe Fahrkarten zur Einführung.

Der Fahrpreis beträgt 89 Heller.

Wien, am 15. Jänner 1902. [37]

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung eines Rollfuhrdienstes in der Station Langenlois.

Auf Grund der Bestimmungen des § 68 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder wird ab 1. Jänner 1902 in der Station Langenlois der k. k. österr. Staatsbahnen eine Rollfuhrunternehmung errichtet und als Rollfuhrunternehmer Herr Josef Pospišil, dessen Geschäftslocal sich in Langenlois befindet, bestellt.

Diese Rollfuhrunternehmung besorgt unter der im Betriebsreglement (§ 68, 3) festgesetzten bahnseitigen Haftung und zu dem nachfolgenden Tarife:

a) Die Abstreifung der in der Station Langenlois zur Abgabe gelangenden Eil- und Frachtgüter an die Behausungen oder an die Geschäftslocale der Empfänger innerhalb des im Tarife bezeichneten Zustellungsgebietes. Die seitens der Rollfuhrunternehmung zuzustellenden Güter werden den Empfängern nicht avisirt, und werden die Frachtbriefe über solche Güter nebst den etwaigen Beilagen den Adressaten bei der Zustellung durch die Rollfuhrunternehmung übermittelt. Dieser sind hiebei seitens des Empfängers die auf dem Gute haftenden Beträge zu bezahlen und die Empfangsbescheinigung auf dem Aviso und Bezugsscheine durch Datirung, sowie Beisetzung der Stunde der Zustellung und Unterschrift zu ertheilen.

b) Die Zustreifung der von den Parteien der Rollfuhrunternehmung übergebenen Eil- und Frachtgüter von der Behausung nach dem Bahnhofe Langenlois behufs Veranlassung der Aufgabe.

Ausgenommen von der Ab-, bezw. Zustreifung sind:

1. Eil- und Frachtgüter, welche an Parteien adressirt sind, welche bei der Station Langenlois unter glaubhafter Bescheinigung ihrer Unterschrift das

schriftliche Verlangen gestellt haben, dass die für sie einlangenden Güter nicht zuzustellen, sondern zu avisiren sind.
2. Alle Güter in Wagenladungsmengen.
3. Alle Güter, welche vor dem Bezuge einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen.
4. Leichen.
5. Unverpackte lebende Thiere.
6. Explosive Gegenstände.
7. Beschädigte oder unvollständige Güter.
8. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Documente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen, Kunstgegenstände und Antiquitäten.
9. Sendungen, bei welchen einzelne Frachtstücke mehr als 750 kg wiegen (ausschliesslich Fässer mit kreisrunden Böden) oder länger als 7 Meter sind.

TARIF.

Von oder nach	Nach oder von	Eilgüter		Frachtgüter	
		Heller			
		bis 10 kg	für je weitere 10 kg	bis 50 kg	für je weitere 10 kg
der Station Langenlois der k. k. österr. Staatsbahnen	Langenlois, unterer Markt	20	4	20	2
	Langenlois, oberer Markt, und Haindorf	40	6	30	4
	Zöbing	50	6	40	6

Häuser, zu welchen keine fahrbare Strasse führt, sind vom Rollfuhrrayon ausgeschlossen.

Als Minimalgebühr gelangen 20 Heller zur Einhebung.

Der vorstehende Tarif hat auch Anwendung zu finden für die Zustreifung der Güter von den Wohnungen zum Bahnhofe.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien übernimmt jedoch für die durch die Rollfuhr zugeführten Güter erst nach bahnämtlich vollzogener Aufnahme derselben die Haftung im Sinne des Betriebsreglements.

Bei Annahme von Banknoten für in fremden Währungen zahlbare Ueberweisungen werden seitens der Rollfuhrunternehmung die gleichen Umrechnungscourse wie bei der Frachtencasse der Station Langenlois angewendet.

Werden über Verlangen der Parteien von der Rollfuhrunternehmung Frachtbriefe oder Frachtbrief-Duplicate oder sonstige Begleitpapiere ausgefertigt, so kann die Rollfuhrunternehmung hiefür eine Gebühr von 10 Hellern per Stück aufrechnen, jedoch ist sie in solchen Fällen als Beauftragte der Partei anzusehen, und ist die Haftung der Eisenbahn für die richtige Ausfertigung ausgeschlossen. Für die Blanquette selbst sind nur jene Beträge zu berechnen, welche im Einzelnverkaufe von der Güterexpedition erhoben werden. Ausser den vorbezifferten Gebühren, ferner den nachgewiesenen Auslagen für ohne Verschulden der Rollfuhrunternehmung gewordene Reparaturen, dürfen keine weiteren Gebühren berechnet werden.

Die Organe der Rollfuhrunternehmung sind verpflichtet, den Tarif stets bei sich zu führen und den Parteien auf Verlangen vorzuweisen.

Reclamationen und Beschwerden sind bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien anzubringen.

Wien, im December 1901. [38]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Petroleumverkehr.

Einführung eines Tarifnachtrages I.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1902 und, insoweit Tariferhöhungen oder Erschwernisse eintreten, vom 1. März 1902, gelangt ein Nachtrag I zu dem vom 1. Juni 1900 giltigen Ausnahmetarif für Petroleum, roh und raffinirt, sowie für Petroleumnaphta (Rohbenzin) etc. etc. bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, ferner für leere, gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralöl-Fässer zur Einführung.

Der Tarifnachtrag enthält nebst Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen, der Frachtsätze und der Kilometerzeiger des Haupttarifes, neue Frachtsätze für den Verkehr von Mähr.-Schönberg, sowie Frachtsätze für den Verkehr von den neu aufgenommenen Raffineriestationen Kolin und Kralup nach den im Tarife angeführten Empfangsstationen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 16. Jänner 1902. [39]

K. k. österr. Staatsbahnen
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Venetische Eisenbahn-Gesellschaft.

Aufhebung des directen Personen- und Gepäckstarifes.

Mit 1. März 1902 wird der Tarif für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der im Staatsbetriebe stehenden Localbahnen Monfalcone-Cervignano und Trient-Tezze einerseits, dann Stationen der Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche Esercizio delle Ferrovie andererseits vom 1. Juli 1899 aufgehoben.

Wien, am 9. Jänner 1902. [40]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung eines Nachtrages VI zum Localgütertarife, Theil II, Heft 3.

Zu dem vom 1. Jänner 1901 giltigen Localgütertarife, Theil II, Heft 3, gelangt der Nachtrag VI zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Einen neuen Tarif der Localbahnen Starkenbach—Rochlitz, giltig vom 15. Februar 1902.

Hiedurch tritt der gleichnamige Tarif Nr. 6 in der II. Abtheilung des in Rede stehenden Tarifheftes ausser Wirksamkeit.

II. Aenderungen, bezw. Ergänzungen, giltig vom 1. Februar 1902 und, insoweit Tariferhöhungen eintreten, giltig vom 15. März 1902.

Exemplare des vorgenannten Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 14. Jänner 1902. [41]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Sächsisch-Württembergischer Verbands-Güterverkehr. (Einbeziehung von Stationen in das Tarifheft 1 und 2 etc.) Am 15. December 1901 wurden die Württembergischen Stationen Freudenstadt Stadtbahnhof, Friedrichsthal i. Württemberg, Baiersbronn und Klosterreichenbach in den oben bezeichneten Verbands-Güterverkehr, Tarif-Heft 1 und 2, einbezogen. — Die der Frachtberechnung zugrunde zu legenden Entfernungen sind bei den betheiligten Stationen zu erfragen. Die seitherige Verbandsstation Freudenstadt führt nunmehr die nähere Bezeichnung „Freudenstadt Hauptbahnhof".

Schweizer Bahnen. Tarif für den Transport von lebenden Thieren auf den schweizerischen Eisenbahnen vom 1. April 1890. (Einführung des Nachtages IV.) Am 2. Jänner 1902 trat zum obgenannten Tarife ein Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält diejenigen Frachtsätze, die für Sendungen auf der Strecke Basel S.B.B.—Basel-St. Johann zur Erhebung kommen.

Bayerisch-Schweizerische Gütertarife (Getreidetarif Bayern N.O.B. etc.) vom 1. Juli 1899, Theil III, Heft 1. (Ergänzung.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1902 wurde die bayerische Station Westerringen mit einer Taxe von 61 Cts. für 100 kg in die Schnitttabelle A des obgenannten Getreidetarifes einbezogen.

Schweizerisch-Italienischer Gütertarif via Gotthard vom 1. Mai 1899, Theil I, Abtheilung B. (Einführung des Nachtrages IV.) Am 1. Jänner 1902 wurde ein Nachtrag IV zum obgenannten Tarif-Theil ausgegeben, enthaltend eine Reihe von Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften und der Waarenclassification.

Der Nachtrag kann zum Preise von 30 Cts. das Stück beim commerciellen Bureau der Gotthardbahn, sowie bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Schweizer Bahnen. (Eröffnung der Güterstation Basel-St. Johann.) Die neue Güterstation Basel-St. Johann wurde am 2. Jänner 1902 für den Güter- und Viehverkehr in ordinärer Fracht eröffnet.

Diese Station dient als Filiale des Hauptbahnhofes Basel S.C.B., welche Station vom 1. Jänner 1902 an die Bezeichnung „Basel S.B.B." erhielt, für den gesammten Güter- und Viehverkehr in gewöhnlicher Fracht; dagegen ist die Abfertigung von Eilgut jeder Art und in jeder Richtung nach und von Basel-St. Johann ausgeschlossen.

Für sämmtliche Gütertransporte in gewöhnlicher Fracht, welche mit directen Frachtbriefen nach oder von Basel-St. Johann aufgegeben werden, gelten unverändert in allen Richtungen die für den Verkehr mit Basel S.C.B., neu Basel S.B.B., in Kraft stehenden Reglemente, Tarife und Taxen. Für Thiertransporte werden dagegen den Taxen bis Basel S.B.B. noch die Ueberfuhrgebühren bis Basel-St. Johann, auf Grund des schweizerischen Tarifes für den Transport lebender Thiere für 5 km berechnet, zugeschlagen.

Für den Localverkehr zwischen Basel Centralbahnhof (neu Basel S.B.B.) und Basel-St. Johann gelten einstweilen die für den gewöhnlichen internen Güter- und Viehverkehr der Centralbahn in Kraft stehenden Reglemente und Tarife und die für eine Distanz von 5 Kilometern festgesetzten Taxen. Die Station Basel-St. Johann ist wie Basel S.C.B. (neu Basel S.B.B.) Gemeinschaftsstation der schweizerischen Bundesbahnen, der Jura-Simplon-Bahn und der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Directionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle, Magdeburg etc. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1902 wurden die Stationen Bork (Provinz Brandenburg) und Hedeper des Directionsbezirkes Magdeburg, sowie die Station Gross-Köris des Directionsbezirkes Halle a. S. in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Schweizer Bahnen. (Umrechnung der deutschen Mark- in Frankenwährung.) Laut Mittheilung der Verwaltung der Schweizerischen Nordostbahn ist das Werthverhältniss der deutschen Markwährung zur Frankenwährung für die deutsch-schweizerischen Grenzstationen vom 1. Jänner 1902 an wie folgt festgesetzt worden:

1 Franken = 80·8 Pfennige
1 Mark = 123·76 Centimes.

— (Ausnahmtaxe für Kies- und Sandtransporte Rheineck—Egnach und Romanshorn.) Laut Publication der Vereinigten Schweizerbahnen gelangt mit sofortiger Giltigkeit für den Transport von Kies und Sand in Wagenladungen von 10.000 kg oder dafür zahlend von Rheineck nach Egnach und Romanshorn eine ermässigte Taxe von 17 Cts. auf dem Kartirungswege zur Anwendung.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Altmaterial-Verkaufs-Ausschreibung.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangen diverse Altmaterialien im Wege schriftlicher Offerte zum Verkaufe, darunter: altes Blech, Gussbrucheisen, Pauscheisen, Zerreneisen, Eisenspäne, alte Reifen, Bruchmetalle, Kautschukabfälle, alte Fässer u. dgl.

Nähere Angaben über die zum Verkaufe bestimmten Quantitäten und Gattungen sind aus den bezüglichen Materialausweisen zu entnehmen, welche ebenso wie die Offertformularien und die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Abtheilung für den Werkstätten- und Zugförderungsdienst) behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Diese Altmaterialien sind vor Einreichung der Offerte zu besichtigen, indem spätere Reclamationen wegen deren Qualität nicht berücksichtigt werden.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien ausschliesslich benützt werden müssen, sind am Couvert als solche zu bezeichnen, mit 1 Krone-Stempel zu versehen und sammt den gefertigten und gestempelten Bedingnissen bis **längstens 31. Jänner 1902, 12 Uhr Mittags,** einzubringen. Zu offeriren ist in Kronen. Die Offerenten bleiben mit dem Anbote durch sechs Wochen vom Schlusstermine der Offerteinreichung im Worte.

Die Abgabe der Altmaterialien erfolgt ab Waage am Lagerplatze und sind auch die Preisanbote franco derselben zu stellen.

Als Vadium sind 10 Percent des Gesammtanbotes bei der hierortigen Directionscasse zu deponiren. Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen Quantums oder nur eines Theiles desselben anzunehmen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die Eröffnung der Offerte findet am 1. Februar 1902, um 10 Uhr Vormittags, statt, und bleibt es den Offerenten unbenommen, derselben persönlich beizuwohnen.

Lemberg, am 15. Jänner 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Lemberg.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt. auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./$_2$, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig	Kronen	24·—	halbjährig	Kronen	12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„	Mark	25·—	„	Mark	12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„	Frcs.	33·—	„	Frcs.	16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
445	Südbahn-Gesellschaft		Eisen und Stahl, auch verzinkt oder verzinnt der Pos. E—5 und Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Ternitz	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, sowie der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen per mare nach dem Zollauslande zum Export gelangen. Das Aufladen obliegt dem Absender	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	210	157	53	Nach Massgabe der Pos. VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege: Gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen unter Pos. VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" beizubringenden Documente innerhalb der festgesetzten Frist	
446	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C oder des Specialtarifes 2	Bánhida Felsö-Galla Szár	Brüx A.T.E. Brüx k.k.St.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen;	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 209 212 215		Im Kartirungswege		
				Bánhida Felsö-Galla Szár	Budweis					151 154 157				
447	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Mineralwasser	Budapest-Kelenföld	Franzensbad	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Es besteht kein directer Frachtsatz	394 Heller		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	nnd im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
448	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art			Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Elbeumschlagstarif für Südwestrussland vom 1. October 1894	Pfennige			Im Rückvergütungswege		
				Brody (Bhf.) trs. für Sendungen von Stationen:	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz									
				a) der Linie Radziwilow—Ozerjany (exclns.)					303	193 *)	110			
				b) für Sendungen von Ozerjany und darüber hinaus gelegenen rnss. Stationen					303	155 *)	148			
				Podwołoczyska (Bhf.) trs. für Sendungen von Stationen:										
				a) der Linie Wołoczysk—Proskurow (exclus.)					334	209 *)	125			
				b) für Sendungen von Proskurow und darüber hinaus gelegenen rnss. Stationen					331	166 *)	168			
				Nowosielitza (Bhf.) trs.					366	225 *)	141			
				Brody (Bhf.) trs. für Sendungen von Stationen:	Schönpriesen-Umschlag									
				a) der Linie Radziwilow—Ozerjany (exclns.)					298	188 *)	110			
				b) für Sendungen von Ozerjany und darüber hinaus gelegenen rnss. Stationen					298	150 *)	148			
				Podwołoczyska (Bhf.) trs. für Sendungen von Stationen:										
				a) der Linie Wołoczysk—Proskurow (exclus.)					329	204 *)	125			
				b) für Sendungen von Proskurow und darüber hinaus gelegenen rnss. Stationen					329	161 *)	168			
				Nowosielitza (Bhf.) trs.					361	220 *)	141			
				Brody (Bhf.) trs. für Sendungen von Stationen:	Dresden-Elbkai									
				a) der Linie Radziwilow—Ozerjany (exclus.)					331	221	110			
				b) für Sendungen von Ozerjany und darüber hinaus gelegenen rnss. Stationen					331	183	148			
				Podwołoczyska (Bhf.) trs. für Sendungen von Stationen:										
				a) der Linie Wołoczysk—Proskurow (exclus.)					362	237	125			
				b) für Sendungen von Proskurow und darüber hinaus gelegenen russ. Stationen					362	194	168			
				Nowosielitza (Bhf.) trs.					394	253	141			

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schlepplahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag

k. k. österr. Staatsbahnen

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Südbahn-Gesellschaft, Buschtêhrader Eisenbahn, Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Eisenbahn Wien-Aspang, Böhmischen Commercialbahnen und Kaschau-Oderberger Eisenbahn

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt: von der	2
Die Publication erfolgt: und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	5
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

1. Stroh;
2. Holzsägespäne von Holzarten der Pos. H—18, bezw. 19, des Tarif-Theiles I, Holzwolle, Torf- und Waldstreu

Rücksichtlich der Localbahnstrecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Strecken der Böhmischen Commercialbahnen und der österr. Linie der Kaschau-Oderberger Eisenbahn

Rücksichtlich der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der Eisenbahn Wien-Aspang

Rücksichtlich der Hauptbahnstrecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, dann der österr. Linien der Südbahn-Gesellschaft und der Linien der Buschtêhrader Eisenbahn, schliesslich rücksichtlich der Linien der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft (rücksichtlich dieser jedoch mit Ausschluss des Artikels Heu)

Rücksichtlich der im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2, aufgeführten Bahnlinien

Aufgabe als Frachtgut mit von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen, auf welchen eine in Oberösterreich und Salzburg gelegene, vom Nothstande heimgesuchte Gemeinde als Empfängerin zu erscheinen hat. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, ferner **Abfuhr der Sendungen in der Bestimmungsstation mittelst Strassenfahrzeugen.** Das Auf-, bezw. Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. Ueber den Vollzug dieser Leistungen, sowie darüber, dass die Sendungen vom Bahnhofe der Bestimmungsstation der vorstehenden Bedingung gemäss abgeführt wurden, sind bahnämtliche Bestätigungen auf den betreffenden Frachtbriefen einzuholen, was bezüglich des Aufladens sogleich bei der Aufgabe, hinsichtlich des Abladens und der Abfuhr der Sendungen aber beim Bezuge zu geschehen hat

vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Mai 1902

Localtarife der betheiligten Bahnen

V e r s c h i e d e n

0·30 h	0·26 h	Für die Artikel ad 1. für Entfernungen auf jeder einzelnen Bahn bis zu 200 km 0·26 h, für jedes weitere km 0·20 h; für die Artikel ad 2. 0·26 h	Für Entfernungen bis zu 200 km 0·20 h, für jedes weitere km 0·16 h

per 100 kg und 1 km einschliesslich der Manipulationsgebühr bei Wahrung der Minimal-Frachtgebühr von 8 K per Frachtbrief und Wagen

V e r s c h i e d e n

Im Rückvergütungswege

Gegen die bis längstens Ende Juli 1902 durch die als Bestellerin und Empfängerin der Sendungen auftretende Gemeinde bei der Verwaltung der Empfangsbahn zu bewirkende Vorlage der betreffenden Original-Frachtbriefe, von denen jeder mit einem nach dem umseitig angefügten Muster in allen Theilen vorschriftsmässig ausgefertigten Cumulativ-Bestellzettel auszustatten ist. Frachtbrief und Cumulativ-Bestellzettel haben vollkommen übereinzustimmen und darf demzufolge auch der letztere über kein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten. — Belde Belege werden bei Liquidirung der Refactiebeträge bahnseitig zurückbehalten. Bei verspäteter Vorlage erlischt jeder Anspruch auf Vergütung

Diese Begünstigung gilt sowohl für den Localverkehr, als auch rücksichtlich der eigenen Strecken jeder einzelnen betheiligten Verwaltung für den directen Verkehr mit den anderen österreichischen und ungarischen Eisenbahnen, wenn es sich um Sendungen an in Oberösterreich und Salzburg gelegene, vom Nothstande heimgesuchte Gemeinden handelt. Kommen hiebei getrennte Strecken des k. k. Staatsbahnnetzes zur Benützung, so wird der Frachtberechnung für dieselben die Summe der einzelnen Kilometer-Entfernungen zu Grunde gelegt. Der auf der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bestehende Frachtzuschlag wird vorliegendenfalls nicht eingehoben

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen folgende Quantitäten an Stroh, bezw. Streuartikeln:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
	Zusammen . . .		

Dieses Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach der Station . . . . . aufgegeben und in der letztgenannten Station mittelst Strassenfahrzeuges abgeführt werden.

Das Anfladen der Sendung wird vom Absender, das Abladen derselben hingegen vom Empfänger auf eigene Kosten innerhalb der tarifmässigen Frist bewirkt.

Das Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorstehend bezeichneter Artikel nur an die genannten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Wirthschaftsbetriebe abzugeben.

Gemeindeamt . . . . . den . . . . . 1902.

L. S. Unterschrift:

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigt, dass das vorbezifferte Quantum bezeichneter Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der genannten Gemeindeangehörigen bestimmt und dem Wirthschaftsbetriebe derselben angemessen ist, daher hiefür die seitens der österr. Eisenbahn-Verwaltungen aus Anlass des in Oberösterreich und Salzburg infolge des Mangels an Stroh und Streumitteln herrschenden Nothstandes vorgesehenen Frachtermässigungen Anwendung finden können.

K. k. Bezirkshauptmannschaft . . . . . den . . . . . 1902.

L. S. Unterschrift:

Anmerkung. Der Cumulativ-Bestellzettel darf über kein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
450	k. k. österr. Staatsbahnen	Pinzgauer Localbahn (Zell am See-Krimml)	Baumaterialien und Gegenstände für die erste Einrichtung	Stationen der Pinzgauer Localbahn (Zell am See-Krimml)	Krimml	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Wiederaufbaue des abgebrannten Gasthofes „zur Post“ in Krimml, bezw. zur Einrichtung desselben bestimmt sein und mit an die Besitzer des genannten Gasthofes oder an die mit dem Baue betraute Bauunternehmung adressirten Frachtbriefen aufgegeben werden	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Mai 1902	Localtarif	Verschieden	Verschieden	50 Percent Nachlass von den Frachtsätzen der im Tarife, Theil II, für die im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local- (Klein-) Bahnen unter 6. IV enthaltenen Gebührenberechnungstabelle	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Juli 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck zu bewirken ist	

Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 Die Publication erfolgt und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	6 Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
451	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kohlen, mineralische	Bruch Dux-Liptitz Eisenberg Kosten Oberleutensdorf Ossegg und Osseg II Ossegg-Riesenberg Rosenthal-Graupen Teplitz-Waldthor Wiesa-Oberleutensdorf Littitz	Lieben St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarife Besteht kein directer Tarif	Heller per Tonne	574 574 574 574 574 574 574 590 588 574 630		Im Kartirungswege		Die Publication im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 146 vom 17. December 1901, fortlaufende Nummer 3446, wird hiedurch aufgehoben
452	k. k. österr. Staatsbahnen	den im Abschnitte B. des in Col. 8 bezeichneten Tarifes genannten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Salzburg transit	Aufgabe der Sendungen mit directen Frachtbriefen nach der Station Inneres Nonnthal der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft und Bezug derselben durch eine im Bestellbezirke dieser Station gelegenes Holzsägewerk. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen			bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Tarif für den Güterverkehr der k. k. österr. Staatsbahnen mit Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft vom 1. November 1900 Frachtsätze des Specialtarifes 2, laut Gebührenberechnungstabelle des Abschnittes B, des nebenbezeichneten Tarifes Frachtsätze des Ausnahmetarifes IX c, laut Gebührenberechnungstabelle des Localtarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, gekürzt um 4 Heller per 100 kg					Verschieden Im Kartirungswege		

453

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der	2
und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
nach	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Fracbtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Fracbtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nacblass vom bestehenden Fracht-satze (Gebühr)	11
Art der Durcbführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Docnmente geschehen muss	13
Besondere Bemerknngen	14

betheiligten Verwaltungen

Alle Eil- nnd Frachtgüter, welche im directen Verkehre auf Grund der in den mit Rumänien bestehenden Verbandstarifen entbaltenen Fracbtsätze befördert werden können. Ausgenommen hievon sind: 1. Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchteu, Malz, Oelsaaten, Kleie, Oelknchen, Oelkucheumehl und Repsabfälle, ferner frisches Fleisch und auf eigenen Rädern laufende Eisenbahn-Fahrzeuge. 2. Solche Sendungen, rücksichtlich welcher nicht die vollen Frachtsätze der in der 8. Rubrik angeführten directen Tarife berechnet werden, insbesondere alle jene Sendungen, für welche ausserhalb der gegenwärtigen Begünstigungen anderweitige Frachtbegünstigungen bestehen und in Ansprnch genommen werden

Wien (St.E.G. und K.F.N.B.) loco nnd transit, Marchegg transit, Budapest (sämmtliche am linken Donauufer gelegene Bahnhöfe) und Budapest-Kelenföld loco und transit, Köbánya (sämmtliche Bahnböfe) loco nnd transit, Fiume und Triest, ferner sämmtlichen in die in der 8. Rubrik angeführten Tarife aufgenommenen österr.-ungar. nnd deutschen Stationen, deren Verkebr nach Rumänien ganz oder tbeilweise über Bruck a. L., Marchegg, Szakolcza, Vlarapass, Zsolna, Ruttka, Bndapest. Köbánya oder Hatvan-Szolnok vermittelt wird		
oder umgekehrt sämmtlicben Stationen der rumänischen Eisenbahnen, welche in die in der 8. Ruhrik angeführten Tarife aufgenommen sind, sofern deren Verkebr mit den in Frage kommenden Aufgabsstationen ausschliesslich über Predeal und Verciorova vermittelt wird		
Wenn in den in der 5. Rubrik bezeichneten Relationen innerhalb der Giltigkeitsdauer des gegenwärtigen Frachtzugeständnisses ein so grosses Quantum von Gütern verfrachtet wird, dass nach demselben auf Grnud der Fracbtsätze der Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandstarife eine Gesammt-Transportgebübr von mindestens **300.000 (dreihunderttausend) Francs** erzielt wird		
bis Ende des Jahres 1902		
Die für den Oesterr.-Ungar.-Rnmänischen, Rnmänisch-Norddeutscben nnd Rumänisch-Süddeutschen Eisenbahnverband, sowie die für den Güterverkehr Rumänien - Lindau und Vorarlberg und Rnmänien-Elbenmschlag giltigen Tarife		
Verschieden		
Bei Erreichung von 300.000 Francs Gesammt-Transportgebübr **10% (zehn Percent) Nachlass** von jenen Frachtantbeilen, welche in die znr Zeit der Aufgabe der Transporte giltigen Frachtsätze des Oesterr.-Ungar.-Rnmänischen Eisenbabnverbandes für die betreffenden Güterclassen rücksichtlich der Strecke von Wien (St.E.G.), resp. Marcbegg, Budapest d. p. t. p. u., Köbánya alsó p. n., Fiume und Triest bis Verciorova eingerechnet sind, mit der Beschränkung jedoch, dass nacb Befriedigung der an dem Transporte eventuell betheiligten fremden Bahnen und nach Abzug der bier zugestandenen 10%igen Refactie für die in Betracht kommenden Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen, ferner für die Strecken Marchegg—Wien und Bruck a. L.—Wien der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mindestens ein Einheitssatz von 2 (zwei) Hellern per Tonnen-Kilometer, unter Hinzurechnnng von je 4 Hellern Manipnlationsgebühr per 100 kg und für die kgl. Ungar. Staatsbahnen 5% Transportsteuer verbleiben muss, über welche Grenze binaus keine Refactie liquidirt wird		
Verschieden		
Im Rückvergütnngswege		
Dnplicat-Frachtbriefe, welche anf die reclamirende Firma als Versender zu lauteu haben und bis längstens Ende Juni 1903 an die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahuen (C IV b) vorzulegen sind. Die vorgelegten Frachtdocumente dürfen keinen Refactiestempel tragen und werden der reclamirenden Firma nicht zurückgestellt		

Besondere Bemerkungen.

(Zu Pos. 453.)

Die unter gegenwärtiger Post für von Wien, Marchegg, Budapest, Köbánya, Fiume und Triest nach rumänischen Stationen und umgekehrt beförderte Sendungen verlautbarten Refactien haben unter Aufrechthaltung der publicirten übrigen Bedingungen und bei Einrechnung in die stipulirte Minimal-Frachtsumme auch für solche Sendungen Giltigkeit, welche mit Umkartirung in Predeal oder Verciorova in jenen Relationen des directen Verkehres befördert werden, bezüglich welcher im Sinne der Publication die Flüssigmachung der Refactie in Anspruch genommen werden kann. Insofern solche Sendungen laut der für den directen Verkehr giltigen Waarenclassification auf Umexpedition angewiesen sind, wird zur Grundlage für die Berechnung der zu erstattenden Refactie jene Waarenclasse angenommen, in welche der betreffende Artikel laut der für den Localverkehr der österr. und ungar. Bahnen giltigen Waarenclassification rangirt. Ferner:

Zu Rubrik 5: Transporte von solchen österr.-ungarischen oder deutschen Stationen nach rumänischen Stationen oder umgekehrt, deren Verkehr ganz oder theilweise auch über Suczawa vermittelt wird, sind sowohl von der Einrechnung in die Minimal-Frachtsumme, als auch von jeder Begünstigung ausgeschlossen.

Zu Rubrik 6: Als Basis für die Feststellung der stipulirten Minimal-Frachtsumme werden unter Ausserachtlassung der Nebengebühren und Nachnahmen nur jene reinen Transportgebühren angenommen, welche sich für den betreffenden Artikel, bezw. Transport unter Zugrundelegung des zur Zeit der Aufgabe desselben giltigen Frachtsatzes des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandstarifes ergeben, und zwar:

a) Für Sendungen von oder nach Wien loco und transit und sämmtlichen übrigen österr. und deutschen Stationen werden die in die Minimal-Frachtsumme einzurechnenden Transportgebühren in der Weise ermittelt, dass rücksichtlich derselben die von Wien (St.E.G.) bis zur betreffenden rumänischen Bestimmungsstation giltigen directen Frachtsätze berechnet werden.

b) Bei Sendungen von oder nach solchen ungarischen Stationen, deren Verkehr mit den betreffenden rumänischen Bestimmungsstationen sich ausschliesslich über Budapest, Köbánya oder Hatvan-Szolnok bewegt und welche über directe Frachtsätze verfügen, ferner bei Sendungen von oder nach Budapest (Bahnhöfe am linken Donauufer) und Budapest-Kelenföld loco und transit, und endlich von oder nach Köbánya (sämmtliche Bahnhöfe) loco und transit, bilden die von der bezeichneten ungarischen Station bis zur rumänischen Bestimmungsstation giltigen directen Frachtsätze die Basis der einzurechnenden Transportgebühren.

c) Bei Sendungen von oder nach Fiume und Triest bilden die von diesen Stationen bis zur rumänischen Bestimmungsstation giltigen directen Frachtsätze die Basis der einzurechnenden Transportgebühren.

Zu Rubrik 10: 1. Die percentuelle Refactie wird von den factisch eingehobenen Transportgebühren liquidirt, und zwar:

a) Von den jeweilig für die Strecke Wien (St.E.G.)—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bezüglich aller von Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.), sowie von anderen österr. und deutschen Stationen im directen Verkehre nach Rumänien und umgekehrt beförderten Sendungen, deren Verkehr unter Berührung von Wien ganz oder theilweise über Brnck a. L. oder Marchegg bis und ab Predeal und Verciorova vermittelt wird.

b) Von den jeweilig für die Strecke Marchegg—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bezüglich aller von Marchegg, von den österr. oder deutschen Stationen im directen Verkehre nach Rumänien und umgekehrt beförderten Transporte, deren Verkehr, ohne Wien zu berühren, ganz oder zum Theil via Marchegg, Szakolcza, Vlarapass, Zsolna oder Ruttka über Predeal und Verciorova vermittelt wird.

c) Von den jeweilig für die Strecke Budapest d. p. t. p. u.—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bei allen von Budapest (Bahnhöfe am linken Donauufer) und Budapest-Kelenföld, ferner von solchen ungar. Stationen, deren Verkehr bis und ab Predeal und Verciorova ausschliesslich oder theilweise über Budapest oder Hatvan-Szolnok bedient wird, nach Rumänien oder umgekehrt beförderten Sendungen.

d) Von den jeweilig für die Strecke Köbánya alsó p. u.—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bei allen von Köbánya (sämmtliche Bahnhöfe), sowie von solchen ungarischen Stationen, deren Verkehr via Predeal und Verciorova ausschliesslich über Köbánya bedient wird, nach Rumänien und umgekehrt beförderten Sendungen.

e) Von den jeweilig für die Strecke Fiume—, resp. Triest—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bei allen von Fiume, resp. Triest nach Rumänien und umgekehrt beförderten Sendungen, deren Verkehr ausschliesslich via Predeal und Verciorova vermittelt wird.

2. Ueber die ziffermässigen Beträge der im Sinne der unter 1., a), b), c), d) und e) entfallenden Refactien ertheilt die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen (Tarif-Abtheilung) den auf die gegenwärtige Begünstigung Anspruch erhebenden Parteien Auskunft. Im Falle einer während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses eintretenden Aenderung der die Basis der Begünstigung bildenden Frachtantheile bleiben die zur Zeit giltigen Netto-Frachtsätze aufrecht.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
454	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Schwefelkiesabbrände der Tarif-Position 8—31	Aussig (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Węgierska Górka	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1901	Besteht keiner	131 Heller		Im Kartirungswege		
455	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Eisenerz	Szinobánya	Trzynietz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	90 Heller		Im Kartirungswege		

456

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Südbahn-Gesellschaft und kgl. Ungar. Staatseisenbahnen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der Namen der	2 / 3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Frachtgüter aller Art, mit Ausnahme der folgenden Artikel: lebende Thiere, Getreide und Hülsenfrüchte, ferner gedörrtes Obst und Pflaumenmus in vollen Wagenladungen, Mehl und Mahlproducte, Kohle, Coaks, Steinsalz, frisches Fleisch, auf eigenen Rädern laufende Eisenbahn-Fahrzeuge, todtes Geflügel und Eier, ferner alle jene Sendungen, für welche ausserhalb des Tarifes besondere Begünstigungen bestehen und in Anspruch genommen werden (exclusive jener Sendungen, welche auf die Rückvergütung des auf die kgl. Ungar. Staatsbahnen entfallenden Antheiles der Zimony-Belgrader Verbindungsbahn-Gebühren Anspruch haben), und alle jene Artikel, welche im Sinne der Tarife, auf welche sich die Frachtbegünstigung bezieht, von der directen Beförderung ausgeschlossen sind, wie z. B. explosive Güter, ein Theil der Holzgattungen, Boote, Kähne, Leichen etc.; endlich auch solche Sendungen, auf welche die Frachtsätze des directen Tarifes infolge anderweitiger Verfügung des Versenders keine Anwendung finden können												
	Budapest (sämmtliche Bahnhöfe) loco und transit, Kőbánya (beide Bahnhöfe) loco und transit, Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) loco und transit, Marchegg transit, Arad, Szeged, Szeged-Rókus, Temesvár (beide Bahnhöfe), Orsova, Fiume und Triest	oder umgekehrt											
	Belgrad loco und transit (letzteres rücksichtlich der nach serbischen, bulgarischen und türkischen Stationen bestimmten Transporte), ferner Zimony, Ruma, Mitrovicza-Szavapárt und Bázias, bezüglich letzterer zwei Stationen jedoch nur für solche Sendungen, welche von dort nachweislich per Schiff, von Ruma nachweislich mit Bahn nach Klenak und von dort per Schiff, von Zimony per Schiff oder Eisenbahn nach Serbien oder darüber hinaus liegenden Stationen verfrachtet werden, mit Ausnahme der Transporte, welche von Temesvár (beide Bahnhöfe) und von Arad via Bázias zur Verfrachtung gelangen											
Zahlung einer Gesammtfracht von mindestens **450.000 Francs**, welche Summe auf Grund der bis zur ungar.-serbischen Grenze entfallenden Frachtantheile ermittelt wird. Im Triest-Fiumaner Verkehre ist ein solches Quantum von Frachtgütern zu verfrachten, dass die in diesem Verkehre unter Berücksichtigung der Antheile bis zur serbischen Grenze resultirende Frachtgebührensumme innerhalb der obigen 450.000 Francs mindestens 100.000 Francs beträgt												
bis Ende December 1902												
Die für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, ferner für den directen Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits und für den ungarischen Levanteverkehr via Galatz, giltigen Tarife, sowie die inländischen Verbandstarife und Localtarife												
Verschieden												
Von den in Rubrik 5 genannten Stationen bis zur ungarisch-serbischen Grenze geltenden und in dem directen Tarife zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei in den Schnitt-Tariftabellen sub „A“ angegebenen Schnittfrachtsätzen im Verkehre mit den Stationen Triest und Fiume 35 pCt., ferner für rohe Felle von Saloniqne nach Budapest (sämmtliche Bahnhöfe) und Wien (St.E.G. und K.F.N.B.) 25 pCt. Nachlass, und im Verkehre mit den übrigen genannten Stationen 15 pCt. Nachlass, im ungarischen Levanteverkehre von den in diesem Tarife seitens der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen eingerechneten Antheilen 15 pCt. Nachlass: mit der Beschränkung jedoch, dass nach Befriedigung der an dem Transporte eventuell betheiligten fremden Bahnen und nach Abzug der 15-, bezw. 25-, bezw. 35percentigen Refactie für die in Betracht kommenden Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen und für die Strecken Marchegg—Wien und Bruck a. L.—Wien der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mindestens ein Einheitssatz von 2 Hellern per Tonnenkilometer, unter Hinzurechnung von je 4 Hellern Manipulationsgebühr per 100 kg, und für die kgl. Ungar. Staatsbahnen 5 pCt. Transportsteuer verbleiben muss, über welche Grenze hinaus keine Refactie liquidirt wird. — Im Falle einer Aenderung dieser Schnittfrachtsätze während der Dauer des Zugeständnisses bleiben der contrahirenden Partei die zur Zeit giltigen Netto-Frachtsätze gewährleistet												
Verschieden												
Im Rückvergütungswege												
Bei den mit directen Frachtbriefen beförderten Sendungen gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, bezw. Frachtbrief-Duplicate. Bezüglich der via Zimony, Ruma, Mitrovicza-Szavapárt und Bázias per Schiff beförderten Transporte ist ausser den obigen Documenten die per Schiff erfolgte Weiterbeförderung durch Vorlage der bezüglichen Schiffsfrachtbriefe, eventuell Aufgabs-Recepisse oder Frachtbrief-Duplicate nachzuweisen. Bezüglich der aus den Zimonyer Lagerhäusern weiterbeförderten Sendungen sind ausser den auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufgabsrecepissen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten auch die die Weiterbeförderung nachweisenden Aufgabsdocumente vorzulegen. Statt dieser letzteren werden auch die bis Zimony lautenden Aufgabsdocumente angenommen, wenn auf diesen seitens der Station Zimony die Weiterbeförderungsdaten bestätigt sind. Die Documente, die keinen Refactiestempel tragen dürfen und der reclamirenden Firma nicht mehr zurückgestellt werden, sind zum Behufe der Refactie-Liquidirung bezüglich der mit directen Frachtbriefen oder per Schiff beförderten Sendungen längstens bis Ende Juni 1903, bezüglich der in den Zimonyer Lagerhäusern eingelagerten Sendungen längstens binnen 6 Monaten nach erfolgter Weitersendung der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) einzusenden												

Die Verrechnung der Sendung erfolgt stets zu den bestehenden directen Frachtsätzen, und werden bezüglich der über Wien und Budapest hinaus gelegenen deutschen, österreichischen und ungarischen Stationen bei den ganz oder theilweise über Wien instradirenden Sendungen die für Wien — bei den ganz oder theilweise über Marchegg instradirenden Sendungen die für Marchegg — bei den ganz oder theilweise über Budapest instradirenden Sendungen die für Budapest (bezüglich der Südbahn die für Budapest-Kelenföld) — bezüglich der über Zsolna-Galantha instradirenden Sendungen die für Marchegg giltigen Frachtantheile als Basis der minimalen Gesammtfrachten, sowie zur Ermittlung der percentuellen Refactie angenommen. — Die obigen Begünstigungen werden auch auf die aus den Zimonyer Lagerhäusern der Landes-Lagerhäuser-Actiengesellschaft weiterbeförderten Transporte angewendet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
				von	nach									
457	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische, und Kokes	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Kokesanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Wien E.W.A. transito	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Kokes in ganzen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen an eine Dienststelle der Eisenbahn Wien-Aspang adressirt sein und von derselben zu Regiezwecken der eigenen Bahn, bezw. der von ihr betriebenen Schneebergbahn bezogen werden	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller per metr. Tonne à 1000 kg 780		Im Kartirungswege		
				Mähr.-Ostran						780				
				Hrnschan						786				

Für Sendungen, auf welche die nebenstehend laut Spalte 10 zugestandenen Frachtsätze Anwendung finden, wird auf Grundlage der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 120 vom 12. October 1901, snb Position 2120, eine Rückvergütung nicht geleistet

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
5	Nr. 141 vom 5. December 1901	2876	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Ungar. Staatsbahnen und Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	todtes Geflügel	ungarischen Stationen	Eger transit, Passau transit, Simbach transit mit der Bestimmung nach Stationen des Zollauslandes	Rubrik 4 ist wie folgt zu ergänzen: „Mit Giltigkeit vom 20. Jänner 1902 auch anwendbar auf Eiertransporte, bezw. auf zusammengeladene Sendungen von Eiern und todtem Geflügel.“	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

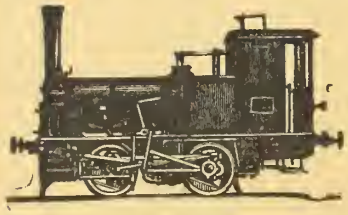
1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
	Nr. 2 vom 9. Jänner 1902	150	Südbahn-Gesellschaft	nicht namentlich angeführt	Holz der Pos. H—18 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B	Hatna	Triest und Fiume	In der Rubrik 7 soll der Giltigkeitstermin statt „1. Jänner“ richtig lauten: „10. Jänner“.	
	Nr. 151 vom 31. December 1901	4012	Eisenbahn Wien-Aspang					In Spalte 6 ist in der ersten Zeile die Jahreszahl von „1002“ auf „1902“, in der dritten Zeile die Anzahl der Wagen von „10“ auf „50“ richtig zu stellen.	

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

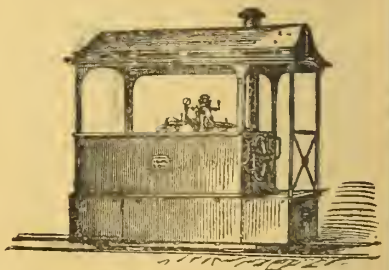
Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

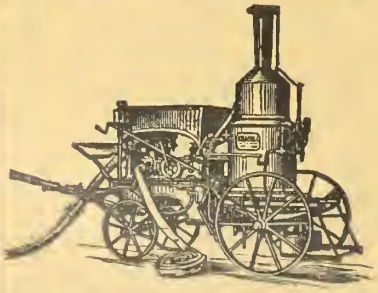
613



Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,



LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.



Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet

Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.576.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 7. **Wien, 21. Jänner 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Eisenbahnverkehr im Monate November 1901 und Vergleich der Einnahmen in den ersten elf Monaten 1901 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1900. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Eisenbahnverkehr im Monate November 1901 und Vergleich der Einnahmen in den ersten elf Monaten 1901 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1900.

Im Monate November 1901 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 16. November die 2·317 km lange Linie Währingerstrasse—Garnisongasse—Landesgerichtsstrasse—Getreidemarkt—Friedrichstrasse der Wiener elektrischen Strassenbahnen.

Am 17. November die 7·7 km lange Localbahn Lundenburg-Eisgrub der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. Den Betrieb besorgt die Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Am 23. November die 2·222 km lange Strecke Aspernbrücke—Praterstrasse—Ausstellungsstrasse—Südportal der Rotunde und

am 26. November die 1·144 km lange Theilstrecke Gudrunstrasse—Trostgasse der Linie Wiedner Gürtel—Laxenburgerstrasse—Trostgasse der Wiener elektrischen Strassenbahnen.

Im Monate November 1901 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im Ganzen 12,729.860 Personen und 11,185.645 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von K 54,626.281 erzielt, das ist per Kilometer K 2774. Im gleichen Monate 1900 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 11,765.788 Personen und 11,349.955 t Güter K 54,693.872 oder per Kilometer K 2827, daher resultirt für den Monat November 1901 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 1·9 pCt.

In der Betriebsperiode vom 1. Jänner bis Ende November 1901 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 157,199.386 Personen und 99,703.455 t Güter, gegen 147,128.684 Personen und 99,568.380 t Güter im Jahre 1900, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1901 auf K 562,417.449, im Jahre 1900 auf K 563,704.858.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten elf Monaten 1901 19.535 km, im gleichen Zeitraume des Jahres 1900 dagegen 19.166 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die vorerwähnte Zeitperiode 1901 auf K 28.790, gegen K 29.412 im Jahre 1900, d. i. um K 622 ungünstiger, oder, auf das Jahr berechnet, pro 1901 auf K 31.407, gegen K 32.086 im Jahre 1900, d. i. um K 679, mithin um 2·1 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenergebnisse der ersten elf Monate 1901 per Jahr ermittelten kilometrischen Einnahmenresultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1901 Kronen
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	146.464
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	95.567
3. Leoben-Vordernberger Bahn	91.324
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	79.371
5. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	61.500
6. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	57.303
7. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	48.215
8. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	47.518
9. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	44.110
10. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	43.623
11. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	39.987
12. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	37.717
13. Böhmische Nordbahn	30.577
14. K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	28.491
15. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	28.436
16. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	26.135
17. Eisenbahn Wien-Aspang	23.061

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.

		Kronen
1.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	49.672
2.	Neue Wiener Tramway (DampftramwayWestbahnlinie—Hütteldorf)	39.893
3.	Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft (Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	34.662
4.	Localbahn Swoleňowes-Smečna	34.560
5.	Stauding-Stramberger Localbahn	33.392
6.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	30.741
7.	Südbahn-Gesellschaft (Localbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	29.206
8.	Bozen-Meraner Bahn	26.588
9.	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	25.293
10.	Kuttenberger Localbahn	24.527
11.	Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	22.357
12.	Neutitscheiner Localbahn	21.847
13.	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	20.320
14.	Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	19.786
15.	Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	18.021
16.	Localbahn Dolina-Wygoda	16.569
17.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	16.279
18.	Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	15.549
19.	Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	13.893
20.	Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	13.719
21.	Aussig-Teplitzer Eisenb.: Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	13.214
22.	Localbahn Königshof-Beraun-Koněprus	11.715
23.	Friedländer Bezirksbahnen: Localbahn Raspenau-Weissbach	11.083
24.	Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	11.007
25.	Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	10.713
26.	Bukowinaer Localbahnen	9.808
27.	Unterkrainer Bahnen	9.689
28.	Localbahn Postelberg-Laun	9.362
29.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	9.256
30.	Localbahn Welchau - Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn	9.099
31.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	9.040
32.	Localbahn Stramberg-Wernsdorf	8.977
33.	Localbahn Starkenbach-Rochlitz	8.875
34.	Friauler Bahn	8.666
35.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	8.509
36.	Kremsthal-Bahn	8.381
37.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	8.311
38.	Localbahn Lundenburg-Eisgrub	7.892
39.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	7.483
40.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	7.451
41.	Localbahn Asch-Rossbach	7.309
42.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	7.309
43.	Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	7.284
44.	Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	7.148
45.	Localbahn Plan-Tachau	7.066
46.	Zillerthal-Bahn (Jenbach-Zell a/Z.)	6.909
47.	Valsugana-Bahn	6.857
48.	Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	6.634
49.	Neue Bukowinaer Localbahnen	6.608
50.	Mährische Westbahn	6.555
51.	Localbahn Chabówka-Zakopane	6.551
52.	Steiermärkische Landesbahnen (Localb. Cilli-Wöllan)	6.530
53.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	6.476
54.	Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	6.442
55.	Böhmische Commercialbahnen	6.328
56.	Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	6.274
57.	Localbahn Beneschau-Wlaschim	6.190
58.	Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	5.865
59.	Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	5.846
60.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	5.819
61.	Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	5.591
62.	Localbahn Trzebinia-Skawce	5.422
63.	Localbahn Auspitz	5.404
64.	Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	5.292
65.	Gailthal-Bahn	5.243
66.	Localbahn Krakau-Kocmyrzów	5.236
67.	Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	5.050
68.	Localbahn Melnik-Mšeno	4.928
69.	Ostgalizische Localbahnen	4.787
70.	Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	4.749
71.	Welser Localbahn	4.748
72.	Localbahn Wotic-Selčan	4.723
73.	Localbahn Raudnitz-Hospozin	4.660
74.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. und Schwarzenau-Zwettl	4.656
75.	Localbahn Mutenitz-Gaya	4.609
76.	Gurkthal-Bahn	4.545
77.	Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	4.376
78.	Murthal-Bahn	4.210
79.	Ybbsthal-Bahn	4.209
80.	Steyrthal-Bahn	4.181
81.	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	4.117
82.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	4.078
83.	Pielachthal-Bahn	4.042
84.	Localbahn Wolframs-Teltsch	3.998
85.	Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	3.960
86.	Localbahn Deutschbrod-Saar	3.937
87.	Localbahn Mauthausen-Grein	3.839
88.	Localbahn Chlumetz-Königstadtl	3.685
89.	Localbahn Stankau-Ronsperg	3.580
90.	Chrudim-Holitzer Localbahn	3.574
91.	Friedländer Bezirksbahnen: Friedland-Reichsgrenze (Hermsdorf)	3.472
92.	Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	3.452
93.	Localbahn Kolin-Čerčan	3.428
94.	Localbahn Hintertreban-Lochowitz	3.368
95.	Localbahn Lambach-Haag	3.349
96.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	3.290
97.	Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	3.275
98.	Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	3.226
99.	Localbahn Lupków-Cisna	3.203
100.	Pinzgauer Localbahn	3.161
101.	Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	3.154
102.	Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	3.077
103.	Localbahn Gross Priesen-Wernstadt-Auscha	2.968
104.	Localbahn Delatyn-Kołomea-Stefanówka	2.955
105.	Localbahn Modřan-Čerčan	2.925
106.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	2.795
107.	Kołomeaer Localbahnen	2.734
108.	Localbahn Laibach-Oberlaibach	2.569
109.	Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2.563

	Kronen
110. Niederösterr. Waldviertelbahn	2.495
111. Localbahn Radkersburg-Luttenberg	2.343
112. Localbahn Mšeno—Unter-Četno	2.218
113. Localbahn Rakonitz-Mlatz	2.076
114. Localbahn Wodňan-Moldauthein	2.016
115. Localbahn Strakonitz-Březnitz	1.989
116. Localbahn Neuhaus-Neubistritz	1.904
117. Localbahn Neuhof-Weseritz	1.603
118. Localbahn Piła-Jaworzno	1.174

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten elf Monaten 1901 ergibt sich gegenüber der gleichen Zeitperiode 1900 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	14·0
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	6·8
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	4·8
Eisenbahn Wien-Aspang	4·7
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	2·5
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	2·5
K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	0·4
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	0·3

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Localbahn Piła-Jaworzno	292·7
Localbahn Delatyn-Kołomea-Stefanówka	60·3
Localbahn Krakau-Kocmyrzów	39·1
Niederösterreichische Waldviertelbahn	38·0
Localbahn Stramberg-Wernsdorf	37·4
Localbahn Postelberg-Laun	34·4
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft (Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth	28·7
Friauler Bahn	27·5
Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	19·2
Gailthal-Bahn	16·5
Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	16·1
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	14·7
Neue Bukowinaer Localbahnen	14·5
Kołomeaer Localbahnen	14·5
Localbahn Laibach—Ober-Laibach	13·9
Localbahn Gleisdorf-Weiz	13·7
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	13·5
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	13·5
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	13·2
Localbahn Beneschau-Wlaschim	12·7
Localbahn Königshof-Beraun-Koneprus	12·6
Localbahn Neuhaus-Neubistritz	11·1
Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	10·9
Localbahn Auspitz	9·9
Localbahn Swoleňowes-Smečna	9·4
Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	9·0
Localbahn Starkenbach-Rochlitz	8·5
Localbahn Lupków-Cisna	7·8
Gurkthal-Bahn	7·5
Localbahn Melnik-Mšeno	7·4
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	7·0
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. und Schwarzenau-Zwettl	7·0
Bukowinaer Localbahnen	6·9
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	6·9
Chrudim-Holitzer Localbahn	6·7
Localbahn Dolina-Wygoda	6·6
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	6·5
Ostgalizische Localbahnen	6·2
Localbahn Chabówka-Zakopane	5·7
Ybbsthal-Bahn	5·6
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	5·2
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	5·0
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	5·0
Localbahn Trzebinia-Skawce	4·9
Localbahn Rakonitz-Mlatz	4·8
Localbahn Wodňan-Moldauthein	4·8
Localbahn Asch-Rossbach	4·6
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	4·5
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	4·3
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	3·5
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	3·0
Unterkrainer Bahnen	2·9
Localbahn Wolframs-Teltsch	2·9
Localbahn Potscherad-Wurzmes	2·8
Localbahn Tirschnitz-Schönbach	2·7
Neutitscheiner Localbahn	2·6
Murthal-Bahn	2·2
Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2·1
Localbahn Deutschbrod-Saar	2·0
Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	1·6
Stauding-Stramberger Localbahn	1·4
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	1·2
Valsugana-Bahn	1·2
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	0·2

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten elf Monaten 1901 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1900 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	1·0
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	1·7
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	1·8
Böhmische Nordbahn	3·1
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	3·1
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	3·7
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	5·7
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	5·8
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	9·0

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	0·4
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	0·7
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	0·8
Kremsthal-Bahn	1·1
Localbahn Strakonitz-Březnitz	1·2
Localbahn Mauthausen-Grein	1·8
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	1·9
Localbahn Stankau-Ronsperg	2·0
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	2·4
Mährische Westbahn	2·9
Böhmische Commercialbahnen	3·3
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	3·6

	%
Pielachthal-Bahn	4·1
Localbahn Strakonitz-Winterberg	4·6
Localbahn Wotic-Selčan	4·8
Bozen-Meraner Bahn	5·1
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	5·2
Steyrthal-Bahn	5·2
Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	5·6
Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	5·8
Pinzgauer Localbahn	5·9
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	6·0
Localbahn Mšeno—Unter-Četno	6·2
Ueberetscher Bahn	6·2
Steiermärkische Landesb. (Localbahn Cilli-Wöllan)	6·6
Localbahn Modřan-Čerčan	6·7
Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	6·7
Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	7·0
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	7·2
Localbahn Gross Priesen-Wernstadt-Auscha	8·2
Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	8·7
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	8·9
Localbahn Mutenitz-Gaya	10·1
Localbahn Wodňan-Prachatitz	10·3
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	10·9
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	11·6
Friedländer Bezirksbahnen: Localbahn Raspenau-Weissbach	11·8
Kuttenberger Localbahn	13·7
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	15·1
Welser Localbahn	16·4
Localbahn Plan-Tachau	17·0
Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs	18·5
Localbahn Mösel-Hüttenberg	20·7
Localbahn Lemberg-Kleparów-Janów	29·7
Friedländer Bezirksbahnen: Friedland-Reichsgrenze (Hermsdorf)	30·8
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	36·5
Localbahn Raudnitz-Hospozin	38·7

Ausser den in den vorstehenden Tableaux angeführten Hauptbahnen, Localbahnen und Dampftramways umfasste das österreichische Eisenbahnnetz im Monate November 1901 noch weiters 5 Zahnradbahnen, 25 städtische Bahnen mit elektrischem Betriebe und 3 Drahtseilbahnen mit einer Gesammtlänge von 365·39 km, wovon 337·48 km im Betriebe gestanden sind.

Im Monate November 1901 wurden auf diesen Bahnen 12,506.367 Personen und 10.709 t Güter befördert und hiefür K 1,595.157 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 1,581.590 und auf den Güterverkehr K 13.567 entfallen. Im gleichen Monate 1900 resultirte eine Gesammteinnahme von K 1,016.487 bei einem Verkehre von 7,833.072 Personen und 9458 t Güter und einer Gesammtlänge des Bahnnetzes von 273·47 km, wovon 245·56 km im Betriebe waren.

In den ersten elf Monaten 1901 betrug die Gesammtfrequenz 115,368.783 Personen und 91.166 t Güter. Die aus diesen Verkehren erzielte Gesammteinnahme bezifferte sich auf K 15,559.659 (Personenverkehr Kronen 15,433.001 und Güterverkehr K 126.658).

In der gleichen Zeitperiode 1900 betrug die Gesammteinnahme bei einer Frequenz von 71,900.658 Personen und 89.037 t Güter K 9,704.865, wobei auf den Personenverkehr K 9,580.452 und auf den Güterverkehr K 124.413 entfallen.

In den vorstehend angeführten Betriebsresultaten sind jedoch jene der Drahtseilbahn auf den Laurenziberg in Prag nicht enthalten, nachdem die Unternehmung der Aussichtswarte und Seilbahn bisher keine Betriebsausweise eingesendet hat.

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Die Transporteinnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, einschliesslich der Wiener Stadtbahn, betrugen im Monate November 1901 im Personenverkehre K 4,426.200 (5,715.300 Reisende), im Güterverkehre K 16,259.100 (3,498.100 t), im Ganzen K 20,685.300.

Auf die westlichen Staatsbahnen entfallen hievon aus dem Personenverkehre K 3,157.800 (4,964.200 Reisende), aus dem Güterverkehre K 12,041.400 (2,882.200 t), und auf die Staatsbahnen in Galizien aus dem Personenverkehre K 1,268.400 (751.100 Reisende), aus dem Güterverkehre K 4,217.700 (615.900 t).

Mit dem Erfolge des Monates November 1900 verglichen, brachte der November des Jahres 1901 im Personenverkehre eine Mehreinnahme von K 245.891 (+ 594.769 Reisende), im Güterverkehre von K 438.713 (+ 37.915 t).

An der Mehreinnahme im Personenverkehre sind die westlichen Staatsbahnen mit K 243.271 (+ 560.765 Reisende), die Staatsbahnen in Galizien mit K 2620 (+ 34.004 Reisende) betheiligt.

Im Güterverkehre setzt sich der Mehrerfolg aus einer Mehreinnahme der westlichen Staatsbahnen von K 396.446 (— 14.409 t) und einer solchen der Staatsbahnen in Galizien von K 42.267 (+ 52.324 t) zusammen.

In den Ergebnissen der westlichen Staatsbahnen sind jene der Wiener Stadtbahn inbegriffen.

Dieselben betrugen im November 1901 im Personenverkehre K 360.100 (2,451.100 Reisende), im Güterverkehre K 71.300 (25.800 t), und im November 1900 im Personenverkehre K 277.454 (2,005.370 Reisende), im Güterverkehre K 62.644 (18.352 t).

Ohne die Wiener Stadtbahn ergibt sich für die westlichen Staatsbahnen im Personenverkehre ein Mehrerträgniss von K 160.625 (+ 115.035 Reisende), beim Gütertransporte ein Mehrerfolg von K 387.790 (— 21.857 t).

Für die Mehrergebnisse des Personenverkehres der westlichen Staatsbahnen im Berichtmonate waren dieselben Momente massgebend, wie für den unmittelbaren Vormonat October; die günstige Herbstwitterung hatte namentlich in den Directionsbezirken Wien, Prag und Pilsen eine andauernde Zunahme in der Personenbeförderung zur Folge, mit welcher auch die bemerkenswerthe Einnahmensteigerung übereinstimmt.

Bei den östlichen Staatsbahnen ist die im Verhältnisse zur Mehrfrequenz nur geringe Mehreinnahme in den Fahrten auf kurze Strecken begründet.

Dem Güterverkehre fehlten auf den westlichen Staatsbahnen wohl auch im November noch die grossen Wagenladungstransporte in Baumaterialien und Erzen,

hauptsächlich aber in Kohle, von welchen die Direction Prag allein einen Ausfall im Exportverkehre von 30.000 t nachweist, doch hat andererseits die Beförderung von Stückgütern, besonders Wein, Wild und Geflügel, dann der Transport von lebenden Thieren (Pferden), ferner die Verfrachtung von Baumwolle, Eiern, Eisen und Stahl, Malz, Oel, Südfrüchten und Zucker, von welch letzteren Artikeln speciell grosse Quantitäten über die Tiroler und Vorarlberger Linien versendet wurden, den Ausfall nicht nur ausgeglichen, sondern noch eine ansehnliche Mehreinnahme bewirkt.

Ein beachtenswerthes Einnahmenplus erwuchs besonders für die Staatsbahn-Direction Prag aus der 1901 länger als im Jahre 1900 andauernden Zuckercampagne, welche sowohl das Beförderungsquantum als auch die Einnahme günstig beeinflussten.

Auf den galizischen Staatsbahnen fanden im November 1901 stärkere Transporte von Mais, Kartoffeln und Getreide statt, unter welchen besonders Getreidesendungen von Russland und Rumänien mit der Bestimmung nach Deutschland erwähnenswerth sind. Dagegen zeigte sich in der Aufgabe von Holz nach dem Auslande ein bedeutender Ausfall.

Vom 1. Jänner bis 30. November 1901 betragen die Einnahmen der k. k. Staatsbahnen und der Wiener Stadtbahn K 220,922.500 (+ K 3,365.986 gegen die gleiche Periode des Jahres 1900), die Einnahmen der Wiener Stadtbahn allein K 4,794.700 (+ K 579.278) und die Einnahmen der k. k. Staatsbahnen ohne die Wiener Stadtbahn K 216,127.800 (+ K 2,786.708).

Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn. Die Mehreinnahme von K 295 im Personenverkehre ist der um 980 Reisende gesteigerten Frequenz zuzuschreiben; im Güterverkehre hat die länger andauernde Rübenverfrachtung ein Mehrerträgniss von K 9478 (+ 5536 t) bewirkt.

Neue Bukowinaer Localbahnen. In der Personenbeförderung ergab sich eine Mindereinnahme von K 100, entsprechend der Minderfrequenz von 589 Reisenden; die Einnahme aus dem Gütertransporte war jedoch um K 15.302 günstiger als im Novembar 1900, da um 17.112 t, hauptsächlich Zuckerrüben auf der Linie Lużan—Zaleszczyki, mehr befördert wurden.

Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka. Der bedeutende Unterschied in den Einnahmen: im Personenverkehre + K 2283 (+ 1971 Reisende), im Güterverkehre + K 10.357 (+ 4989 t), ist darauf zurückzuführen, dass im gleichen Monate des Jahres 1900 auf der Linie Delatyn—Lanczyn der Gesammtverkehr eingestellt war.

Localbahn Fehring-Fürstenfeld. Der Personentransport zeigt eine unbedeutende Zunahme von + K 5 (+ 130 Reisende), der Güterverkehr hat dagegen aus der stärkeren Zufuhr von Rohtabak eine Mehreinnahme von K 3804 (+ 950 t) erfahren.

Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor. Der Personenverkehr brachte eine geringe Mehreinnahme von K 56 (+ 360 Reisende); im Güterverkehre wurden stärkere Holz- und Holzstofftransporte zur Aufgabe gebracht, welche eine Mehreinnahme von K 2509 (+ 690 t) zur Folge hatten.

Localbahn Gleisdorf-Weiz. Die Steigerung im Personenverkehre (+ K 823 mit + 1740 Reisenden) ist hauptsächlich in der lebhafteren Frequenz von und nach Graz begründet; die um K 1303 erhöhte Einnahme im Güterverkehre (+ 820 t) rührt aus Mehrverfrachtungen in den Artikeln Obst, Holz und Mahlproducte her.

Kolomeaer Localbahnen. Die Mehreinnahme von K 36 im Personenverkehre gegenüber der Minderfrequenz von 107 Reisenden ist auf die Benützung längerer Strecken zurückzuführen; das Einnahmenplus von K 2864 des Güterverkehres ist theilweise durch Gebührenzuscheidungen aus früheren Monaten, theilweise auch durch Mehrverfrachtungen (+ 234 t), zumeist von Mahlproducten, erwachsen.

Localbahn Krakau-Kocmyrzów. Der Personenverkehr weist eine Zunahme von K 251 (+ 668 Reisende), der Güterverkehr von K 5898 (+ 2438 t) aus. In letzterem gelangten zumeist Zuckerrüben, Kohle, sowie Getreide und Mehl zur Verfrachtung.

Localbahn Lemberg (-Kleparów)-Janów. Infolge schwächeren Verkehres ab und nach Janów und Domažyr zeigt sowohl der Personenverkehr als auch der Gütertransport einen bedeutenden Ausfall. In ersterem beträgt derselbe K 558 (— 584 Reisende), in letzterem K 2603 (— 923 t) im Vergleiche zum Monate November des Jahres 1900.

Localbahn Mösel-Hüttenberg. Im Personenverkehre wurden K 70 (+ 130 Reisende) mehr vereinnahmt; der Gütertransport hingegen hat einen Ausfall von K 2797 bei einer Minderverladung von 2840 t erlitten. Die Ursache dieses Rückganges liegt in der Auflassung der Bessemerhütte in Heft, bezw. der dadurch entstandenen Abnahme der Beförderung von Eisen und Holzkohle.

Localbahn Piła-Jaworzno. Da sich der Personenverkehr hauptsächlich auf der kurzen Strecke Jaworzno—Chrzanów bewegte, zeigt die Einnahme eine Minusdifferenz von K 83, trotz der Mehrbeförderung von 240 Reisenden. Die starke Zunahme im Güterverkehre, die ein Plus von K 2444 ergab, wurde durch die Beförderung grösserer Quantitäten von Kohle, Holz und Steinen (+ 2925 t) veranlasst.

Localbahn Postelberg-Laun. Die Einnahme aus der Personenbeförderung ist um K 203 höher als im November des Jahres 1900; auch die Frequenz zeigt eine Zunahme von 919 Reisenden. Das Plus von K 6591 in der Einnahme aus den Gütertransporten stammt von einer Mehrbeförderung von 2671 t, zumeist Rüben, her.

Localbahn Potscherad-Wurzmes. Die Einnahme aus der Personenbeförderung ist um K 54 (— 145 Reisende) zurückgeblieben; im Güterverkehre hat die stärkere Verfrachtung von Rüben und Rohzucker eine Mehreinnahme von K 7018 (+ 6371 t) mit sich gebracht.

Localbahn Raudnitz-Hospozin. Im Personenverkehre zeigt sich sowohl in der Einnahme (— 473 Kronen) als der Frequenz (— 553 Reisende) ein Ausfall; das Ergebniss des Güterverkehres hingegen gestaltete sich um K 4632 (+ 5125 t) besser, da im Monate November 1901 Zucker in grösserer Menge, sowie auch bedeutende Quantitäten Rübe zur Beförderung gelangten.

Localbahn Trzebinia-Skawce. Der Personenverkehr bewegte sich hauptsächlich über längere Strecken, wodurch eine Mehreinnahme von K 1078 resultirt. Der ungünstige Erfolg im Güterverkehre (— K 12.166 bei — 7823 t) wurde durch den Ausfall an Kohlentransporten der Grube Siersza wodna hervorgerufen.

(Fortsetzung auf Seite 332.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November		Im Monate November 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate November 1901				1900		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende November	
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.			
	1901	1900			Kronen				Kronen			1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen								Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Stadtbahn	8.510	8.419	5,715.300	3,498.100	4,426.200	16,259.100	20,685.300	2.431	20,000.696	2.376	+ 2·3	8.459	8.365
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:													
Asch-Rossbach	15	15	6.000	9.200	1.400	6.800	8.200	547	8.587	572	— 4·4	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	23	5.300	3.000	4.200	8.400	12.600	548	12.053	524	+ 4·6	23	23
Borki wielkie-Grzymalów . . .	33	33	1.700	2.600	2.000	7.000	9.000	273	8.901	270	+ 1·1	33	33
Brüx-Lobositzer Verbindungsb. .	37	37	4.400	24.200	2.500	43.100	45.600	1.232	35.827	968	+ 27·3	37	37
Bukowinaer Localbahnen . . .	187	168	20.100	50.800	23.000	146.600	169.600	907	139.194	829	+ 9·4	186	168
Neue Bukowinaer Localbahnen .	166	166	28.100	37.200	24.100	74 000	98.100	591	82.898	499	+ 18·4	166	166
Chabowka-Zakopane	43	43	8.800	2.400	9.200	7.400	16.600	386	14.559	339	+ 13·9	43	43
Chlumetz-Königstadtl	14	. . .	900	9.300	400	9.900	10.300	736	. . . .	. . .	. . .	9	. . .
Chrudim-Holitzer Localbahn . .	59	59	7.500	35.000	2.400	33.900	36.300	615	33.869	574	+ 7·1	59	59
Delatyn-Kołomea-Stefanówka . .	112	112	7.700	10.600	8.300	21.400	29.700	265	17.060	152	+ 74·3	112	112
Deutschbrod-Saar	33	33	2.800	2.900	2.300	9.400	11.700	355	11.506	349	+ 1·7	33	33
Dolina-Wygoda	8	8	800	9.600	300	10.600	10.900	1.363	9.608	1.201	+ 13·5	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.800	5.700	3.800	15.600	19.400	970	15.591	780	+ 24·4	20	20
Friauler Bahn	16	16	8.100	800	8.800	2.000	10.800	675	10.450	653	+ 3·4	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	6.600	2.800	3.300	5.100	8.400	215	8.948	229	— 6·1	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	4.600	3.200	3.300	10.200	13.500	435	10.935	353	+ 23·2	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	8.100	4.700	3.600	7.700	11.300	753	9.174	613	+ 22·8	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	19	19	3.900	1.200	1.800	3.000	4.800	253	4 428	233	+ 8·6	19	10
Gurkthalbahn	29	29	6.800	2.600	3.400	7.000	10.400	359	11.104	383	— 6·3	29	29
Hinter-Třeban — Lochowitz . . .	27	. . .	1.900	8.100	1.300	11.500	12.800	474	. . . .	. . .	. . .	8	. . .
Karlsbad-Johanngeorgenstadt . .	47	47	11.600	9.000	6.000	13.300	19.300	411	18.120	386	+ 6·5	47	47
Kolin-Cerčan	81	. . .	6.600	10.600	5.900	23.600	29.500	364	. . . .	. . .	. . .	50	. . .
Kolomeaer Localbahnen	33	33	600	6.000	200	10 300	10.500	318	7.600	230	+ 38·3	33	33
Krakau-Kocmyrzów	20	20	3.900	7.500	1.700	13.000	14.700	735	8.551	428	+ 71·7	20	19
Lambach-Haag a. H.	26	. . .	4.300	1.900	2.300	3.300	5 600	215	. . . .	. . .	. . .	10	. . .
Lemberg-Bełzec (Tomaszów) . .	89	89	16.100	4.600	21.200	15.100	36.300	408	40.389	454	— 10·1	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow . . .	22	22	3.500	2.300	2.000	3.800	5.800	264	8.961	407	— 35 1	22	22
Lupków-Cisna	25	25	800	2.000	500	7.000	7.500	300	7.592	304	— 1·3	25	25
Mährisch-Budwitz-Jamnitz . . .	21	21	2.100	2.300	1.800	6.800	8.600	410	9.189	438	— 6·4	21	21
Mährische Westbahn	90	90	10.900	21.800	7.500	54.000	61.500	683	59.834	665	+ 2·7	90	90
Marienbad-Karlsbad	53	53	21.600	5.100	17.800	18.700	36.500	689	37.451	707	— 2·5	53	53
Mauthausen-Grein	31	31	8.700	2.300	4.100	6.400	10.500	339	10.830	349	— 2·9	31	31
Modřan-Čerčan	74	74	6.100	7.800	5.100	16.800	21.900	296	19.983	270	+ 9·6	74	70
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.300	2.400	600	1.600	2.200	440	4.927	985	— 55·3	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	10.600	4.000	7.900	18.300	26.200	345	26.854	353	— 2·2	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt .	14	14	2.100	1.800	1.000	4.100	5.100	364	4.749	339	+ 7·4	14	14
Neuhaus-Neubistritz	33	33	1.900	1.400	1.000	3.600	4.600	139	4.495	136	+ 2·2	33	33
Neuhof-Weseritz	24	. . .	900	600	600	1.700	2.300	96	. . . .	. . .	. . .	13	. . .
Ostgalizische Localbahnen . . .	196	196	15.200	26.200	22.900	50.500	73.400	374	69.695	356	+ 5·1	196	196
Pila-Jaworzno	21	21	600	3.100	300	2.600	2.900	138	539	26	+ 430·8	21	2
Pinzgauer Localbahn	53	53	7.200	1.600	4.400	6.700	11.100	209	11.414	215	— 2·3	53	53
Plan-Tachau	13	13	2.600	2.000	1.600	5.700	7.300	562	6.968	536	+ 4·9	13	13
Postelberg-Laun	11	11	2.200	27.400	700	28.800	29.500	2.682	22.706	2.064	+ 29·9	11	11
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.800	28.100	600	35.100	35.700	2.100	28.736	1.690	+ 24·3	17	17
Rakonitz-Mlatz	39	39	3.700	3.800	2.700	5.500	8.200	210	7.618	195	+ 7·7	39	39
Rakonitz-Pladen-Petschau . . .	104	104	13.000	8.000	7.900	17.100	25.000	240	23.427	225	+ 6·7	104	104
Raudnitz-Hospozin	25	25	3.100	16.400	1.300	19.100	20.400	816	16.241	650	+ 25·5	25	2
Schlackenwerth-Joachimsthal . .	8	8	1.900	1.300	700	2.200	2.900	363	2.907	363	0	8	8
Schwarzenau-Waidhofen a./T. und Schwarzenau-Zwettl	31	31	6.200	2.400	4.100	8.000	12.100	390	12 007	387	+ 0·8	31	3
Stankau-Ronsperg	22	22	5.800	2.300	2.600	4.300	6.900	314	6.138	279	+ 12·5	22	2

Vom 1. Jänner bis Ende November 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende November									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 11 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1901				1900				Differz. per Kilom. in Percent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1901	1900	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatsbahnbetrieb.
													a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Stadtb.
72,011.000	31,163.600	65,336.800	155,585.700	220,922.500	26.117	64,080.124	153,476.390	217,556.514	26.008	+ 0·4	28.491	28.372	
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:
64.400	95.900	14.200	86.300	100.500	6.700	12.927	83.132	96.059	6 404	+ 4·6	7.309	6.986	Asch-Rossbach
59.500	26.400	43.600	86.900	130.500	5.674	41.230	74.589	115.819	5.036	+ 12·7	6.190	5.494	Beneschau-Wlaschim
20.200	29.500	26.400	78.000	104.400	3.164	25.639	85.249	110.888	3.360	— 5·8	3.452	3.665	Borki wielk.-Grzymalow
40.100	56.800	25.400	123.000	148.400	4.011	24.657	116.686	141.343	3.820	+ 5·0	4.376	4.167	Brüx-Lobositzer Localb.
216.000	446.500	242.700	1,429.600	1,672.300	8.991	219.560	1,193.675	1,413.235	8.412	+ 6·9	9.808	9.177	Bukowinaer Localb.
317.100	276.900	275.500	730.000	1,005.500	6.057	275.751	602.658	878.409	5.292	+ 14·5	6.608	5.773	N. Bukowinaer Localb.
110.600	32.400	143.900	114.300	258.200	6.005	122.020	122.163	244.183	5.679	+ 5·7	6.551	6.195	Chabowka-Zakopane
9.300	24.500	4.100	26.300	30.400	3.378	. . . . .					3.685	. . .	Chlumetz-Königstadtl
72.500	128.600	29.600	163.700	193.300	3 276	27.819	153.305	181.124	3.070	+ 6·7	3.574	3.349	Chrudim-Holitzer L.B.
91.700	66.200	105 100	198.300	303.400	2.709	87.679	101.564	189.243	1.690	+ 60 3	2.955	1.844	Delatyn-Kołomea-Stef.
44.500	27.300	32.500	86.600	119.100	3.609	32.445	84.317	116.762	3.538	+ 2·0	3.937	3.860	Deutschbrod-Saar
9.300	93.400	3.600	117 900	121.500	15.188	3.644	110.359	114.003	14.250	+ 6·6	16.569	15.545	Dolina-Wygoda
74.400	45.300	47.900	121.800	169.700	8.485	47.628	110.913	158.541	7.927	+ 7·0	9.253	8.648	Fehring-Fürstenfeld
87.100	13.300	99.300	27.800	127.100	7.944	76.135	23.579	99.714	6.233	+ 27·5	8.666	6.800	Friauler Bahn
86.700	30.200	41.900	58.000	99.900	2.562	43.323	56.947	100.270	2.571	— 0·4	2.795	2.805	Fürstenfeld-Hartberg
63.500	34.300	42.100	106.900	149.000	4.806	42.358	85.503	127.861	4.125	+ 16·5	5.243	4.500	Gailthal-Bahn
88 300	48.800	39.800	84.500	124.300	8.287	37.162	72.153	109.315	7.288	+ 13·7	9.040	7.951	Gleisdorf-Weiz
44.400	15.500	22.800	30.900	53.600	2.821	9.812	24.789	34.601	3.460	— 18·5	3.077	3.775	Göpfritz—Gr.-Siegharts
85.400	31.100	42 000	78.800	120.800	4.166	38.573	73.828	112.401	3.876	+ 7·5	4.545	4.228	Gurkthalbahn
8.700	13.200	5.400	193. 00	24.700	3.087	. . . . .					3.368	. . .	Hint.-Třeban-Lochowitz
162.000	104.300	122.700	163.100	285.800	6.031	126.051	156.488	282.539	6.011	+ 1·2	6.634	6.557	Karlsb.-Johanngeorgst.
64.900	42.100	60.000	97.100	157.100	3.142	. . . . .					3.428	. . .	Kolin-Cerčan
8 000	45.600	2.400	80.300	82.700	2.506	2.888	69.341	72.229	2.189	+ 14·5	2.734	2.388	Kolomcaer Localbahnen
44.400	53.800	19.600	76·400	96.000	4.800	16.112	49.457	65.569	3.451	+ 39·1	5.236	3.765	Krakau-Kocmyrzów
24.300	7.700	14.500	16.200	30.700	3.070	. . . . .					3.349	. . .	Lambach-Haag
219.900	71.500	287.300	187.400	474.700	5.334	232.753	228.651	511.404	5.746	— 7·2	5.819	6.268	Lemberg-Bełzec
39.700	26.100	32.800	30.800	63.600	2.891	39.255	51.281	90.536	4.115	— 29·7	3.154	4.480	Lemberg (Klep.)-Janów
7.100	26.200	4.800	68.600	73.400	2.936	4.774	63.309	68.083	2.723	+ 7·8	3.203	2.971	Lupków-Cisna
35.000	22.600	24.700	72.500	97.200	4.629	25.228	81.217	106.445	5.069	— 8·7	5.050	5.530	M.-Budwitz-Jamnitz
136.200	144.900	104.700	436.100	540.800	6.009	103.526	453.196	556.722	6.186	— 2·9	6.555	6.748	Mährische Westbahn
391.600	59.100	529.300	226.100	755.400	14.253	524.070	195.612	719.682	13.579	+ 5·0	15.549	14.813	Marienbad-Karlsbad
98.000	23.900	54.800	54.300	109.100	3.519	53.535	57.522	111.057	3.582	— 1·8	3.839	3.908	Mauthausen-Grein
74 000	56.700	70.300	128.100	198.400	2.681	69.300	131.803	201.103	2.873	— 6·7	2.925	3.134	Modřan-Cerčan
27.100	39 600	6.500	32.500	39.000	7.800	6.680	42.506	49.186	9.837	— 20·7	8.509	10.731	Mösel-Hüttenberg
131.700	48.300	99.200	194.100	293.300	3.859	92·836	194.075	286.911	3.775	+ 2·2	4.210	4.118	Murthal-Bahn
29.300	8.500	13.400	28.000	41.400	2.957	12.540	26.823	39.363	2.812	+ 5·2	3.226	3.068	Nakří-Netolitz Net. St.
23.500	18.700	13.600	44.000	57.600	1.745	13.888	37.906	51.794	1 570	+ 11·1	1.904	1.713	Neuhaus-Neubistritz
12.900	4.100	8.700	10.400	19.100	1.469	. . . . .					1.603	. . .	Neuhof-Weseritz.
197.300	203.500	305.700	554.400	860.100	4.388	299.705	510.148	809.853	4.132	+ 6·2	4.787	4.508	Ostgalizische Localb.
7.400	17.500	2.900	19.700	22.600	1.076	388	159	547	274	+292·7	1.174	299	Pila-Jawoczno
113.400	18.700	83.900	69.700	153.600	2.898	81.139	82.115	163.254	3.080	— 5·9	3.161	3.360	Pinzgauer L.B.
37.600	14.800	22.600	61.600	84.200	6.477	23.298	78.130	101.428	7.802	— 17·0	7.066	8.511	Plan-Tachau
15.000	84.900	6.200	88.200	94.400	8.582	5.425	64.811	70.236	6.385	+ 34·4	9.362	6.965	Postelberg-Laun
21.100	81.700	6.900	109.700	116.600	6.859	6.557	106.900	113.457	6.674	+ 2·8	7.483	7.281	Potscherad-Wurzmes
41.600	20.600	32.300	41.900	74.200	1.903	30.143	40.635	70.778	1.815	+ 4·8	2.076	1.980	Rakonitz-Mlatz
145.300	55.700	94.800	149.500	244.300	2.349	101.289	137.934	239.223	2.300	+ 2·1	2.563	2.509	Rakonitz-Pl.-Petschau
29.500	70.900	15.500	91.300	106.800	4.272	2.227	18.689	20.916	6.972	— 38·7	4.660	7.606	Raudnitz-Hospozin
35.500	15.500	15.800	25.200	41.000	5.125	12.524	22.792	35.316	4.415	+ 16·1	5.591	4.816	Schlackenwerth-Joach.
73.700	34.100	47.500	84.800	132.300	4.268	45.045	78.568	123.613	3.988	+ 7·0	4.656	4.351	Schwarzenau-Waidhofen u. Schwarzenau-Zwettl
84.900	21.400	28.700	43·500	72.200	3.282	9.739	17.043	26.782	3.348	— 2·0	3.580	3.652	Stankau-Rousperg

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November 1901	1900	Im Monate November 1901 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate November 1901: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1900: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende November 1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Starkenbach-Rochlitz	20	20	4.300	4.400	2.600	12.200	14.800	740	12.626	631	+ 17·3	20	20
Strakonitz-Březnitz	83	83	5.000	3.500	3.700	11.100	14.800	178	14.382	173	+ 2·9	83	83
Strakonitz-Winterberg	71	71	14.200	6.300	6.300	16.100	22.300	314	21.824	307	+ 2·3	71	55
Tirschnitz-Schönbach	21	21	4.700	3.500	2.900	8 300	11.200	533	10.342	492	+ 8·3	21	10
Trzebinia-Skawce	60	60	3.400	17.700	3.400	21.700	25 100	418	36.188	603	— 30·7	60	60
Unterkrainer Bahnen	134	134	22.800	19.600	23.600	84.600	108.200	807	104.996	784	+ 2·9	134	134
Valsugana-Bahn	63	63	29.000	2.400	22.000	14.200	36.200	575	33.171	527	+ 9·1	63	63
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.900	2.600	1.400	5.200	6.600	600	6.316	574	+ 4·5	11	11
Welser Localbahn	84	54	20.200	11.700	12.600	19.000	31.600	376	25.931	480	— 21·7	71	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	5.300	19.100	4.400	18.000	22.400	1.313	25.703	1.512	— 12·8	17	17
Wodňan-Čičenitz-Moldauthein	21	21	1.700	800	1.400	2.400	3.800	181	4.243	202	— 10·4	21	21
Wodňan-Prachatitz	56	56	11.200	4 600	4.900	12.200	17.100	305	15.788	282	+ 8·2	56	56
Wolframs-Teltsch	23	23	2.700	1.500	1.900	4.400	6.300	274	7.311	318	— 13·8	23	23
Wotic-Selčan	17	17	3.400	2.300	2.100	5.500	7.600	447	6.929	408	+ 9·6	17	17
Ybbsthalbahn	76	76	10.400	2.200	6.500	13.000	19.500	257	24.847	327	— 21·4	76	76
Zeltweg-Fohnsdorf	6	6	3.100	35.800	800	27.400	28.200	4.700	26.177	4.363	+ 7·7	6	6
Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	87	87	16.200	14.400	12 500	27.100	39.600	455	40.694	468	— 2·8	87	86
Zwittau-Poličká-Skuč	52	52	6.900	2.100	4.700	7.600	12.300	236	11.942	230	+ 2·6	52	52
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Caslau-Zawratetz	24	24	2.599	24.406	1.091	29.342	30.483	1.270	36.109	1.505	— 15·6	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.931	11.641	476	9.235	9.711	1.942	11.054	2.211	— 12·2	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges.													
a) Hauptbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alt. L.	101	101	238.888	902.294	90.883	1,338.949	1,429.832	14.157	1,514.155	14.992	— 5·6	101	101
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	151	151	80.449	61.623	45.173	140.825	185.998	1.232	145.868	966	+ 27·5	151	115
Böhmische Nordbahn	328	328	201.459	208.408	165.543	830.191	995.734	3.036	970.942	2.960	+ 2·6	328	328
Buschtěhrader Eisenbahn Linie lit. A	186	186	78.381	261.764	79.602	798.474	878 076	4.721	902.276	4.851	— 2·7	186	186
Linie lit. B.	236	236	123 660	407.834	95.488	1,216.982	1,312.470	5.561	1,546.170	6.552	— 15·1	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	43.087	73.868	33.984	279.666	313.615	3.447	327.670	3.601	— 4·4	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Hauptbahnnetz	1.036	1.036	1,033.266	1,400.638	1,126.264	6,190.452	7,316.716	7.062	7,725.794	7.457	— 5·3	1.036	1.036
Localbahnen	302	302	114.236	117.816	46.694	176.605	223.299	739	254.707	843	— 12·3	302	294
Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Oesterreichische Strecke	64	64	76.445	116.102	65.898	464.642	530.540	8.290	576.802	9.013	— 8·0	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	11.748	112.578	5.078	115.330	120.408	8.027	130.234	8.682	— 7·6	15	15
Oesterr. Nordwestbahn: Garantirte Strecken	628	628	354.449	428.333	475.085	1,769.150	2,244.235	3.574	2,202.171	3.507	+ 1·9	628	628
Ergänzungsnetz	310	310	155 090	415.541	199.439	1,338.395	1,537.834	4.960	1,494.248	4.820	+ 2·9	310	310
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.: Oesterreichische Linien	1.366	1.366	848.932	1.191.959	942.314	4,875.116	5,817.430	4.259	5,876.406	4.302	— 1·0	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	43.101	31.311	18.224	54.811	73.035	2 213	75.278	2.281	— 3·0	33	33
Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.516	1.513	1,736.365	479.261	1,664.211	5,459.928	7,124.139	4.699	7,436.795	4.915	— 4·4	1.516	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	7.876	. . . .	1.881	. . . .	1.881	470	1.928	482	— 2·5	4	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	169.074	219.845	145.161	671.840	817.001	2.867	742.837	2.606	+ 10·0	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	113 015	43.717	57.988	99.721	157.709	1.772	149.739	1.682	+ 5·3	89	
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	29 837	94.996	19.380	265.354	284.734	4.381	232.101	3.571	+ 22·7	65	65

Vom 1. Jänner bis Ende November 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende November									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 11 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1901				1900				Differz. per Kilom in Percent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom		1901	1900	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
51.300	44.000	34.600	128 100	162.700	8.135	36.816	113.200	150.016	7.501	+ 8·5	8.875	8.183	Starkenbach-Rochlitz
57 300	28.100	51.500	99.800	151.300	1.823	53.892	99.346	153.238	1.846	— 1·2	1.989	2.014	Strakonitz-Březnitz
153.400	71.200	86 700	178.700	265.400	3.738	76.250	139 244	215.494	3.918	— 4 6	4.078	4.274	Strakonitz-Winterberg
58.600	54.900	35 200	88.800	124.000	5.905	17.139	40.369	57.508	5.751	— 2·7	6.442	6.274	Tirschnitz-Schönbach
43.900	189.300	31.600	266.600	297.200	4.970	27.970	256.358	284.328	4.739	+ 4·9	5.422	5.170	Trzebinia-Skawce
323.000	219.100	320.500	869.700	1,190 200	8.882	298.421	858.623	1,157.044	8.635	+ 2·9	9.689	9.420	Unterkrainer Bahnen
340.000	27.300	261.600	135.400	396.000	6 286	264.136	127.030	391.166	6 209	+ 1·2	6.857	6.773	Valsugana-Bahn
51.300	21.300	32.300	51.500	84.800	7.618	29.431	44.595	74.026	6.730	+ 13·2	8.311	7.342	Vöcklabruck-Kammer
225.300	118.200	147.700	161 300	309.000	4 352	118.467	162.600	281.067	5.205	— 16·4	4.748	5.678	Welser Localbahn
84.000	191.000	55.400	158.400	213.800	12.576	63.567	149.710	213.277	12.446	+ 0·2	13.719	13.687	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
22.300	7.700	18.700	20.100	38.800	1.848	19.688	17.335	37.023	1.763	+ 4·8	2.016	1 923	Wodňan-Moldauthein
141.100	37.200	70.100	98.800	168.900	3.016	74.333	113.874	188.307	3.363	— 10·3	3.290	3.669	Wodňan-Prachatitz
34.100	20 500	23.000	61.300	84.300	3.665	21.267	60.641	81.908	3 561	+ 2·9	3.998	3 885	Wolframs-Teltsch
41.700	18.800	25.700	47.900	73.600	4.329	24.527	52.644	77.271	4.545	— 4·8	4.723	4.958	Wotic-Selčan
164.000	43.000	118.600	174.600	293.200	3.858	121.842	155.954	277.796	3.655	+ 5·6	4.20	3.987	Ybbsthalbahn
37.000	362.600	7.500	265.700	273.200	45.533	7.290	254.698	261.988	43.665	+ 4·3	49.672	47.635	Zeltweg-Fohnsdorf
200.600	159.700	159.700	306.500	466.200	5.359	165.080	288.727	453.807	5.277	+ 1·6	5.846	5.757	Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan
73.900	44.100	52.200	103.900	156.100	3.002	50.258	117.022	167.280	3 217	— 6 7	3.275	3.509	Zwittau-Polička-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
32.578	103.198	16.155	141.089	175.244	6.552	16.419	161.474	177.893	7.412	— 11·6	7.148	8.086	Časlau-Zawratetz
22.031	122·694	5 384	85.503	90.687	18.137	4.750	102.008	106.758	21.352	— 15·1	19.786	23.293	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angef. Localb. u. Hauptb. zweiten Ranges.
													a) Hauptbahnen.
2,850.668	9,129.473	1,288.820	12,271.299	13,560.119	134.259	1,212.812	10,682.668	11,895.480	117.777	+ 14·0	146.464	128.484	Aussig-Teplitzer E. a. L.
1,027.567	479.536	665 495	1,163.581	1,829.076	12.113	387.821	826.342	1,214.163	10.558	+ 14 7	13.214	11.518	Teplitz (Settenz)-R.
2,513.148	2,220.675	2,157.018	7,036.414	9,193.432	28 029	2,186.111	7,304 001	9,490.112	28.933	— 3 1	30.577	31.563	Böhmische Nordbahn
1,052.462	2,359.497	1,293.650	6,226.990	7,520.640	40.434	1,218.890	5,956.642	7,175.532	38.578	+ 4·8	44.110	42.085	Buschtěhrader Eisenb. Linie lit. A
1,820.005	4,192.117	1,895.429	11,409.146	13,304.575	56.375	1,870.662	11,390.553	13,261.215	56.192	+ 0·3	61.500	61.300	Linie lit. B
558.586	777.482	430.595	2,904.426	3,335.021	36.655	435.103	3,103 086	3,538.189	38.881	— 5·7	39.987	42.416	Graz-Köflacher Eisenb.
12,735 116	12,833.899	15,505.939	59,870.157	75,376.096	72.757	15,456.044	62,794.197	78,250.241	75.531	— 3·7	79.371	82.397	Kaiser Ferdinands-Ndb. Hauptbahnnetz
1,478.901	775.777	620.526	1,442.190	2,062 716	6.830	574.035	1,543.602	2,117.687	7.203	— 5·2	7.451	7.858	Localbahnen
860.603	1,308.969	790 978	4,815.623	5,606.601	87.603	741.702	4,921.245	5,662.947	88.484	— 1·0	95.567	96.527	Kaschau-Oderberger B. Oesterr. Strecke
158.837	1,191.435	69.760	1,185.954	1,255.714	83.714	68.569	1,157.070	1,225.639	81.709	+ 2·5	91.324	89.173	Leoben-Vordernberger
4,428.874	3,562.844	5,788.960	15,924.036	21,712.996	34.575	5,796.432	16,300.362	22,096.794	35 186	— 1·7	37 717	38.385	Oesterr. Nordwestbahn Garantirte Strecken
1,985.250	3,617 180	2,310.622	11,192.744	13,503.366	43.559	2,312.966	12,521.731	14,834 697	47.854	— 9·0	47.518	52.204	Ergänzungsnetz
10,533.794	9,200.947	12,777.457	41,845.515	54,622 972	39.988	12,672.647	42,950.146	55,622.793	40.720	— 1·8	43.623	44.422	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
581.995	323.737	226.097	564.499	790.596	23.957	226.034	545.229	771.263	23.372	+ 2·5	26.135	25.497	Ostrau-Friedlander Eb.
18,964.677	5,254.914	26,340 478	53,291.720	79,632 198	52.528	25,859.632	56,158.798	82,018.430	54.209	— 3·1	57.303	59.137	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
446.831	. . . . .	107.089	. . . . .	107.089	26.772	102.452	. . . . .	102.452	25.613	+ 4·5	29.206	27.942	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
2,091 314	1.962.056	1,555.184	5,874.011	7,429.195	26.067	1,614 319	6,271 483	7,885.802	27.669	— 5·8	28.436	30.184	Süd-Nordd. Verbindgsb.
1,182.763	495.564	840.887	1,040.615	1,881.502	21.140	813.395	981.975	1,795.370	20.172	+ 4·7	23.061	22.006	Wien-Aspang Bahn
356.491	941.867	231.624	2,641.194	2,872.818	44.197	234.954	2,454.008	2,688.962	41.369	+ 6·8	48 215	45.129	Wien-Pottd.-Wr. Neust.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate November 1901	1900	Im Monate November 1901 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate November 1901: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1900: im Ganzen	per Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende November 1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
b) Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	4.530	1.121	1.147	1.503	2.650	379	2.811	402	— 5·7	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	34.384	123.232	19.225	182.602	201.827	1.046	177.862	922	+ 13·4	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	26.875	5.495	34.357	27.231	61 588	1.987	73.857	2.382	— 16·6	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	16	2.954	25.899	1.126	24.450	25.576	1.599	8.736	546	+192·9	16	16
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	2.800	1.741	2.772	7 431	10.203	408	10.075	403	— 1·2	25	25
Friedlander Bezirksbahnen:													
Friedland-Reichsgr. (Hermsd.)	11	11	3.942	920	1.291	1.289	2.580	234	2.770	251	— 6 8	11	3
Raspenau-Weissbach	6	6	6.473	2.191	1.633	3.019	4.652	775	4.500	750	+ 3·3	6	4
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	3.109	1.561	1.909	6 299	8.188	328	8.545	342	— 4·1	25	25
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	8	8	1.299	28	832	106	938	117	1.228	154	— 32·5	6	4
Königshof-Beraun-Koneprus	12	12	. . .	8.757	. . .	8.788	8.788	732	7.317	610	+ 20·0	12	12
Kremsthal-Bahn	70	70	17.916	9.167	13.593	26.352	39.945	571	41.913	599	— 4·7	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	15.258	4.936	2.129	6.829	8.958	2 986	7.463	2.488	+ 20·0	3	3
Laibach-Oberlaibach	19	19	2.620	903	2.382	2.360	4.742	250	3.753	198	+ 26·3	19	19
Localbahn Melnik-Mšeno	30	30	2.731	22.289	2.366	32.880	35.246	1.175	32.053	1.068	+ 10 0	30	30
Lundenburg-Eisgrub	6	. . .	1.239	4.764	544	6.690	7.234	1.206	. . .	. . .	. . .	1	. . .
Localbahn Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.676	6.022	567	7.721	8.288	552	8.578	572	— 3·5	15	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	8.634	1.482	11.022	5.644	16.666	694	17.820	742	— 6·5	24	24
Mutenitz-Gaya	15	15	2.555	10.549	967	6.622	7.589	506	9.776	652	— 22·4	15	8
Mühlkreis-Bahn	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	53
Neutitscheiner Localbahn	8	8	10.832	6.618	3.808	10.283	14.091	1.761	14.496	1.812	— 2·8	8	8
Niederösterr. Waldviertelbahn	38	38	3.516	1.716	2.500	4.872	7.372	194	5.488	170	+ 14·1	38	19
Otrokowitz-Wisowitz	25	25	9.028	2.060	3.808	5.974	9.782	391	10.569	423	— 7·6	25	25
Pielachthalbahn	49	49	8.086	2.772	5.614	7.838	13.452	275	15.465	316	— 13·0	49	49
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	3.104	2.195	2.266	6.378	8.644	576	8 493	566	+ 1·8	15	15
Radkersburg Luttenberg L.-B.	25	25	3.060	1.200	1.896	3.236	5.133	205	6.591	264	— 22·4	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	45.169	17.702	35.279	37.519	72.798	2.141	65.011	1.912	+ 12·8	34	34
Localbahn Saitz-Göding	38	38	8.116	24.190	3.523	34.683	38.206	1.005	33.905	892	+ 12·7	38	38
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	10.637	3.357	5.111	6.423	11.534	462	11.576	463	— 0·3	25	25
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	8.916	3.140	8.966	7 900	16.866	252	20.186	301	— 16·2	67	67
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	42	42	14.061	7.841	6.577	11.139	17.716	421	17.766	423	— 0·5	42	42
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	12.226	31.370	4.189	43.832	48.021	2.668	48.341	2.686	— 0·7	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	8.264	2.774	5.710	8 220	13.930	290	15.450	322	— 9·9	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	7	1.051	3.467	429	4.176	4.605	657	2.544	363	+ 80·9	7	7
Swoleňowes-Smečna Localbahn	10	10	2.407	16.003	338	20 003	20.341	2.034	46.247	4.625	— 56·0	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	8.256	10.799	5.343	16.024	21.367	548	25.330	649	— 15·6	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	9.774	7.333	5.146	13.865	19.011	388	18.071	369	+ 5·1	49	49
Ueberetscherbahn (Bozen-Kaltern)	15	15	10.158	1.482	6.140	6.118	12.258	817	12.560	937	— 2·4	15	15
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	. . .	1.863	. . .	5.384	5.384	673	6.669	834	— 19·3	8	8
Zillerthalbahn	24	. . .	6.379	825	5.847	3.298	9.145	381	. . .	. . .	. . .	20	. . .
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.: Přívoz-M. Ostrau-Witk.-Ellgoth	10	10	158.221	3.051	26.002	3.791	29.793	2.979	22.845	2.285	+ 30·4	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm Krauss & Co.	42	42	196.701	374	53.267	1.524	54 791	1.305	55.391	1.319	— 1·1	42	42
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	60.093	. . .	14.035	. . .	14.035	1.169	14.098	1.175	— 0·5	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	103.983	. . .	14.157	. . .	14.157	2.022	13.613	1.945	+ 4·0	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	140.475	. . .	20.696	. . .	20.696	3.449	20.945	3.491	— 1·2	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	12.044	3.716	4.745	4.703	9.448	675	10.651	760	— 11 1	14	14
Wiener Localbahn-Actien-Ges.: Wien-Guntramsdorf-Baden	25	25	72.920	28.205	16 334	29.899	46.233	1.849	46.541	1.860	— 0·6	25	25
Summe	19.693	19.348	12,729.860	11,185.645	10,429.645	44,196.636	54,626.281	2.774	54,693.872	2.827	— 1·9	19 535	19.166

Vom 1. Jänner bis Ende November 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende November									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 11 Monate		Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		1901				1900							
		für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1901	1900	
Personen	Güter	Kronen				Kronen					Kronen		
Anzahl	Tonnen												
													b) Localbahnen
60.445	14.523	15.031	19.646	34.677	4.954	14.864	16.689	31.553	4.508	+ 9 9	5.404	4.918	Auspitzer Localbahn
380.699	450.614	207.894	911.755	1,119.649	5.801	202.327	955.403	1,157 730	5.999	— 3·3	6.328	6.544	Böhm. Commercialb.
323.598	68.513	433.941	321.583	755.524	24.372	426.719	369.639	796.358	25.689	— 5·1	26.588	28.024	Bozen-Meraner Bahn
31.049	78.926	11.977	80.031	92 008	5.751	12.204	64.977	77 181	4.824	+ 19·2	6.274	5.263	Brandeis-Neratowitz
36.343	16.425	31.545	62.814	94.359	3.774	32.161	73.718	105.879	4.235	— 10·9	4.117	4.620	Deutschbrod-Humpoletz
													Friedlander Bezirksb.:
61.686	10.658	20.693	14.323	35.016	3.183	8.439	5.358	13.797	4.599	— 30·8	3.472	5.017	Friedland-Grenze
114.373	31.342	29.282	31.672	60.954	10.159	22.961	23.104	46.065	11.516	— 11·8	11.083	12.563	Raspenau-Weissbach
35.503	13.678	20.422	45.591	68.013	2.721	22.360	51.708	74.068	2.963	— 8·2	2.968	3.232	Gr.-Priesen-W.-Auscha
100.451	1.301	74.170	2.240	76.410	12.735	69.071	442	69.513	17.378	— 36·5	13.893	18.957	Innsbr. Mittelgebirgsb (Berg Isel-Igls)
. . . . .	126.358	. . . .	128.866	128.866	10.739	. . . .	114.379	114.379	9.532	+ 12·6	11.715	10.398	Königshof-B.-Koněprus
264.303	119.665	215.735	321.991	537.726	7.682	219.239	324.369	543.608	7.766	— 1·1	8.381	8.472	Kremsthal-Bahn
178.128	34.883	31.496	35.954	67.450	22.483	31.876	46.310	78.186	26.062	— 13 7	24.527	28.431	Kuttenberger Localb.
34.939	7.434	24.561	20.181	44.742	2.355	21.194	18.081	39.275	2.067	+ 13·9	2.569	2.255	Laibach-Oberlaibach
29.925	81.024	24.173	111.322	135.495	4.517	23.529	102.634	126.163	4.205	+ 7·4	4.928	4.587	Localb. Melnik-Mšeno
1.239	4.761	544	6.690	7.234	7.234	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	7.892	. . .	Lundenburg-Eisgrub
16.680	17.508	6.235	24.254	30.489	2 033	6.345	26.174	32.519	2.168	— 6·2	2.218	2.365	Mšeno—Unter-Cetno
119.071	17.351	168.248	67.445	235.693	9.829	156.730	64.552	221 282	9.220	+ 6·5	10.713	11.058	Mori-Arco-Riva a. G.
30.471	61.627	10.947	52.428	63.375	4.225	5.879	31.701	37 580	4.698	— 10·1	4.609	5.125	Mutenitz-Gaya
. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	136.820	113 757	250.577	. . .	. . .	. . .	. . .	Mühlkreis-Bahn
139.828	71.056	49.439	110.769	160.208	20.026	47.799	108.400	156.199	19.525	+ 2·6	21.847	21.300	Neutitscheiner Localb.
51.148	23.708	32.016	54.884	86.900	2.287	17.053	14.438	31.491	1.657	+ 38·0	2.495	1.808	N.-Oe. Waldviertelbahn
92.814	13.664	43.327	47.431	90.758	3.630	41.308	40 528	81.836	3.273	+ 10 9	3.960	3.571	Otrokowitz-Wisowitz
115.318	38.052	82.513	99.088	181.601	3.706	85.941	103 509	189.450	3.867	— 4·1	4.042	4.218	Pielachthalbahn
37.561	21.138	23.294	57 346	80.640	5.376	23.170	63.513	86.683	5.779	— 7·0	5.865	6.304	Reichenau a/K.-Solnitz
34.517	12.210	21.997	31.709	53.706	2.148	23.730	31.970	55.700	2.223	— 3 6	2.343	2.431	Radkersburg-Luttenbg.
513.402	197.853	383.311	404.968	788.279	23.185	369.669	395.559	765.228	22.507	+ 3·0	25.293	24.553	Reichenberg-Gablonz-T.
88.933	90.202	37.343	147.000	184.343	4.851	34.681	134.480	169.161	4.452	+ 9·0	5.292	4.857	Saitz-Göding
112.955	38.613	69.513	78.908	148.421	5.937	62.504	68.322	130.826	5.233	+ 13·5	6.476	5.708	Salzburg-Lamprechtsh.
225.826	54.781	341.512	107.423	448.935	6.700	339.037	113.778	452.815	6.758	— 0·8	7.309	7.372	Salzkammergut-Localb.
241.705	77.738	151.232	129.205	280.437	6.677	136.187	110.774	246.961	5.880	+ 13·5	7.284	6 414	Schneebergbahn
141.513	350.136	51.801	497.513	549.314	30 517	46.249	495.230	541.479	30.082	+ 1·4	33.392	32.817	Stauding-Stramberger
117.771	86.903	85.500	98.490	183.990	3.833	88.990	105.190	194.180	4.045	— 5·2	4.181	4.413	Steyrthal-Bahn
14.884	42.297	6.057	51.548	57.605	8.229	6.302	35.605	41.907	5.987	+ 37·4	8.977	6.531	Stramberg-Wernsdorf
30.814	205.329	4.334	312.469	316.803	31.680	4.486	285.093	289.579	28.958	+ 9·4	34 560	31.591	Swoleňowes-Smečna
92.714	98.008	62.409	171.051	233.460	5.986	62 392	187.593	249.985	6.410	— 6·6	6.530	6.993	Steiermärk. Landesb.: Cilli-Wöllan
132.887	70.732	80.867	132.429	213.296	4.353	97.663	136.580	234.243	4.780	— 8·9	4.749	5.215	Preding-Wdf.-Stainz; Pöltschach-Gonobitz; Kapfenberg-Seewies
103.092	18.801	71.295	80.061	151.356	10.090	77.337	84.028	161.365	10.757	— 6·2	11.007	11.735	Ueberetscherbahn
21.889	20.065	7.368	59.362	66.730	8.341	7.067	60.960	68.027	8.503	— 1·9	9.099	9.276	Welchau - Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
95.073	15.292	93.159	33.510	126.669	6.333	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	6·909	. . .	Zillerthalbahn
													Dampftramways.
1,731.125	34.434	274.370	43.373	317.743	31.774	204.354	42.547	246.901	24.690	+ 28·7	34.662	26.935	Brünner Localcisenb.-G.: Ostrau-Witkow.-Ellg.
2,741.556	4 621	763.936	18.402	782.338	18.627	771.346	16.466	787.812	18.757	— 0 7	20 320	20.462	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co
895.190	. . . . .	198.236	. . . . .	193.236	16 520	191 601	. . . . .	191.601	15.967	+ 3·5	18.021	17.418	Innsbruck-Hall i. T.
1,294.152	. . . . .	197.255	. . . . .	197.255	28 179	209.736	. . . . .	209.736	29.962	— 6·0	30.741	32.686	Kahlenberg - Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
1,498.644	. . . . .	219.414	. . . . .	219.414	36.569	224.836	. . . . .	224.836	37.473	— 2·4	39.893	40.880	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie Hütteldorf)
298.041	50.707	137.098	71.822	208.920	14.923	122.706	72.646	195.352	13.953	+ 6·9	16.279	15.221	Salzburger Eisenb. u. Tr.
795.240	255 938	199.253	313.106	512.359	20.491	191.414	351.104	542.518	21.701	— 5·6	22 357	23.674	Wr. Localb.-A.-G. (Wien-Guntrsd.-Baden)
157,199.386	99,703 455	150,223.190	412,194.259	562,417.449	28.790	147,416.050	416,288.808	563,704.858	29.412	— 2·1	31.407	32.086	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate November		Im Monate November 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate November 1901				1900		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende November	
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	im Ganzen	per Kilom.		1901	1900
	1901	1900	Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische													
Achenseebahn[1])	6·31	6·31											
Gaisbergbahn[1])	5·25	5·25											
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	2.683	4	1.776	37	1.813		433				
Schafbergbahn[1])	5·83	5·83											
Schneebergbahn[1])	9·67	9·67											
Oesterreichische Eisenbahnen													
Aussiger elektr. Kleinbahnen	7·15	7·15	128.976		13.964		13.964		13.418				
Baden-Vöslau	11·09	11.09	8.232		1.338		1.338		1.184				
Bielitz-Zigeunerwald	4·84	4·84	22 007		2.295		2.295		2.499				
Brünner Strassenbahnen	18.61	10·37	451.131	10 593	53.232	13.388	66 620		49 529				
Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf	12·90		79.349		13.856		13.856						
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·43	6·43	97.133		10.322		10.322		9.173				
Gablonzer elektr. Strassenbahn	21·90	21·90	112 945		20.859		20 859		20.889				
Gmunden Bahnhof-Stadt	2·53	2·53	5.373		1 229		1.229		1.287				
Grazer elektrische Kleinbahnen	28·00	21·43	541.295		87.638		87.638		79 162				
Graz-Maria Trost	5·12	5·12	19.535		4.685		4.685		4 312				
Grazer Schlossbergbahn (Seilbahn m. elektr. Betrieb)	0·21	0·21	3 944		740		740		809				
Krakauer elektrische Kleinbahnen	4·42		214.017		23.358		23.358						
Laibacher elektr. Strassenbahn	5·20		65.965		8.885		8.885						
Lemberger elektrische Eisenb.	8·32	8·32	327.140		41.186		41.186		39.132				
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	6·04	6·04	140.112		20.879		20.879		20.121				
Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südbahn-Gesellschaft)													
Olmützer elektrische Strassenb.	5·35	5·35	83.426		13.037		13.037		13.283				
Pilsener elektrische Kleinbahnen	10·60	10·60	106.553		10.649		10.649		12.368				
Prager elektr. Strassenbahn	43·94	34·86	2,042.425		217.677		217.677		178.229				
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.)[1])	1·37	1·37											
Prag (Smichov)-Košíř[2])													
Prag-Vysočan-Lieben	7·51	6·84	151.682		18.092		18.092		19.630				
Reichenberger elektr. Strassenb.	6·19	6·19	107.527		14.403		14.403		13.888				
Teplitz-Eichwald	10·51	10·05	117.993	112	15.214	142	15.356		16 717				
Triester elektrische Kleinbahnen	17·30	17 30	539.475		63.000		63.000		68.274				
Wiener elektrische Strassenb.	81·41	37·03	6,855.226		911.736		911.736		441.309				
Wien (Praterstern)-Kagran	5·40	5·40	65.471		10.600		10.600		9.763				
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·10	0·10	13.659		434		434		606				
Auf den Laurenziberg in Prag[3])	0·39	0·39											
Auf die Festung Hohensalzburg	0·19	0·19	3.093		506		506		472				

[1]) Der Verkehr war eingestellt.
[2]) Die Bahnlänge, sowie die Betriebsergebnisse sind in den analogen Daten der Prager elektrischen Strassenbahnen mitenthalten.
[3]) Hat keinen Betriebsausweis eingesendet.

Welser Localbahnen. Im Personenverkehre wurden K 3727 (+ 6733 Reisende), im Güterverkehre K 1942 (+ 1358 t) mehr eingenommen. Das geringe Erträgniss per Betriebskilometer (— 21·7 pCt. gegen November 1900) erklärt sich aus dem ungleichen Verhältnisse zwischen der Streckenentwicklung und der Verkehrszunahme.

Ybbsthalbahn. Der Ausfall im Personenverkehre von K 733 (— 98 Reisende) gegenüber dem Jahre 1900 beruht auf localen Zufällen (landwirthschaftliche Versammlungen im Jahre 1900, deren Theilnehmer zumeist längere Strecken benützten). Die Einnahme aus dem Güterverkehre ist um K 4614 (— 794 t) zurückgegangen, da geringere Quantitäten von Getreide und Schnittholz befördert wurden.

Die für das Jahr 1901 ausgewiesenen Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen sind auf Grund definitiver Abrechnungen der Monate Jänner bis August 1901 richtiggestellt.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien). Die für den Monat November 1901 resultirende Mindereinnahme gegenüber dem gleichen Monate 1900 erscheint in dem bedeutend schwächeren Kohlenverkehre zur Elbe begründet.

Die für das Jahr 1901 ausgewiesenen Einnahmen enthalten die definitiven Ergebnisse der Betriebsperiode Jänner bis August.

Vom 1. Jänner bis Ende November 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende November								Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 11 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1901				1900						
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1901	1900	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
Zahnradbahnen.													
39.409	1.496	77.898	7.870	85.768	. . .	80.295	8.578	88.873	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
37.736	. . . . .	86.213	. . . . .	86.213	. . .	93.845	. . . . .	93 845	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
178.106	1.051	109.963	3.824	113.787	. . .	98.394	881	99.275	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
12.145	. . . . .	74.829	. . . . .	74.829	. . .	74.775	36	74.811	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn
24.701	340	72.823	2.446	75.269	. . .	66.152	2.938	69.090	. . .	. . .	. . .	. . .	Schneebergbahn
mit elektrischem Betriebe.													
1,458.225	. . . . .	157 298	. . . . .	157.298	. . .	150.005	. . . . .	150.005	. . .	. . .	. . .	. . .	Aussiger elektr. Kleinb.
840.891	. . . . .	146.335	. . . . .	146 335	. . .	147.715	. . . . .	147.715	. . .	. . .	. . .	. . .	Baden-Vöslau
406.096	. . . . .	68.818	. . . . .	68.818	. . .	66.856	. . . . .	66.856	. . .	. . .	. . .	. . .	Bielitz-Zigeunerwald
5,317.772	87.655	630.029	111.754	741.783	. . .	298.603	111.444	410.047	. . .	. . .	. . .	. . .	Brünner Strassenbahn
373.215	. . . . .	66.674	. . . . .	66.674	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Brüx-Oberleutensd.-J.
1,137.296	. . . . .	121.174	. . . . .	121.174	. . .	120.154	. . . . .	120 154	. . .	. . .	. . .	. . .	Czernowitzer elektr. B.
1,258 887	. . . . .	243.715	. . . . .	243.715	. . .	183.466	. . . . .	183.466	. . .	. . .	. . .	. . .	Gablonzer elektr. Str.-E.
112.097	. . . . .	29.228	. . . . .	29.228	. . .	27 523	. . . . .	27.523	. . .	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf.-Stadt
6,513.214	. . . . .	1,040.876	. . . . .	1,040.876	. . .	793.974	. . . . .	793.974	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer elektr. Kleinb.
397.102	. . . . .	98.749	. . . . .	98.749	. . .	115.513	. . . . .	115 513	. . .	. . .	. . .	. . .	Graz-Maria Trost
135 884	. . . . .	24 237	. . . . .	24.237	. . .	21 356	. . . . .	21.356	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn (Seilb. mit elektr. Betr.)
2,102.974	. . . . .	228 714	. . . . .	228.714	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Krakauer elektr. Kleinb.
258.859	. . . . .	35.236	. . . . .	35.236	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Laibacher elektr. Str.-B.
3.915.726	. . . . .	480.064	. . . . .	480.064	. . .	467.395	. . . . .	467.395	. . .	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
1,843.267	. . . . .	314.727	. . . . .	314.727	. . .	309.511	. . . . .	309 511	. . .	. . .	. . .	. . .	Linz-Urf.-Pöstlingberg
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südb.-G.)
1,037.265	. . . . .	159.247	. . . . .	159.247	. . .	157.463	. . . . .	157.463	. . .	. . .	. . .	. . .	Olmützer elektr. Str.-B.
1,438.672	. . . . .	145 973	. . . . .	145.973	. . .	150.085	. . . . .	150.085	. . .	. . .	. . .	. . .	Pilsner elektr. Kleinb.
19,670.064	. . . . .	2,178 311	. . . . .	2,178.311	. . .	1,706.466	. . . . .	1,706.466	. . .	. . .	. . .	. . .	Prager elektr. Str.-B.
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	470	. . . . .	470	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Belvedere)-Bubna
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Smichov)-Košíř
1,777.824	. . . . .	216 220	. . . . .	216 220	. . .	214.080	. . . . .	214.080	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag-Vysočan-Lieben
1,298.131	. . . . .	183.509	. . . . .	183.509	. . .	179.726	. . . . .	179.726	. . .	. . .	. . .	. . .	Reichenberger elektr. St.
1,399.309	624	212.800	764	213.564	. . .	203.286	536	203.822	. . .	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald
7,068 689	. . . . .	843.499	. . . . .	843.499	. . .	115 998	. . . . .	115.998	. . .	. . .	. . .	. . .	Triester elektr. Kleinb.
54,117 004	. . . . .	7,204 840	. . . . .	7,204.840	. . .	3,566.611	. . . . .	3,566.611	. . .	. . .	. . .	. . .	Wiener elektr. Strassenb.
821.300	. . . . .	133.467	. . . . .	133.467	. . .	126.751	. . . . .	126.751	. . .	. . .	. . .	. . .	Wien-Kagran
Drahtseilbahnen.													
284.223	. . . . .	10.666	. . . . .	10.666	. . .	9.134	. . . . .	9.134	. . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Laurenziberg in Prag
92.700	. . . . .	36.869	. . . . .	36.869	. . .	34.850	. . . . .	34.850	. . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg

Böhmische Nordbahn. Die ausgewiesenen Mehreinnahmen resultiren aus einer Steigerung sowohl des Personen- als auch des Güterverkehres.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate November 1901 hat sich gegen den gleichen Monat des Jahres 1900 beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von K 329, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 23.871, zusammen daher eine Mindereinnahme von K 24.200, beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 1598, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 235.298, zusammen daher eine Mindereinnahme von K 233.700 ergeben.

Die Mindereinnahmen im Güterverkehre bei beiden Unternehmungen resultiren aus dem schwächeren Kohlenverkehre.

Die Einnahmen des Jahres 1901 sind auf Grund definitiver Buchungen für die Monate Jänner bis Juli richtiggestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate November 1901 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 17.899 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 7781.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultirte im Betriebsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Jahres 1900, eine Abnahme des Frachtquantums um 30.566 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 401.297.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich bei

Zucker, raffinirt	um	6.815 t
Zucker, roh	„	11.417 t
Steinen aller Art	„	2.767 t
Erzen und Schlacken	„	5.903 t
Eisen und Stahl	„	4.022 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen bei

Getreide aller Art	um	1.398 t
Mehl und Mahlproducten	„	279 t
Holz aller Art	„	3.473 t
Kohlen	„	42.673 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 8248 Personen ab und das Erträgniss um K 201 zu.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Frachtquantums um 16.250 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 31.609 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere bei

Zucker, roh	um	294 t
Steinen aller Art	„	1.989 t
Eisen und Stahl	„	130 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu constatiren bei

Getreide aller Art	um	481 t
Holz aller Art	„	1.479 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 3100 Personen und das Erträgniss um K 972 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 644 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 1271 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich der Artikel Holz aller Art eine Mehrverfrachtung und die Artikel Zucker, roh, Erze und Schlacken, sowie Eisen und Stahl eine Minderverfrachtung aufweisen.

Hinsichtlich der Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding ergab sich im Berichtsmonate im Vergleiche zum Monate November 1900 im Personenverkehre eine Abnahme um 1637 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 335, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 5356 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 4636.

Diesbezüglich ist hauptsächlich betreffs der Artikel Mehl und Mahlproducte, Zucker, roh, und Steine aller Art eine Mehr- und betreffs des Artikels Getreide aller Art eine Minderverfrachtung zu verzeichnen.

Rücksichtlich der Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz ergab sich im Personenverkehre eine Zunahme um 47 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 141, ferner im Güterverkehre eine Abnahme des Frachtquantums um 1312 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 928.

Auf der Localbahn Auspitz resultirte im November 1901 gegenüber dem November 1900 im Personenverkehre eine Abnahme um 939 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 199, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 67 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 38.

Diesfalls ist insbesondere rücksichtlich des Artikels Steine aller Art eine Minderbeförderung wahrzunehmen.

Was schliesslich die Localbahn Mutenitz-Gaya betrifft, so ergab sich auf dieser im Personenverkehre eine Zunahme um 33 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 92, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 2657 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 2279.

Diesbezüglich weisen insbesondere die Artikel Mehl und Mahlproducte, sowie Zucker, roh, eine Transportzunahme und der Artikel Getreide aller Art eine Transportabnahme auf.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1901 sind auf Grund der definitiven Abrechnungen für die Monate Jänner bis August richtiggestellt.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Der im Monate November 1901 resultirende Einnahmenausfall muss hauptsächlich den geringeren Kohlen- und Erztransporten, sowie dem fast gänzlichen Ausbleiben der Getreidetransporte zugeschrieben werden.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate November 1901 auf den gesammten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Jahres 1900 ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:

(provisorische Ziffern pro November 1901, mit den definitiven Ziffern des Jahres 1900 verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:				
Garantirtes Netz	+	19.325 Personen	+ K	67.466
Ergänzungsnetz	+	1.242 „	+ „	32.836
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	+	9.358 „	+ „	30.691

Für die Verkehrszunahme lassen sich besondere Gründe nicht anführen.

B. Frachtenverkehr:

(provisorische Ziffern pro November 1901, mit den definitiven Ziffern des Jahres 1900 verglichen)

Oest. Nordwestbahn:	Garantirtes Netz	+	6.147 t	— K 25.402
„ „	Ergänzungsnetz	—	17.688 t	+ „ 10.750
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn		+	955 t	+ „ 43.473

Der Ausfall an Tonnen beim Ergänzungsnetze ist namentlich auf den schwächeren Eisenbahnverkehr mit dem Auslande über Tetschen zurückzuführen, während auf dem garantirten Netze der Zunahme des Verkehres auf kurzen Strecken eine Abnahme desselben auf langen Strecken entgegenstand.

Die ausgewiesenen Einnahmen sind durch buchhalterische Richtigstellungen, welche für das Jahr 1901 bis zum Monate Juli reichen, beeinflusst.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesammtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluss der Localbahnen, im Monate November 1901 erzielten Einnahmen haben im Vergleiche mit dem correspondirenden Monate des Jahres 1900 eine Abnahme um K 370.620 erfahren.

Personenverkehr + K 14.958
Frachtenverkehr — K 385.578

Die Localbahnen Liesing-Kaltenleutgeben, Spielfeld-Radkersburg und Mödling-Brühl haben gleichfalls Mindereinnahmen zu verzeichnen.

Dieselben betrugen:

bei der Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben . . . . . K 1.285
Personenverkehr — K 366
Frachtenverkehr — K 919

bei der Localbahn Spielfeld-Radkersburg . . . . . K 5.044
Personenverkehr — K 1.405
Frachtenverkehr — K 3.639

bei der Localbahn Mödling-Brühl . . K 47

Bei den nachstehenden zwei Pachtbahnen ergaben sich Zunahmen der Erträgnisse:

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn K 52.633
Personenverkehr + K 1.307
Frachtenverkehr + K 51.326

Localbahn Laibach—Ober-Laibach K 989
Personenverkehr + K 545
Frachtenverkehr + K 444

Dagegen traten bei nachbenannten Pachtbahnen Rückgänge in den Einnahmen ein; dieselben betrugen bei der

Leoben-Vordernberger Bahn . . . . K 9.826
Personenverkehr + K 410
Frachtenverkehr — K 10.236

Graz-Köflacher Bahn . . . . . K 14.020
Personenverkehr + K 1.327
Frachtenverkehr — K 15.347

Localbahn Radkersburg-Luttenberg K 1.459
Personenverkehr — K 288
Frachtenverkehr — K 1.171

und Localbahn Cilli-Wöllan . . . . K 3.963
Personenverkehr + K 195
Frachtenverkehr — K 4.158

Die Einnahmen des Jahres 1901 sind auf Grund der definitiven Abrechnungen für die Monate Jänner bis Ende Juli richtiggestellt.

Eisenbahn Wien-Aspang. Für den Monat November 1901 ergab sich im Personenverkehre eine Mehreinnahme von K 1573, im Güterverkehre von K 6397. Die Zunahme der Einnahmen beträgt somit im Ganzen K 7970.

In den Gesammteinnahmen sind die Ergebnisse der definitiven Abrechnung für die Monate Juni und Juli 1901 bereits durchgeführt.

Schneebergbahn, Adhäsionsstrecke. Der Personenverkehr zeigt einen Einnahmenausfall von K 657, der Güterverkehr einen Zuwachs von K 607; zusammen ergibt sich somit eine Mindereinnahme von K 50.

In den Gesammteinnahmen sind die Ergebnisse der definitiven Abrechnung für die Monate Juni und Juli 1901 bereits durchgeführt.

Inland.

Parlamentarisches.

Der Budgetausschuss des Abgeordnetenhauses hielt am 16. Jänner unter Vorsitz des Obmannes Dr. Kathrein und in Anwesenheit Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnministers Dr. Ritter von Wittek eine Sitzung, in welcher das Capitel „Eisenbahnministerium", Titel 1 bis 3, „Centralleitung, General-Inspection und Central-Wagendirigirungsamt" (Berichterstatter Abg. Povše) in Verhandlung gezogen wurde.

Abg. Dr. Fořt bemerkt, angesichts der bevorstehenden Regelung unserer handelspolitischen Beziehungen zu Ungarn und dem Auslande erscheine es vor Allem wünschenswerth, unsere bisher äusserst lückenhafte Statistik des Eisenbahn-Güterverkehres entsprechend zu ergänzen. Redner beantragt eine bezügliche Resolution und wendet sich sodann der Besprechung der hierländischen tarifarischen Zustände Ungarn gegenüber zu. Diesfalls müsse zunächst das Augenmerk auf die Tarifverträge gerichtet werden, die im Jahre 1882 und 1891 zwischen den Ungarischen Staatsbahnen und der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft abgeschlossen wurden und vermöge welcher den Ungarischen Staatsbahnen ein directes Tarifbestimmungsrecht rücksichtlich der österreichischen Linien zugestanden wurde. Redner schildert die Nachtheile dieser Sachlage und betont die Nothwendigkeit, dass von dem Kündigungsrechte, welches der diesseitigen Reichshälfte rücksichtlich des Vertrages von 1891 zusteht, unbedingt Gebrauch gemacht werde. Einer eingehenden Prüfung bedarf es ferner in Bezug auf die Frachtsätze, auf Grund welcher sich der Cerealienexport aus Ungarn nach Oesterreich vollzieht. Das ganze gegenwärtige Tarifsystem ist unter dem Gesichtswinkel des ungarischen Interesses construirt. Redner erörtert eingehend den Preisbildungsprocess und gelangt zu dem Schlusse, dass bei dem gegenwärtig in Anwendung stehenden Grundsatze der fallenden Scala in Exportjahren die relative Preishöhe auf unseren Märkten künstlich gedrückt, in Importjahren dagegen den ungarischen Producenten auf Kosten der diesseitigen Bahnen eine Prämie gewährt wird. Derartige Zustände seien auf die Dauer unhaltbar, weil sie das preisbildende Moment der geographischen Distanz zu Gunsten Ungarns verrücken und dem ungarischen Concurrenzdrucke Thür und Thor öffnen. Wenn man aus dem Complex des Tarifwesens nur die berührte Tarifclasse für Cerealien, nämlich den Specialtarif I, herausschälen und denselben auf dem Principe der kilometrischen Grundtaxen construiren würde, wäre eine Verschiebung der Productionsbedingungen der Industrie nicht zu befürchten, dagegen würde man hiedurch der landwirthschaftlichen Production jene Berücksichtigung zutheil werden lassen, auf welche dieselbe umsomehr Anspruch zu erheben berechtigt ist, als der Zollschutz infolge der Zollgemeinschaft mit Ungarn besonders in Exportjahren seine Wirkung zum grössten Theile verliert. Redner beantragt auch diesbezüglich eine Resolution und schliesst mit dem Ersuchen, es möge unter Einem die vielfach in der letzten Zeit angeregte Fortsetzung der Verstaatlichungsaction baldigst in Fluss gebracht werden.

Abg. Dr. Ritter von Kozłowski beglückwünscht das Eisenbahnministerium zur Herausgabe der Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie und erwähnt mit Anerkennung die socialpolitische Thätigkeit des Eisenbahnministeriums, die in der Zuerkennung der Wohlthat einer stabilen Anstellung an 7000 Arbeiter, der Verbesserung der Existenzbedingungen des Arbeiterstandes, der gleichfalls einen wesentlichen socialpolitischen Fortschritt darstellenden Dienstordnung und den Wohlfahrtseinrichtungen, Lebensmittelmagazinen, Consumvereinen, Weihnachtsbescherungen, Feriencolonien, Badeanstalten, Speiseräumen u. s. w. besteht. Weniger ergiebig sei die volkswirthschaftliche Thätigkeit des Eisenbahnministeriums. Redner betont, dass die Personentarife immer höher werden, dass die Aufhebung des Freigepäckes einen unerwünschten Einfluss auf den Verkehr ausübt, verlangt Tour- und Retourkarten und hebt hervor, dass hohe Gütertarife nicht immer finanziell günstig sind. Redner interpellirt bezüglich der Tarifermässigungsverhandlungen mit der Nordbahn und verlangt Verstaatlichung derselben, weil es unbegreiflich sei, dass der Hauptconsum- und Handelsplatz Wien und die Hauptexportstadt Triest durch die Tarife der Nord- und Südbahn wie durch Schanzen von der Production und dem Verkehre künstlich getrennt werde. Weiter verlangt er eine Individualisirung und grössere Beweglichkeit der Tarife und auf dem Gebiete des Lieferungswesens und der Einflussnahme auf die Tarife eine grössere Decentralisation als bis jetzt. Redner bemängelt die ungenaue Controle der Bahnstrecken und den Bestand der oft schwer verständlichen und veralteten Erlässe und verlangt eine genauere Controle der Brücken und Wasserhöhen. Auf dem Gebiete des Localbahnwesens wäre eine billigere Verwaltung nothwendig. Es sollten weder das Reichs-Kriegsministerium noch das Eisenbahnministerium so kostspielige Anforderungen in Bezug auf Stationsanlagen, Fahrbetriebsmittel u. s. w. stellen. Auch wäre das Tarifwesen auf den Localbahnen mehr zu individualisiren.

Abg. Dr. Hofmann von Wellenhof bringt die neue Diensteintheilung der Verkehrsbeamten zur Sprache und betont, dass die betheiligten Kreise damit durchaus nicht einverstanden zu sein scheinen. Redner bespricht die Verhältnisse der Eisenbahnfachschule an der Linzer Handelsakademie und fragt, was die Regierung in Bezug auf diese Anstalt beabsichtige. Er erörtert sodann die Verhandlungen mit der Graz-Köflacher-Bahn in Betreff Herabsetzung der Tarife und fordert, dass die Regierung allen ihr zu Gebote stehenden Einfluss dahin aufwende, dass die Gesellschaft nicht durch neuerliche endlose Verhandlungen die Sache verschleppe. Redner fordert ferner eine bessere Verbindung der Stadt Graz mit dem Nordwesten und Westen und beantragt eine Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, ungesäumt an eine den heutigen Verkehrsverhältnissen entsprechende Ausgestaltung des Graz-Köflacher Staatsbahnhofes zu schreiten.

Abg. Schraffl begründet und beantragt eine Resolution dahingehend, die Regierung möge die Verstaatlichung der Süd-

bahn in Erwägung ziehen. Die Südbahn habe überaus hohe Tarife, und nur durch Ermässigung derselben werde es möglich sein, die Märkte für das Vieh aus den Alpenländern zu eröffnen.

Abg. Dr. Steinwender befürwortet die durch den parlamentarischen Stillstand unterbrochene Fortsetzung der Verstaatlichungsaction und beantragt eine Resolution, durch welche die Regierung aufgefordert wird, die Legung des zweiten Geleises auf allen jenen Strecken der Nordwestbahn anzuordnen, wo ein zweites Geleise durch die Verkehrsrücksichten geboten erscheint. Er beantragt ferner, den Antrag des Abg. Schraffl bezüglich der Verstaatlichung der Südbahn nicht einfach anzunehmen, sondern zur gründlichen Prüfung dem Eisenbahnausschusse zuzuweisen.

Abg. Ritter von Vuković bespricht die Wünsche Dalmatiens in Bezug auf den Anschluss dieses Landes an die übrigen Theile der Monarchie, befürwortet den im Eisenbahnausschusse vom Abg. Kaftan gestellten Antrag, betreffend die Herstellung der kürzesten Verbindung Dalmatiens, vornehmlich Spalatos mit dem nördlichen Staatsgebiete, ferner den Antrag des Abg. Perić, betreffend die Herstellung einer schmalspurigen Eisenbahn von der im Bau befindlichen Linie Spalato—Aržano nach Imotski. Er wünscht ferner, dass die Station Spalato einen Eingang von der Seeseite erhalte und dass der Kohlenwaggonpark in Dalmatien vermehrt werde. Schliesslich bespricht Redner die Mängel der neueröffneten Station Gravosa.

Abg. Dr. Lemisch bespricht die Wünsche der Werkmeister in den Heizhäusern und Werkstätten der Staatsbahnen, die Frage der Auflassung der Materialersparniss- und Instandhaltungsprämien. Weiter bespricht er die Gehaltsaufbesserung des Personales und empfiehlt, altgediente Unterbeamte zur Intelligenzprüfung zuzulassen. Er ersucht, bei den Bahnbauten möglichst einheimische Producenten zu berücksichtigen, und verlangt Zurücknahme des slovenischen Sprachenerlasses auf der Gailthaler Strecke.

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek erörtert zunächst mit Bezug auf die von einer Reihe von Rednern aufgeworfene principielle Frage die bei der Bewirthschaftung des Staatsbahnnetzes einzuhaltenden Gesichtspunkte. So zweifellos die Hauptaufgabe der Staatsbahnen in der Förderung der Volkswirthschaft liegt, darf die Verwaltung doch nicht übersehen, dass die Kosten der Institution, soweit sie der Betrieb nicht deckt, die Steuerträger belasten. Der Minister entwirft an der Hand der ziffermässigen Daten ein Bild der in den letzten Jahren erzielten Betriebsüberschüsse, welche seit 1895 von 61 auf 52·1 Millionen Kronen (Erfolg 1900), resp. 59·7 Millionen Kronen (Präliminare 1902) zurückgegangen sind, und der sohin nothwendig gewordenen steigenden Zuschüsse aus allgemeinen Staatsmitteln (von 41·8 auf 63·2, resp. 60·6 Millionen Kronen). Die ungünstigen Ergebnisse des Betriebes seien überwiegend auf die Steigerung der Personalausgaben zurückzuführen. Die Staatseisenbahn-Verwaltung müsse sich daher die Durchführung von eingreifenden, mit erheblichen Kosten verbundenen Massnahmen, wie solche namentlich in der Petition des Staatseisenbahn-Beamtentages erbeten werden, vorläufig versagen. Es schliesse dies aber nicht aus, dass gewisse Einzelwünsche, namentlich einer allmäligen Verbesserung der Systemisirung wie auch der erbetenen Anrechnung eines Theiles der Activitätsbezüge in die Pension, etwa nach Art einer Versicherung, seitens der Verwaltung wohlwollend in Erwägung gezogen werden. Indes dürfe auch bei dieser Frage der Zusammenhang derselben mit den analogen Desiderien der Staatsbeamtenschaft nicht ausseracht gelassen werden.

Mit dem Abg. Foft beklagt der Minister den Mangel einer Statistik über die Güterbewegung auf den Staatsbahnen, hebt die der Einführung einer solchen Statistik entgegenstehenden Schwierigkeiten finanzieller Natur hervor und verweist auf die diesfalls bereits unternommenen Studien und Versuche der Staateisenbahn-Verwaltung, welche bisher allerdings noch zu keinem ganz befriedigenden Ergebnisse geführt haben.

In Bezug auf das geltende Tarifsystem führt der Minister aus, wie werthvoll die Einheitlichkeit desselben für alle österreichischen und ungarischen Bahnen sei, wonach einer Aenderung der Grundlagen desselben nur mit äusserster Reserve nähergetreten werden könnte. Insbesondere gelte dies von dem seitens des genanten Redners in Anregung gebrachten Uebergange von dem Principe der Staffeltarife zu jenem der kilometrischen Einheitstarife. Uebrigens habe sich zu seiner besonderen Befriedigung zwischen den diesfalls einander früher schroff gegenübergestandenen Anschauungen in letzterer Zeit allgemach eine Annäherung vollzogen, so dass die Differenz heute auf den relativ kleinen Bereich der Cerealien eingeschränkt sei. Der Minister bespricht eingehend die im Jahre 1893 abgehaltene Mühlen-Enquête, bei welcher die Interessen-Disparität der einzelnen Mühlengruppen auch diverse tarifarische Massnahmen in Bezug auf die Behandlung von Cerealien und Mahlproducten nothwendig machte.

Dem vom Abg. Dr. Ritter von Kozłowski ausgesprochenen Wunsche nach Individualisirung der Tarife könne der Minister seinerseits nur vollkommen beipflichten. Doch finde dieses Streben in dem Bedürfnisse nach Einfachheit und Uebersichtlichkeit der Tarife seine Schranke. Die Tendenz nach Verbilligung des Localbahnbetriebes finde im Eisenbahnministerium volles Verständniss und kräftige Unterstützung, und freut sich der Minister, constatiren zu können, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung sich auf diesem Gebiete speciell mit dem galizischen Landesausschusse in voller Uebereinstimmung befinde.

Auf eine Anfrage des Abg. Ritter von Kozłowski bezüglich des gegenwärtigen Standes der Angelegenheit wegen tarifarischer Begünstigung für galizische Holztransporte nach dem Westen und nach Wien erwidert der Minister, dass die bezüglicheen Verhandlungen mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zum Abschlusse gelangt seien und ein günstiges Resultat ergeben haben.

Hinsichtlich des Verkehrstheilungs-Uebereinkommens zwischen der Staatseisenbahn-Gesellschaft und den ungarischen Staatsbahnen gibt der Minister nähere Aufklärungen und theilt mit, dass die angeregte Kündigung dieses Uebereinkommens bereits stattgefunden hat.

Der Minister beantwortet weiter eine Reihe von an ihn gerichteten Anfragen des Berichterstatters in Bezug auf die Verwendung von Buchenschwellen zu Bahnzwecken, ferner wegen Förderung der Obsttransporte und wegen des gegenwärtigen Standes der Bahnprojecte Krainburg—Neumarktl und Treffen—Johannesthal. Ebenso ertheilt der Minister die vom Abg. Schraffl gewünschten Auskünfte bezüglich einiger Bahnprojecte in Tirol, sowie bezüglich der Sanirung der nothleidenden Zillerthal-Bahn. Ferner bespricht der Minister die vom Abg. Dr. Ritter von Starzyński angeführten Localbahnprojecte in Galizien und theilt mit, dass die Concessionirung der Localbahn von Jaworów nach Janów sich bereits im Zuge befinde.

Die vom Abg. Ritter von Abrahamowics gestellte Anfrage über das Stadium, in welchem sich die Wiederherstellung des durch Hochwasser zerstörten Theiles der Bahnlinie Stryj—Chodorów befinde, beantwortet der Minister dahin, dass an die competente Staatsbahn-Direction der Auftrag zur Vergebung der Bauarbeiten bereits erlassen worden sei.

In längerer Ausführung erörtert der Minister die vom Abg. Hofmann von Wellenhof angeregte Frage der Abschaffung der 24stündigen Diensttour und des Ersatzes derselben durch eine solche von 16 Stunden, wobei er auf die diesfalls bestehenden und bewährten analogen Einrichtungen der preussischen Staatsbahnen hinweist.

Ferner gibt der Minister Aufschlüsse über die Verhandlung wegen Zulassung des Tragens der Dienstblouse im executiven Staatsdienste. Die Erfüllung dieses Wunsches sei gleichmässig für die Staats- und Privatbahnen geplant. Auch beantwortet der Minister die Anfrage des genannten Abgeordneten, betreffend die Angelegenheit der Linzer Eisenbahnakademie dahin, dass das mit dem Unterrichtsministerium eingeleitete Einvernehmen eine günstige Austragung der kundgegebenen Desiderien in Aussicht stelle.

Einer speciellen Erörterung unterzieht der Minister die Wünsche der Stadt Graz nach Verbesserung der Zugsverbindungen und Erweiterung des Staatsbahnhofes, welche demnächst zur Ausführung gelangen wird.

Ferner kündigt der Minister an, dass in den nächsten Tagen eine Conferenz im Eisenbahnministerium zusammentreten werde, um die Vorschläge der Graz-Köflacher Bahn in Betreff der Reduction ihrer Gütertarife entgegenzunehmen und zu prüfen.

In den Ausführungen des Abg. Dr. Steinwender über die Frage der Verstaatlichung der Nordwestbahn erblickt der Minister eine dankenswerthe Unterstützung der Regierungsaction. Bezüglich der Südbahn spricht der Minister den Wunsch und die Hoffnung aus, dass es der Gesellschaft, welche wichtige Interessen des Eisenbahncredits repräsentirt, gelingen werde, über die jetzigen schwierigen Verhältnisse ungeschädigt hinwegzukommen.

Den vom Abg. Ritter von Vuković vorgebrachten Wünschen hinsichtlich des Studiums der Ausgestaltung des Bahnnetzes in Dalmatien, der Verbesserung des Zuganges zur Bahnstation Spalato, sowie der Beschleunigung der dortigen Umlademanipulation, endlich der Hebung der Leistungsfähigkeit der neueröffneten Station Gravosa für den dort zu erwartenden Frachtenverkehr sagt der Minister die eingehendste Erwägung zu.

Abg. Rataj erklärt, die Landwirthschaft verlange, dass die ungarische Concurrenz durch die Eisenbahntarife nicht zum Schaden der österreichischen Landwirthschaft bevorzugt werde, sondern dass im Gegentheile die Tarife derart erstellt werden, dass durch dieselben unserem Getreidebau wenigstens ein theilweiser Schutz gewährt werde. Für die Landwirthschaft sei die Einführung des Kilometertarifes eine dringende Nothwendigkeit. Dadurch und durch eine entsprechende Declassification müsse der Preisdruck, der von Ungarn auf unseren Markt geübt wird, wenigstens theilweise paralysirt werden. Zwischen dieser Tarifreform und der Erneuerung des Zoll- und Handelsbündnisses erblicken die böhmischen Landwirthe ein Junctim, von welchem sie nicht ablassen werden.

Abg. Dr. Byk bespricht das finanzielle Ergebniss der Staatseisenbahnen in den letzten Jahren und kommt an der Hand der Ziffern zum Schlusse, dass der jährliche Zuschuss von circa 60 Millionen Kronen zwar kein besonders erfreuliches, aber gewiss auch kein erschreckendes Bild biete. Man müsse nämlich zu Gunsten dieses Ergebnisses folgende drei Umstände in Anschlag bringen: 1. In der Zinsenlast liegen noch die Jugendsünden des österreichischen Bahnbaues. 2. Auch zur Zeit des Privatbahnsystems war das Staatsbudget durch Zinsengarantien und Subventionen ausgiebig belastet, und die Last wäre bei Fortsetzung dieses Systems sehr bedeutend angewachsen. 3. Viele Bahnen wurden ausdrücklich als strategische mit dem Bewusstsein ihrer Passivität gebaut, und wenn dieselben auch in das Eisenbahnministerium ressortiren, so gehören sie doch zum Titel „Landesvertheidigung". Nur sind dieselben noch immer productiver als Festungen und Kanonen. Redner bespricht dann ausführlich die Lage der Holzindustrie in Galizien und der Bukowina, sowie ihre abträgliche tarifarische Behandlung, besonders im Vergleiche mit Ungarn.

Abg. Dr. Kramář steht in Bezug auf die Reform der Tarife vollständig auf dem Standpunkte des Abg. Dr. Fort. Die Gestaltung der Tarife sei nicht ein Dogma, welches für Alle gelten müsse und nicht nach den Umständen modificirt werden könne. Die böhmische Landwirthschaft habe das Recht, zu verlangen, dass zu ihren Gunsten ein theoretisch richtiger Tarif, wie es den praktischen Bedürfnissen entspreche, modificirt werde. Redner verlangt für die Arbeiter in den grossen Eisenbahnwerkstätten in Laun die Versetzung aus der vierten in die dritte Classe der Activitätszulagen und eine Stabilisirung der Gepäcksträger auf dem Franz Josef-Bahnhofe in Prag, die Förderung der Bahnfrage Kamenitz—Obratein und endlich die Herstellung einer besseren Zugsverbindung für die Stationen Semil und Lipstadtl der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, welche von allem Verkehre eigentlich ausgeschaltet sind.

Die Verhandlung wurde sodann abgebrochen und die Sitzung geschlossen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach) — Görz — Triest (Karawankenbahn). (Wasserkraftanlage mit elektrischer Kraftleitung im Rosenbach für den Bau des Karawanken-Tunnels (Nordseite): Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das von der k. k. Trassirungsexpositur in Klagenfurt vorgelegte Operat, betreffend die projectirte Wasserkraftanlage mit elektrischer Kraftleitung im Rosenbache, welche aus Anlass des Baues des Karawanken-Tunnels (Nordseite) im Zuge der Projectslinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest zur Ausführung gelangen soll, wird vom fachlichen Standpunkte als entsprechend befunden und principiell genehmigt. Das obbenannte Project wurde an die k. k. Landesregierung in Klagenfurt mit dem Auftrage übermittelt, bezüglich dieses Projectes die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung nach Massgabe der Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 und unter Bedachtnahme auf die materiell rechtlichen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes für das Herzogthum Kärnten mit thunlichster Beschleunigung vorzunehmen. [E.-M.-Z. 839.]

Eisenbahnlinie Görz-Triest. (Theilstrecke Opčina—Triest—St. Andrae: Station Opčina, Betriebsausweiche Guardiella und Haltestelle Rozzol: Projectspläne.) Die von der k. k. Trassirungsexpositur in Triest vorgelegten Projecte der Station Opčina, Betriebsausweiche Guardiella und der Haltestelle Rozzol wurden unter Vorbehalt der infolge der Stations- und politischen Begehungscommission etwa noch durchzuführenden Aenderungen entsprechend befunden. [E.-B.-D.-Z. 1279.]

Localbahn Teltsch-Zlabings. (Anlage der Personenhaltestelle in Datschitz bei km 44·0/1 und der Personenhaltestelle in Gross-Pautschen bei km 48·5/6, sowie der heizbaren Wartehalle mit Bureau für die Haltestelle Datschitz.) Die von der Bauaufsicht vorgelegten Situationspläne der Personenhaltestellen Datschitz und Gross-Pautschen der Localbahn Teltsch-Zlabings, sowie der vorgelegte Hochbauplan der heizbaren Wartehalle mit Bureau in der Haltestelle Datschitz wurden zur Ausführung unter der Voraussetzung genehmigt, dass zum Personeneinsteigperron der Haltestelle Datschitz ein Zugang von der Bezirksstrasse aus herzustellen ist. [E.-B.-D.-Z. 227.]

— (Mauerwerks- und Eisenconstructionspläne der Brücke in km 44·146.) Die von der Bauaufsicht der Localbahnen Waidhofen a/Th.-Zlabings und Teltsch-Zlabings vorgelegten Mauerwerks- und Eisenconstructionspläne der eisernen Brücke in km 44·146 der Localbahn Teltsch-Zlabings wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-B.-D.-Z. 1458.]

Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel. (Projectsplan für die Haltestelle Eberndorf.) Der von der Bauunternehmung Stern & Hafferl vorgelegte Projectsplan für die Haltestelle Eberndorf der Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-B.-D.-Z. 127.]

Localbahn Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn). (Einschaltung einer Rampe in km 24·913.) Die von der Bauleitung der Bregenzerwaldbahn beantragte Herstellung, respective Einschaltung einer neuen, 3 m breiten Wegrampe in km 24·913, bei gleichzeitiger Auflassung der im Begehungsprotokolle vorgesehenen, von der in km 24·964 projectirten Rampe ausgehenden und links und rechts der Bahn bis zum Anschlusse an den alten Weg führenden, 3 m breiten Wegverbindungen wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-B.-D.-Z. 1457.]

Localbahn Nixdorf-Rumburg mit der Abzweigung Herrnwalde-Schönlinde. (Operat für feuersichere Herstellungen: Anordnung der erforderlichen Amtshandlung.) Das vom Landesausschuss des Königreiches Böhmen vorgelegte Operat für die feuersicheren Herstellungen an einzelnen im Feuerrayon der Localbahn Nixdorf-Rumburg errichteten Neubauten wurde geprüft und an die k. k. Statthalterei in Prag mit dem Auftrage geleitet, im Sinne der Bestimmungen der Ministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die erforderliche Amtshandlung anzuordnen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei in Prag ermächtigt bei anstandslosem Commissionsergebnisse dem genannten Landesausschusse im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums den Bauconsens ex commissione zu ertheilen. [E.-M.-Z. 133.]

Localbahn Kimpolung-Dorna Watra. Abzweigung Pozoritta-Louisenthal. (Variantenprojecte für die Theilstrecken km 107·900 bis km 108·770 der Linie Kimpolung-Dorna Watra und km 4·3 bis km 5·1 des Flügels Pozoritta-Louisenthal und Detailproject für die Schleppbahn zur Dampfsäge in Dorna Watra: Ergebniss der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Auf Grund des von der k. k. Landesregierung in Czernowitz mitgetheilten Ergebnisses der in der Zeit vom 31. Juli bis 4. August 1901 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich der vom Verwaltungsrathe der Bukowinaer Localbahnen in Czernowitz vorgelegten Variantenprojecte für die Theilstrecken km 107·900 bis km 108·770 der Linie Kimpolung-Dorna Watra und km 4·3 bis km 5·1 des Flügels Pozoritta-Louisenthal, sowie für das Detailproject für die Schleppbahn zur Dampfsäge in Dorna Watra hat das k. k. Eisenbahnministerium unterm 9. Jänner 1902 den Bauconsens für die genannten Projecte ertheilt. [E.-M.-Z. 49.478 ex 1901.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Bauconsensertheilung.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Bauconsens für die Erweiterung der Station Lultsch im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 1110.]

— (Bauconsensertheilung.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Bauconsens für die Sanirung der Wasserabflussverhältnisse in km 141·5 bis 142·2 der Bahnstrecke Gerspitz—Brünn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 627.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Beschaffenheit der Güterbegleitdocumente im Verkehre mit Hamburg.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass bei nach Hamburg B. und H. aufgegebenen Waggonladungen ausser dem zur Sendung gehörenden Original-Frachtbrief noch ein Duplicat mit der Aufschrift „Zolldocument" beizulegen ist und muss dieses Duplicat mit dem Original vollkommen übereinstimmen.

— (Definitive Einnahmen in der Betriebsperiode 1. Jänner—Ende September 1901.) Dem officiellen Ausweise zufolge betrugen die definitiven Einnahmen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen vom Anfang des Jahres 1901 bis Ende September K 156,399.461, um K 514.190 weniger als in der entsprechenden Periode des Jahres 1900. Im Personen- und Gepäcksverkehre (K 36,748.393) ist eine Steigerung von K 518.089, im Waarenverkehre (K 107.207.858) ein Ausfall von K 2,042.372, unter dem Titel verschiedene Einnahmen (insgesammt K 12,443.210) wieder eine Steigerung von K 1,000.093 zu verzeichnen. Der ganze Rückgang der Einnahmen des vorigen Jahres in den ersten drei Quartalen beziffert sich demnach blos auf $^1/_3$ Percent nnd erreicht selbst bei dem Waarenverkehr nicht volle 2 Percent, denen bei dem Personenverkehr eine Erhöhung um 1·5 Percent gegenübersteht.

Ausland.

Baden. (Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen: Eröffnung der Station Hölzlebruck für den Wagenladungsverkehr.) Ab 2. Jänner ist die Station Hölzlebruck für den Wagenladungsverkehr derjenigen Firmen eröffnet worden, welche mit der genannten Station durch Anschlussgeleise verbunden sind. (Kundmachung obiger Staatseisenbahnen).

Braunschweig. (Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-Actiengesellschaft: Eröffnung der Reststrecke Hötzum—Schöningen für den Güterverkehr.) Am 2. Jänner ist die Reststrecke Hötzum—Schöningen mit den Stationen Sickte, Veltheim a. d. Ohe, Lucklum, Evessen, Ampleben-Kneitlingen, Schöppenstedt, Eitzum-Schliestedt, Gross-Dahlum, Wobeck-Ingeleben, Twieflingen und Hoisersdorf für den Güterverkehr eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von schwerwiegenden Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Die Strecke zweigt in Hötzum von der Strecke Gliesmarode—Mattierzoll ab, in Schöningen schliesst dieselbe an die Preussische Staatsbahn, sowie an die Ochtersleben—Schöninger Eisenbahn an und findet ein directer Wagenübergang statt. Die Eröffnung des Personen- und Thierverkehres auf den beiden Linien Gliesmarode—Mattierzoll und Hötzum—Schöningen findet zu einem späteren Zeitpunkte statt. (Kundmachung obiger Eisenbahn-Actiengesellschaft.)

Russland. (Bau neuer Eisenbahnen.) Einem Consulatsberichte aus Moskau zufolge wird im kommenden Frühjahre in Russland mit dem Bau folgender Eisenbahnlinien begonnen werden: Die Rjäsan-Ural-Bahngesellschaft wird die Linie Kamyschin—Astrachan (auf dem linken Ufer der Wolga) und die Wladikawkas-Bahngesellschaft die Linie von einer Station in der Nähe von Jekaterinodar über die Gebirgskette nach Tuapse und weiter nach Sotschi und Suchum-Kale als Anschluss an die Transkaukasische Bahn in der Nähe von Poti bauen. Ein sehr interessanter und handelspolitisch wichtiger Bahnbau wird schliesslich die von der Moskau-Kasaner Bahngesellschaft zu bauende Linie Moskau—Kasan—Kyschtym sein, durch welche die kürzeste Verbindung Moskaus mit der Sibirischen Bahn hergestellt wird und der bisher in weitem knieförmigem Bogen über Samara bewerkstelligte Verkehr Sibiriens mit seinem grössten und reichsten Handelsemporium, Moskau, wesentlich erleichtert und verkürzt wird.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2320 Tonnen Gehalt ist am 3. November 1901 mit 99 Passagieren und 2638 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 2320 Tonnen Zucker, und 6 Pferde von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 1780 kg Bier, 4680 kg Esswaaren, 38.800 kg Mehl, 387 kg Wein und 4800 kg Bier; nach Aden 2050 kg Bier, 117 kg Bernstein, 614 kg Metallwaaren, 742 kg Tabak, 50.650 kg Zucker, 40.060 kg Esswaaren, 6900 kg Bier, 2880 kg Mehl, 51.425 kg Zucker, 176 kg Cigarren, 106 kg Esswaaren und 30.750 kg Zucker; nach Bombay 612 kg Elfenbein, 44 kg Knöpfe, 420 kg Muster, 57 kg Kurzwaaren, 1183 kg Esswaaren, 6 Stück lebende Pferde, 870 kg Manufacturwaaren, 123 kg Knöpfe, 5494 kg Quecksilber, 329 kg Metallwaaren, 157 kg Seide, 1225 kg Wein, 420 kg Glasperlen, 56.000 kg Glaswaaren, 1,337.558 kg Zucker, 800 kg Obst, 5252 kg Papier, 18 kg Muster, 106 kg Metallwaaren und 20.600 kg Zucker; nach Colombo 1461 kg Esswaaren; nach Calcutta 24 kg Muster, 336 kg Knöpfe, 45.742 kg Papier, 185 kg Kurzwaaren, 3577 kg Baumwollwaaren, 732 kg Lampen, 1178 kg Schafwollwaaren, 550 kg Hopfen, 658 kg Manufacturwaaren, 420 kg Waaren aus leonischen Gespinnsten, 1326 kg Holzwaaren, 6850 kg Metallwaaren, 185 kg Uhren, 33.347 kg Glasperlen, 784 kg Seife, 5345 kg glasirte Töpferwaren, 2915 kg Glaswaaren, 278 kg Wein, 298 kg Muster, 1326 kg Knöpfe, 3480 kg Kurzwaaren, 9031 kg Baumwollwaaren, 4005 kg Manufacturwaaren, 112 kg Holzwaaren und 850 kg Seife; nach Karachi 168 kg Bier, 145 kg Knöpfe, 29 kg Muster, 4352 kg Papier, 900 kg Cement, 159 kg Baumwollwaaren, 293 kg Schafwollwaaren, 7105 kg Manufacturwaaren, 1099 kg Holzwaaren, 172 kg Schuhwaaren, 829.234 kg Zucker und 38 kg Seife; nach Rangoon 116 kg Muster und 100 kg Metallwaaren und nach Shanghai 51 kg Muster. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 1,104.131.

— (Abfahrt des Dampfers „Maria Valeria" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2648 Tonnen Gehalt ist am 7. November 1901 mit 13 Passagieren und 2303 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 1294 Tonnen Zucker nebst 800 Stück Holz, von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 35 kg Muster, 278 kg Esswaaren und 4270 kg Kaffee; nach Suez 367 kg Manufacturwaaren, 279 kg Wein und 188 kg Glaswaaren; nach Aden 3 kg Muster, 25.978 kg Baumwollwaaren, 1940 kg Mehl, 2282 kg Manufacturwaaren, 800 Stück Fichtenbretter, 10.150 kg Zucker, 90 kg Manufacturwaaren und 270 kg Baumwollwaaren; nach Colombo 1258 kg Holzwaaren, 12 kg Muster, 315 kg Schafwollwaaren und 440 kg Manufacturwaaren; nach Penang 130 kg Muster, 14.700 kg Papier, 5000 kg Baumwollwaaren, 750 kg Kurzwaaren, 96 kg Esswaaren, 9400 kg Holzwaaren, 8200 kg Metallwaaren, 94 kg Porzellanwaaren, 104 kg Glasperlen, 144 kg präparirte Häute, 850 kg Seife und 163.170 kg Zucker; nach Singapore 47.950 kg Papier, 102 kg Muster, 9012 kg Ceresin, 16.800 kg Cement, 700 kg Esswaaren, 17.400 kg Baumwollwaaren, 3404 kg Kurzwaaren, 661 kg Manufacturwaaren, 8850 kg Holzwaaren, 90.385 kg Metallwaaren, 537 kg Seife, 3004 kg glasirte Töpferwaaren, 117 kg Tabak, 421 kg Wein, 1293 kg Glaswaaren, 234.450 kg Zucker, 4 kg Muster und 834 kg Baumwollwaaren, 80.753 kg Papier, 7094 kg Bier, 2319 kg Papier, 25.616 kg Baumwollwaaren, 68 kg Muster, 201 kg Knöpfe, 735 kg Ceresin, 4464 kg Metallwaaren, 1295 kg Holzwaaren, 12.923 kg Seife, 1498 kg Kurzwaaren, 678 kg Esswaaren, 593 kg Manufacturwaaren, 243 kg Schafwollwaaren, 1976 kg Glasperlen, 2991 kg Wein, 250 kg Baumwollwaaren, 134.885 kg Ceresin, 18.754 kg Metallwaaren und 98 kg Baumwollwaaren; nach Hongkong 100 kg Mineralwasser, 9750 kg Bier, 106 kg Muster, 10.080 kg Cement, 123.389 kg Papier, 362 kg Farben, 2944 kg Kurzwaaren, 8759 kg Schafwollwaaren, 561 kg Manufacturwaaren, 65.844 kg Metallwaaren, 1375 kg Glasperlen, 5740 kg Seife, 975 kg Glaswaaren, 732.117 kg Zucker und 287 kg Wein; nach Rangoon 562 kg Baumwollwaaren; nach Madras 693 kg Seife; nach Shanghae 17 kg Muster, 25.568 kg Seife, 1051 kg Tabak und 21 kg Fahrräder; nach Kobe 50 kg Muster, 100.714 kg Papier, 2540 kg Leim, 3548 kg Seife, 154.500 kg Zucker und 3413 kg Baumwollwaaren und nach Yokohama 10 kg Muster, 29.396 kg Papier, 6505 kg Farben, 173 kg Schafwollwaaren, 636 kg Garne, 689 kg Majolika, 20.835 kg Metallwaaren, 3360 kg Glasperlen, 1090 kg Seife, 610 kg Holzwaaren, 216 kg Wein und 22 kg Glaswaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 1,554.812.

— (Ankunft des Dampfers „Vindobona" von Rangoon.) Dieser Dampfer von 2689 Tonnen Gehalt ist am 15. October 1901 nach 45tägiger Fahrt mit 5 Passagieren und 2963 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 407 Tonnen nach Fiume und 174 Tonnen nach Venedig bestimmt waren, von Rangoon in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Calcutta 109.323 kg Häute (wovon 26.093 kg für Venedig), 2,399.764 kg Jute (wovon 135.807 kg für Venedig und 352.355 kg für Fiume), 86.936 kg Sackleinwand (wovon 20.858 kg für Fiume), 6010 kg Tamarinde, 600 kg Thee und 112.000 kg Gingelly-Samen; aus Colombo 15.000 kg Zimmt (wovon 12.500 kg für Venedig), 6090 kg Sapanholz und 50.748 kg Cocosöl (wovon 24.258 kg für Fiume) und aus Port Said 175.000 kg Datteln und 1776 kg Häute. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 1,366.700.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

(Tarif-Theil II, Heft 2.)

Giltigkeit der Frachterhöhungen im Nachtrage II.

Im Nachtrage II zum Hefte 2 für den obbezeichneten Verkehr ist auf den Seiten 13, 14 und 17 bei den Schnittsätzen für Kleie etc. nach Krotoschin, Lissa i. P., Ostrowo und Pleschen im Verkehre mit Brody A, Nowosielitza A und Podwołoczyska A ein †) zu setzen und am Fusse dieser Seiten zu vermerken:

†) Giltig vom 1. Februar 1902.

Weiters ist auf Seite 23, bei Posen. in der Colonne Brody b und Podwołoczyska b auch ein †) zu setzen und am Fusse dieser Seite der gleiche Vermerk zu machen.

Schliesslich ist die auf Seite 24 vorgesehene Fussnote „†) Giltig vom 15. Jänner 1902“ auf „†) Giltig vom 1. Februar 1902“ abzuändern.

Wien, am 14. Jänner 1902. [42]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Allgemeiner Tarif, Theil I, für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil I, Gemeinsame Bestimmungen für den Personen- und Gepäcksverkehr im Bereiche der betheiligten Verwaltungen.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1902 gelangt ein neuer Tarif, Theil I: „Gemeinsame Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden“ im Bereiche österreichischer Eisenbahnen, sowie der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen und der k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin zur Einführung, wodurch der gleichnamige Tarif, Theil I, vom 1. Jänner 1898 sammt Nachträgen aufgehoben wird.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 50 Hellern erhältlich.

Wien, am 8. Jänner 1902. [43]

K. k. Staatsbahn-Direction Wien
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Aenderung einer Bestimmung des Ausnahmetarifes Nr. 32 (für Roherze) im Tarif-Theil II, Heft 3 A, vom 1. Jänner 1899.

Im obenbezeichneten Tarife ist auf Seite 390 beim Ausnahmetarif Nr. 32, bezw. auch auf Seite 46 des bezüglichen Nachtrages I in der Fussnote der Giltigkeitstermin auf den 31. December **1902** abzuändern.

Wien, am 11. Jänner 1902. [44]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung eines Nachtrages IV zu den Kartirungssätzen nach und von Sigmundsherberg.

Am 1. Februar tritt ein Nachtrag IV zu den Kartirungssätzen nach und von Sigmundsherberg für den directen Verkehr zwischen k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn andererseits in Kraft, welcher die Einbeziehung der Stationen Freiland-Türnitz, Hohenberg, Kernhof und St. Aegyd am Neuwalde enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 10 Hellern per Stück zu beziehen.

Wien, am 16. Jänner 1902. [45]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Tarifbestimmungen des Tarifes, Theil IV, Heft 3, vom 1. August 1900.

Auf Seite 4 des obenbezeichneten Tarifes ist bei den Bestimmungen des Abschnittes I, Abtheilung c, Ziffer 1, der Zusatz: „sämmtlich über 2·5 m lang“ zu streichen und hiefür zu setzen: „soweit es nicht unter die Abtheilung a oder b fällt.“

Wien, am 17. Jänner 1902. [46]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Ergänzung der Einlagerungs-Bestimmungen im Tarife, Theil III, Heft 4, vom 1. April 1901.

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1902 ist auf Seite 26 des in der Ueberschrift bezeichneten Tarifes im Absatze 2 unter 2 bei Kolomea nach den Worten „und Schreier“ nachzutragen: „sowie Rubin Barschach“.

Wien, am 16. Jänner 1902. [47]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

(Tarif-Heft V.)

Einführung eines Tarifnachtrages I.

Mit 1. März 1902 gelangt der Nachtrag I zum Tarif für den obbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Derselbe enthält neue Fahrpreise und Berichtigungen der Tarifbestimmungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 20 Hellern erhältlich.

Wien, am 18. Jänner 1902. [48]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil II, Heft 7, 8 und 9 des Verbandsgütertarifes vom 1. Februar 1898.)

Eliminirung des Artikels „Graphiterde, krystallinische, roh, auch pulverisirt", aus dem Ausnahmetarife Nr. 54.

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1902 ist im Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifes Nr. 54 für Güter des deutschen Specialtarifes III der Artikel „Graphiterde, krystallinische, roh, auch pulverisirt" sammt Anmerkung zu streichen.

Wien, am 17. Jänner 1902. [49]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafen-Verbandsverkehr mit Oesterreich.

Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1902.

Druckfehlerberichtigung.

Auf Seite 56 des in rubro bezeichneten Tarifes ist der Frachtsatz der Stückgutclasse II, Stettin-Reichenberg transit, bezw. vice versa infolge eines Druckfehlers irrig mit 251 Pfennige angegeben. Der richtige Satz beträgt **351** Pfennige per 100 kg und findet derselbe mit Giltigkeit vom 5. März 1902 an Anwendung.

Wien, am 18. Jänner 1902 [50]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung directer, einfacher Personenzugs Fahrpreise II. und III. Classe, Prag St.E.G.-Brandeisl über Kralup.

Mit 15. Februar 1902 gelangen zwischen Prag St.E.G. einerseits und Brandeisl andererseits über Kralup directe, einfache Personenzugs-Fahrkarten II. und III. Classe zu folgenden Fahrpreisen zur Einführung.

Von	Nach	Ueber	Personenzug	
			II. Cl.	III. Cl.
oder umgekehrt			in Hellern einschl. Stempel	
Prag St.E.G.	Brandeisl	Kralup	242	122

Wien, am 18. Jänner 1902. [51]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

17. Jänner. Infolge von Schneeverwehungen musste der Gesammtverkehr auf der Strecke Eisenerz—Vordernberg bis auf Weiteres eingestellt werden.

17. Jänner. Infolge Schneeverwehungen wurde der Gesammtverkehr auf der Localbahn Chabówka-Zakopane auf circa fünf Tage eingestellt.

17. Jänner. Infolge Schneeverwehung wurde auf der Localbahn Borki wielki-Grzymałów und in der Strecke Biala czortkowska—Zaleszczyki der Güterverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

18. Jänner. In der Strecke Biala czortkowska—Zaleszczyki wurde der Güterverkehr mit dem Zuge Nr. 3656 wieder aufgenommen.

18. Auf der Localbahn Borki wielki-Grzymałów wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Personenhaltestelle Király-Lehota.) Die zwischen den Stationen Vychodna und Liptó-Ujvár der Kaschau-Oderberger Eisenbahn gelegene, derzeit blos für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Haltestelle Király-Lehota wurde am 20. Jänner 1902 auch für die Auf- und Abgabe von Wagenladungsgütern eröffnet.

Lebende Thiere, explodirbare und Stückgüter werden in dieser Verladestelle nicht manipulirt.

Die Wagenbestellung hat in der Station Vychodna zu erfolgen.

Die für die Richtung gegen Oderberg bestimmten, bezw. aus dieser angelangten Güter sind in der Station Vychodna aufzugeben, bezw. auszulösen, während die Aufgabe, bezw. Auslösung der für die Richtung gegen Kassa bestimmten, bezw. aus dieser Richtung angekommenen Güter in der Station Liptó-Ujvár zu erfolgen hat, und werden auch die Transportgebühren von, bezw. bis zu diesen Stationen berechnet.

Sämmtliche von diesen beiden Stationen bestehenden tarifmässigen und begünstigten Tarifsätze finden auch auf die in Király-Lehota verladenen, bezw. dort abgegebenen Wagenladungsgüter Anwendung.

Ausland.

Italienische Ausstellung der bildenden Künste in St. Petersburg. (Frachtermässigung für Ausstellungsobjecte.) Anlässlich der im Monate Februar 1902 in St. Petersburg stattfindenden italienischen Ausstellung der bildenden Künste finden für die Beförderung der hiezu bestimmten Ausstellungsgegenstände auf den Linien der österreichischen Bahnverwaltungen die im gemeinsamen Tarife, Theil I, Abtheilung B, Abschnitt C—IX (General-Gütertarif, Seite 61), vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Schweizer Bahnen. (Umrechnung der deutschen Mark- in Frankenwährung.) Laut Mittheilung der General-Direction der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen ist das Werthverhältniss der deutschen Markwährung zur Frankenwährung vom 1. Jänner 1902 an wie folgt festgesetzt worden:

Für die deutsch-schweizerischen Grenzstationen, für Petershausen, für die auf Schweizer Gebiet gelegenen badischen Stationen, sowie für den Badisch-Schweizerischen Güterverkehr:

1 Franken = 80·8 Pfennige
1 Mark = 1·2376 Franken.

Für alle übrigen Güterverkehre der grossherzoglich badischen Bahnen:

1 Franken = 81 Pfennige
1 Mark = 123·45 Centimes.

Bayerisch-Schweizerische Gütertarife vom 1. Jänner 1900, Theil I, Heft 3. (Ergänzung.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1902 an treten nachstehende directe Frachtsätze in Kraft:

	Eilgut	Stückgut 1	Allg. Wagenladungsclasse A
	Centimes für 100 kg		
Derendingen nach und von Asch . . .	1598	800	635

Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. (Aufnahme der Station Basel-St. Johann.) Mit sofortiger Giltigkeit wird die Station Basel-St. Johann der Reichseisenbahnen mit den Entfernungen und Frachtsätzen für Basel (Reichsbahn) in das Tarifheft C aufgenommen.

Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. (Einführung des Tarif-Nachtrages X.) Mit Wirksamkeit vom 1. Februar gelangt der Nachtrag X zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Ergänzung des Verzeichnisses der Ausnahmetarife.
II. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers.
III. Aenderungen und Ergänzungen der Stations- und Ausnahmetarife.
IV. Sonstige Berichtigungen.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Einführung des Tarif-Nachtrages X.) Mit Wirksamkeit vom 1. Februar gelangt der Nachtrag X zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Aenderung im Verzeichnisse der Ausnahmetarife.
II. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers.
III. Aenderungen und Ergänzungen der Stations- und Ausnahmetarife.
IV. Sonstige Berichtigungen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit sofortiger Giltigkeit werden die Stationen Witzenhausen des Directionsbezirkes Cassel, Bopfingen und Heilbronn Südbhf. der Württembergischen Staatsbahnen und Basel-St. Johann der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in den Verband aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbureau der Verwaltung.

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Verbandsgütertarif. (Einführung von Nachträgen zu den Tarifheften 1, 2 und 3.) Zu den Tarifheften 1, 2 und 3 wurden am 15. Jänner Nachträge herausgegeben, welche ausser bereits bekannt gemachten Ergänzungen und Aenderungen des Weiteren enthalten: Aufnahme neuer Stationen, Aenderung bestehender Tarifentfernungen und Sätze, welche ausser mit Ermässigungen auch in einzelnen Fällen mit Erhöhungen verbunden ist, Aenderung und Ergänzung verschiedener Ausnahmetarife, sowie Einschränkung, bezw. Aufhebung der Ausnahmetarife Nr. 18 für Petroleum und Naphtha und Nr. 22 für Zucker nach der Schweiz.

Die eintretenden Frachterhöhungen werden erst vom 1. März ab giltig, soweit nicht in den Nachträgen ein anderer Zeitpunkt angegeben ist.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen, auf welchen auch die Nachträge vom 12. Jänner ab eingesehen oder käuflich bezogen werden können.

Deutsch-Französischer Verband. Verkehr mit und über Elsass-Lothringen. (Einführung des Tarif-Nachtrages I zum Heft 2, Theil II A.) Am 1. Februar tritt der Nachtrag I zum Heft 2, Theil II A, in Kraft. Soweit in dem Nachtrage Frachterhöhungen enthalten sind, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis 15. März bestehen.

Die Abgabe des Nachtrages erfolgt durch die Drucksachencontrole der kaiserl. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unentgeltlich.

Schweizer Bahnen. Interner Gütertarif der Schweizerischen Centralbahn vom 1. Mai 1896. (Tarifnachtrag VI.) Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Güterstation Basel-St. Johann, dem 2. Jänner 1902, trat ein Nachtrag VI in Kraft, enthaltend u. A. die Aenderung des Namens der Station Basel, sowie die nöthigen Ergänzungen, betreffend den Verkehr mit der Station Basel-St. Johann.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Eröffnung der Station Wasenweiler und Einbeziehung derselben in das Tarifheft 8.) Die Station Wasenweiler der grossh. Badischen Staatseisenbahnen wurde am 2. Jänner 1902 für den Güterverkehr und zwar zunächst nur für den Wagenladungsverkehr eröffnet.

Ab diesem Zeitpunkte gelten, mit Beschränkung auf Wagenladungsgüter, die in den Tarifheften 4 und 6 für diese Station enthaltenen Bestimmungen und Frachtsätze.

Mit gleicher Giltigkeit wird die genannte Station in das Tarifheft 8 einbezogen. Auskunft über die der Taxberechnung zugrunde zu legenden Entfernungen geben die Verbandsstationen.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Schliessung des Verkehres auf verschiedenen Wasserumschlagstellen.) Die kgl. Eisenbahn-Direction Breslau veröffentlicht nachstehende Kundmachung:

Der Verkehr auf den staatlichen Wasserumschlagstellen in Pöpelwitz, Breslau, Oderhafen und Maltsch wurde am 31. December 1901 geschlossen.

Die Wiedereröffnung wird seinerzeit öffentlich bekannt gemacht werden.

Preussisch-hessische und Oldenburgische Staatseisenbahnen. Eisen-Ausfuhrtarife. (Ausdehnung des Geltungsbereiches des Seehafen-Ausnahmetarifes E 2.) Im Verkehre der Preussisch-hessischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen wurde der Geltungsbereich des Seehafen-Ausnahmetarifes E 2 vom 1. Jänner 1902 ab auf sämmtliche aussereuropäischen Länder ausgedehnt. Die Tarifbezeichnung erhält demgemäss an der betreffenden Stelle die Fassung: „im Falle der überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern".

Oberschlesisch-Nordwestdeutsch-Mitteldeutsch-Hessischer Kohlenverkehr. (Ermässigung von Frachtsätzen.) Vom 1. Jänner 1902 ab wurden im vorbezeichneten Kohlentarife die Frachtsätze nach den Stationen Blankenburg (Harz), Börnecke (Braunschweig), Elbingerode, Hüttenrode, Langenstein, Rothehütte-Königshof und Rübeland der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn um 2 Pfennig für 100 kg ermässigt.

Berlin-Stettin-Schlesischer Güterverkehr. (Aufnahme neuer Stationen in den Ausnahmetarif für Schiffsbaueisen.) Am 1. Jänner 1902 wurden die Stationen Fürstenwalde, Kremmen und Oranienburg in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen als Empfangsstationen aufgenommen.

Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutscher Verband. (Einführung des Nachtrages V zum Tarifheft, Theil II etc.) Am 1. Jänner 1902 traten in Kraft:

1. Der Nachtrag V zum Tarifheft, „Theil II", enthaltend u. A. Aenderung der Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif) und 5 (Wegebaustoffe);

2. directe Frachtsätze für die Station Ispringen der Badischen Staatsbahn in den Heften 1—5 der Abtheilung A und in Heft 1 des Ausnahmetarifes 6 (für Steinkohlen u. s. w.);

3. Frachtsätze des Seehafen-Ausnahmetarifes E (Eisen und Stahl) für die Stationen Bruchsal, Durlach, Carlsruhe, Kehl und Triberg im Verkehre mit den Emshafenstationen;

4. eine ermässigte Tarifentfernung in der Stationsverbindung Durlach-Herrebrock.

Am 2. Jänner 1902 wurde die für den Frachtgut- und Thierverkehr eröffnete Station Basel-St. Johann der Reichsbahn mit den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Basel Elsass-Lothringen in das Tarifheft der Abtheilung G (Basel), in das Heft 2 des Ausnahmetarifes 6 (für Steinkohlen) und in den Seehafen-Ausnahmetarif für den Verkehr mit den Emshafenstationen aufgenommen.

Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Württembergisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband, 2. Heft. (Aufnahme der Station Basel-St. Johann.) Mit Wirkung vom 2. Jänner 1902 an wurde die Station „Basel-St. Johann" für den Güterverkehr ausschliesslich Eilgut in den Tarif aufgenommen.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Verbandsgütertarif. (Einführung des Tarifnachtrages 8.) Zum 1. Jänner 1902 wurde Nachtrag 8 ausgegeben, welcher ausser bereits bekannt gemachten Ergänzungen und Aenderungen des Weiteren enthält: Aenderungen bezüglich der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, Aenderung und Ergänzung der Bestimmungen über die Gütcrabfertigung nach Orten mit räumlich getrennten Bahnhöfen, Aufnahme neuer Stationen, Aenderung bestehender Tarifentfernungen und Sätze, welche ausser mit Ermässigungen auch in einzelnen Fällen mit Erhöhungen verbunden ist, Aenderung und Ergänzung verschiedener Ausnahmetarife.

Die eintretenden Frachterhöhungen werden erst vom 1. März 1902 ab giltig, soweit im Nachtrag nicht ein anderer Zeitpunkt angegeben ist. Auskunft ertheilen die Verbandsstationen, auf welchen auch der Nachtrag eingesehen und käuflich bezogen werden kann.

Schlesisch-Sächsischer Verband. (Einbeziehung der Station Zwickau in den Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen etc.) Mit Giltigkeit vom 15. December 1901 wurde die Station Zwickau der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen als Versandtstation für den Verkehr nach einer Anzahl Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau und Posen in den Ausnahmetarif 9 für Giesserei-Roheisen aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft. Gleichzeitig erhält der bezeichnete Ausnahmetarif mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1902 die Ueberschrift: „Ausnahmetarif 9 für Giesserei-Roheisen von den an die hierunter genannten Versandtstationen angeschlossenen Hochofenwerken".

Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. (Aenderung des Rohstofftarifes.) Die im Nachtrage II zum Tarifheft „Theil II" auf Seite 11 enthaltene Aenderung der Kilometer-Tariftabelle des Rohstofftarifes wird mit sofortiger Giltigkeit aufgehoben.

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

Altmaterial-Verkauf.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangen nachstehend benannte, im Materialmagazine Linz lagernde **Altmaterialien,** sowie der bis Ende des Jahres 1902 jeweilig anfallende Vorrath an **Maculaturpapier** im Offertwege zum Verkaufe, und zwar:

Alt-Eisenblech, Draht, Gussbruch und gusseiserne Bremsklötze, Pausch- und Zerreneisen, Stahltyres, Drehspäne, Stahl, Stahlachsen, Blatt- und Volutfederstahl, Bruchmessing, Rohmetallspäne, Zinkblechabfälle und Bruchglas.

Nähere Angaben sind aus dem diesbezüglichen Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Bureau für Zugförderung und Werkstättendienst) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden kann.

Die Offerte sind nur auf dem erwähnten Formulare zu erstellen, per Bogen mit 1 Kronen-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: **„Anbot auf Altmaterialien"** bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Linz bis **längstens 30. Jänner 1902, 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Am 31. Jänner 1902, Vormittags 9 Uhr, erfolgt die commissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit dem Offerte, jedoch gesondert, sind 10 pCt. des Kaufschillings als Vadium bei der k. k. Staatsbahn-Directionscassa in Linz zu erlegen.

Offerte ohne Vadium bleiben unberücksichtigt.

Die Preise sind ab Waage loco Materialmagazin Linz in Ziffern und in Schrift zu stellen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch sechs Wochen vom Tage der Offerteröffnung gerechnet, im Worte zu bleiben.

Es ist Sache der Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien zu besichtigen, indem später etwaige die Qualität betreffende Reclamationen nicht berücksichtigt werden.

Die erstandenen Materialien sind binnen 30 Tagen effectiv zu beziehen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte ganz oder nur zum Theile zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

Centrale: Wien, X/1, Gudrunstrasse 11.

Felten & Guilleaume

Fabrik elektrischer Kabel, Stahl- und Kupferwerke Actien-Gesellschaft.

Fabriken in Wien, Bruck a. d. Mur und Diemlach (Steiermark).

Eisen- und Stahlwerke:
Stabeisen, Stabstahl, Rollenbandeisen.
Eisen- und Stahldrähte blank, verzinkt, verzinnt, verkupfert. Drahtstifte, Nägel, Nieten.
Stacheldraht in allen Sorten, speciell Simplex-Stacheldraht.
Barrièrendrähte mit höchster Festigkeit.
Telegraphen- und **Telephondrähte**
Maschinen-Drahtgeflechte.
Hufstollen. **Packschlösser.**

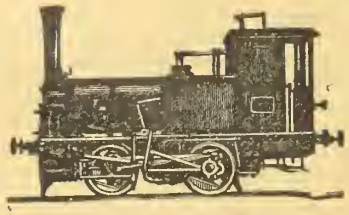
Drahtseilfabrik:
Förder-, Brems- und Seilbahnseile.
Aufzugs- und Transmissionsseile aus Ia Flusseisen-, Holzkohleneisen- oder Pat.-Gussstahldraht, blank oder verzinkt.
SCHIFFSSEILE.
Tragseile für Luftbahnen in Spiral-Construction, in Patent verschlossener Construction.
Specialität:
Aufzugseile für **Personen-Aufzüge** in gewöhnlicher rundlitziger und in Patent flachlitziger Construction.

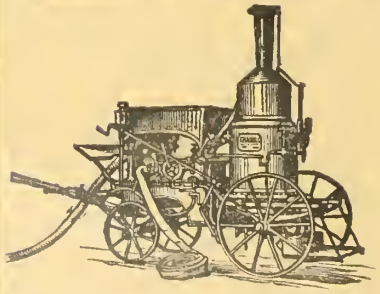
Kabelfabrik:
Kupfer- und Bronzedrähte, blank u. verzinnt.
Trolley-Draht.
Installations-Leitungen aller Art.
Telegraphenkabel mit Gummi-, Guttapercha- und Okonit-Adern mit verschiedenen Armirungen.
Telephonkabel mit Papierisolation und Lufträumen.
Bleikabel mit imprägnirter Faser- und Papierisolation mit einem, zwei und drei Leitern, concentrisch und verseilt, für Hoch- und Niederspannungsnetze, Gleichstrom, Wechselstrom, Drehstrom.

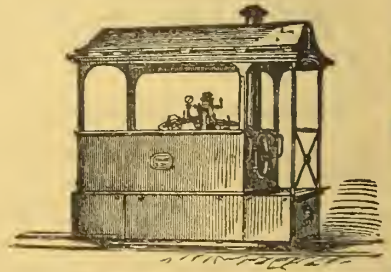
Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

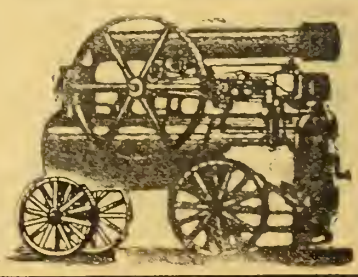
Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.









613

Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft.
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,
LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.
Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Portlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
458	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Glaswaaren laut Nomenclatur der in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife (Ausnahmetarif Nr. 35, Abtheilung II)	Suchenthal	Stuttgart Hanptbahnhof Stuttgart Nordbahnhof Stuttgart Westbahnhof Frankfurt a. M. Hafen, Ostbhf. und Sachsenhausen Frankfurt a. M. Hauptbahnhof	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. Februar 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Tarif-Theil II, Heft 7 und 9 (Ausnahmetarife Nr. 35) des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Es bestehen keine directen Frachtsätze	in Mark ad a) b) 3·18 2·24 3·20 2·25 3·22 2·27 3·40 2·39 3·43 2·41		Im Kartirungswege		
459	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Lebendes Geflügel als Eilgut (Abtheilung I des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes)	Orsova Freising oder umgekehrt		Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1902	Ausnahmetarif für die Beförderung von lebenden Geflügel als Eilgut etc. des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1898	Dermalen besteht kein directer Frachtsatz	Mark 11·83		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	460	461
1		
Die Publication erfolgt von der Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
3	betheiligten Verwaltungen	Localbahn Lemberg- (Kleparów) Janów
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Personenwagen, auf eigenen Rädern laufend	Bruchsteine der Pos. 8—55/a der Güterclassification
5 von	Smiehow	Kozlinka
5 nach	Itzkany	Lemberg
6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Anfgabe als Frachtgut und Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 150 Wagenladungen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Anfgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien anf eigene Kosten zu bewirken
7 und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	vom 6. Jänner bis 30. Juni 1902
8 Bezeichnung (Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht)	Ansnahmetarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen als Frachtgut nach oder von Itzkany, Predeal und Verciorova, giltig vom 1. Juni 1895	Localtarif
9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Francs 110·36 (Mark 89·39)	14 Heller
10 per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Mark 71·51 für die Wagenachse	12 Heller
11 per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Mark 17·88 für die Wagenachse	2 Heller
12 Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen die auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg spätestens drei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses in Vorlage zu bringen sind
14 Besondere Bemerkungen		

k. k. österr. Staatsbahnen

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Südbahn-Gesellschaft, Buschtêhrader Eisenbahu, Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, Aussig-Teplitzer Eisenbahu, Eisenbahu Wien-Aspang, Böhmischen Commercialbahnen uud Kaschau-Oderberger Eisenbahn

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt — von der	2
Die Publication erfolgt — und im der Namen	3
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	5
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

1. Klele, Klee, Kleeheu, Futterkräuter, Futterrüben, Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Spreu, Schlempe, Spülicht, Trebern, Trestern, Malzkeime, Oelkuchen nnd Oelkuchenmehl;
2. Heu nnd Stroh;
3. Holzwolle, Torf- nnd Waldstreu

Rücksichtlich der im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II. Heft 1 und 2, aufgeführten Bahnlinien	Rücksichtlich der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der Eisenbahn Wien-Aspang	Rücksichtlich der Hauptbahnstrecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, dann der österr. Linien der Südbahn-Gesellschaft und der Linien der Buschtêhrader Eisenbahn; schliesslich rücksichtlich der Linien der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft (nicksichtlich dieser jedoch mit Ausschluss des Artikels Heu)	Rücksichtlich der Localbahnstrecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Strecken der Böhmischen Commercialbahnen nnd der österr. Linie der Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Aufgabe als Frachtgut mit von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen, auf welchen eine in Böhmen, Mähren nnd Schlesien gelegene, vom Nothstande heimgesuchte Gemeinde als Empfängerin zu erscheinen hat. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen, ferner **Abfuhr der Sendungen in der Bestimmungsstation mittelst Strassenfahrzeugen.** Das Anf-, bezw. Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. Ueber den Vollzug dieser Leistungen, sowie darüber, dass die Sendungen vom Bahnhofe der Bestimmungsstation der vorstehenden Bedingung gemäss abgeführt wurden, sind bahnämtliche Bestätigungen auf den betreffenden Frachtbriefen einzuholen, was bezüglich des Anfladens sogleich bei der Aufgabe, hinsichtlich des Abladens und der Abfuhr der Sendungen aber beim Bezuge zu geschehen hat			
vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Juni 1902			
Localtarife der betheiligten Bahnen			
V e r s c h i e d e n			
Für Entfernungen bis zu 200 km 0·20 h, für jedes weitere km 0·16 h	0·26 h	Für die Artikel ad 1. und 3.: 0·26 h; für die Artikel ad 2.: für Entfernungen auf jeder einzelnen Bahn bis zu 200 km 0·26 h, für jedes weitere km 0·20 h	0·30 h
per 100 kg und 1 km einschliesslich der Manipulationsgebühr bei Wahrung der Minimal-Frachtgebühr von 8 K per Frachtbrief und Wagen			
V e r s c h i e d e n			
Im Rückvergütungswege			
Gegen die bis längstens Ende August 1902 durch die als Bestellerin nnd Empfängerin der Sendungen auftretende Gemeinde bei der Verwaltung der Empfangsbahn zu bewirkende Vorlage der betreffenden Original-Frachtbriefe, von denen jeder mit einem nach dem umseitig angefügten Muster in allen Theilen vorschriftsmässig ausgefertigten Cumulativ-Bestellzettel auszustatten ist. Frachtbrief nnd Cumulativ-Bestellzettel haben vollkommen übereinzustimmen nnd darf demzufolge auch der letztere über kein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten. — Beide Belege werden bei Liquidirung der Refactiebeträge bahnseitig zurückbehalten. Bei verspäteter Vorlage erlischt jeder Anspruch auf Vergütung			
Diese Begünstigung gilt sowohl für den Localverkehr, als auch rücksichtlich der eigenen Strecken jeder einzelnen betheiligten Verwaltung für den directen Verkehr mit den anderen österreichischen nnd ungarischen Eisenbahnen, wenn es sich um Sendungen an in Böhmen, Mähren nnd Schlesien gelegene, vom Nothstande heimgesuchte Gemeinden handelt. Kommen hiebei getrennte Strecken des k. k. Staatsbahnnetzes zur Benützung, so wird der Frachtberechnung für dieselben die Summe der einzelnen Kilometer-Entfernungen zu Grunde gelegt. Der auf der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bestehende Frachtzuschlag wird vorliegendenfalls nicht eingehoben			

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen folgende Quantitäten an Futter-, bezw. Streuartikeln:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
	Zusammen . .		

Dieses Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach der Station . . . . . aufgegeben und in der letztgenannten Station mittelst Strassenfahrzeuges abgeführt werden.

Das Aufladen der Sendung wird vom Absender, das Abladen derselben hingegen vom Empfänger auf eigene Kosten innerhalb der tarifmässigen Frist bewirkt.

Das Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorstehend bezeichneter Artikel nur an die genannten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Wirthschaftsbetriebe abzugeben.

Gemeindeamt . . . . . den . . . . . 1902.

L. S. Unterschrift:

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigt, dass das vorbezifferte Quantum bezeichneter Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der genannten Gemeindeangehörigen bestimmt und dem Wirthschaftsbetriebe derselben angemessen ist, daher hiefür die seitens der österr. Eisenbahn-Verwaltungen aus Anlass des in Böhmen, Mähren und Schlesien infolge des Mangels an Futter und Streumitteln herrschenden Notbstandes vorgesehenen Frachtermässigungen Anwendung finden können.

K. k. Bezirksbauptmannschaft . . . . . den . . . . . 1902.

L. S. Unterschrift:

Anmerkung. Der Cumulativ-Bestellzettel darf über kein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
463	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Eichen- und Fichtenholzextract in tropfbar flüssigem Zustande, auch Loheabsud	Vinkovci transit	Regensburg	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief.	vom 1. Februar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1902	Tarif-Theil II, Heft 2, des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. September 1900	Dermalen besteht kein directer Frachtsatz	2·91 Mark		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
464	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Holz der Position H—18 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Mauthausen	Leitmeritz (Oe.N.W.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen der Sendungen obliegt dem Absender. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarife	Es besteht kein directer Frachtsatz	132 Heller		Im Kartirungswege		
465	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Mühlkreisbahn	Eis	Aigen-Schlägl	Linz Otteusheim Urfahr	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. März 1902	Localtarif	Heller 60 44 52	Heller 46 35 41	Heller 14 9 11	Im Kartirungswege		
				Neufelden	Linz Otteusheim Urfahr				40 24 32	34 22 29	6 2 3			
						Ueberstellungsgebühr per Wagen			Heller per Wagen					
				Pürnstein	Neufelden				Verschieden	200	Verschieden			
				km 38						400				
				km 40						600				
				km 42						700				
466	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Cement	Lobositz St.E.G.	Weissenbach-Neubaus	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1902	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	167 Heller	138 Heller	29 Heller	Im Kartirungswege		Hiedurch wird der im Verordnungs-Blatte Nr. 149 vom 24. December 1901, sub Post Nr. 3707 verlautbarte Frachtsatz von 142 Heller für 100 kg gegenstandslos

Fortlaufende Nummer	467	468	469
1			
Die Publication erfolgt von der	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
und im Namen der betheiligten Verwaltungen			Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Eisen und Eisenwaaren der Pos. E—5 und E—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Schmiedekohle	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten aller Art, ferner Malz, Oelkuchen und Oelknchenmehl
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Német Bogsán	Hruschau	Leipnik
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Pola	Mähr.-Ostrau	Teschen
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen in Mähr.-Ostrau innerhalb der tarifmässigen Entladefrist und ohne Umladung mit neuen Frachtbriefen nach österreichischen, über Schönbrnun oder Friedland hinaus gelegenen Stationen oder nach ungarischen Stationen weitergesendet (umexpedirt) werden	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein giltigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarif vom 1. Juli 1899	Tarif-Theil II, Heft 3, für den Oesterreichischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1897
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es besteht kein directer Frachtsatz	95 Heller für 100 kg	76 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	325 Heller incl. ungar. Stener	30 Heller für 100 kg	67 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		65 Heller für 100 kg	9 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Die auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Frachtbriefe über die Beförderung nach Mähr.-Ostrau, auf welchen hahnseits bestätigt sein muss, dass die Sendungen innerhalb der tarifmässigen Entladefrist und ohne Umladung nach einer der in Spalte 6 bezeichneten Empfangsstationen umexpedirt wurden. Die Bestätigung ist in der Station Mähr.-Ostrau bei Uebergabe der neuen Frachtbriefe einzuholen. Die erstbezeichneten Frachtbriefe sind spätestens bis Ende Februar 1903 vorzulegen und werden nicht zurückgestellt	
Besondere Bemerkungen			
14			

Fortlaufende Nummer	470	471	472
1	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	**Buschtěhrader Eisenbahn**
2			
3			
4	Kohlen, mineralische	Steinsalz aus Pos. 8—7 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abth. B, vom 1. Jänner 1902	Eis und Schnee
5	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Wieliczka	Krima-Neudorf Kupferberg Pressnitz- Reischdorf Reitzenhain Schlackenwerth Schmiedeberg Sebastiansberg Sonnenberg Weipert
5	Granica	Bautsch	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)
6	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Warschau-Wiener Eisenbahn bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss diese Bahnverwaltung oder eine ihrer Dienstesstellen als Empfängerin erscheinen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. 3. Die Fracht muss stets bei der Aufgabe für die ganze Transportstrecke entrichtet werden. 4. Erfüllung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen
7	bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende April 1902
8	Localtarif	Tarif-Theil II, Heft 1, des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900 und Localgütertarif für die Localbahnen der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898	Localgütertarife
9	486 Heller für 1000 kg	190 Heller	Verschieden
10	280 Heller für 1000 kg	170 Heller	39 Heller
11	206 Heller für 1000 kg	20 Heller	Verschieden
12	Im Rückvergütuugswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
13	Anf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, die spätestens bis Ende Februar 1903 vorzulegen sind und nicht zurückgestellt werden	Anf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die genannten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
14		Der Frachtnachlass wird von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen	Wenn sich auf Grund der Gebühren-Berechnungstabelle höhere Frachtsätze für vorgelegene Stationen ergeben, so wird der nebenstehende billigere Frachtsatz auch für die vorgelegenen Stationen berechnet

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	von der Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Das Zugeständniss wird gemacht				
		und im		von	nach		Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg					
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
173	k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg		Holz aller Art			1. Bahnämtliche Abwage der Wagenladungen auf der Brückenwaage des Dulihyer Dampfsägewerkes im Etablissement bei der Station Stryj. 2. Bahnämtliche Abwage der Wagenladungen auf der Brückenwaage in der Station Stryj in geschlossenen Wagengruppen von mindestens 60 Tonnen auf einmal. 3. Bahnämtliche Abwage der Wagenladungen auf der Brückenwaage in der Station Ławoczne in geschlossenen Wagengruppen von mindestens 50 Tonnen auf einmal	vom 1. Februar 1902 bis auf Widerruf, längstens 31. Decemher 1902	Tarif, Theil I, Ahth. B, Abschnitt H—IX, vom 1. Jänner 1898	Wägegeld 120 h per Wagen	Wägegeld 60 h per Wagen	60 h per Wagen	Im Kartirungswege		
474	k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9, Oelsaaten der Pos. O—7, Oelfrüchte der Pos. O—5, Samen der Pos. S—9, Oelkuchen der Pos. O—6, Mahlproducte der Pos. M—4, Reis der Pos. R—4 des Tarif-Theiles I, B, vom 1. Jänner 1898	Reexpeditionsbefugniss für das Lagermagazin der Firma „Lworska Filia Banku gall-cyjskiego dla Handlu i Przemysłu“ (Lemberger Filiale der galizischen Bank für Handel und Gewerbe) in der Station Lemberg		Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen und Frachtbrief. Lant Localgütertarif der k. k. österr. Staatshahuen, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1901, Abschnitt A—VIII, Punkt 2	vom 15. Jänner 1902 his auf Widerruf, längstens jedoch his 31. December 1902						Im Rückvergütungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
6	Nr. 150 vom 28. December 1901	3807	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	Buchenholz der Pos. H—18, P. 1 und 3 a etc.	Lukawetz a. S.	Belzec transit (für Russland)	Die in der Colonne 4 vorgesehene Nomenclatur ist auf „Buchenholz der Pos. H—18, 3 und 5 des österreichisch-ungarischen Tarif-Theiles I“ abzuändern	
7	Nr. 150 vom 28. December 1901	3802	k. k. österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—18 der Güterclassification etc.	Frassin a. M. Kimpolung Molit Paltinoasa Pozoritta Valeputna Wama	Nowosielitza-Reichsgrenze transito für Russland	Zwischen Pozoritta und Valeputna ist „Sadowa“ mit dem Frachtsatze von 86 h für 100 kg, mit Giltigkeit vom 24. Jänner 1902 einzuschalten	
					Holz der Pos. H—19 der Güterclassification etc.	Dragosza etc.		Nach Tisowetz ist „Sadowa“ mit dem Frachtsatze von 62 h für 100 kg, mit Giltigkeit vom 24. Jänner 1902 anfzunehmen	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
10	Nr. 119 vom 10. October 1901	2112	Bozen-Meraner Bahn		Kalk, gebrannt, ungelöscht, Kalkstaub, Marmormehl	Meran	Bozen-Gries	In der Rubrik 6 soll es nach „Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür“ noch weiters lauten: „Minimalquantum jährlich 300 Tonnen.“	

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden ***billig*** *und* ***sachgemäss*** *besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch* ***öffentliche Versteigerungen*** *der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, 1. Wallfischgasse 10.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 8. **Wien, 23. Jänner 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Aus den Entscheidungen des k. k. Ministeriums des Innern. — Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen im Monate November 1901. — Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen im Monate November 1901. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Siebenbrunn-Leopoldsdorf nach Engelhartstetten mit einer Abzweigung nach Orth.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem niederösterreichischen Landesausschusse in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Siebenbrunn-Leopoldsdorf der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Breitstetten nach Engelhartstetten mit einer Abzweigung von einem geeigneten Punkte dieser Linie nach Orth im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 10. Jänner 1902. Z. 56.629/2 ex 1901.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Ersitzung eines Rechtes zum Wasserbezuge aus öffentlichen Flüssen mittelst Vorrichtungen und Anlagen ist seit Bestand des Wasserrechtsgesetzes vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 71, ausgeschlossen, da nach § 17 desselben ein solches nur durch die „Bewilligung der dazu berufenen politischen Behörden" erworben werden kann. (Böhmen.)

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde der Firma Ignaz Richter und Söhne in Niedergrund gegen die Entscheidung des k. k. Ackerbauministeriums vom 28. Juni 1898, Z. 10.851, betreffend die Bewilligung zur Entnahme von Wasser aus dem Polzenflusse, nach durchgeführter öffentlicher mündlicher Verhandlung zu Recht erkannt:

„Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen. — Die Beschwerdeführerin ist schuldig, der mitbel. Wassergenossenschaft in Böhm.-Leipa die Kosten des Verfahrens vor dem Verwaltungsgerichtshofe im ermässigten Betrage von fl. 25 binnen 14 Tagen bei sonstiger Execution zu bezahlen."

Entscheidungsgründe:

Die Beschwerde richtet sich dagegen, dass der beschwerdeführenden Firma die Bewilligung „das zum Betriebe der Sammtfabrik in Böhmisch-Leipa Nr. 559 (Vorstadt) erforderliche Wasser in der Menge von circa 130 Cubikmeter per Stunde aus dem Polzenflusse entnehmen zu dürfen, und zwar mittelst der in dem vorgelegten Plane . . . . . dargestellten Zuleitungsanlage" nur unter der „Bedingung" ertheilt wurde, „dass die gesuchstellende Firma, resp. deren Nachfolger im Besitze der Fabriksrealität Nr. 559 sämmtliche Kosten, welche durch die infolge der projectirten Polzenflussregulirung eventuell erforderliche Veränderung der Zuleitungsanlage erwachsen werden, aus Eigenem zu tragen habe.

Die Beschwerde stützt sich darauf, dass aus der Kundmachung der Bezirkshauptmannschaft Böhmisch-Leipa vom 1. September 1893, Z. 18.184, im Zusammenhange mit dem Consense vom 10. October 1893, Z. 20.587, Punkt 8, sich ergebe, dass schon im Jahre 1893 die wasserrechtliche Bewilligung ertheilt worden sei, dass die eine Regulirung des Polzenflusses anstrebende Wassergenossenschaft Böhmisch-Leipa aber erst am 24. April 1894 gebildet wurde, erst am 31. Mai 1894, Z. 10.134, die Genehmigung ihrer Statuten und ihre Anerkennung

erwirkte, das am 16. Juli 1896, Z. 19.920, gestellte Begehren der Beschwerdeführerin um Eintragung in das Wasserbuch, über welches die angefochtene Entscheidung erfloss, also bereits erworbene Rechte betraf, die durch die der Rechtsentstehung nachgefolgte Creirung der Wassergenossenschaft Böhmisch - Leipa nicht alterirt werden konnten.

Auch wäre das Benützungsrecht jedenfalls durch dreijährige Ersitzung erworben, da Wasserrechte den beweglichen Sachen zugezählt sind und der rechtskräftige Bescheid vom 10. October 1893, Z. 20.587, mindestens die Redlichkeit des Besitzes documentire, so dass die Polzenflussregulirung überhaupt nicht ohne Zustimmung der beschwerdeführenden Firma in einer dieser nachtheiligen Weise erfolgen dürfe.

Der Verwaltungsgerichtshof vermochte die Beschwerde in keiner Richtung für begründet zu erachten. Wie aus den Administrativacten sich ergibt, hat nämlich die beschwerdeführende Firma im Jahre 1893 mit ihrer Eingabe de praes. 26. August 1893 selbst nur das Ersuchen gestellt, „nach Einleitung und Durchführung des erforderlichen Verfahrens die gewerbebehördliche Bewilligung zur Errichtung der Färberei und Appretur mit Dampfmaschinenbetrieb nach dem vorgelegten Plane und angeschlossener Projectsbeschreibung zu ertheilen und das Bürgermeisteramt . . . . . um die gleichzeitige Vornahme der Baucommission mit der gewerbebehördlichen Commission zu ersuchen".

Wenn nun auch mit dem Edict der Bezirkshauptmannschaft Böhmisch-Leipa vom 1. September 1893, Z. 18.184, die commissionelle Erhebung „über dieses Ansuchen" im Sinne des dritten Hauptstückes, Gewerbegesetz, vom 15. März 1883, R.-G.-Bl. Nr. 39, und des sechsten Abschnittes, Wasserrechtsgesetz für Böhmen, vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 71, angeordnet wurde, so haben sich doch weder die commissionelle Verhandlung, noch die erstatteten technischen Gutachten mit der wasserrechtlichen Seite der Frage befasst und die Frage des dem Polzenflusse zu entnehmenden Wasserquantums auch nur berührt, und der Erlass der Bezirkshauptmannschaft Böhmisch-Leipa vom 10. October 1893, Z. 20.587, hat ausdrücklich nur „die gewerbebehördliche Genehmigung zur Errichtung einer Färberei und Appretur mit Dampfbetrieb auf der Grundparzelle Nr. 1216 in Böhmisch-Leipa" ertheilt. Wenn die Beschwerde sich darauf beruft, dass sub 8 als Bedingung dieser Bewilligung gesetzt wurde: „Die Zuleitung des zum Betriebe der Färberei nöthigen Wassers soll mittelst unterirdischer Rohre erfolgen, durch welche das Wasser des Polzenflusses in eine Cisterne geleitet wird, in welcher dasselbe in ein Hochreservoir gehoben wird", so kann hieraus keineswegs der Schluss gezogen werden, dass hiemit im Sinne der §§ 17, 19 Wasserrechtgesetz die Bewilligung zur Benützung des Polzenflusses und der Errichtung der hiezu erforderlichen Vorrichtungen und Anlagen ertheilt wurde, vielmehr wurde lediglich vom Standpunkte der Gewerbebehörde ausgesprochen, dass die Zuleitung mittelst unterirdischer Rohre und nicht oberirdisch zu erfolgen habe, und die Art der Ueberführung des unterirdisch zugeleiteten Wassers in die Fabrik bestimmt, was sich schon daraus ergibt, dass über das dem Polzenflusse entnehmbare Quantum, resp. die Zahl und die innere Weite der Rohre und ihre Abzweigungsstelle vom Polzenflusse gar nichts gesagt wurde.

Es lag somit, als im Jahre 1896 die beschwerdeführende Firma um Eintragung ihrer angeblichen Wasserrechte in das Wasserbuch ansuchte, nicht nur, wie schon die unangefochten gebliebene Entscheidung der Bezirkshauptmannschaft Böhmisch-Leipa vom 12. August 1896, Z. 21.887, festgestellt hatte, keine Entscheidung der Behörde über die behaupteten Wasserbenützungsrechte der beschwerdeführenden Firma vor, sondern es war bis zu diesem Zeitpunkte auch nicht einmal ein bezügliches Ansuchen der beschwerdeführenden Firma gestellt worden.

Eine Ersitzung eines Rechtes zum Wasserbezuge aus öffentlichen Flüssen mittelst Vorrichtungen und Anlagen ist aber seit Bestand des Wasserrechtsgesetzes überhaupt ausgeschlossen, da nach § 17 desselben ein solches nur durch die „Bewilligung der dazu berufenen politischen Behörden" erworben werden kann.

Die Behörden waren somit bei Erledigung des Einschreitens der beschwerdeführenden Firma vom Jahre 1896 in keiner Weise präjudicirt und, wie sie nach § 19, Gesetz vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 71, berechtigt gewesen wären, die Bewilligung nur bedingungsweise, nur auf beschränkte Dauer, oder gegen Widerruf zu ertheilen, waren sie auch berechtigt, in Form einer Bedingung festzustellen, dass die Polzenflussregulirung durch die ertheilte Bewilligung nicht präjudicirt werden solle und die aus dieser Regulirung sich eventuell ergebende Veränderung der Zuleitungsanlagen nicht das Regulirungsunternehmen belasten solle, sondern dass die beschwerdeführende Firma, wenn sie auf das Wasser des Polzenflusses dann noch weiter reflectirt, diese Kosten selbst zu tragen haben werde.

[Erkenntniss vom 12. October 1899, Z. 8128, Sammlung Budwiński, Nr. 13.222.]

Aus den Entscheidungen des k. k. Ministeriums des Innern.

In Angelegenheiten administrativer Natur sind die Verwaltungsbehörden, denen die Verhandlung und Entscheidung in der Hauptsache zusteht, auch berufen, über die Frage des Commissionskostenersatzes zu erkennen.

Das k. k. Ministerium des Innern hat mit dem Erlasse vom 29. November 1901, Z. 14.820, nachstehende Entscheidung getroffen:

Mit der Entscheidung vom 5. August 1900, Z. 37.263, hat die k. k. Statthalterei Lemberg in Bestätigung des Erkenntnisses der k. k. Bezirkshauptmannschaft Lemberg vom 16. März 1900, Z. 11.592, die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zur Zahlung der Commissionskosten verpflichtet, welche bei der gemäss § 22 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, vom Standpunkte der Landes-Bauordnung und der Localinteressen vorgenommenen Begutachtung des vom Bahnwächter Alexander Stasiów in Barszczowicze auf Staatsbahngrund projectirten Stallbaues im Betrage von K 30·37 aufgelaufen sind.

Ueber den dagegen von der genannten Staatsbahn-Direction eingebrachten Ministerialrecurs findet das k. k. Ministerium des Innern im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium die beiden angefochtenen Entscheidungen der ersten und zweiten Instanz wegen Incompetenz der politischen Behörden zu einer Absprechung in dieser Angelegenheit ausser Kraft zu setzen, weil die gegenständlichen Commissionskosten durch eine Erhebung veranlasst worden sind, welche die politischen Behörden nicht selbstständig, sondern über Ersuchen der Eisenbahnbehörden behufs Beschaffung der Grundlage für eine

Entscheidung dieser Letzteren gepflogen haben, und in Angelegenheiten administrativer Natur die Verwaltungsbehörden, denen die Verhandlung und Entscheidung in der Hauptsache zusteht, auch berufen sind, über die Kostenersatzfrage zu erkennen.

Behufs Ersatzes der gedachten Commissionskosten wird sich die k. k. Statthalterei, beziehungsweise die k. k. Bezirkhauptmannschaft Lemberg an die k. k. Staatsbahn-Direction zu wenden haben, welche anlässlich der Ertheilung der noch ausständigen Baubewilligung an den Bahnwächter Stasiów auch über die Verpflichtung des Genannten zur Zahlung der Commissionskosten entscheiden wird. [Confer. E.-M.-Z. 41.634 ex 1901.]

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Wesentliche Ausbesserungen und Abänderungen von Einfriedungen gegen eine Strasse oder Gasse bedürfen nach der niederösterreichischen Landes-Bauordnung vom 17. Jänner 1883, L.-G.-Bl. Nr. 36, einer Baubewilligung.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde des Engelbert Mittendorfer in Scheibbs gegen die Entscheidung des k. k. Ministeriums des Innern vom 7. November 1897, Z. 27.223, betreffend die Neuherstellung einer Garteneinzäunung, nach durchgeführter öffentlicher mündlicher Verhandlung zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe.

Mit dem durch die angefochtene Entscheidung im Staatsaufsichtswege aufrechterhaltenen Bescheide des Gemeindevorstandes in Scheibbs ddto. 12. Jänner 1897, Z. 1896, wurde dem Beschwerdeführer, welcher seinen an die Töpperbrücke und an die Erlafpromenade angrenzenden verfallenen Gartenzaun neu herstellen liess, der Auftrag ertheilt, um die Baubewilligung für diese Herstellung unter Vorlage des Planes in zwei Parien nach § 16, Bauord. für Niederösterreich vom 17. Jänner 1883, L.-G.-Bl. Nr. 36, einzuschreiten.

Der Beschwerdeführer hält diesen Auftrag darum für gesetzwidrig, weil es sich gegebenen Falles nicht um eine erste, neue Herstellung einer Garteneinzäunung gegen eine Gemeindestrasse, sondern nur um die Wiederherstellung einer schon bestandenen Einfriedung handle und er für diese Wiederherstellung keineswegs einer Baubewilligung bedürfe, sondern lediglich nach Massgabe des § 17, Bauord., zur Erstattung der Anzeige hierüber verpflichtet sei.

Der Verwaltungsgerichtshof war nicht in der Lage, die Beschwerde für begründet zu erkennen, da diese gegen den Wortlaut der angewendeten Bestimmung des § 16, cit. Bauord., streitet. Nach § 16 ist für Einfriedungen gegen eine Strasse oder Gasse die Baubewilligung nicht nur dann einzuholen, wenn die Einfriedung als eine neue, erste Herstellung vorgenommen werden will, sondern auch dann, wenn es sich lediglich um wesentliche Ausbesserungen und Abänderungen einer solchen Einfriedung, bei welchen die constructiven Hauptbestandtheile zur Auswechslung gelangen, handelt. Es ist somit klar, dass der Beschwerdeführer, da er die gegen die Strasse bestehende Einfriedung nicht blos auszubessern, sondern wegen gänzlichen Verfalles des Zaunes neu herzustellen unternahm, für diese Herstellung die Baubewilligung einholen musste. Der Umstand, dass an der Stelle eine Einfriedung bereits bestanden hat, ist nach dem Wortlaute der Gesetzesstelle, die ja auch wesentliche Ausbesserungen und Abänderungen an bestehenden Einfriedungen der Baubewilligung unterwirft, zur Gänze gleichgiltig.

Wenn die Beschwerde auf Entscheidungen des Ministeriums des Innern vom 13. Juni 1874, Z. 7214, und vom 4. December 1875, Z. 14.439, hinweist, mit welchen Entscheidungen angeblich für die Herstellung von Einzäunungen die Einholung der Baubewilligung als nicht nöthig erkannt wurde, so ist darauf nur zu bemerken, dass — abgesehen davon, dass in concreten Fällen ergangenen Entscheidungen eine massgebende Bedeutung für die Entscheidung anderer Fälle überhaupt nicht zukommt — diese Entscheidungen nicht auf Grund der gegenwärtig geltenden Bauordnung vom 17. Jänner 1883, L.-G.-Bl. Nr. 36, geschöpft worden sind.

[Erkenntniss vom 8. Juli 1899, Z. 5677; cf. Sammlung Budwiński Nr. 13.072.]

Inland.

Parlamentarisches.

Der Budgetausschuss des Abgeordnetenhauses setzte in seiner am 17. Jänner unter Vorsitz des Obmannes Dr. Kathrein in Anwesenheit Sr. Excellenz des Eisenbahnbahnministers Dr. Ritter von Wittek abgehaltenen Sitzung die Berathung über die Titel 1 bis 3 des Capitels XII, „Eisenbahnministerium", fort.

Abg. Dr. Kurz schildert die traurigen Dienst- und Avancementsverhältnisse der Aushilfsschreiber bei den Eisenbahn-Directionen und einzelnen Stationen und verlangt für dieselben höhere Anfangsdiurnen und die spätere Stabilisirung, etwa nach den Grundsätzen, die für die Diurnisten im Budgetausschusse angenommen wurden. Ferner verweist er auf die Verkürzung der Werkmeister in den Staatseisenbahnwerkstätten, denen bei der Regulirung K 200 zugegeben, aber Prämien in der Höhe von jährlich K 1200 bis 2000 weggenommen wurden. Endlich wendet sich Redner gegen die Uebersetzung böhmischer Stationsnamen: Auřetitz für Uřetic, Auřinowes für Uhřinoves, Linden für Lipy u. s. w.

Abg. Dr. Ritter von Górski bemerkt, dass man an dem Budget des Eisenbahnministeriums erkenne, wie nothwendig das Parlament für die Controle des Staatshaushaltes sei. Redner bemängelt insbesondere die übermässigen Kosten der Centralleitung. Man habe es jetzt mit einer überaus schwerfälligen Organisation zu thun. Den Staatsbahnen in Galizien dürfe man nicht den Vorwurf machen, dass die Betriebskosten zu hoch seien, weil man dort viele Bahnen nur aus strategischen Rücksichten gebaut habe, andererseits gebe es dort Bahnen, welche sehr hohe Einnahmen aufweisen. Redner wünscht die Herstellung einer besseren Verbindung zwischen Szczakowa—Trebinia und Krakau, sowie zwischen Krakau—Prag—Karlsbad und Marienbad und empfiehlt den Bau der Localbahn Podgórze-Wieliczka und Myslowiec der Fürsorge des Eisenbahnministeriums.

Abg. Kaiser fordert die baldige energische Fortsetzung der Verstaatlichungsaction und einheitliches und entsprechendes Tarifwesen. Die Tarife sollten überall auch stets mit Rücksicht auf die Förderung der wirthschaftlichen Verhältnisse festgesetzt werden. Weiter fordert er die Ergänzung des schlesischen Eisenbahnbahnnetzes insbesondere durch den Bau der Linien Niklasdorf—Würbenthal, bezw. Obersdorf, Freudenthal—Bautsch und die Förderung des Weiterbaues der Bahn Troppau Bennisch. Er wünscht auch Wartehallen in Lichtewerden-Engelsberg. Schliesslich betreibt Redner die entsprechende Reform der Fahrgelder der Conducteure und Locomotivführer und Einrechnung der militärischen Dienstzeit in die Dienstzeit bei den Staatsbahnen, verwahrt sich gegen die Uebersetzung von deutschen Ortsnamen und bringt bezügliche Resolutionen ein.

Abg. Dr. Menger hebt hervor, dass die Industriebezirke Zauchtl, Wigstadtl, Bautsch, Fulnek, Neutitschein und Odrau durch geringe Aenderungen des Fahrplanes der Nordbahn die für einen so hervorragenden Industriebezirk nothwendige Ver-

bindung erlangen hönnten. Redner erwähnt, dass der Bahnhof der Ostrau-Friedländer Bahn in der Nähe von Mährisch-Ostrau dringendst einer Erweiterung bedürfe. Es wäre wünschenswerth, dass die Züge, die von irgend einem Centralpunkte des Verkehres abgehen, nicht im Sommer vorher durch mehrere Stunden in der Sonne stehen. Die Aeusserung des Ministers über die Unmöglichkeit, statistische Daten nach den einzelnen Directionsbezirken und Linien zu geben, wäre sehr beunruhigend, da ja nur auf diese Art allein die Voraussetzung für Aenderungen oder Reformen gegeben werden könne. In Bezug auf die Tarife bemerkt Redner, dass nach seiner Ueberzeugung in Oesterreich die Interessen der Landwirthschaft und der Industrie identisch seien.

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek erklärt einleitend, sich in seinen Ausführungen auf die Beantwortung der wichtigsten und dringendsten von den einzelnen Rednern gestellten Fragen beschränken zu wollen. Er constatirt zunächst gegenüber dem Abg. Romanowicz, dass ihm von der angeblichen Verfügung der Staatseisenbahn-Verwaltung, durch welche die Maschinenfabrik in Sanok von der Concurrenz um die Lieferung der Eisenconstruction für die Lemberger Bahnhofshalle ausgeschlossen worden sei, absolut nichts bekannt sei.

Bezüglich der von mehreren Rednern vorgebrachten Beschwerden in Betreff willkürlicher Uebersetzungen von Stationsnamen betont der Minister, dass der Bahnverwaltung in derlei Fragen eine selbstständige dispositive Ingerenz überhaupt nicht zustehe, sondern dass sie sich bei ihren einschlägigen Verfügungen lediglich an die gegebenen Verhältnisse und an den Ausspruch der zuständigen politischen Behörden halte.

In Betreff des von einzelnen Abgeordneten abfällig beurtheilten Einflusses der Militärverwaltung auf das Eisenbahnwesen nimmt der Minister Bezug auf die Ausführungen, welche er zu dem gleichen Gegenstande bei früheren Anlässen vorgebracht hat, betont die Unerlässlichkeit einer derartigen Ingerenz, wie sie auch in allen auswärtigen Staaten in weitgehendem Umfange besteht, und weist darauf hin, dass dieselbe der Bahnverwaltung wie nicht minder den Interessenten häufig zum Nutzen und Vortheile gereiche.

Die Wünsche des Abg. Dr. Menger in Bezug auf die Einhaltung grösster Reinlichkeit in den Waggons und Wartesälen decken sich vollständig mit den Anschauungen der Staatseisenbahn-Verwaltung. Die Staatsbahn-Directionen wenden auch diesem Theile ihres Wirkungskreises fortgesetzt das Augenmerk zu, ohne aber hiebei auf Seiten des reisenden Publicums immer die nothwendige pflichtgemässe Unterstützung zu finden. Das Project für die Stationserweiterung in Mährisch-Ostrau sei bereits in Ausarbeitung begriffen, doch gestalte sich der Weg bis zur wirklichen Bauinangriffnahme schwierig und zeitraubend, da — wie bei allen Herstellungen dieser Art — ein namhafter finanzieller Aufwand nothwendig sei und das Project eingehender Prüfung bedürfe. Die Wünsche wegen Verbesserung der Zugsverbindungen von Bautsch, Fulnek etc. nach Wien werde der Minister im Auge behalten.

Die vom Abg. Kaiser ausgesprochenen Desiderien nach Ausstattung der schlesischen Haltestellen mit geschützten Warteräumen verspricht der Minister nach Thunlichkeit innerhalb der für derlei Herstellungen auf den Linien des Staatsbahnnetzes geltenden grundsätzlichen Normen zu berücksichtigen. Auch die Ausgestaltung des schlesischen Bahnnetzes werde von der Regierung nicht aus dem Auge verloren, doch müssten zunächst die in Bezug auf die Trassenfragen mitspielenden Differenzen zwischen den Interessenten bereinigt werden.

Hinsichtlich der vom Abg. Berger angeregten Frage des baldigen Ausbaues der Localbahn Asch-Rossbach nach Adorf verweist der Minister auf die noch obwaltenden technischen und finanziellen Schwierigkeiten, bezüglich welcher jedoch eine baldige günstige Lösung im Einvernehmen mit der sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung zuverlässig zu erhoffen sei.

Mit Bezug auf die Ausführungen des Abg. Górski in Angelegenheit der Verbesserung der Zugsverbindungen von Galizien nach Karlsbad verweist der Minister auf die zu diesem Zwecke bereits getroffenen Verfügungen. Die weiter angeregte Frage der Verbesserung des Zugsverkehres zwischen Krakau und Szczakowa bilde schon seit geraumer Zeit den Gegenstand von Verhandlungen mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ferner ertheilt der Minister Aufklärungen über eine Reihe von Budgetposten der Centralleitung. — Was speciell die Eisenbahn-Baudirection anbelangt, so verweist der Minister darauf, dass die Errichtung dieser Abtheilung des Ministeriums sich als eine Massregel zum Zwecke der Entlastung des eigentlichen Ministerialdienstes darstelle, wobei auch die Absicht mitgewirkt habe, dem neuen Organismus durch Einräumung einer grösseren Selbstständigkeit gegenüber den anderen Dienstabtheilungen des Ministeriums die nothwendige Bewegungsfreiheit und Expedivität zu sichern. Auf die damit in Zusammenhang gebrachte schwierige Frage der Centralisation oder Decentralisation bei der Verwaltung der Staatsbahnen wolle der Minister bei diesem Anlasse nicht tiefer eingehen. Er beschränke sich darauf, festzustellen, dass auch hier ein Mittelweg eingehalten werden müsse, damit der Centralleitung einerseits die ihrer Verantwortlichkeit entsprechende Ingerenz gesichert bleibe, andererseits aber dieselbe von nebensächlichem Beiwerk freigehalten werde. Ein solches vom sachlichen Standpunkte aus zustande gekommenes Compromiss sei in dem gegenwärtig geltenden Organisationsstatute aus dem Jahre 1896 niedergelegt; dieses Statut besitze die nothwendige Elasticität, um innerhalb desselben auch noch neu zuwachsende Aufgaben gedeihlich lösen zu können.

Mit Beziehung auf die Anregung des Abg. Dr. Kramař wegen Einreihung des Stationsortes Laun in die nächsthöhere Quartiergeldclasse theilt der Minister mit, dass im Hinblicke auf ähnliche Anregungen bezüglich einer Reihe anderer Stationen die Staatseisenbahn-Verwaltung eigentlich vor die Aufgabe einer neuen Einclassirung der Stationsorte gestellt erschiene, welche mit einer so erheblichen Vermehrung der Personalkosten verbunden wäre, dass sich die Staatsbahn-Verwaltung im gegenwärtigen Augenblicke einer solchen Action gegenüber reservirt verhalten müsse.

Gegenüber der Anregung desselben Abgeordneten wegen Stabilisirung der Gepäcksträger in Prag macht der Minister aufmerksam, dass die Einbeziehung dieser Bediensteten in das hinsichtlich der Höhe der Bezüge begrenzte Entlohnungsschema der stabilisirten Bediensteten für die ersteren leicht mit finanziellen Nachtheilen verbunden sein könnte, weshalb man sich zunächst darauf zu beschränken hätte, den gedachten Bediensteten die Möglichkeit der Erreichung einer Altersversorgung zu sichern.

Der Minister versichert weiter, dass die Regierung den Ausbau einzelner böhmischer Localbahnen, insbesondere der Linie Kamenitz—Obratein angelegentlichst im Auge behalten und die angeregte Verbesserung des Verkehres auf der Linie Semil—Liebstadt in wohlwollende Erwägung ziehen wolle.

In Bezug auf die während der Debatte mehrfach und insbesondere von den Abgeordneten Lemisch, Kurz und Kaiser berührten Veränderungen, welche in den Bezügen der einzelnen Kategorien von Bediensteten infolge der Gehaltsregulirung eingetreten sind, gibt der Minister die Versicherung, dass hiebei selbstverständlich als oberstes Princip festgehalten wurde, dass durch die gedachte Regulirung keine Verkürzung der Bediensteten eintreten dürfe. Wenn bei diesem Anlasse einzelne, einer beschränkten Anzahl von Bediensteten zugestandene, sachlich nicht mehr gerechtfertigte und häufig von Zufälligkeiten abhängige Nebenbezüge zur Einstellung gelangten, so wurde solchen Bediensteten ein theilweiser Ersatz durch anderweitige Zuwendung, wie ständige Remunerationen u. dgl., eingeräumt. Die hauptsächlichste Verbesserung der Lage dieser Bediensteten sei aber darin zu erblicken, dass die Staatsbahn-Verwaltung einen Theil der wechselnden Nebenbezüge in die fixen, für die Pensionsbemessung anrechenbaren Bezüge umgewandelt habe.

Abg. Freiherr von Schwegel empfiehlt den seit Jahren zugesicherten Bau der Bahn von Neumarktl nach Krainburg, der ohne grosse Opfer lediglich durch die Erhöhung der in Aussicht gestellten Garantie des Baucapitales um 30 pCt. endlich durchgeführt und dadurch einem anerkannten und dringenden Bedürfnisse entsprochen werden würde.

Abg. Dr. Fořt betont, dass die Annahme der Kilometertarife für Galizien nachtheilig wäre, indem auch die galizischen Landwirthe ein Interesse daran haben müssen, dass die gegenwärtigen hohen Sätze des Localverkehres herabgesetzt werden. Für den sporadischen Export aus Galizien könnten immerhin ermässigte Exporttarife zur Einführung gelangen, wie dies auch gegenwärtig schon vielfach geschehe.

Abg. Eugen Ritter von Abrahamowicz entgegnet, dass er und seine Gesinnungsgenossen die Grundlage des Kilometertarifes nie angenommen haben und auch nicht annehmen können, dass sie aber allerdings eine Individualisirung der Tarife unter Festhaltung an dem jetzigen Tarifsysteme, wo dies nöthig wäre, anempfehlen.

Nach dem Schlussworte des Berichterstatters Abg. Povše wurden sodann die Titel „Centralleitung", „Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen" und „Central-Wagendirigirungsamt der österreichischen Staatsbahnen" des Capitels „Eisenbahnministerium" angenommen. Die im Laufe der Verhandlung beantragten Resolutionen werden gleichfalls angenommen; die Resolution des Abg. Schraffl, betreffend die Verstaatlichung der Südbahn, wird dem Eisenbahnausschusse abgetreten.

Der Bericht des Eisenbahnausschusses des Abgeordnetenhauses über die Regierungsvorlage, betreffend den Bau der Eisenbahn von Sarajevo bis zur Sandschakgrenze im Limthale nächst Uvac mit einer Abzweigung über Višegrad bis zur serbischen Grenze im Rzavathale nächst Vardište, Bugojno-Aržano und Doboj-Šamac, liegt nunmehr vor. Dieselbe empfiehlt dem Abgeordnetenhause die unveränderte Annahme der Regierungsvorlage und begründet diesen Antrag mit eingehenden wirthschaftspolitischen Erörterungen und technischen Erläuterungen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Tannwald-Grünthal. (Projectsplan für einen Holzschuppen in der Station Grünthal.) Der von dem Verwaltungsrathe der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vorgelegte Projectsplan für einen bei dem Beamtenwohngebäude in der Station Grünthal der im Bau befindlichen Localbahn Tannwald-Grünthal aufzustellenden Holzschuppen wurde vom fachlichen Standpunkte entsprechend befunden und an die k. k. Statthaltei in Prag zur Prüfung im Sinne des § 22 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, geleitet. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei in Prag ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Prüfungsbefundes für das gegenständliche Project den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 1628.]

Projectirte Localbahn Tarnów-Szczucin. (Generelles Project: Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 28. December 1901 die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Tarnów der k. k. österr. Staatsbahnen über Dąbrowa nach Szczucin im Sinne der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Vorordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 50.655 ex 1901.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Directionsbezirk Wien: Einführung eines Rollfuhrdienstes in der Station Langenlois der Linie Sigmundsherberg-Horn—Hadersdorf.) Auf Grund der Bestimmungen des § 68 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ist ab 1. Jänner in der Station Langenlois der k. k. österr. Staatsbahnen für die daselbst zur Auf- oder Abgabe gelangenden Eil- und Frachtgüter eine Rollfuhrunternehmung errichtet und als Rollfuhrunternehmer Herr Josef Pospischil, dessen Geschäftslocale sich in Langenlois befindet, bestellt worden. Diese Rollfuhrunternehmung besorgt unter der im Betriebsreglement (§ 68/3) festgesetzten bahnseitigen Haftung und zu den mit besonderer Kundmachung (vergleiche Verordnungs-Blatt für Eisenbahoen und Schiffahrt Nr. 6 vom 18. Jänner, Seite 307) verlautbarten Tarifen und sonstigen Bestimmungen und Ausnahmen:

a) Die Abstreifung der in der Station Langenlois zur Abgabe gelangenden Eil- und Frachtgüter an die Behausungen oder an die Geschäftslocale der Empfänger innerhalb des im Tarife bezeichneten Zustellungsgebietes. Die seitens der Rollfuhrunternehmung zuzustellenden Güter werden den Empfängern nicht avisirt und werden die Frachtbriefe über solche Güter nebst den etwaigen Beilagen den Adressaten bei der Zustellung durch die Rollfuhrunternehmung übermittelt. Dieser sind hiebei seitens des Empfängers die auf dem Gute haftenden Beträge zu bezahlen und die Empfangsbescheinigung auf dem Aviso- und Bezugsscheine durch Datirung, sowie Beisetzung der Stunde der Zustellung und Unterschrift zu ertheilen.

b) Die Zustreifung der von den Parteien der Rollfuhrunternehmung übergebenen Eil- und Frachtgüter von der Behausung nach dem Bahnhofe Langenlois behufs Veranlassung der Aufgabe.

Nachrichten aus Ungarn.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn und kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Eistransporte ab Csorbaer See.) Die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, als Eigenthümerin der Csorbaer Zahnradbahn, und die Direction der an die Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn anschliessenden kgl. Ungarischen Staatsbahnen haben bereits die entsprechenden Vorkehrungen zur raschen Beförderung von See-Eissendungen ab Csorba getroffen, deren Absatzgebiet sich bei dem herrschenden Eismangel weit über die Grenzen Ungarns hinaus erstreckt. Um den zahlreichen Bestellungen Genüge leisten zu können, musste zur Gewinnung des Eises eine bedeutende Anzahl von Arbeitskräften aufgeboten werden. Nachdem die Endstation der Zahnradbahn unmittelbar am südlichen Ufer des 1274 m über dem Meeresspiegel situirten Sees liegt, erfolgt die Verladung der Eisschollen in die Waggons directe vom Bassinspiegel des Sees aus.

Ausland.

Preussen. (Belehrung der Fahrgäste auf der Berliner Strassenbahn durch Anbringung von Anschauungstafeln.) Einer Mittheilung des „Dresdner Journal" zufolge lässt gegenwärtig die Grosse Berliner Strassenbahn-Gesellschaft bildliche Darstellungen in den Wagen anbringen, um eine Herabminderung der Unfälle durch falsches Absteigen von den Strassenbahnwagen zu erzielen. Die Tafeln zeigen folgende Aufschrift: „Während der Fahrt nicht absteigen! Wagen nur in der Fahrtrichtung verlassen, linke Hand am Handgriff!" Zu beiden Seiten der Inschrift befinden sich Abbildungen. Das Bild auf der linken Seite zeigt eine Dame, die von einem in der Fahrt befindlichen Strassenbahnwagen nach vorn gewendet absteigt, mit der Unterschrift: „Richtig!" Das rechte Bild stellt eine Dame dar, die trotz des Verbotes den noch nicht zum Stehen gebrachten Wagen gegen die Fahrtrichtung verlässt und infolgedessen hinstürzt; es trägt die Unterschrift: „Falsch!" Die Tafeln werden an auffallender Stelle angebracht und dürften hoffentlich dazu beitragen, insbesondere die weiblichen Fahrgäste aufzuklären und dadurch die Unfälle zu vermindern.

Preussen. (Auflieferung von Frachtstückgütern.) Ein grosser Theil der kgl. preussischen Eisenbahn-Directionen war damit vorgegangen, auf grösseren Stationen den Annahmeschluss für Frachtstückgüter auf eine frühere Abendstunde (meist 6 statt 7 Uhr) zu verlegen. Die über den Erfolg dieser Massnahme erstatteten Berichte sprechen sich sehr günstig aus. An den Orten, wo dies geschah, ist erreicht worden, dass das gesammte Gut eines Tages noch an demselben Abend — übrigens meist ohne verlängerten Abenddienst — verladen werden kann, dadurch die bestmögliche Bildung von Orts- und Umladewagen auf weite Entfernungen erzielt, der Abgang des Gutes mit den auf die Auflieferung folgenden Abend- und Nachtzügen gesichert, sowie eine grössere Ordnung auf dem Schuppen und damit eine Erleichterung des Schuppenbetriebes und eine Verminderung der Unregelmässigkeiten herbeigeführt ist.

Das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat von diesem Ergebnisse den nachgeordneten Eisenbahn-Directionen Mittheilung gemacht und diejenigen von ihnen, welche von einer Früherlegung des Annahmeschlusses bisher abgesehen oder nur im beschränktesten Umfange von ihr Gebrauch gemacht haben, zu einem Bericht aufgefordert, ob und wodurch die erwähnten Vortheile in ihrem Bezirke auch unter den bestehenden Verhältnissen erreicht werden. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Schweiz. (Adressirung der die verstaatlichten Linien der Schweizerischen Centralbahn und der Schweizerischen Nordostbahn betreffenden Correspondenzen.) Laut Mittheilung der General-Direction der Schweizerischen Bundesbahnen in Bern ist mit 1. Jänner 1902 der Betrieb der bisherigen Linien der Schweizerischen Centralbahn und der Schweizerischen Nordostbahn an die Bundesbahn-Verwaltung übergegangen. Unter Oberleitung der genannten General-Direction wird das bisherige Centralbahnnetz von der Kreisdirection II in Basel und das bisherige Nordostbahnnetz von der Kreisdirection III in Zürich verwaltet werden; eine Aenderung in der Eintheilung dieser Bahnnetze findet bis auf Weiteres nicht statt.

Betriebsergebnisse der ungarischen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate November		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen							Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates November	
					1901				1900		Differenz per Kilometer in Percenten		
	1901	1900	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer		1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	8.034·6	8.010·2	2,567.600	1,847.800	3,390.000	14,661.700	18,051.700	2.247	18,319.772	2.287	— 1·7	8.034·6	8.010·2
Südbahn-Gesellsch.(ungar. Linien)	704·1	704·1	171.050	254.874	238.157	1,127.265	1,365 422	1.939	1,429.715	2.031	— 4·5	704·1	704·1
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	119·9	119·9	56.290	99.688	32.050	206.225	238.275	1.987	214.809	1.792	+ 10·9	119·9	119·9
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·6	382·6	140.766	246.718	142.854	911.726	1,054.580	2.756	1,115.210	2.915	— 5·4	382·6	382·6
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	6.789	58.821	4.765	91 600	96.365	1.426	145.455	2.152	— 33·7	67·6	67·6
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	29.900	29.500	14.400	71.800	86.200	1.266	104.408	1.533	— 17·4	68·1	68·1
Hauptbahnen zusammen	9.376·9	9.352·5	2,972.395	2,537.401	3,822.226	17,070.316	20,892.542	2.228	21.329.369	2.281	— 2·3	9.376·9	9.352 5
II. Selbstständige Localbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	390·5	390·5	82.590	95.390	69.090	309.160	378.250	969	306.400	785	+ 23·4	390·5	390·5
Belisče-Kapelna (Slav. Drauthalb.)	80·3	80·3	3.965	25.948	3.791	30.126	33.917	422	28.582	356	+ 18·5	80·3	80·3
Budapester Localbahnen	56·7	56·7	254.869	13.956	60.052	7.840	67.892	1.197	67.218	1.186	+ 0·9	56·7	49·8
Budapest-Budafok (elektr. Betr.)	8·7	8·7	74 223	. . .	14.594	. . .	14.594	1.677	12.573	1.445	+ 16·1	8·7	8·7
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	11·7	11·7	153.257	1	22.147	4	22.151	1.893	23.693	2 025	— 6·5	11·7	8·8
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	4.618	2.748	5.797	9.656	15.453	344	15.284	340	+ 1·2	44·9	44·9
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.679	9.779	415	8.122	8.537	2.511	10.354	3.045	— 17·5	3·4	3·4
Keszthély—Balaton-Szt. György	9·7	9·7	3.341	3.015	2.656	5.571	8.227	848	7.115	734	+ 15·5	9·7	9·7
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	58·0	58·0	15.072	18.551	3.705	41.441	45.146	778	42.518	727	+ 7·0	58·0	58·0
Nagy-Károly—Somkuter L.-B.	84·6	84·6	4.879	3.292	3.563	16.003	19.566	231	16.180	192	+ 21·3	84·6	84·6
Segesvár—Szent-Agota	50·0	50·0	6.340	2.879	3.717	6.953	10.670	213	11.448	229	— 6·8	50·0	50·0
Számosthal-Bahn	253·6	253·6	43.742	23.797	40.095	107.905	148.000	584	140.000	552	+ 5·8	253·6	253·6
Szatmár-Erdöder Localbahn	28·2	25·2	21 234	2·049	3.878	4.267	8.145	289	10.220	405	— 28·6	28·2	14·1
Térrét-Kovásznaer Bahn	5·7	5·7	. . . .	5.260	. . . .	2.100	2.100	368	2.100	368	. . .	5·7	5·7
Ungthalbahn	42·9	42·9	7.920	14.100	5.060	25.071	30.131	702	29.302	683	+ 2·8	42·9	42·9
Zágráb (Leskovac)-Samobor er L.-B.	19·2	. . . .	6.402	178	3.327	480	3.807	198	. . . .	. . .	. . .	18·3	. .
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Erste Niederungar. Landwirthschaftl. Eisenbahn-Act.-Ges.	66·0	66·0	3.315	10.098	1.453	13.982	15.435	234	9.343	142	+ 66·2	66·0	66·0
Borossebes-Menyházaer Localb.	21·1	21·1	292	1.900	120	901.0	2.020	96	2.100	100	— 4·0	21·1	21·1
In Verwaltung der Budapester Localbahnen.													
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27·3	27·3	16.511	2.965	7.465	3.278	10.743	393	8.584	314	+ 25·1	27·3	27
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123·2	123·2	7.020	19.717	6.997	48.306	55.303	449	44.442	361	+ 24·4	123·2	123·2
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17·4	17·4	8.919	978	4.586	3.153	7.739	445	7.643	439	+ 1·4	17·4	17
In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Localbahn	109·2	109·2	12.936	17.349	6.445	28.956	35.401	324	32.305	296	+ 9·5	109·2	109
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Arvathalbahn	70·5	70·5	9.217	2.532	7.933	9.429	17.362	246	16.086	228	+ 7·9	70·5	70
Gölnitzthal-Bahn	33·0	33·0	4.163	10.846	3.303	32.875	36.178	1·096	42.303	1.282	— 14·5	33·0	35
Késmark—Szepes-Bélá L.-B.	8·6	8·6	2.312	3.362	666	1.899	2.565	298	3.210	373	— 20·1	8·6	8
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	4.334	1.886	2.349	2.967	5.316	419	5.672	447	— 6·3	12·7	12
Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz	9·1	9·1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	9·1	9
Poprádthal-Bahn	14·0	14·0	5.204	5.902	2.540	7.279	9.819	701	11.773	841	— 16·6	14·0	14
Szepes-Béla—Podoliner Bahn	11·0	11·0	1.507	2.034	669	1.595	2.264	206	2.517	229	— 10·0	11·0	11
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.-B.	9·3	9·3	1.901	3.005	789	3.087	3.876	417	1.967	212	+ 96·7	9·3	9
Zsolna-Rajecser Localbahn	21·2	21·2	7.880	1.622	2.941	3.391	6.332	299	5.694	269	+ 11·2	21·2	2
In Verwaltung der Szamosthalbahn.													
Zsibó-Nagybányaer	78 5	78·5	3.626	1.557	3.756	4.922	8.678	111	8.079	103	+ 7·8	78·5	7

Eisenbahnen im Monate November 1901.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates November

Beförderte		Einnahmen									Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1901				1900				Differenz per Kilometer in Percenten			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer		1901	1900	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													I. Hauptbahnen.
33,489.000	18,328.500	44,071.857	136,713 771	180,785.628	22.509	43.935.426	139,499 630	183,435.056	22.901	— 1·7	24 552	24.984	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
1,941.930	2,264.108	3,454.261	11,359.959	14,814.220	21.040	3,382.059	11,711.114	15,093.173	21.436	— 1 8	22.952	23.384	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
639.799	577.268	377.959	1,479.890	1,857.849	15 495	383.632	1,306.474	1,690.106	14.096	+ 9·9	16.904	15.377	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
1,669.261	2,734.329	1,947.031	9,148.824	11,095.855	29.001	1,915.687	9,611.007	11,526 694	30.127	— 3·7	31.637	32.866	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
73.411	702.151	59.011	1,175.904	1,234.915	18.268	60.134	1,201.244	1,261.378	18.659	— 2·1	19.928	20.354	Mohács-Fünfkirchner Bahn
323.200	278 200	160.400	779.100	939.500	13.796	152.164	879.020	1,031.184	15.142	— 8·9	15 048	16.518	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
38,136.601	24,884.556	50,070 519	160,657.448	210,727.967	22.473	49,829.102	164,208.489	214,037.591	22.886	— 1·8	24.516	24.966	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Localbahnen.
887.860	711.826	769.510	2,390.930	3,160.440	8.093	751.320	2,118.080	2,869.400	7.348	+ 10·1	8.828	8 016	Arader u. Csánader E.
45.834	158.764	43.413	281.696	325.109	4.049	38.073	252.614	290.687	3.620	+ 11·8	4.416	3.948	Belisče-Kapelna(Sl.Drauth.)
3,105.699	123.241	753.517	81.143	834.660	14.721	749.215	83.688	832.903	16.725	— 11·9	16.058	18.245	Budapester Localbahnen
853.586	. . . .	170.542	. . . . .	170.542	19.626	139.346	. . . . .	139.346	16.017	+ 22·5	21.410	17.472	Budapest-Budafok
1,736.115	13.689	259.877	6.456	266.333	22.764	230.569	2.804	233.373	27 456	— 17·1	24.833	29.952	Budapest-Szt. Lörincz
71.097	34.460	96.075	117.641	213.716	4.760	96.172	117.234	213.406	4.753	+ 0·2	5.192	5.185	Eperjes-Bartfeld
17.931	35.375	5.728	33.346	39.074	11.492	5.927	38.455	44.382	13.054	— 12 0	12.537	14.241	Holics-Gödinger Localbahn
51.844	16.335	39.414	49.187	88.601	9.134	37.671	46.278	83.949	8.655	+ 5·5	9.964	9.442	Keszthély—B.-Szt. György
179.676	163.503	45.306	369.833	415.139	7.157	43.601	356.938	400 539	6.906	+ 3·6	7.807	7.534	Marmaroser Salzb. A.-G.
54.107	30.147	41.190	124.685	165 875	1.961	39.846	139.067	178.913	2.115	— 7·3	2.138	2.306	Nagy-Károly—Somkut
65.961	22 264	37.082	69.880	106.962	2.139	38 342	68.623	106.965	2.139	. . .	2.333	2.333	Segesvár—Szent-Agota
425.602	205.232	511.718	906.087	1,417.805	5.591	505 874	875.972	1,381 846	5.449	+ 2·6	6.099	5 944	Számosthal-Bahn
249.383	20.275	49.898	43.895	93.793	3.326	19.368	23.424	42.792	2.958	+ 12·4	3.627	3.227	Szatmár-Erdöder Localbahn
. . . .	44.580	. . . .	23.100	23.100	4.053	. . . .	23.100	23.100	4.053	. . .	4.421	4.421	Terret-Kovásznaer Bahn
104.720	118.440	65.876	263.739	329.615	7.683	58.535	261.236	319.771	7.454	+ 3·1	8.381	8.131	Ungthalbahn
92.945	2.924	49.363	7.340	56.703	3.099	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	3.380	. . .	Zágráb-Samoborer Localb.
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
42.541	44.422	17.725	69.460	87.185	1.320	15.175	57.184	72.359	1.096	+ 20·4	1.440	1.195	Erste Niederungar. landw Eisenb.-Act.-Ges.
6.079	14.794	4.810	19.820	24.630	1.167	4.290	18.800	23.090	1.094	+ 6·6	1.252	1.193	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Localbahnen.
158.770	21.555	70.276	29.841	100.117	3.667	64.504	30.071	94.575	3.464	+ 5·8	4.000	3.779	Haraszti-Ráczkever Localb.
													In Verwaltung der Südb.
97.944	196.199	104.742	479 875	584.617	4.745	108.762	434.629	543.391	4.411	+ 7·6	5.176	4.812	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
106.763	10.573	54.854	32.786	87.640	5.037	54.030	33.325	87.355	5.020	+ 0·3	5.495	5.476	Güns-Steinamanger V.-B.
													In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther E.
153.426	73.499	79.438	142.120	221.558	2.029	77.003	129.249	206.252	1.889	+ 7·4	2.213	2.061	Fertövidéker Localbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
117.148	25.885	91.109	86.955	178.064	2.526	85.943	172.427	258.370	3.665	— 31·1	2.756	3.998	Arvathalbahn
52 819	109.818	33.073	313.493	346.566	10.502	24.826	376.367	401.193	12.157	— 13·6	11.457	13.262	Gölnitzthal-Bahn
32 560	36.588	9.927	23.040	32 967	3.833	11.059	24.022	35 081	4.079	— 6·0	4.181	4.450	Késmark—Szepes-Bélá
52.309	14.919	31.108	24.854	55.962	4.406	29.618	27.014	56.632	4.459	— 1·2	4.807	4.864	Löcsethal-Bahn
7.974	233	7.172	290	7.462	820	6.302	426	6.728	740	+ 10·8	895	807	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
80.510	59.041	39.839	80.567	120.406	8.600	41.161	89.492	130.656	9.333	— 7·8	9.382	10.181	Poprádthal-Bahn
20.992	21.536	9 712	20.756	30.468	2.770	9.558	20.591	30.149	2.741	+ 1·1	3.022	3.990	Szepes-Béla—Podoliner B.
24.626	19.109	10.156	22.697	32.853	3.533	8.882	14.710	23.592	2.537	+ 39·3	3.854	2.768	Szepes Olaszi-S. Varalja
88.676	17.457	36.688	29.847	66.535	3.138	35.462	13.641	49.103	2.316	+ 35·5	3.423	2.537	Zsolna-Rajecser Localbahn
													In Verwaltung der Szamosthalbahn.
46.263	22.393	45.644	57.641	103.285	1.315	43.263	56.141	99 404	1.266	+ 3·9	1 434	1 381	Zsibó-Nagybánya

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate November		Monats-Ergebnisse									Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates November	
			Beförderte		Einnahmen								
					1901				1900				
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten		
	1901	1900										1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	129·9	129·9	30.300	11.100	19.100	17 200	36.300	279	35.963	277	+ 0·7	129·9	129·9
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	42.300	8.300	29.600	26.000	55.600	383	54.567	376	+ 1·9	145·0	145·0
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·4	59·4	7.500	2.600	4.200	7.100	11.300	190	11.078	186	+ 2·2	59·4	59·4
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	29.300	6.400	20.800	20.200	41.000	378	40.709	375	+ 0·8	108·6	108·6
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	16.400	5.800	7.700	10.500	18.200	220	17.717	214	+ 2·8	82·7	82·7
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	88·3	88·3	10.700	2.600	5.800	4.900	10.700	121	11.181	127	— 4·7	88·3	88·3
Bihárer Vicinalbahnen	177·8	177·8	29.200	7 900	24.200	28.600	52.800	297	52.043	293	+ 1·4	177·8	177·8
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	7.600	6.800	4.200	10.500	14.700	254	15.754	273	— 7·0	57·8	57·8
Brassó-Háromszéker Localbahnen	104·6	104·6	29.600	7.600	22.200	20.800	43.000	411	45.843	438	— 6·2	104·6	104·6
Budapest-Gran Localbahn	98·7	98·7	50.000	50.700	25.000	79.100	104.100	1.055	104.102	1.055	. . .	98·7	98·7
Budapest-Lájosmizse Localbahn	63·2	63·2	10.300	3.900	9.800	10.400	20.200	320	19.639	311	+ 2·9	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	4.400	6.900	1.500	11.100	12.600	529	11 542	485	+ 9·1	23·8	23·8
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	7.700	1.500	4.300	3.200	7.500	191	8.099	206	— 7·3	39·3	39·3
Debreczin-Füzesabony Localbahn	136·1	136·1	24.000	9.500	15.100	27.300	42.400	312	43.649	321	— 2·8	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	20.000	8.100	11.000	16.600	27.600	486	27.288	480	+ 1·3	56·8	56·8
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	340·2	69.700	50.600	45.400	167.100	212.500	625	208.796	614	+ 1·8	340·2	340·2
Weissenburger und Tolnaer C.-B.	106·4	106·4	14.800	7.200	12.000	14.100	26.100	245	25.415	239	+ 2·5	106·4	106·4
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	6.000	2.200	5.000	4.700	9.700	187	9.427	182	+ 2·7	51·9	51·9
Félegyháza-Majsaer L.-B.	25·0	25·0	4.600	700	2.100	1.500	3.600	144	3.444	138	+ 4·4	25·0	25·0
Garamberzencze-Léva L.-B.	66·1	66·1	10.400	3.500	7.200	9.400	16.600	251	17.314	262	— 4·2	66·1	66·1
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203 2	27.300	17.800	19.400	55.500	74.900	369	72.294	356	+ 3·7	203·2	203·2
Gyula-Fehérvár-Zalathna Localb.	42·1	42·1	4.600	3.700	3.900	10.000	13.900	330	13.355	317	+ 4·1	42·1	42·1
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	9.200	1.400	5.600	4.100	9.700	174	8.888	160	+ 8·8	55·6	55·6
Szekler Bahn	35·3	35·3	8.000	2.800	5.200	5.400	10.600	300	9.888	280	+ 7·1	35·3	35·3
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	800	400	600	1.100	1.700	136	1.952	156	— 12·8	12·5	12·5
Honter Localbahn	40·5	40·5	3.600	2.100	2.500	4.300	6.800	168	6.798	168	. . .	40·5	40·5
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	6.800	3.200	5.200	7.500	12.700	235	11.678	216	+ 8·8	54·0	54·0
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26·2	26·2	3.700	3.500	1.800	4.800	6.600	252	7.062	270	— 6·7	26·2	26·2
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	6.800	1.600	3.800	2.800	6.600	149	6.086	137	+ 8·8	44·4	44·4
Kaschau-Torna Localbahn	59·1	59·1	11.300	4.900	7.800	14.100	21.900	371	22.916	388	— 4·4	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.-B.	38·5	38·5	7.000	1.100	4.600	2.400	7.000	182	6.883	179	+ 1·7	38·5	38·5
Kecskemet—Tisza-Ugher Localb.	30·4	30·4	4.100	300	2.100	700	2.800	92	3.219	106	— 13·2	30·4	30·4
Kisküküllöthalbahn	102·1	102·1	7.500	3.700	5.100	10.100	15.200	149	14.399	141	+ 5·7	102·1	102·1
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	53·2	10.800	1.200	6.700	2.500	9.200	173	8.470	159	+ 8·8	53·2	53·2
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.100	2.700	300	2.100	2.400	128	2.189	117	+ 9·4	18·7	18·7
Körmend-Németujvárer	23·1	23·1	6.500	800	2.400	1.200	3.600	157	3.852	167	— 6·0	23·1	23·1
Körös-Belovár Localbahn	97·4	97·4	17.500	6.400	11.000	14.400	25.400	261	24.135	248	+ 5·2	97·4	97·4
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	5.900	900	3.000	2 200	5.200	234	4.798	216	+ 8·3	22·2	22·2
Lonjathalbahn	114·3	114·3	12.400	4 400	10.500	10.400	20.900	183	19.632	172	+ 6·4	114·3	114·3
Losonczvidéker Localbahn	6·8	. . . .	600	550	300	800	1.100	162	. . . .	. . . .	. . .	0·6	. . .
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	24.100	12.900	17.600	41.800	59.400	317	58.731	314	+ 1·0	187·1	187·1
Ungar. Nordwestbahn	121·6	121·6	24.800	16.100	14.900	35.300	50.200	413	48.864	402	+ 2·7	121·6	116·1
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	110·3	110·3	5.500	4.200	5.200	12.100	17.300	157	18.502	168	— 6·5	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	11 800	4.700	7.100	10.100	17.200	533	16.362	507	+ 5·1	32·3	32·3
Mátra-Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	309·8	36.000	22.200	21.600	52.000	73.600	238	68.856	222	+ 7·2	309·8	309·8
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	4 400	2.400	1.600	2.800	4.400	288	4.134	270	+ 6·7	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	6.000	4.100	2.800	10.800	13.600	333	14.587	357	— 6·7	40·9	40·9
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	9.100	2.200	5.300	4.600	9.900	349	9.293	327	+ 6·7	28·4	28·4
Hermannstadt—Nagy-Disznód	11·9	11·9	3.000	500	900	700	1.600	134	1.579	133	+ 0·8	11·9	11·9
Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eisenbahn	51·5	. . . .	6.600	1.700	4.000	2.500	6.500	126	. . . .	. . . .	. . .	16·2	. . .
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	17.200	11.400	13.100	28.300	41.400	355	40.153	344	+ 3·2	116·7	116·7
Nógráder Comitatsbahnen	112·4	112·4	21.700	6.500	16.700	21.700	38.400	342	37.706	335	+ 2·1	112·4	112·4

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates November

Beförderte Personen (Anzahl)	Beförderte Güter (Tonnen)	Einnahmen 1901 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1901 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1901 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1901 per Kilometer (Kronen)	Einnahmen 1900 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1900 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1900 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1900 per Kilometer (Kronen)	Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1901 (Kronen)	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1900 (Kronen)	Benennung der Eisenbahn
													In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsb.
365.500	80.500	233.000	131.100	364.100	2.803	225.862	122.193	348.055	2.679	+ 4·6	3.057	2.920	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
412.500	65.900	299.200	219.800	519 000	3.579	287.609	192.269	479.878	3.310	+ 8·1	3.904	3 612	Baja-Zombor-Neusatz
97.600	28.000	53.800	70.900	124.700	2.099	55.712	71.555	127.267	2.143	— 2·1	2.292	2.340	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
314.100	47.800	216.000	165 900	381.900	3.517	214.508	143 706	358.214	3.298	+ 6·6	3.838	3.598	Bács-Bodrogher Comitatsb.
182.400	48.700	86.100	94.100	180.200	2.179	87.691	89 081	176.772	2.138	+ 1·9	2.376	2.334	Békés-Csanáder Bahn
141.900	38.300	72.900	71.200	144 100	1.632	76.556	72.593	149.149	1.690	— 3·4	1.781	1.843	Bicske—Sárbogárd
366.800	63.600	300.700	263.200	563.900	3.173	294.551	230.945	525.496	2.957	+ 7·3	3.459	3.233	Bihárer Vicinalbahnen
106.000	57.800	60.300	76.000	136.300	2.358	58.321	96.487	154.808	2.678	— 11·9	2.572	2.927	Boldvathalbahn
395.100	131.100	291.600	348.300	639.900	6.118	292.068	364.863	656.931	6.280	— 2·6	6.674	6.851	Háromszéker Localb.
547.000	531.000	270.800	880.600	1,151.400	11.666	278.379	896.616	1,174.995	11.905	— 2·0	12.720	12 984	Budapest-Gran Localb.
119.000	37.100	121.500	106.100	227.600	3.601	110.858	99 543	210.401	3.329	+ 8 2	3.928	3.632	Budapest-Lájosmizse
39.200	58.200	14.900	112.400	127.300	5 349	11.980	91.978	103.958	4.368	+ 22·5	5.834	4.764	Csetnekthal-Bahn
99.900	17.400	58.800	33 800	92.600	2.356	54.675	35.582	90.257	2.297	+ 2·6	2.570	2.508	Debreczin—Nagy-Léta
283.300	112.000	176.400	306.800	483 200	3.550	181.789	314.419	496.208	3.646	— 2·6	3.873	3.977	Debreczin-Füzesabony
238.200	75.500	131.400	155.700	287.100	5.055	129.437	153.589	283.026	4.983	+ 1·4	5.514	5.436	Debreczin-Hajdu-Nánás
857.900	430.600	571.200	1,479.100	2,050.300	6.027	563.079	1,451.468	2,014.547	5.922	+ 1·8	6.576	6.460	Westungar. Localbahn (Transd. Vicinalb.-A.-G.)
141.600	68.400	124.900	141.500	266.400	2.504	115.862	130.339	246.201	2.314	+ 8·2	2.731	2.524	Weissenb. und Tolnaer C.-B.
76.300	17.200	62.900	40.100	103.000	1.985	62.271	34.720	96.991	1.869	+ 6·2	2.165	2.039	Felek-Fogaraser Bahn
44.800	6.200	21.700	12.300	34 000	1.360	20.797	11.766	32.563	1,303	+ 4·4	1.483	1.421	Félegyháza-Majsaer L.-B.
163.100	37.300	111.500	97.900	209.400	3.168	113.545	98.306	211.851	3.205	— 1·2	3.456	3.493	Garamberzencze-Léva L.-B
370.400	152.600	266.300	506.000	772.300	3.800	265.594	467.773	733.367	3.609	+ 5·3	4.145	3.936	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
54.000	34.200	48.100	92.700	140.800	3.344	45.458	95.659	141.117	3.352	— 0·2	3.648	3.656	Gyula-Fehervar-Zalathna
84.100	13.400	54.200	40.600	94.800	1.703	52.484	36.826	89.310	1.606	+ 6·2	1.860	1.752	Hegyes-Feketeh.-Palanka
95.600	38.000	63.400	71.000	134.400	3.807	60.474	75.622	136.096	3.855	— 1·2	4.152	4.205	Székler Bahn
12.300	4.700	7.600	8.400	16 000	1.280	8.722	11 088	19 810	1.585	— 19·2	1.396	1.728	Hidegkut-Gyönk-Tamási
47.400	20.400	32.000	42.200	74.200	1.837	31.839	37 694	69.533	1.721	+ 6·7	2.004	1.877	Honter Localbahn
83.800	20.300	66.800	53.700	120.500	2.231	63.808	43.356	107.164	1.985	+ 12·4	2.434	2.165	Kaposvár-Fonyod
40.900	20.300	20.400	29.200	49.600	1.893	19.947	26.012	45.959	1.754	+ 7·9	2.064	1.913	Kaposvár-Mocsolad
81.000	16.100	44.100	32.200	76.200	1.716	44.940	27.505	72.445	1.632	+ 5·1	1.872	1.780	Karczag-Tiszafüred
140.800	61.700	100.400	173.900	274.300	4.641	101.149	174.163	275.312	4.658	— 0·4	5.064	5.081	Kaschau-Torna
77.900	7.300	50.400	16.700	67.100	1.743	51.616	13.722	65.338	1.697	+ 2·7	1.901	1.850	Kecskemét-Füllöpszállás
46.700	3.100	23.600	7.600	31.200	1·026	25.341	8.007	33.348	1.097	— 6·5	1.119	1.196	Kecskemet-Tisza-Ugher
95.200	25.500	64.500	78.000	142.500	1.396	65.373	66.232	131.605	1.289	+ 8·3	1.524	1.406	Kis-Küküllöthalbahn
115.100	10.900	72.000	27.500	99 500	1.870	70.616	19.495	90.111	1.694	+ 10·4	2.040	1.846	Komorn-Dunaszerdahely
13.500	19·900	3.700	19.500	23.200	1.241	3.532	16.077	19.609	1.049	+ 18·3	1.356	1.145	Komló—Bakócza-Felsöm.
66.100	9.400	26.700	13.800	40.500	1.761	24.499	12.802	37.301	1.622	+ 8·6	1.921	1.767	Körmend-Németujvár
197.000	59.600	129.900	151.400	281.300	2.888	117.359	128.225	245 584	2.638	+ 9·5	3.150	2.878	Körös-Belovár Localb.
67.200	9 900	32.500	28.300	60.800	2.739	34.368	22.243	56.611	2.550	+ 7·4	2.988	2.784	Kun-Szt. Márton-Szentes
163.400	8.900	158.800	15 .800	313.600	2.744	135.873	134.669	270.542	2.367	+ 15·9	2.992	2.580	Lonjathalbahn
600	550	300	800	1.100	1.833	. . . . .					1.999	. . .	Losoncz-Vidckér L.B.
266.100	119.800	210.100	412.200	622.300	3.326	200.239	384.148	584.387	3.123	+ 6·5	3.628	3.408	Ungarische Südostbahn
297.500	88 500	187.700	222.300	410 000	3.371	174.567	181.715	356.282	3.061	+ 10·1	3.678	3.340	Ungar. Nordwestbahn
75.900	37.700	67.100	105 100	172.200	1.561	69.724	108.672	178.416	1.618	— 3·5	1.704	1.764	Máros-Ludás—Bistritz
136.900	44.000	84.600	98.300	182.900	5.663	80.716	89.211	169.927	5.261	+ 7·6	6.176	5.738	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
469.600	167.500	280.900	455.000	735.900	2.375	279.238	388.684	667.922	2.156	+ 10·2	2.591	2.352	Mátra - Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
53.500	17.600	19.100	26.100	45.200	2.954	18.765	20.372	39.137	2.558	+ 15·5	3.223	2.790	Mezötur-Turkeve
73.600	51.700	35.700	129 000	164.700	4.027	35.094	141.393	176.487	4.315	— 6·7	4.392	4.704	Muránythalbahn
86.500	19.600	57.900	42.700	100.600	3.512	52.771	39.566	92.337	3.251	+ 9·0	3.864	3.546	Nagy-Belicz—Privigye
41.600	5.500	12.600	6.800	19.400	1.630	12.696	6.680	19.376	1.628	+ 0·1	1.780	1.776	Hermannstadt—N.-Diszno
16.200	4.400	9.700	6.500	16.200	1.000	. . . . .					1.091	. . .	Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Ep
212.400	91.200	160.400	252.000	412.400	3.534	163.785	232.696	396.481	3.397	+ 4·0	3.852	3.706	Grosswardein-B.-Vaskoh
269.100	65.100	210.400	245.400	455.600	4.055	208.864	214.341	423.205	3.765	+ 7·7	4.423	4.104	Nógráder Comitatsb.

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate November		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen							Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates November	
					1901				1900		Differenz per Kilometer in Percenten		
	1901	1900	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer		1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E.	57·0	57·0	8.700	4.600	6.700	17.100	23.800	418	24.633	432	— 3·2	57·0	57·0
Ó-Becse—Neusatz—Titel	102·6	102·6	29.100	1.200	18.900	4.900	23.800	232	23.199	226	+ 2·7	102·6	102·6
Pancsova-Petrovoszello Localb.	33·5	33·5	6.500	2.900	4 900	4.300	9.200	274	8.532	254	+ 7·9	33·5	33·5
Pápa-Csornaer Localbahn	36·4	36·4	6.900	2.000	3.500	3.100	6.600	181	6.196	170	+ 6·5	36·4	36·4
Petroszény-Lupény Localb.	18·1	18·1	7.800	31.500	2.900	45.000	47.900	2.646	58.118	3.211	— 17·6	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.-B.	44·0	44·0	16.300	3.600	10.600	10.700	21.300	484	20.569	467	+ 3 6	44·0	44·0
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	34·6	34·6	11.300	4.100	6.200	8.400	14.600	422	15.272	441	— 4·3	34·6	34·6
Püspökladány-Füzesgyarmat	37·1	37·1	3.800	1.300	1.800	2.800	4.600	124	5.236	141	— 12 1	37·1	37·1
Ruma-Klenák Localbahn	31·0	. . .	4.000	2.000	2.000	5.000	7.000	226	. . .	. . .	. . .	7·1	. . .
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	900	6.900	400	3.500	3.900	224	4 499	259	— 13·5	17·4	17·4
Somogy-Szobb—Bárcser Bahn	47·1	47·1	8.300	3.600	4.300	8.900	13.200	280	10.917	232	+ 20·7	47·1	47·1
Oedenburg-Pressburg	92·7	92·7	23.300	8.800	10.500	18.500	29.000	313	30.166	325	— 3 7	92·7	92·7
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	8.700	700	4.500	2.200	6.700	170	7.411	187	— 9·1	39·6	39·6
Szátmar-Nagybányaer L.-B.	60·3	60·3	6.100	4.200	8.300	16.700	25.000	415	24.289	403	+ 3·0	60·3	60·3
Szeged — Nagy-Kikinda — Nagy-Becskerek	140·2	140·2	35 700	6.300	24.300	28.800	53.100	379	52.273	373	+ 1·6	140·2	140 2
Szegzárd-Báttaszék L.B.	19·2	19·2	9.100	800	2.900	2.100	5.000	260	5.467	285	— 8·8	19·2	19·2
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	34·6	34·6	11.300	900	6.200	1.900	8.100	234	8.601	249	— 6 0	34·6	34·6
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.-B.	95·7	93·2	15.300	16.900	9 200	33.200	42.400	443	43.399	466	— 4·8	94·4	93·2
Szigetvár-Kaposvár	53·5	39·4	5.200	1.300	3.000	2.300	5.300	99	4.994	127	+ 22·0	53·5	3·4
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	8.700	7 000	9.800	22.500	32.300	300	35.466	329	— 8·8	107·8	107·8
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	15.500	25.900	14.100	51.000	65.100	538	63.568	525	+ 2·5	121·1	121·1
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza	65·0	65·0	7.800	1.100	4.700	2.700	7.400	114	7.938	122	— 6·6	65·0	65·0
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	52·4	52·4	12.600	4·100	10.300	12.000	22 300	426	21.704	414	+ 2·9	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21·0	21·0	5.000	2 300	2.200	2.200	4.400	210	5.232	249	— 15·7	21·0	21·0
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	3.300	1.000	2.800	2.200	5.000	163	4.451	145	+ 12·4	30·6	30·6
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	11.500	1.800	6 800	5.200	12.000	187	11.786	184	+ 1·6	64·1	64·1
Temesvár-Módos-Temesvár	52·3	52·3	9.300	2.000	8.000	6.200	14.200	271	12.415	237	+ 14·3	52·3	52·3
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	13.300	3.200	9.000	7.900	16.900	269	16.302	259	+ 3·9	62·9	62·9
Tisza-Polgar—Nyiregyházá L.-B.	55·8	55·8	6.100	1.200	3.300	3.500	6.800	122	7.347	132	— 7·6	55·8	55·8
Torontáler Localbahn	350 7	350·7	48.300	9.500	33.800	30.000	63.800	182	65.770	187	— 2·6	350·7	350·7
Ujszász—Jasz-Apáti	31·6	31·6	7.300	5.900	3.200	8.100	11.300	358	11.806	374	— 4·3	31·6	31·6
Warasdin-Golubovecer Localb.	36·5	36·5	5.700	6.100	2.700	7.600	10.300	282	9.810	269	+ 4·8	36·5	36·5
Versecz—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	15.400	3.600	10.300	9.500	19.800	234	18.995	225	+ 4 0	84·6	84·6
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	6.300	8.500	6.400	20.900	27.300	514	27.803	524	+ 1·9	53·1	53·1
Vinkovce-Zupanje Localbahn*)	33·7	. . .	2.500	400	1.500	800	2.300	68	. . .	. . .	. . .	5·6	. . .
Zolyom-Brezó — Breznóbánya—Tiszolcz Localb.	43·1	43·1	5.700	9.000	2.500	23.200	24.700	573	25.288	587	— 2·4	43·1	43·1
Zsebely-Csákovar-Bókaer Localb.	48·3	48·3	8.900	1.100	3.200	2.200	5.400	112	5.233	108	+ 3·7	48·3	48·3
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	6.100	7.900	3.800	15.600	19.400	435	19 735	442	— 1·6	44·6	44·6
Localbahnen zusammen	8.313·4	8.151·6	1,941.368	868.146	1,052.199	2,062.818	3,115.017	375	2,979.956	366	+ 2·4	8.217·7	8.085·3
Hauptsumme	17.690·3	17.504·1	4,913.763	3,405.547	4,874.425	19,133.134	24.007.559	1.357	24,309.325	1.389	— 2·3	17.594·6	17.437·8

*) **Anmerkung.** Die 29 km lange Losoncz-Vidéker Localbahn wurde am 24. November 1901 eröffnet.

Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinischen

Eisenbahnen mit

K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	15.924	8.531	11.896	38.835	50.731	483	49.053	467	+ 3·43	105·0	105·
Bosnisch-hercegov. Staatsbahnen	770·0	640·0	89.827	84.644	121.906	503.978	625.884	813	582.024	909	— 11·0	694·0	640·

Eisenbahn mit

Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	118.758	5.373	8.822	6.333	15.155	2.659	14.988	2.629	+ 1·0	5·7	5

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates November													Benennung der Eisenbahn
Beförderte		Einnahmen									Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		
		1901				1900							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1901	1900	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
114.500	47.100	90.300	167.300	257.600	4.519	87.090	175.261	262.351	4.603	— 1·8	4.930	5.020	Nyiregyháza—M.-Szalka
274.600	12.900	198.900	55.400	254.300	2.479	181.205	43.328	224.533	2.188	+ 13·3	2.704	2.388	Ó-Becse—Neusatz—Titel
73.600	30.500	55.500	60.200	115.700	3.443	54.440	42.367	96.807	2.881	+ 19·5	3.756	3.144	Pancsova-Petrovoszello
75.800	14.200	44.200	23.900	68.100	1.871	39.205	21.265	60.470	1.661	+ 12·6	2.041	1.812	Pápa-Csornaer Localbahn
84 000	321.800	35.900	453.200	489.100	27.022	28.156	500.403	528 559	29.202	— 7·5	29.478	31.848	Petroszény-Lupény
186.400	36.000	124 600	113.400	238.000	5.409	121.868	99.948	221.816	5.041	+ 7·3	5.900	5.498	Pressburg-Dunaszerdahely
132.200	46.800	71.400	96 100	167.500	4.841	75.138	99.182	174.320	5 038	— 3·9	5.281	5.496	P. Tenyö—K.-Szt. Márton
53.400	17.800	24.500	41 900	66.400	1.790	25.532	40.380	65.912	1.777	+ 0·7	1.953	1.938	Püspökladány—F.-Gyarma
5.600	2.800	2.800	7.100	9.900	1.394	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .		1.520	. .	Ruma-Klenáker Localb.
9.500	68.600	4.900	35.500	40.400	2.322	4.653	40.633	45.286	2.603	— 10·8	2.533	2.839	Ruma-Vrdnik
98 800	26.000	51.100	65.700	116.800	2.480	50.154	60.382	110.536	2.347	+ 5·7	2.705	2.560	Somogy-Szobb—Barcs
269.100	69.700	136.800	131.600	268.400	2.895	126.778	156.631	283.409	3.057	— 5·3	3.158	3.336	Oedenburg-Pressburg
100.100	12.500	51.800	34.300	86 100	2.174	52.189	35.598	87.787	2.217	— 1·9	2.371	2.418	Szatmár-Fehérgyarmat
74.500	53.900	97 600	227 300	324.900	5.388	99.598	202.077	301.675	5.003	+ 7·7	5.878	5 458	Szátmar-Nagybánya
392.100	46.200	298 400	204.800	503.200	3.589	266.378	209.768	476.146	3.396	+ 5·7	3.914	3.705	Szeged — Nagy - Kikinda — Nagy-Becskerek
99.100	6.200	32.200	13.700	45.900	2.391	32.017	14.315	46.332	2.413	— 0·9	2.608	2.632	Szegzárd-Báttaszek
133.600	14.500	70.800	24.100	94.900	2.743	72.991	30.240	103.231	2.984	— 8·1	2.992	3.254	Szentes—H.-M.-Vasárhely
192.700	200.800	120.700	345 700	466.400	4.941	117.614	380 673	498.287	5.346	— 7·6	5.388	5.832	Szt. Lörincz-Slatina-Našic
62.300	15.900	41.400	27.300	68.700	1.284	2.716	2.278	4.994	1.469	— 12·5	1.400	1.602	Szigetvár-Kaposvár
116.400	78.700	128.100	215.000	343.100	3.183	135.822	256.729	392.551	3.641	— 12·6	3.468	3.972	Szilágyságer Eisenbahn
191.400	226.400	175.200	494.200	669.400	5.528	174.369	465.883	640.252	5.287	+ 4·6	6.030	5.767	Slavonische Localbahn
87.800	12.600	53.300	30.200	83.500	1.285	55.915	32.883	88.798	1.366	— 5·9	1.402	1.489	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
161 700	53.300	128.800	163.500	292.300	5.578	132 924	156.115	289.039	5.516	+ 1·1	6.084	6.017	Steinamanger-Pinkafeld
62 100	11.900	27.800	10.400	38.200	1.819	29.590	12.509	42.099	2.005	— 9·3	1.984	2.187	Steinamanger-Rum
59.700	12.100	49.800	28.400	78.200	2.556	50.669	25 292	75.961	2.482	+ 3·0	2.788	2.707	Temesvár—Buziás
148.500	15.200	91 200	50.400	141.600	2.209	90.062	40.750	130.812	2.041	+ 8·2	2.410	2.226	Temesvár Lippa-Radna
104.100	23.200	87.800	60.200	148.000	2.830	93.118	69.876	162.994	3.117	— 9·2	3.084	3.400	Temesvár-Modos
136.400	26.300	98.800	72 000	170.800	2.715	93.862	60.716	154.578	2.458	+ 10·5	2.962	2.682	Temesvár—N.-Szt. Miklos
70.000	16.400	39.200	41.200	80.400	1.441	38.656	46.142	84.798	1.520	— 5·2	1.572	1.657	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
532.600	150.300	391.600	455.800	847.400	2.416	408.064	524.066	932.130	2.658	— 9·1	2.618	2.899	Torontáler Localbahn
82.900	58.500	35.500	84.900	120.400	3.810	37.458	80.957	118.415	3.747	+ 1·7	4.156	4.087	Ujszász—Jasz-Apáti
53.900	57.800	29.300	82.500	111.800	3.063	26.798	76.861	103.659	2.840	+ 7·9	3 341	3.096	Varasdin-Golubovec
158.800	37.000	116.500	99.300	215.800	2.551	105.635	76.675	182.310	2.155	+ 18·4	2.783	2.351	Versecz—Kubin-Dunapart
63.600	76.400	67.800	192.300	260.100	4.898	64.696	192.939	257 635	4.852	+ 0·9	5.342	5.292	Vinkovce-Brčka
4.800	700	2.900	1.400	4.300	768	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .		838	. . .	Vinkovce-Zubanje
72.300	90.800	33.300	237.100	270.400	6 274	32.582	251.573	284.155	6.593	— 4·8	6.844	7.192	Zolyom-Brezó—Breznób — Tiszolcz Localb.
89 700	13.500	34.700	27.100	61.800	1.280	32.276	23.735	56.011	1.160	+ 10·3	1.396	1.265	Zsebely-Csákovár-Bóka
71.100	64.400	47.400	133.300	180.700	4.052	42.694	127.979	170.673	3.827	+ 5·9	4.420	4.175	Zsitvathal-Bahn
22,575.560	7,713.866	12,658.982	19,167.200	31,826 182	3.873	12,211.613	18,508.697	30,720.310	3.800	+ 1·9	4.225	4.145	**Localbahnen zusammen**
60,712.161	32,598.422	62,729.501	179,824.648	242,554 149	13.786	62,040.715	182,717.186	244,757.901	14.036	— 1·8	15 038	15.312	**Hauptsumme**

Eisenbahnen im Monate November 1901.

Dampfbetrieb.

167.089	82.195	132.577	372.674	505.251	4.812	125.231	305.022	430.253	4.098	+17·42	5.249	4.470	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
1,223.186	836.985	1,403.959	4,901.260	6,305.219	9.085	1,297.886	4,534.317	5,832.203	9.113	— 0·3	9.911	9.941	Bosn.-Herceg. Staatsb

elektrischem Betriebe.

1,312.483	55.564	107.000	64.729	171.729	30.128	94.822	59.993	154.815	27.161	+ 11·0	32 867	29.630	Stadtbahn in Sarajevo

Schiffahrt.

Norddeutschland. (Remorquirung von Segelschiffen im Seedienste durch Dampfer.) In Fachkreisen der Rhederei wird in neuester Zeit der Remorquirung von Seglern durch Dampfer (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 47 ex 1901) eine bedeutungsvolle Zukunft zugesprochen. An der Spitze der diesbezüglichen Unternehmungen stehen Hamburger und Bremer Rhedereifirmen, deren im Remorqueurdienste bereits erzielte günstige Resultate für die Zukunft dieses neuartigen Verkehres ausschlaggebend sein dürften. Von den im Laufe des Jahres im Hafen von Hamburg eingelaufenen Mercantilschiffen waren deren 1135 durch Dampfer zur See remorquirt. Die Anzahl der durch diese verfrachteten Tonnen betrug 294.787, d. i. im Durchschnitte per Schiff 260 Registertonnen; die Mannschaft bestand aus 3000 Mann, d. i. durchschnittlich 3—4 Mann per Schiff. Daraus, dass im Jahre 1899 die gleiche Anzahl remorquirter Segler nur 280.586 Tonnen beförderte, ergibt sich eine Zunahme des Fassungsraumes der neuen, in den Remorqueurdienst eingestellten Segler. Im Allgemeinen ist das neue Verfahren vorläufig noch auf den Weckselverkehr zwischen Häfen derselben Küste beschränkt, doch liefen im Jahre 1900 bereits eine Anzahl von 54 remorquirter Segler mit einer Gesammtgewichtsladung von 15.775 Tonnen im Hafen von Hamburg ein, die in Coursen längerer Fahrt aus fremden Ländern eintrafen, und zwar:

40	Schiffe	mit insgesammt	9154	Tonnen	aus Dänemark,
6	„	„	2304	„	„ Holland,
5	„	„	3190	„	„ England,
3	„	„	1127	„	„ Schweden.

Am ausgiebigsten participirte an diesem Verkehre die Wechsellinie Bremen—Hamburg mit 787 Schiffen und 206.627 Tonnen; ferner sind dort angelangt:

150	Schiffe	aus Hannover,
73	„	„ Oldenburg,
43	„	auf der Elbe aus Schleswig-Holstein,
24	„	aus dem Baltischen Meere,
4	„	„ Cuxhaven.

Im Laufe des Jahres 1901, spätestens mit Beginn von 1902 wird auch zwischen dem Hafen von Emden (an der Ausmündung der Ems) im Verkehre mit Hamburg ein stabiler Remorqueurdienst eingeleitet werden. Ferner werden, wie berichtet wird, von den Schiffswerften von Altona und Bremen neue, für den Remorqueurdienst eingerichtete Schiffe mit einem bis 4000 Tonnen betragenden Fassungsraume vom Stapel gelassen werden. Zu bemerken ist, dass diese Schiffe, die auch selbstständig segeln können, mit kleinen Dampfmaschinen für Steuer, Ankerausheben, Bewegung der Ladekrähne etc., armirt sind und dass das Schleppschiff mit nur einer Hebelbewegung vom Remorqueur momentan abgekoppelt werden kann, wenn bei hohem Seegange die Gefahr eines Zusammenstosses zwischen beiden Schiffen droht.

Türkei. (Contumaznachrichten.) Die kaiserlich otomanische Regierung hat, wie berichtet wird, mit 10. Jänner 1902 die bisher bestandene Contumaz für aus Smyrna im Hafen von Constantinopel einlangende Schiffe aufgehoben, dagegen aber für derlei Provenienzen aus Beirut, woselbst in jüngster Zeit ein Pesterkrankungsfall constatirt wurde, eine 48stündige Contumaz angeordnet.

„Adria", kgl. Ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Inaugurirung der Schiffscourse nach den Häfen der Nordküste von Afrika.) Der auf der Werfte von Cardif für Rechnung der „Adria" erbaute neue Dampfer „Buda" — eines der zufolge des zwischen der Direction der „Adria" und der kgl. ungarischen Regierung abgeschlossenen Vertrages vom Jahre 1901 beschafften modernen Schiffe (vergl. Vrdgs-Bl. Nr. 12 und 16—19 ex 1901) — ist am 8. Jänner 1902 vom Fiumaner Hafen ausgelaufen, um die erste Fahrt auf der neuen Linie Fiume—Marokkanische Häfen zu machen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 131 ex 1901). Der Dampfer wird auf seiner Fahrt die Häfen von Messina, Palermo, Tunis, Algier, Oran, Malaga, Gibraltar, Tanger, Casablanca, Mazagan, und Mogador anlaufen und auf der Heimfahrt dieselbe Route einschlagen. Der genannte Dampfer führt schon auf dieser ersten Fahrt ungarische Producte nach diesen Häfen, die bisher keinerlei Verbindung mit Ungarn hatten.

Suezcanal. (Güterbewegung in Tonnen während des Betriebes des Jahres 1900 im Vergleiche zu jenem des Jahres 1899.) Dem kürzlich erschienenen Berichte des englischen Consuls in Suez zufolge ergab der, wie seinerzeit berichtet (vergleiche Verordnungs-Blatt Nr. 79 ex 1901) eine Anzahl von 3441 Schiffen der verschiedenen seefahrenden Nationen umfassende Verkehr im Jahre 1900 eine Güterbewegung von 9,738.152 t, gegenüber dem Jahre 1899 mit 3607 Schiffen und einem Tonnengehalte von 9,895.630 t (+ 157.478 t per 1899). Der mittlere Tonnengehalt des im Jahre 1889 3607 Schiffe betragenden Canalverkehres ergab damals 1051 t per Schiff, gegenüber von 2743 t im Jahre 1899 und 2830 t im Jahre 1900, d. i. innerhalb von 11 Jahren eine per Schiff durchschnittlich 779 t betragende Erweiterung der Ladungsfähigkeit der Schiffe, ein Beweis, dass in neuester Zeit im Schiffsbauwesen das Princip, möglichst viel fassende Schiffe zu erbauen, als massgebend erkannt wurde. Zu bemerken ist, dass der mittlere Tonnengehalt der durch englische Schiffe verfrachteten Güter im Jahre 1900 um 9 pCt. geringer war als im Jahre 1899, was darauf zurückzuführen ist, dass im Seeverkehre Englands mit Südafrika die Mehrzahl der schweren Transportschiffe längs der Westküste Afrikas dampfte, während 195 Schiffe der englischen Kriegsmarine mit geringerem Tonnengehalte die Canalroute benützten. Von den eingangs ausgewiesenen 3441 Schiffen waren 2407 Mercantildampfer, 773 Packetboote und 261 Kriegsschiffe.

Japan. (Vermehrung der Mercantilflotte.) Die Firma „Nippon Yusen Kwaisha", die bedeutendste der japanischen Seeschiffahrts-Unternehmungen, hat neuerdings ihren Flottenstand um vier Dampfer mit 6000 t Tragfähigkeit vermehrt und diese in den Dienst der Linie Hong-Kong—Kobe—Yokohama gestellt. Diese stetig prosperirende Unternehmung war mit Schluss des halbjährigen Rechnungsschlusses 31. October 1900 bis 31. März 1901 in der Lage, ihren Actionären eine 12 pCt. betragende Dividende auszubezahlen und ausserdem eine bedeutende Summe einer Amortisirungsreserve zur successiven Anschaffung moderner Dampfer als Ersatz für bereits veraltete Segler zuzuwenden.

Verschiedene Mittheilungen.

Verlosungen.

Am 30. November 1901:

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten. Em. 1874 (Rückzahlung ab 1. Juni).

Am 1. December 1901:

Bukowinaer Localbahnen. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 2. December 1901:

Südbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten, Serie A, C, D, F, H, I, K, M, O, P, S, T, U, V, X, Z (Rückzahlung ab 2. Jänner, Serie X ab 1. April), ferner Serie E und W (Rückzablung ab 1. Mai).

Actienverlosung findet nicht statt und wird die durch den Tilgungsplan vorgeschriebene Anzahl von Actien durch freihändigen Aukauf aus dem Verkehre gezogen.

Am 6. December 1901:

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Vortrag des Herrn beh. aut. Civil-Ingenieurs E. A. Ziffer, über: „Die Central-London-Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe".) Das gewaltige Verkehrsnetz der Riesenstadt London hat durch die nach fünfjähriger Bauzeit am 30. Juli v. J. eröffnete elektrisch betriebene Central-London-Untergrundbahn eine weitere Ausgestaltung erfahren.

Aus der vom Vortragenden mitgetheilten Vorgeschichte dieses Unternehmens wäre hervorzuheben, dass das Project von dem Ingenieur I. H. Greathead, dem Bahnbrecher auf dem Gebiete des Röhrentunnelbaues, im Vereine mit den Ingenieuren John Fowler und Beny Baker, den Erbauern der weltberühmten Forth-Brücke, verfasst und der Bau einschliesslich des Grunderwerbes für die Stationen nebst Ausrüstung der Bahn der Electric Traction Co. Lim. um die Pauschalsumme von £ 3,244.000 übertragen wurde.

Die zweigeleisige, bereits auf 9·5 km ausgebaute und durchschnittlich 33 m unter der Strassenoberfläche in zwei getrennten, nebeneinander führenden, kreisrunden gusseisernen Tunnelröhren von 3·5 m Durchmesser liegende Bahn unterfährt in fast gerader Linie am linken Ufer der Themse die westlichen Bezirke, führt sodann entlang der Nordseite des Hyde Park

unter der Oxford Street, dem Holborn-Viaduct, Cheapside, den verkehrsreichsten Strassen der Welt, und durchschneidet hierauf das Herz der City zwischen der Bank of England und der Börse. Den localen Verhältnissen Rechnung tragend, mussten jedoch an einigen Stellen die Tunnelröhren übereinander gelegt werden. Die in Entfernungen von 600 bis 800 m gelegenen, durchwegs in gleicher Bauart hergestellten 13 Stationen sind so angeordnet, dass die Ausfahrtsgeleise auf etwa 100 m Länge ein Gefälle von 3·3 pCt. besitzen, wodurch eine grössere Beschleunigung beim Anfahren erreicht wird, die sonst nur durch bedeutenden Kraftaufwand sich erzielen liesse. Die Fahrkartenausgabe ist oberirdisch und werden die Fahrgäste zu und von den Perrons mittelst fünf Fahrstühlen befördert; bei der Bank-Station musste jedoch mit Ueberwindung bedeutender Schwierigkeiten ein grosse unterirdische Wartehalle errichtet werden, in welcher der Fahrkartenschalter und die Fahrstühle zu der in einer Tiefe von 22 m liegenden Untergrundbahn sich befinden. Die Wartehalle mit den Verbindungsgängen sind mit einer auf Säulen ruhenden Eisenbetondecke überspannt, die das Strassenpflaster trägt, auf welchem ein riesiger Wagenverkehr stattfindet.

Die Tunnelarbeiten wurden durch die Anwendung des Greatheat-Schildes und des elektrisch betriebenen Thompson-Excavators ausserordentlich gefördert.

Bemerkenswerth ist, dass die ganze mechanische und elektrische Einrichtung nach amerikanischen Zeichnungen ausgeführt wurde; auch sind die Maschinen, Generatoren, Converters und die Locomotiven amerikanischen Ursprunges.

In Verwendung befinden sich 32 Stück elektrische Locomotiven mit symmetrischer Bauart nach der Baltimore-Type im Gewichte von je 43·2 t mit einer Zugkraft von 15 t, dieselben sind zwischen den Bufferenden 10·2 m lang, ruhen auf zwei vierrädrigen Trucks und haben vier ohne Federung direct auf die Achsen montirte Motoren G. E. der General Electric Co. von je 117 PS. Die 140 Stück vierachsigen Drehgestellwagen mit Eingangsthüren an den Endseiten sind nach amerikanischem System gebaut, sehr bequem, mit acht elektrischen Glühlampen beleuchtet und besitzen Mittelgang, Längs- und Quersitze.

Der Zugsverkehr wickelt sich in Intervallen von $3^1/_2$ Minuten bei einer durchschnittlichen Stundenfahrgeschwindigkeit von 36 km ab und besteht jeder Zug aus einer Locomotive und sieben Wagen mit einem Fassungsraum für 336 Personen.

Nach einer Beschreibung der Kraftstation des Maschinenhauses und der Unterstationen wird in Bezug auf die Verkehrsverhältnisse mitgetheilt, dass dieselben sich überaus günstig gestalten, indem in den ersten 19 Wochen seit der Betriebseröffnung die durchschnittliche Tageseinnahme Mk. 15.384 bei einer Beförderung von 92.302 Personen betrug. Die grösste Frequenz erreichte an einem Tage die Zahl von 105.170 Fahrgästen. In dem darauffolgenden mit 30. Juni 1901 endenden Halbjahr war der Nettoertrag Mk. 1,589.940 und für das Stammcapital wurde eine vierpercentige Dividende vertheilt. Die Betriebskosten bezifferten sich in dieser Zeitperiode auf 54·77 pCt. von den Einnahmen.

Hierauf bespricht der Vortragende einige Uebelstände, die sich kurze Zeit nach der Betriebseröffnung bemerkbar machten, insbesondere die Thatsache, dass durch den Verkehr der Züge derartige Erschütterungen hervorgerufen werden, dass sich an den angrenzenden Gebäulichkeiten Risse und Sprünge zeigten. Die zur Untersuchung dieser auffallenden Erscheinung vom Handelsamte eingesetzte Commission hat als Ursache dieser Erschütterungen die Bauart und das unabgefederte Gewicht der ohnehin sehr schweren Locomotiven, sowie die unzureichende Steifheit des Oberbaues bezeichnet. Die Gesellschaft beabsichtigt nun mit einer neuen Locomotiv-Type Versuche anzustellen, deren Ergebnisse die Commission zum Ausgangspunkte einer Reihe von Vorschlägen nehmen wird, um diesem Uebelstande begegnen zu können.

Hierauf gibt Civil-Ingenieur Ziffer in einer vergleichenden Gegenüberstellung der Pariser Stadtbahn mit der Central-London-Untergrundbahn, welche Unternehmungen in Bezug auf Anlage, Länge und Zeitpunkt der Betriebseröffnung ähnliche Verhältnisse aufweisen, einige interessante Details an, und zwar hinsichtlich des Verkehres, der Fahrpreise, der Einnahmen und Herstellungskosten, er betont sodann die vielen Vorzüge der Röhrentunnelbahnen, welche eine hohe Stufe der Vollkommenheit erreichten und im Verkehrsleben der Grossstädte von grosser Wichtigkeit sind. Der Vortragende schliesst mit dem Wunsche, dass die in absehbarer Zeit bevorstehende Einführung des elektrischen Betriebes beim Wiener Stadtbahnnetze durch den Bau von Untergrundbahnen die nothwendige Ergänzung finden möge.

Beim Eintritte in den Vortragssaal wurde eine Serie sehr instructiver Abbildungen und Zeichnungen über die Central-London-Untergrundbahn den Anwesenden überreicht.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Vereinskilometerzeiger.) Der Kilometerzeiger Nr. 78 (k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft) ist neu herausgegeben worden. An Nachträgen sind erschienen: Nachtrag I zu dem Kilometerzeiger Nr. 84 (k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang), Nachtrag III zu dem Kilometerzeiger Nr. 111 (schwedische Eisenbahnen), Nachtrag XV zu dem Kilometerzeiger Nr. 4 (kgl. Bayer. Staatseisenbahnen) und Nachtrag XII zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern". Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 78 wird der im September 1892 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst zugehörigen Nachträgen aufgehoben.

— (Vereins-Güterwagenparkverzeichniss.) Neu herausgegeben ist das Güterwagenparkverzeichniss Nr. 72 (Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn); zu dem Güterwagenparkverzeichniss Nr. 35a (kgl. Eisenbahn-Direction zu Cassel) ist der Nachtrag II erschienen. Das im December 1898 ausgegebene Verzeichniss Nr. 72 wird durch das neu herausgegebene Verzeichniss aufgehoben.

Kilometrische Länge der dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellten Bahnstrecken. Die Gesammtlänge der Bahnlinien, auf welche das Internationale Uebereinkommen für den Eisenbahnfrachtverkehr Anwendung findet, ist vom Centralamt in Bern für den 31. März 1901 auf 197·111 km festgestellt worden und hat seit demselben Tage des Vorjahres einen Zuwachs von 3680 km erfahren. An der Vermehrung haben theilgenommen Russland mit 1459, Deutschland mit 1116, Frankreich mit 676, Oesterreich mit 325, Ungarn mit 98, die Niederlande mit 14 und Italien mit 9 km. Eine Verminderung ist nur in Belgien eingetreten, wo die dem Internationalen Uebereinkommen unterstellten Bahnen um 17 km vermindert sind. In den einzelnen am Internationalen Uebereinkommen betheiligten Ländern hat sich seit dem Jahre 1893 die Kilometerzahl der ihnen unterstellten Bahnen, wie folgt, vermehrt: in Deutschland von 43.200 auf 51.500, in Oesterreich von 14.887 auf 18.482, in Ungarn von 11.722 auf 16,892, in Belgien von 4516 auf 4591, in Dänemark (seit 1897) von 1924 auf 1958, in Frankreich von 33.872 auf 37.952, in Italien von 11.762 auf 13.206, in den Niederlanden von 2475 auf 2570, in Russland von 26.351 auf 46.070 und in der Schweiz von 2995 auf 3429 km. In Luxemburg ist der anfängliche Bestand von 356 km derselbe geblieben, in Bosnien ist er von 374 auf 105 km zurückgegangen.

Die Eisenbahnen Europas 1899—1900. Nach einer von dem französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten im „Journal officiell" veröffentlichten Zusammenstellung betrug am Schlusse des Jahres 1900 die Länge der Eisenbahnen Europas 283.525 km, eine Länge, die mehr als das Siebenfache des Erdumfanges am Aequator (40.075 km) und 74 pCt. der mittleren Entfernung des Mondes von der Erde (384.420 km) beträgt. Bei dieser Längenangabe sind nur die Bahnlängen gerechnet; die Geleiselänge ist bei den vielen zwei- und mehrgeleisigen Eisenbahnen eine noch bedeutend grössere.

Der Zuwachs des Eisenbahnetzes in dem in der Zusammenstellung in Betracht gezogenen Zeitraum (von Ende des Jahres 1899 bis dahin 1900) beziffert sich auf 5188 km oder 1·9 pCt. Von den einzelnen Staaten erhielt im Jahre 1900 Russland mit 1665 km den grössten Zuwachs: es folgen Deutschland mit 880, Frankreich mit 612 und Oesterreich-Ungarn mit 608 km Zuwachs.

In Bezug auf die Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes steht Belgien mit 21·9 km und Sachsen mit 19 km Eisenbahnen auf je 100 km² Fläche allen anderen Ländern voran. Dann kommen Luxemburg mit 15·5, Baden und Elsass-Lothringen mit je 13 km, Grossbritannien und Irland mit 11·4, Malta, Jersei, Man mit 11, die Schweiz und das Deutsche Reich im Durchschnitt mit 9·5 km Eisenbahn auf 100 km². Unter dem Gesammtdurchschnitt, der 2·8 km betrug, blieben Spanien und Schweden (2·7), Portugal (2·6), Rumänien (2·4), Griechenland (1·5), Serbien (1·2), Türkei, Bulgarien, Rumelien (1·1), Russland einschl. Finnland (0·8) und Norwegen (0·6 km).

Von den europäischen Staaten hat Schweden die grösste Eisenbahnlänge im Verhältniss zur Einwohnerzahl (22·4 km auf je 10.000 Einwohner); es folgen Luxemburg mit 19·4, Dänemark mit 12·3, die Schweiz mit 11·4, Frankreich mit 11·1, Baden, Bayern und Elsass Lothringen mit je 11, Norwegen mit 9·2 und das Deutsche Reich im Durchschnitt mit 9·1 km Eisenbahn auf je 10.000 Einwohner. Unter dem Gesammtdurchschnitt (7·1 km) blieben Sachsen (6·8), die Niederlande (5·4), Rumänien (5·2), Italien (5), Portugal (4·7), Russland einschliesslich Finnland (4·2),

Griechenland (4), Malta, Jersey, Man (3·4), Türkei, Bulgarien und Rumelien (3·2) und Serbien (2·4 km).

Die nachstehende Uebersicht veranschaulicht ein klares Bild über die Entwicklung des Netzes der einzelnen Staaten und das Verhältniss der Eisenbahnlänge zur Flächengrösse und Bevölkerungszahl:

Länder	Länge der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen am Ende des Jahres		Zuwachs im Jahre 1900	es trifft Ende 1900 Bahnlänge auf je	
	1899	1900		100 km²	10.000 Einw.
	Kilometer				
Preussen	30.217	30.801	584	8·8	8·9
Bayern	6.605	6.747	142	8·9	11·0
Sachsen	2.823	2.853	30	19·0	6·8
Württemberg	1.683	1.721	38	9·1	8·0
Baden	1.913	1.957	44	13·0	11·0
Elsass-Lothringen	1.796	1.821	25	13·0	11·0
übrige deutsche Staaten	5.474	5.491	17	10·6	9·5
zusammen Deutschland	50.511	51.391	880	9·5	9·1
Oesterreich-Ungarn einschliesslich Bosnien u. s. w.	36.275	36.883	608	5·4	8·0
Grossbritannien und Irland	35.015	35.186	171	11·4	8·6
Frankreich	42.215	42.827	612	8·0	11·1
Russland einschl. Finnland	46.442	48.107	1.665	0·8	4·2
Italien	15.723	15.787	64	5·5	5·0
Belgien	6.194	6.345	151	21·9	9·0
Luxemburg	446	466	20	15·5	19·4
Niederlande	2.743	2.743	—	8·6	5·4
Schweiz	3.769	3.783	14	9·5	11·4
Spanien	13.287	13.357	70	2·7	7·4
Portugal	2.363	2.376	13	2·6	4·7
Dänemark	2.840	3.001	161	7·9	12·3
Norwegen	1.981	2.053	72	0·6	9·2
Schweden	10.723	11.320	597	2·7	22·4
Serbien	578	578	—	1·2	2·4
Rumänien	3.091	3.098	7	2·4	5·2
Griechenland	972	972	—	1·5	4·0
Türkei, Bulgarien Rumelien	3.059	3.142	83	1·1	3·2
Malta, Jersey, Man	110	110	—	11·0	3·4
zusammen	278.337	283.525	5.188	2·8	7·1

[„Z. d. V. D. E.-V.“]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des II. Stückes.) Das am 3. Jänner 1902 herausgegebene II. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 573: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 3. Jänner 1902, Z. 49.569, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn.

— (Inhalt des III. Stückes.) Das am 7. Jänner 1902 herausgegebene III. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 574: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 30. December 1901, Z. 25.689/X, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Völkermarkt in in Kärnten.

Nr. 575: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 31. December 1901, Z. 53.349, betreffend die Aufhebung der Einfuhrsbeschränkungen für Hausgeflügel aus Italien.

Nr. 576: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 3. Jänner 1902, Z. 701, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Steiermark.

— (Inhalt des IV. Stückes.) Das am 8. Jänner 1902 herausgegebene IV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 577: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 8. Jänner 1902, Z. 562, enthaltend eine veterinärpolizeiliche Verfügung in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des V. Stückes.) Das am 9. Jänner 1902 herausgegebene V. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 578: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 9. Jänner 1902, Z. 556, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern bis auf Weiteres geregelt wird.

— (Inhalt des VI. Stückes.) Das am 11. Jänner 1902 herausgegebene VI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 579: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 31. December 1901, Z. 120.374, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus der Bukowina.

Nr. 580: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 8. Jänner 1902, Z. 464, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus den Grenzbezirken Pettau und Cilli in Steiermark.

— (Inhalt des VII. Stückes.) Das am 15. Jänner 1902 herausgegebene VII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 581: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 15. Jänner 1902, Z. 1362, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schafen und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 582: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 30. December 1901, Z. 6797, betreffend die mit der Viehbeschau in den Eisenbahnstationen betrauten Veterinärorgane.

Nr. 583: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 10. Jänner 1902, Z. 6923, betreffend die Ausfuhrverbote für Nutz- und Zuchtvieh nach dem Deutschen Reiche.

Nr. 584: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 11. Jänner 1902, Z. 830, betreffend die Sperre des politischen Bezirkes Voloska gegen die Ein- und Ausfuhr von lebenden Schweinen.

— (Inhalt des VIII. Stückes.) Das am 18. Jänner 1902 herausgegebene VIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 585: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 15. Jänner 1902, Z. 1253, betreffend die Einfuhrverbote von Vieh aus den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern nach Croatien-Slavonien.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 12. Jänner d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass dem Vorstande des hydrotechnischen Bureau im Handelsministerium, Hofrathe Heinrich Hillinger, für seine bisherigen erspriesslichen Dienste die Allerhöchste Anerkennung bekanntgegeben werde.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 12. Jänner d. J. allergnädigst den bisherigen Baudirector der Moldau-Elbe-Canalisirungs-Commission, Baurath im Ministerium des Innern Johann Mrasick, anlässlich seiner Berufung zum Vorstande der tecnischen Abtheilung der Direction für den Bau der Wasserstrassen zum Oberbaurathe zu ernennen und demselben taxfrei den Titel und Charakter eines Hofrathes zu verleihen geruht. Call m. p.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco
Moritz **TILLER** & Co. k. k. Hoflieferanten
Firma-Inhaber M. Tiller — J. Toffler
WIEN, VII. Mariahilferstrasse 22.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Niederländisch-Englischer Personenverkehr.

Aenderung der Bestimmungen, betreffs Beförderung von Kindern im Verkehre mit London.

Ab 1. Februar 1902 werden die im Tarife für den obengenannten Verkehr über Tetschen, Bodenbach, Oderberg und Oświęcim vom 1. Mai 1900 auf Seite 6 unter § 5, Absatz B, für die Beförderung von Kindern im Verkehre mit London enthaltenen Bestimmungen aufgehoben und werden hiefür dieselben Bestimmungen Anwendung finden, welche unter § 11 des Betriebs-Reglements des Vereines deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vorgesehen sind.

Wien, am 19. Jänner 1902. [52]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.
(Verkehr mit Süddeutschland.)

Einführung einer Dienstanweisung Nr. 1.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1902 gelangt eine Dienstanweisung Nr. 1 zur Einführung, welche Frachtsätze für Mais nach einigen Stationen der kgl. Bayerischen Staatsbahnen enthält.

Wien, am 21. Jänner 1902. [53]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

16. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Bieńczyce—Kocmyrzów der Localbahn Krakau-Kocmyrzów der Gesammtverkehr eingestellt.

17. Jänner. In der Strecke Kocmyrzów—Bieńczyce wurde mit dem Zuge 6216 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

18. Jänner. In der Strecke Eisenerz—Vordernberg wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

22. Jänner. Auf der Localbahn Chabówka-Zakopane wurde mit dem Zuge 6152 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Kunstausstellung der Vereinigung bildender Künstler in der Zeit von Mitte November 1901 bis Ende Mai 1902 in Wien. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände.) Anlässlich der in der Zeit von Mitte November bis Ende December 1901, von Mitte Jänner bis Ende Februar 1902 und von Mitte März bis Ende Mai 1902 in Wien von der Vereinigung bildender Künstler veranstalteten, bezw. zu veranstaltenden Kunstausstellungen gelangen für den Transport der Ausstellungsgegenstände auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Theil I, giltig ist, die im gemeinsamen Tarif, Theil I, Abtheilung B, Abschnitt C—IX), vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen zur Anwendung.

Ausland

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation für den inneren bayerischen Verkehr vom 1. Juni 1901. (Anwendungsbestimmungen.) Für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation im directen Verkehre zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und Stationen der kgl. Bayerischen Linien der Localbahn-Actiengesellschaft sind ausschliesslich die Bestimmungen des für den innerbayerischen Verkehr erstellten

„Ausnahmetarifes für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation, Neuausgabe vom 1. Juni 1901“

massgebend (siehe Aufdruck auf dem Titelblatt, lit. c und § 1 c).

Nach § 8 dieses Ausnahmetarifes vom 1. Juni 1901 wird die Ausnahmefracht in der Weise ermittelt, dass der betreffende Frachtsatz mit 0·80 multiplicirt und in der angegebenen Weise auf- oder abgerundet wird.

Der im Deutschen Wechselgüterverkehr eingeführte

„Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation, Neuausgabe vom 1. August 1900“

und die seinerzeit nur für den Bereich dieses Ausnahmetarifes vom 1. August 1900 erlassene Kundmachung wegen anderweitiger Ermittlung der bezüglichen Ausnahmsfrachten besitzen für den directen Verkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und Stationen der bayerischen Linien der Localbahn-Actiengesellschaft keine Geltung (siehe Abschnitt III des Ausnahmetarifes vom 1. August 1900, A und die Bemerkungen bei Aufführung der Bayerischen Staatseisenbahnen und der Localbahn-Actiengesellschaft).

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf nachstehende Ausstellungen Anwendung:

1. Die Kaninchenausstellung in Bamberg
   — 5. und 6. Jänner 1902 —;
   (für diese Ausstellung gewährt die kgl. Württembergische Staatseisenbahn die gleiche Vergünstigung);
2. die Landesausstellung für Geflügelzucht und Vogelschutz in Eisenach
   — 18. mit 20. Jänner 1902 —;
3. die Ausstellung von Muster- und Wirthschaftsgeflügel in Halle a. Saale
   — 31. Jänner mit 2. Februar 1902 —;
4. die Geflügelausstellung in Hannover
   — 11. mit 14. Jänner 1902 —;
5. die Geflügelausstellung in Leipzig-Eutritzsch
   — 4. mit 7. Jänner 1902 —;
6. die Kanarien- und Kaninchenausstellung in Pirna
   — 11. mit 13. Jänner 1902 —;
7. die Geflügelausstellung in Pirna
   — 25. mit 27. Jänner 1902 —;
8. die Spielwaarenausstellung in Rom
   — 15. December 1901 mit 15. Jänner 1902 —
9. die Geflügel- und Kaninchenausstellung in Werdau
   — 11. mit 13. Jänner 1902 — und
10. die Kaninchenausstellung in Zeitz
    — 11. mit 13. Jänner 1902 —.

Main-Neckarbahn-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. October 1901. (Einführung des Tarifnachtrages I.)

1. Mit Giltigkeit vom 11. Jänner 1902 kam der Nachtrag I zur Einführung. Insoweit durch denselben Frachterhöhungen bewirkt werden, treten diese erst am 1. März 1902 in Kraft.

Der Nachtrag enthält neben den bereits im Verfügungswege durchgeführten, sowie sonstigen Ergänzungen und Aenderungen, insbesondere die Einbeziehung neuer Stationen, die Uebernahme der Stationen der Localbahnstrecke Hof—Marxgrün—Steben in den Haupttarif, Aenderung des Rohstofftarifes, Ausdehnung der Ausnahmetarife Nr. 5 a und 5 b und Einführung der neuen Ausnahmetarife Nr. 3 (Kalitarif), Nr. 4 (Düngekalktarif), Nr. 5 (für Wegebaustoffe) und Nr. 11 (für Dachschiefer).

Auf Seite 7 des Nachtrages ist, wie dies bereits in dem dem Nachtrage beigehefteten Berichtigungsblatte bestimmt ist, die Entfernung Kühnham — Darmstadt Hauptbhf. von 492 auf 493 km zu berichtigen.

2. In Abschnitt B, Ziffer I, Seite 8 des Tarifes hat der erste Absatz künftig, wie folgt, zu lauten:

„Bei Aufgabe mit weissen Frachtbriefen werden nachstehende Güter zu den einfachen Frachtgutsätzen mit Personen- oder Eilgüterzügen befördert, soweit nach den Betriebseinrichtungen und Fahrplanbestimmungen die Benützung dieser Züge von den Verwaltungen zugelassen ist."

Uebernahmetarif für den Güterverkehr Bayern—Schweizerische Centralbahn und weiter vom 1. August 1900. (Ergänzung des Petroleumtarifes.) Mit sofortiger Wirksamkeit wird der Uebernahmetarif Nr. 12 (Petroleum rumänischen Ursprungs) auf Seite 4 des I. Nachtrages wie folgt ergänzt:

Nach	Von Regensburg-Donaulände Centimes für 100 kg
Convers	311

Niederländisch - Deutsch - Russischer Grenztarif, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1902. (Erläuterungen.) Die General-Direction der kgl Bayerischen Staatsbahnen hat an ihre Stationen nachstehendes Circular erlassen:

Da die im obenbezeichneten Grenztarife enthaltenen Ausnahmetarife die gleichen sind, wie die im directen Niederländisch-Deutsch-Russischen Gütertarife enthaltenen, so haben jene bayerischen Verbandsstationen, welche auch in den letztgenannten Tarif einbezogen sind, in Zweifelsfällen die im Theil II des Niederländisch-Deutsch-Russischen Gütertarifes enthaltene ausführliche Waarenclassification zu Hilfe zu nehmen.

Jene Stationen, welche in dem Niederländisch-Deutsch-Russischen Gütertarife nicht enthalten sind, werden bezüglich des Ausnahmetarifes 2 A (Seite 89 des Grenztarifes) darauf aufmerksam gemacht, dass

1. zu den unter b) aufgeführten Artikeln auch Zinnasche, Zinnschlacken, Metallasche, sowie Bleigekrätz und zu den unter d) genannten Steinen auch Wetz- und Schleifsteine aus Schmirgel gehören, sowie dass
2. unter diesen Ausnahmetarif (vergl. Position c) noch folgende Artikel fallen:

Apparate und deren Theile:
Gasapparate, galvanoplastische, Controlapparate, medicinische, mechanische (mit Ausnahme von Uhren), wissenschaftliche Apparate jeder Art, Feuerlöschapparate, optische, Zeichen-, Telegraphen- und Telephonapparate, physikalische, photographische (mit Ausnahme von Trockenplatten), chemische, chirurgische, zum geometrischen Zeichnen erforderliche und elektrische mit (Ausnahme von Kohlenstiften);

Instrumente und deren Theile:
astronomische, geodätische, mathematische, mechanische (mit Ausnahme von Uhren), Musikinstrumente, wissenschaftliche Instrumente jeder Art, optische, Zeicheninstrumente, photographische (mit Ausnahme von Trockenplatten), chirurgische und Instrumente zum geometrischen Zeichnen;

Geräthe und Bestecke und ihre Theile:
astronomische, galvanoplastische, geodätische, mathematische, medicinische, nautische, wissenschaftliche jeder Art, Feuerlöschgeräthe, optische, Zeichen-, Telegraphengeräthe, physikalische, photographische (mit Ausnahme von Trockenplatten), chemische, chirurgische und solche zum geometrischen Zeichnen, sowie elektrische (mit Ausnahme von Kohlenstiften).

Frankfurt a. M. etc. - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1902 (Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.) (Neuer Wortlaut des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifes 6.) Das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes 6 (Seite 53) hat mit sofortiger Giltigkeit zu lauten:

„für Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkokes mit Ausnahme von Gaskokes (siehe diesen im Ausnahmetarif 2), Steinkohlenkokesasche, Steinkohlenbriquettes, Braunkohlen (auch pulverisirt), Braunkohlenkokes, wenn unverpackt (Grudekokes), Braunkohlenbriquettes (auch Nasspresssteine)."

Soweit hiedurch eine Tariferhöhung verursacht wird, tritt diese erst ab 1. März 1902 in Kraft.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Directionsbezirke Breslau-Kattowitz und Posen (Gruppe II). Einbeziehung der Haltestelle Nieder-Rengersdorf.) Am 15. Jänner 1902 wurde die zwischen Glatz und Rengersdorf gelegene Haltestelle Nieder-Rengersdorf des Directionsbezirkes Breslau in den vorbezeichneten Kohlentarif einbezogen.

Bayerisch - Schweizerischer Getreideausnahmetarif, Heft 1 (Verkehr mit N.O.B.) vom 1. Juli 1899. (Ergänzung der Schnitttabelle.) Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Schnitttabelle A, Seite 24 des Tarifes, wie folgt, ergänzt:

Kilometer	von	Centimes für 100 kg
171	† Ziemetshausen*	82

Sendungen nach der Schweiz sind vorerst unter Ausschluss der directen Abfertigung auf Umkartirung in Lindau Stadt verwiesen.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtermässigungen zu Gunsten der bayerischen Spiegel- und Tafelglas-Industrie.) Die für Sendungen von Rohmaterialien und Erzeugnissen der bayerischen Spiegel- und Tafelglasindustrie seinerzeit zugestandene Frachtermässigung wird unter Herabsetzung des Nachlasses von der Hälfte auf den dritten Theil der normalen Fracht, bezw. im Wechselverkehr des bayerischen Frachtantheiles bis 31. März 1902 weiter bewilligt.

Liman & Petzold
WIEN III,
Matthäusgasse 8.

Im Nu entfernt den Rost
„Antoxin". Erspart 5/6 Arbeitszeit und eine Menge Putzwolle.
„Rostschutzöl" schützt jeden Gegenstand vor Rost unter allen Verhältnissen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Altmetall- und Altmaterial-Verkaufs-Ausschreibung.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangen nachstehende in den Materialmagazinen Knittelfeld und Amstetten lagernde Altmetalle und Altmaterialien zur Ausschreibung, als: Altes Gusseisen, Pauscheisen, Zerreneisen, Eisen- und Plattenblech, alter Stahl in grossen Stücken, Blattfeder-, Volutfeder- und Werkzeugstahl, alte Stahlachsen und Gussherze, Stahlguss und Gusseisenbruch, alte Siederohre, in langen und kurzen Stücken, alte Stahltyres und Radsterne, galvanisches Kupfer, Bruch-, Röhren- und Plattenkupfer, Bruchmessiug, Bruchmetall, Kupfer-, Messing- und Metallspäne, altes Telegraphenzink, Bohr- und Drehspäne, alte Stricke und Schnüre, Kautschuk- und Lederwaarenabfälle.

Nähere Angaben über die vorhandenen Quantitäten und Altmaterialgattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche, ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen, bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Zugförderungsbureau) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien ausschliesslich benützt werden müssen, sind sammt den Beilagen, per Bogen mit „1 Krone"-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte für Altmaterialien-Ankauf"

bei der k. k. Staatsbahn-Direction Villach **bis längstens 30. Jänner 1902, 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Die Abgabe der Altmaterialien erfolgt ab Waage der Lagerplätze und sind auch die Preisanbote franco derselben zu stellen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Theiles zu acceptiren.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Villach, am 20. Jänner 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Villach.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
475	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Scheitholz (Brennholz) der Classe C	Hradek-Slawicin	Bisenz Stadt	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	40 Heller	35 Heller	5 Heller	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
476	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Eisen und Eisenwaaren, auch Maschinentheile der Tarif-Pos. E—5 und E—6	Schimitz	Betriebsausweiche Wien-Erdbergerlände	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	53 Heller *)	Im Rückvergütungswege		Original-Frachtbriefe, auf das Central-Gaswerk oder die städtischen Elektricitätswerke als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende Februar 1903, widrigenfalls jeder Anspruch auf Vergütung erlischt	Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien
477	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Pos. H—19 der Güterclassification	Skalitz-Boskowitz	Prerau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	62 Heller	59 Heller	Im Kartirungswege		
					Chropin									

NB. Die Transporte müssen für die Maschinenanlage der nächst der Betriebsausweiche Wien-Erdbergerlände zu errichtenden Centrale der städtischen Elektricitä swerke bestimmt sein

*) Ausser diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von Kronen 12 per Wagen für den Zuschub dieser Sendungen von der Betriebsausweiche Wien-Erdbergerlände zu den städtischen Elektricitätswerken in Anrechnung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
478	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	M e h l	Arad		Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach dem westlichen Auslande (Deutschland, Holland [Niederlande], Luxemburg, Frankreich oder Schweiz) oder darüber hinaus liegenden Länder bestimmt sein und dementsprechend mit nach dahin oder nach den Ebeunsrhlagsplätzen lautenden directen, keine Routenvorschrift enthaltenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Für Sendungen, welche im Umschlagsverkehre via Pozsony weiterbefördert werden, sind die Bestimmungen der betreffenden Tarife massgebend	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	V e r b a n d s t a r i f e				Im Rückvergütungswege	Auf die betreffende Mühle als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis zum 31. März 1903 der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen sind	Bei Inanspruchnahme dieser Begünstigung können die im Verordnungs-Blatte in der diesjährigen Nummer 2, sub fortlaufender Nr. 108, sowie in der diesjährigen Nummer 3, sub fortlaufender Nr. 202 und in diesjährigen Nummer 5 unter fortlaufender Nr. 339 verlautbarten Begünstigungen nicht beansprucht werden. Im Verkehre mit Bayern, Süddeutschland, Luxemburg, Frankreich und der Schweiz gilt die Begünstigung, soweit der Uebergangspunkt Wien in Frage kommt, nur für Wien St.E.G. trs., somit nicht für Wien K.F.N.B. trs.
				Czegléd										
				Debreczen										
				Eger										
				Fehértemplom	Barcs trs.									
				Hatvan	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) trs.									
				Hodmezö-Vásárhely										
				Kolozsvár	Bruck a/L. trs.									
				Miskolcz göm. p. u.	Kassa trs.									
				Nagy-Kikinda	Marchegg									
				Nagyvárad	Pozsony-Ujváros trs.						24			
				Potnok	Ruttka trs.									
				Szatmár-Németi	Szakolcza trs.									
				Szeged	Sziszek trs.									
				Szeged-Rókos	Vlarapass trs.									
				Szerencs	Zsolna trs.									
				Szolnok teher p. u.	Zwardon trs.									
				Temesvár-Gyárváros										
				Temesvár-Józsefváros										
				Toplecz										
				Zombor										
				Almás-Fözitő	Wien St.E.G. trs.						15			
				Besztercebánya	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) trs.						24			
					Marchegg trs.						24			
					Pozsony-Ujváros trs.						24			
					Ruttka trs.						14			
					Vlarapas trs.						24			
				Budapest-d. p. t. p. u.	Bruck a/L. trs., bezw. Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) trs.									
				Budapest-Lipótváros	Budapest-Kelenföld									
				Budapest-ny. p. u.	Nagy-Kanizsa trs.									
					Marchegg trs.						24			
					Szakolcza trs.									
					Zsolna trs.									
					Zwardon trs.									
					Pozsony-Ujváros trs.									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
											Heller			
	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Mehl	Buda-Császár fürdö-kiterö	Bulaörs—Bruck a/L. trs., bezw. —Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) trs. Budapest—Kelenföld—Nagy-Kanizsa trs. Marchegg trs. Pozsony-Ujváros trs. Szakolcza trs. Zsolna trs. Zwardon trs.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach dem westlichen Auslande (Deutschland, Holland [Niederlande], Luxemburg, Frankreich oder Schweiz) oder darüber hinaus liegenden Ländern bestimmt sein und dementsprechend mit nach dahin oder nach den Elbeumschlagsplätzen lautenden directen, keine Routenvorschrift enthaltenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Für Sendungen, welche im Umschlagsverkehre via Pozsony weiterbefördert werden, sind die Bestimmungen der betreffenden Tarife massgebend	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Verbandstarife			24	Im Rückvergütungswege	Auf die betreffende Mühle als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis zum 31. März 1903 der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (CIV b) vorzulegen sind	Bei Inanspruchnahme dieser Begünstigung können die im Verordnungs-Blatte in der diesjährigen Nummer 2, sub fortlaufende Nr. 108, sowie in der diesjährigen Nummer 3, sub fortlaufende Nr. 202 und in der diesjährigen Nummer 5 sub fortlaufende Nr. 339 verlautbarten Begünstigungen nicht beansprucht werden. Im Verkehre mit Bayern, Süddeutschland, Luxemburg, Frankreich und der Schweiz gilt die Begünstigung, soweit der Uebergangspunkt Wien in Frage kommt, nur für Wien St.E.G. trs., somit nicht für Wien K.F.N.B. trs.
				Csány	Bruck a/L. trs., bezw. Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) trs. Pozsony-Ujváros trs.						24			
				Györ	Bruck a/L. trs., bezw. Wien St.E.G. trs.						9				
					Hegyeshalom—Zsolna trs.						24			
				Eszék-Eszék alsóváros	Barcs trs.						17			
					sonstigen Uebergangspunkten						24			
				Losoncz	Ruttka trs.						18			
					sonstigen Uebergangspunkten						24			
				Nagy-Sáros	Marchegg trs.						24			
				Nyitra	Marchegg trs.						16			
					Pozsony-Ujváros trs.						14			
					sonstigen Uebergangspunkten						24			
				Strižlvojna-Vrpolje	Sziszek trs.						22			
					sonstigen Uebergangspunkten						24			
				Vácz	Pozsony-Ujváros trs.						22			
					sonstigen Uebergangspunkten						24			

Fortlaufende Nummer	479	480	481
1	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr. Nordwestbahn**	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**
2	Die Publication erfolgt: von der		
3	Namen der betheiligten Verwaltungen	Böhmischen Nordbahn	
4	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Schwefelkies	Schotter und Bruchsteine, unbearbeitete, bei Beförderung mittelst Separatgüterzügen
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Alvácza	Kralup	der Verladestelle auf offener Strecke bei km 15·8 der Localbahn Zaucbtel-Bantsch
5	nach	Hruschau	Prag Oe.N.W.B.	Zaucbtel
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Einhaltung der Bestimmungen der citirten Tarife. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch Parteiorgane innerhalb der vorgeschriebenen Zeit
7	und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Tarif für den Transport mineralischer Kohle aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Reviere nach Stationen der Böhmischen Commercialbahnen etc. vom 1. Jänner 1900	Localgütertarif vom 1. Jänner 1898
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Ein directer Frachtsatz besteht nicht	Besteht kein tarifmässiger Frachtsatz
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	164 Heller	290 Heller für 1000 kg	14 Heller
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
12	Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
14	Besondere Bemerkungen			Die besonderen Bedingungen für die Einleitung der Separatgüterzüge werden den Reflectanten über Ansuchen von der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bekanntgegeben

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
482	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Fensterglas, Rohglas und Dachglas, insoweit diese Artikel unter Pos. G—11 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, rangiren	Villn (k. k. St. B.)	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Aufladen obliegt dem Absender	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif-Theil II, Hefte 3 und 4, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband (Ausnahmetarif XXI d)	Heller bezw. incl. ungar. Transportsteuer 312	254	58	Im Kartirungswege		
					Fiume				338	300	38			
483	**Südbahn-Gesellschaft**		Eisen (Roh-) aller Art der Pos. E—7 des Tarifes, Theil I	Leoben (S. B.)	Ternitz	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür bei Eisen (Roh-) aller Art in Massen (Broden) oder Prismen, bezw. bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief bezüglich der übrigen in nebenbezeichneter Position des Tarifes, Theil I, angeführten Artikel. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen in Ternitz mittelst Strassenfuhrwerke abgeführt oder von einem durch Industriegeleise mit der Station Ternitz verbundenen Etablissement bezogen werden	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	63 Heller	50 Heller	13 Heller	Im Kartirungswege		

| Fortlaufende Nummer | 1 | | |

Fortlaufende Nummer	1	486	487	488
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen der und im	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Holz der Pos. H—18 der Güterclassification des Oesterreichisch-Ungarischen Tarifes, Theil I	Embaliagen, gebranchte, leere, der Pos. E—17 a laut Güterclassificatiou des in der 8. Rnbrik hezeichneten Tarif-Theiles I	Mais (Kukuruz) in Körnern (Abtheiinng II des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	Sadowa	oder umgekehrt: Hard-Fussach, Lustenau, St. Margrethen — Bludenz, Bregenz, Buchs, Dornbirn, Feldkirch, Frastanz, Götzis, Hohenems, Lauterach, Lindau (Stadt und Rangirbahnhof), Nendeln, Nenzig, Rankweil, Schaan-Vaduz, Schwarzach, Strassenhaus, Tisis, Wolfurt	Szigetvár
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	5	Hatna transit*)	Pardubitz St.E.G. und S.N.D.V.B.	sämmtlichen bayerischen Tarifstationen der Abtheilung II des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe mit directen Frachtbriefen als Frachtgut; Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und verwendeten Wagen	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief und Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes
und gilt in der Zeit	7	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1902	vom 1. Februar 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	vom 1. Februar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Tarif, Theil I und Tarif, Theil II, Heft 2, des Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes	Tarif-Theil III, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. August 1899
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	73 Heller	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Dermalen bestehen kein directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	66 Heller	344 Heller	356 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	7 Heller		
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14	*) Der Frachtsatz hat nur Giltigkeit für Sendungen, welche ab Hatna in westlicher Richtung nach dem Auslande, nach Wien ioco oder transito, nach Böhmen, Triest, Tiroi, Vorarlberg, Bregenz transito, Buchs transito, St. Margrethen transito, Liudau transito oder nach einem Elbeumschlagsplätze zur Beförderung gelangen		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
489	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Papier des Ausnahmetarifes Nr. 5, Serie C des in der 8. Rubrik genannten Tarifes — Serie B	Gródek	Bucarest Filaret	Bei Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen à 10.000 kg per Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür, unter Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 5 des directen Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Verbandstarifes vorgesehenen Bedingungen	vom 1. Februar 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1 April 1900	Centimes 529	523	6	Im Kartirungswege		Die im Nachtrag I zu dem in der 8. Rubrik genannten Tarife vorgesehenen Kürzungen gelangen bei diesen Frachtsätzen zur Anwendung
					Bucarest gara de Nord				520	514	6			
					Galati				556	523	33			
					Giurgiu				624	618	6			
					Jasy				322	289	33			
				Złoczow	Bucarest Filaret				546	532	14			
					Bucarest gara de Nord				537	523	14			
					Galati				569	531	38			
					Giurgiu				641	627	14			
					Jasy				335	297	38			
				Gródek	Bucarest Filaret				499	493	6			
					Bucarest gara de Nord				491	485	6			
					Galati				490	457	33			
					Giurgiu				580	574	6			
					Jasy				295	262	33			
				Złoczow	Bucarest Filaret				516	502	14			
					Bucarest gara de Nord				508	494	14			
					Galati				503	465	38			
					Giurgiu				597	583	14			
					Jasy				308	270	38			
			Serie D	Gródek	Bucarest Filaret				529	523	6			
					Bucarest gara de Nord				520	514	6			
					Galati				556	523	33			
					Giurgiu				610	604	6			
					Jasy				322	289	33			
				Złoczow	Bucarest Filaret				546	532	14			
					Bucarest gara de Nord				537	523	14			
					Galati				569	531	38			
					Giurgiu				627	613	14			
					Jasy				335	297	38			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
490	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Petroleum-Naphtha (Robbenzin) des Ausnahmetarifes 15 A des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	B u d a Station der rumänischen Eisenbahnen	den im Ausnahmetarife 15 A angeführten Stationen, für welche Theilfrachtsätze bestehen	Bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen von oder Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes 15 A	vom 1. Februar 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Theil II, Heft 1, des Rumänisch-Deutschen Eisenbahnverbandes (Verkehr mit Süddeutschland)		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg Centimes Theilfrachtsätze h Abtheilung A bis zu den Schnittpunkten I: 121 II: 28 III: 130		Im Kartirungswege		Znr Bildung der Gesammtfrachtsätze sind die Theilfrachtsätze a) des Ausnahmetarifes 15 A an die hier angeführten Theilfrachtsätze b anzustossen
491	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Magnesit	Kőbánya alsó-pályaudvar	Granica trs., hezw. Szczakowa trs. Brody (Bhf.) trs. Nowosielitza (Bhf.) trs. Podwołoczyska (Bhf.) trs.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Februar 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Heller 156 196 210 211	Heller 153 172 183 187	Heller 3 24 27 24	Im Kartirungswege			
492	k. k. österr. Staatsbahnen		Knochenfett aus Pos. F—8 der Güterclassification	Kasnian	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	172 Heller	144 Heller	28 Heller	Im Kartirungswege			

491	493	Fortlaufende Nummer	1
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Die Publication erfolgt von der	2
		und im Namen der	3
Sägespäne	Holzabfall (Klotzholzahfälle, Sägeabfälle, d. i. Sämmlinge, Latten- und Schwartenahfälle), ferner Sägespäne und Sägemehl	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
Ronschtka	Brody	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
Wsetin	Stationen der im Tarif-Theile II, Heft 2, Abschnitt A. enthaltenen Staatsbahnlinien	nach	
Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Besorgung des Anf- und Ahladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger	Anfgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Das zur Beförderung gelangende Ahfallholz darf nur als Brennholz oder zur Verkohlung in einer Verkohlungsanstalt Verwendung finden. Bei etwa nachgewiesener Verwendung auch nur eines Theiles der Sendung mit Ausschluss der bei der Verladung in offenen Wagen als Stütze der Sendung verwendeten Abfallholz- (Schwarten-) Bretter zu anderen Zwecken als zu Brennholz oder zur Verkohlung in einer Verkohlungsanstalt wird für die ganze Sendung der Frachtsatz des Specialtarifes 2 eingehoben. Im Frachtbriefe muss ein in der Versandtstation oder in deren Umgehung befindliches Sägewerk als Absender erscheinen. Für Sägemehl und Sägespäne findet die Frachtermässigung auch bei Verwendung als Streumittel Anwendung	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1902	und gilt in der Zeit	7
Localgütertarif für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Localtarif	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
17 Heller	Verschieden	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
12 Heller	0·2 h für 100 kg und 1 km zuzüglich einer Manipulationsgebühr von 2 h für 100 kg unter Aufrechthaltung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
5 Heller	Verschieden	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Art der Durchführung	12
Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses		Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
		Besondere Bemerkungen	14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Vorlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	nnd im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
495	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle (Lignit und Glanzkohle)	S t. S t e f a n	Bleiburg	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife, bezw. Anhang zum Localtarife der Südbahn	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		Rücksichtlich nebenstehender Relationen wird der Nachlass von der Strecke St. Stefan—Unterdranburg der k. k. österr. Staatsbahnen getragen
					Ehrenhausen				69	58	11			
					Föderlach-Faakersee				78	60	18			
					Krumpendorf				70	56	14			
					Leibnitz				69	61	8			
					Maria-Rast				62	49	13			
					Pörtschach a. See				70	56	14			
					Pössnitz				65	56	9			
					Prevali und vice versa				39	26	13			
					Reifnigg-Fresen				45	35	10			
					Toblach				117	96	21			
					Velden am Wörthersee				74	58	16			
					Villach S.B.				81	60	21			
					Windisch-Feistritz				78	61	17			
					Wnchern-Mahrenberg				42	32	10			
					Bozen-Gries				123	116	7			
					Brixen				119	112	7			
					Brnneck				107	100	7			
					Feistritz				56	49	7			
					Grafenstein				56	49	7			
					Graz S.B.				69	62	7			
					Klagenfurt				59	52	7			
					Marburg H.B. und K.B.				63	56	7			
					Mori				143	136	7			
					Paternion-Feistritz				74	67	7			
					Roveredo				143	136	7			
					Saldenhofen				37	30	7			
					St. Lorenzen				47	40	7			
					St. Michele				135	128	7			
					Spielfeld				65	58	7			
					Spittal a. d. D.				76	69	7			
					Trento				135	128	7			
					Völkermarkt-Kühnsdorf				47	40	7			
					Wildon				69	62	7			
					Hermagor				124	100	24			
					Nötsch am Dobratsch				101	78	23			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
496	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Drainröhren	Leitmeritz (A.T.E. und Oe.N.W.B.)	Ehersdorf-Markersdorf	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Tarif-Theil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes	51 Heller	41 Heller	10 Heller	Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
11	Nr. 6 vom 18. Jänner 1902	449	K. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, Südbahn-Gesellschaft, Buschtěhrader Eisenbahn, Böhmische Nordbahn-Gesellschaft, Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Eisenbahn Wien-Aspang, Böhmische Commercialbahnen und Kaschau-Oderberger Eisenbahn	1. Stroh, 2. Holzsägespäne von Holzarten der Pos. H—18, bezw. 19 des Tarif-Theiles I, Holzwolle, Torf und Waldstreu	In verschiedenen Relationen		In der Rubrik 5 hat der zweite Absatz richtig zu lauten: „Rücksichtlich der Haupthahnstrecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, dann der österr. Linien der Südbahn-Gesellschaft, der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn und der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft.“	
	Nr. 3 vom 11. Jänner 1902	214	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Coaks	Karwin	Donawitz	In der Rubrik 10 (Zugestandener Frachtsatz [Gebühr] soll es richtig lauten: 1382 Heller „per Tonne zu 1000 kg“	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.576.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 9. **Wien, 25. Jänner 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte. — Betriebsumfang der grösseren Dampfschiffahrts-Gesellschaften und Rhedereien auf dem Rhein im Jahre 1900. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 22. Jänner 1902, Z. 2830, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Die Administration der Eisenbahnen im Ministerium für Verkehrswege in St. Petersburg hat dem Centralamte für den Internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung gemacht, dass die am 1./14. December 1901 eröffnete Linie K i e w—P o l t a w a der Eisenbahn Moskau-Kiew-Woronesch dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt worden ist.

Da die genannte Linie von der Eisenbahn Moskau-Kiew-Woronesch betrieben wird, welche dem Internationalen Uebereinkommen bereits untersteht (Liste der Eisenbahnstrecken, Russland B 21), so ist eine Aenderung der Liste nicht erforderlich.

Der wirkliche Eintritt der neuen Linie wird gemäss dem in der eingangsbezeichneten Note enthaltenen Antrage erst nach einem Monat vom Datum der gegenwärtigen, auf Grund des Art. 58 (2) I. Ue. erlassenen Benachrichtigung erfolgen.

Das genannte Centralamt hat hievon den Vertragsstaaten und den betheiligten Eisenbahnen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 14. Jänner 1902 Kenntniss gegeben.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 19. Jänner 1902, womit für den Monat Februar 1902 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Februar 1902 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von neunzehn einhalb ($19^1/_2$) Percent in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Um nach § 85 c St.-G. verantwortlich zu werden, muss der Thäter im Zeitpunkte der Thatverübung erkannt haben, dass dieselbe wider einen in der Gesetzesstelle erwähnten Gegenstand gerichtet sei.

(Entscheidung vom 17. September 1901, Z. 13.128.)

Das Urtheil des Landesgerichtes in Klagenfurt vom 8. August 1901, welches den Thomas G. des Verbrechens der öffentlichen Gewaltthätigkeit nach § 85 c St.-G. schuldig erkannte, wurde zufolge der Nichtigkeitsbeschwerde des Verurtheilten gemäss § 5 des Gesetzes vom 31. December 1877, R.-G.-Bl. Nr. 3 ex 1878, aufgehoben und die Sache zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung vor das genannte Landesgericht verwiesen.

Gründe:

Das Urtheil stellt fest, dass der vom Beschwerdeführer boshafter Weise beschädigte Zaun die Bestimmung hatte, das Umgehen der geschlossenen Eisenbahnschranken und die Ueberschreitung des Bahngeleises zu verhindern, dass er somit eine Eisenbahnanlage gebildet hat. Bei dieser Feststellung kann es allerdings darauf nicht mehr ankommen, ob durch die Beschädigung thatsächlich eine Gefahr herbeigeführt werden konnte oder herbeigeführt worden ist.*)

Da jedoch zu jedem Verbrechen gemäss § 1 St.-G. böser Vorsatz erforderlich ist, da in diesem Vorsatz auch jene thatsächlichen Momente einzubeziehen sind, welche die Zurechnung der — sonst nur als Uebertretung qualificirten — Strafthat voraussetzt, der Gerichtshof aber zu der Frage, ob der Beschwerdeführer den in Rede stehenden Zaun als eine zur Eisenbahn gehörige Anlage unter den der Beschädigung vorausgegangenen und den sonstigen Begleitumständen erkannte, oder erkennen konnte, Stellung nicht genommen hat, sich vielmehr lediglich mit der Feststellung der Zerstörungsabsicht überhaupt begnügte, der Cassationshof aber nicht in der Lage ist, diese Feststellung nach der erwähnten Richtung zu ergänzen, die diesfällige Erörterung vielmehr vor dem Erkenntnissgerichte stattzufinden hat, war das Urtheil aufzuheben und die Sache in die erste Instanz zurückzuverweisen.

[Beilage zum J.-M.-V.-Bl. 1901, Nr. 2633.]

Die Bestimmungen des ersten Theiles, zweiten Abschnittes der Executionsordnung, betreffend die Executionen wegen Geldforderungen, finden keine Anwendung, wenn ein dem Gläubiger gegen das Aerar zuerkannter Geldbetrag in der urtheilsmässigen Frist zur Behebung nicht angewiesen wurde.

(Entscheidung vom 18. Juni 1901, Z. 7153, Spruchrepertorium Nr. 143.)

Auf Grund gleichlautender Urtheile der ersten und zweiten Instanz (§ 505, Abs. 3, C.-P.-O.) sucht der betreibende Gläubiger zu Gunsten seiner vollstreckbaren Geldforderung nach Ablauf der Leistungsfrist um die Execution, und zwar um die zwangsweise Pfandrechtsbegründung durch bücherliche Einverleibung des Pfandrechtes auf einer dem verpflichteten Aerar gehörigen Liegenschaft und um die Zwangsverwaltung dieser Liegenschaft an.

Das Processgericht erster Instanz wies diesen Antrag ab, weil die Zahlung des zuerkannten Betrages seitens des Aerars nur durch Anweisung einer bestimmten Casse geschehen kann, es daher dem betreibenden Gläubiger oblag, bei der zuständigen Behörde eine solche Anweisung zu erwirken, er aber gar nicht behauptet, noch viel weniger bescheinigt hat, dass er um eine derartige Anweisung eingeschritten, und dass sie, bezw. die Bezahlung ihm verweigert worden wäre.

Das Recursgericht gab dagegen dem Executionsantrage Folge, weil es Sache des Aerars und der Finanzprocuratur als dessen Vertreterin war, gleich einem jeden anderen im Rechtsstreite unterlegenen Schuldner dem Gläubiger den ihm zuerkannten Betrag in der urtheilsmässigen Frist zu bezahlen, sonach, falls eine bestimmte Casse zur Auszahlung anzuweisen war, hierwegen rechtzeitig das Nöthige zu veranlassen, die Erwirkung einer derartigen Verfügung dem betreibenden Gläubiger in der Executionsordnung nicht auferlegt wird und auch erfolglos wäre, da die Finanzbehörde die verlangte Anweisung an die unterstehende Casse ohne Einwilligung der Finanzprocuratur nicht ertheilen würde.

Der k. k. Oberste Gerichtshof hat unter Abänderung des Beschlusses des Recursgerichtes jenen des Gerichtes erster Instanz wieder hergestellt.

Gründe:

Der Ansicht des Recursgerichtes, nach welcher der Staat einem Privatschuldner überhaupt gleichgestellt und behandelt werden soll, wo es sich um eine Zahlung eines Geldbetrages handelt, kann nicht beigepflichtet werden; denn es ist allgemein bekannt, dass der Staat nicht wie ein Privatschuldner zahlen kann, dass vielmehr administrative Vorschriften bestehen, nach welchen die dazu bestimmte Behörde an die betreffende Staatscasse die Anweisung zur Zahlung zu erlassen, und dass dann der Gläubiger den angewiesenen Geldbetrag bei der Casse gegen Quittung zu beheben hat. Die betreffenden administrativen Vorschriften sind im öffentlichen Interesse erlassen, da sie zur Erhaltung der Ordnung und Controle im Staatshaushalte dienen, und es bildet die Beobachtung und Einhaltung derselben im Sinne des § 290 E.-O. eine Beschränkung in der Geltendmachung von Geldforderungen dem Staate gegenüber.

Nach diesen bestehenden administrativen Vorschrifen erscheinen die Schulden des Staates dem Gläubiger gegenüber nicht als Bring-, sondern als Holschulden. An den Vorschriften, in welcher Art und Weise die Staatscassen an Private zu zahlen haben, wurde, wie aus Art. I des E.-G. zur E.-O. klar hervorgeht, nichts geändert, und blieben diese Vorschriften auch nach der Einführung der Executionsordnung wie vordem in Wirksamkeit. Dass die hier entwickelte Ansicht richtig ist, dafür spricht auch Art. IV und XI des E.-G. zur E.-O. und die §§ 15 und 28 E.-O. selbst. Der Gesetzgeber, der dafür gesorgt hat, dass aus öffentlichen Rücksichten, die Interessen gewisser Creditinstitute durch Executionen nicht beeinträchtigt werden, dass aus gleichen öffentlichen Interessen gewisse Sachen und Rechte von der Execution frei bleiben, dass Gemeinden und als öffentlich und gemeinnützig anerkannte Anstalten, soweit es allgemeine Interessen erfordern, durch Execution wegen Geldforderungen Privater nicht leiden u. s. w., kann die höchsten Interessen, und zwar die Interessen des Staates dem Privatinteresse des einzelnen Gläubigers nicht preisgegeben haben, zumal diese Preisgebung nicht etwa deshalb erfolgt sein würde, damit der Gläubiger überhaupt seine Befriedigung erlange, sondern damit er sie sofort und unter Nichtbeachtung der für den Staat, sohin in

*) Ebenso: Entscheidung vom 16. December 1882, ZZ. 9134 und 11.569, Sammlung Nr. 506 u. A. m.

einem wichtigen Interesse der Allgemeinheit, erlassenen Geldgebarungs- und Cassavorschriften erlange. Auf Grund dieser Erwägungen wurde dem Revisionsrecurse der Finanzprocuratur Folge gegeben, der angefochtene Beschluss abgeändert und der erstgerichtliche Beschluss wieder hergestellt. Gleichzeitig wurde die Eintragung des voranstehenden Rechtssatzes in das Spruchrepertorium beschlossen.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Das Recht zur Veräusserung wegen Gefahr der Verderbniss beanstandeter Waarensendungen kann vom Uebernehmer in solchen Fällen nicht ausgeübt werden, in welchen diese Gefahr in örtlichen oder persönlichen Verhältnissen desselben liegt.

Die Gefahr der Verderbniss der beanstandeten Waarensendung muss in ihrer inneren materiellen Beschaffenheit liegen, damit dem Uebernehmer das Recht der Veräusserung zustehe.

Im Sinne der Curialentscheidung unter Z. 276 ex 1901 kann dieses Recht zur Veräusserung der beanstandeten Waarensendung vom Uebernehmer in solchen Fällen nicht ausgeübt werden, in welchen die Gefahr der Verderbniss in rein örtlichen oder persönlichen Verhältnissen des Uebernehmers, z. B. darin liegt, dass das eingelagerte Getreidequantum in seiner Qualität durch vorhandene Nagethiere geschädigt werden könnte.

Betriebsumfang der grösseren Dampfschiffahrts-Gesellschaften und Rhedereien auf dem Rhein im Jahre 1900.

In dem Jahresberichte der Centralcommission für Rheinschiffahrt sind über den Geschäftsbetrieb der hervorragendsten Dampfschiffahrts-Unternehmungen auf dem Rhein nachstehende Angaben enthalten:

Die badische Actiengesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport beförderte zu Berg mit 398 Schiffen (gegenüber dem Jahre 1899 um 83 Schiffe mehr) 389.204 t (+ 105.422), zu Thal mit 293 Schiffen (+ 81) 130.757 t (+ 11.812).

Die Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft vermittelte den Verkehr theils mit eigenen Schleppkähnen, theils durch Beförderung fremder Kähne gegen Schlepplohn. Im Bergverkehre wurden mit 644 eigenen Schiffen (+ 85) 499.341 t (+ 90.897) befördert, ausserdem 127 Schiffe (— 62) anderer Eigenthümer mit einer Gesammtladung von 53.871 t (— 32.315) remorquirt. Im Thalverkehre führten 201 eigene Boote (+ 5) Güter von 86.942 t (+ 19.334), während 144 fremde Kähne (+ 33) mit 10.360 t (— 2446) geschleppt wurden.

Die Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft transportirte im Bergverkehre mit 320 Schiffen (— 14) 235.145 t (— 12.098), im Thalverkehre mit 265 Kähnen (+ 42) 55 444 t (+ 11.900).

Der Verkehr, der seit 1. Jänner 1900 bestehenden Rheinschiffahrts-Actiengesellschaft (vormals Fendel in Mannheim) umfasste im Bergverkehre 614 Schiffe mit 500.061 t, im Thalverkehre 214 Schiffe mit 58.257 t.

Von der Actiengesellschaft für Handel und Schiffahrt H. A. Disch in Mainz wurden verfrachtet zu Berg 369.918 t gegen 304.621 t im Vorjahre, zu Thal 28.275 t gegen 27.051 t im Vorjahre. Zu Berg wurden geschleppt ab Duisburg, Hochfeld und Ruhrort in 607 Schiffen 441.530 t gegen 608 Schiffe mit 399.528 t im Vorjahre. Zu Thal wurden geschleppt 409 Schiffe gegen 330 im Vorjahre.

Der Frachtenverkehr der Mainzer Rhederei-Gesellschaft Thoman Stenz von Meeteren zu Mainz betrug zu Berg 103.824 t gegen 88.084 t im Vorjahre, zu Thal 34.901 t gegen 20.030 t im Vorjahre.

Die Frankfurter Actiengesellschaft für Rhein- und Mainschiffahrt hat mit 3 Schleppern, 35 eigenen, 4 aufs Jahr und 54 für je eine Reise gemietheten Schleppkähnen zu Berg 155.654 t (+ 6520), zu Thal 50.090 t (+ 5387) befördert.

Die Cölnische Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft beförderte mit 31 eigenen und 11 für je eine Reise gemietheten Schiffen zwischen Rotterdam, bezw. Antwerpen und den Häfen des Nieder- und Mittelrheins zu Berg 92.897 t (+ 7883), zu Thal 148.108 t (+ 9268).

Die Niederrheinische Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft zu Düsseldorf hatte während des Berichtsjahres 5 Schleppdampfer und 24 Schleppkähne im Betriebe und beförderte mit diesen und 23 gemietheten Schiffen zu Berg 186.905 t (— 1437), zu Thal 8395 t (— 3304). Ausserdem wurden an fremden Schiffen gegen Schlepplohn befördert 409 beladene (— 19) und 156 leere (— 13) mit 244.172 t (— 10.812).

Die Central-Actiengesellschaft für Tauerei und Schleppschiffahrt zu Ruhrort hat befördert zu Berg mit 1715 Schiffen 1,105.986 t, zu Thal mit 784 Schiffen 21.245 t. Der Güterverkehr hat sich gegenüber dem Vorjahre um 173.714 t gehoben.

Die Firma Franz Haniel & Cie. in Ruhrort beförderte zu Berg 950 Schiffe (+ 45) mit 638.646 t (+ 74.422), zu Thal 805 (+ 64).

Die Firma Mathias Stinnes in Mühlheim a. d. R. beförderte aus den Ruhrhäfen nach dem Mittel- und Oberrhein 717.848 t gegen 619.470 im Vorjahre, zu Thal gingen 654 leere Schiffe.

Die Bergbau- und Schiffahrts-Actiengesellschaft vormals Gebr. Kannegiesser in Ruhrort transportirte 682.264 t zu Berg (+ 120.462).

Die Rhederei von Carl Schroers in Duisburg beförderte 1,005.000 t, jene von J. Schürmann Söhne in Ruhrort 435.000 t.

Die vereinigte Cölnische und Düsseldorfer Dampfschiffahrts-Gesellschaft beförderte mit 30 Dampfschiffen in der Strecke zwischen Mannheim und Rotterdam 1,483.756 Personen (+ 109,522) und 88.987 t (+ 5411).

Von den 30 Dampfern dienten die 4 grössten Salondampfer ausschliesslich dem durchgehenden Personenverkehre in der Strecke Cöln—Mainz, 18 Halbsalondampfer vorwiegend dem Personenverkehre zwischen Cöln und Mannheim und 8 Flachdeckdampfer auch dem Güterverkehr zwischen Mannheim und Rotterdam.

Die Mühlheimer Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft beförderte im Jahre 1900 insgesammt 2,540.897 Personen gegen 2,889.806 im Vorjahre, die Local-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Coblenz—Oberlahnstein 160.000 Personen gegen 162.000 im Vorjahre.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Nachmittagssitzung des Budgetausschusses des Abgeordnetenhauses vom 21. Jänner, welcher auch Se. Excellenz der Herr Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek beiwohnte, wurde Capitel XXVII, Eisenbahnministerium, Titel 4, „Vertragsmässige Zahlungen für Verzinsung und Amortisation", Titel 5, „Staatsbahnen im Privatbetriebe und verpachtete Anschlussstrecken", Titel 6, „Staatsbahnbetrieb", Titel 7, „Bodensee-Dampfschiffahrt", in Verhandlung gezogen.

Berichterstatter Abg. Dr. Pergelt erörtert in seinem eingehenden Referate die Personalverhältnisse bei den Staatsbahnen. Er bespricht insbesondere die Systemisirung der Beamten und Bediensteten, die Gehalts- und Lohnfrage, die Stabilisirung der Arbeiter und die Frage der Accordarbeit. Betreffend die Transporteinnahmen constatirt der Berichterstatter eine Besserung, indem der provisorische Erfolg des Jahres 1901 per 233 Millionen Kronen eine Mehreinnahme von 3 Millionen gegenüber dem Vorjahre aufweise.

Der Berichterstatter betont weiter die Nothwendigkeit der Verbilligung des Betriebes der Localbahnen und weist darauf hin, dass das Anlagecapital der Staatsbahnen, bezw. der im Staatsbetriebe befindlichen Privatbahnen sich mit 2·21 oder 2·28 pCt. verzinse, während vom Staate selbst die Anlagecapitalien mit mindestens 4·25 pCt. verzinst werden müssen. Die Staatsbahnverwaltung müsse darauf bedacht sein, eine Besserung dieses Verhältnisses herbeizuführen. Allerdings müsste bei einer Aenderung der Tarife mit ausserordentlicher Vorsicht und Behutsamkeit vorgegangen werden, da dadurch eine grosse Einwirkung auf die gesammten volkswirthschaftlichen Verhältnisse der betroffenen Bevölkerungskreise geübt würde. Redner bespricht zum Schlusse die Organisation der Staaatseisenbahn-Verwaltung, sowie der Staatsbahn-Directionen und empfiehlt die Annahme des Voranschlages.

Abg. Dr. Steinwender empfiehlt das von der Leitung des österreichischen Eisenbahn-Beamtenvereines vorgebrachte Ansuchen, ausser dem regelmässigen Avancement noch jährlich 400 Beamte der zehnten bis sechsten Dienstclasse vorrücken zu lassen, was einen jährlichen Ausgabenzuwachs von K 200.000 ausmachen würde. Er ersucht ferner um Nachlass des von der Gemeinde Villach für das Directionsgebäude zu leistenden Jahresbeitrages von K 9000. Im Ganzen müsse das Ergebniss der Staatsbahnen gesteigert werden durch Vereinfachung der Verwaltung einerseits, durch eine Reform des Tarifwesens und der Tarife andererseits.

Abg. Prochazka befürwortet die auf dem letzten Eisenbahn-Beamtentage aufgestellten Forderungen, weist auf die traurigen Lebens- und Existenzverhältnisse der Telegraphisten, Kanzlisten, Magazinsarbeiter und Gepäcksträger hin, unterstützt deren Wünsche, insbesondere deren Forderung nach baldiger Systemisirung, bedauert, dass der Einfluss des Eisenbahnministeriums auf Privatbahnen ein so geringer sei, und wünscht die Schaffung eines für alle Bahnen geltenden einheitlichen Gesetzes, welches die Dienstes- und materiellen Verhältnisse der Eisenbahnbediensteten festsetzt.

Abg. Dr. Menger erklärt, dass dem Verlangen nach Erhöhung der Tarife entgegengetreten werden müsse. Man dürfe nicht vergessen, dass unsere Industrie und unsere Landwirthschaft durch Steuern und Zuschläge viel mehr belastet seien als in den concurrirenden Nachbarstaaten Deutschland und Russland. Reformen dürften überhaupt nur auf Grund eingehender Studien gemacht werden. Redner spricht mehrere Wünsche in Bezug auf die Gestaltung des Eisenbahnbudgets aus, wodurch dieselbe genauer würde. Insbesondere bemerkt er, dass der Staat für eine Anzahl höherer Beamten die Personal-Einkommensteuer zahle, was in dicsem Umfange nicht berechtigt sei. Schliesslich fragt Redner, wie sich die Regierung zur Anwendung der elektrischen Motore auf den Eisenbahnen stelle und wie weit die diesbezüglichen Studien gediehen seien.

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek erläutert zunächst die Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes und legt in eingehender Weise die Ursachen dar, auf welche die minder befriedigenden Ergebnisse der Verwaltung des Staatsbahnnetzes zurückzuführen seien. Gegenüber dem von einzelnen Rednern angestellten Vergleiche zwischen diesen Ergebnissen und jenen der preussischen Staatsbahnen erinnert der Minister daran, dass sich die Vorbedingungen sowohl für die erste Anlage als für den Betrieb der preussischen Staatsbahnen, wie auch die Modalitäten ihrer Erwerbung durch den Staat ungleich günstiger gestaltet haben als in Oesterreich, wo die topographischen Verhältnisse die grössten Schwierigkeiten bieten und auch in wirthschaftlicher Beziehung zumeist erst geschaffen werden musste, was die preussische Verwaltung bereits in reicher Fülle vorfand.

Auch die Parallele zwischen dem österreichischen Staatsbahnbetriebe und den heimischen Privatbahnen kann der Minister nicht als zutreffend bezeichnen. Zum Unterschiede von diesen letzteren, denen es gegönnt sei, die Früchte der aufsteigenden Verkehrsbewegung ruhig zu geniessen, seien die Staatsbahnen vermöge des beständigen und raschen Zuwachses an neuen und zumeist schwächeren Linien in einer unaufhörlichen Bewegung begriffen, durch welche die sich allgemach vollziehende Erstarkung des Verkehres zum nicht geringen Theile paralysirt werde. Die Statistik lehre, dass die Privatbahnen gegenüber den Staatsbahnen eine um 100 Percent stärkere Frequenz an Gütern und Personen und dementsprechend auch doppelt hohe Einnahmen aufweisen. Gleichwohl zeige die Jugendlichkeit des Staatsbahnbetriebes auch eine erfreuliche Seite, denn ihr sei es zuzuschreiben, dass zu einer Zeit, wo die Privatbahnen ihr Jahresergebniss mit mehr oder minder beträchtlichen Einnahme-Ausfällen abschliessen, der Staatsbahnbetrieb auf eine Mehreinnahme zu verweisen vermöge, welche nach dem letztaufgestellten Ausweise für das Jahr 1901 den Betrag von K 3,200.000 gegenüber dem Vorjahre erreiche. Auch der befürchtete Ausfall gegenüber dem Präliminare des Jahres 1901 habe sich dank der Entwicklung des Verkehres in den letzten Monaten des abgelaufenen Jahres namhaft herabgemindert und biete ein starkes Argument dafür, dass die im Staatsvoranschlage 1902 angesetzte Einnahmeziffer auch wirklich zu erreichen sein werde. Durch eine rationelle Tarifpolitik könne die Entwicklung der Einnahmen zweifellos sehr wirksam gefördert werden; auch hier, wo die entgegengesetztesten Anschauungen einander gegenüberstehen, sei der Mittelweg der beste, und wenn auch zugegeben werden müsse, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung in ihrem Streben nach Unterstützung des wirthschaftlichen Lebens zu weit gegangen sei, so dürfe doch anderseits nicht übersehen werden, dass eine Erhöhung der Tarife unter Umständen wichtige Interessen abträglich berühren könne, ohne zu dem erhofften finanziellen Erfolge zu führen. Jede Massnahme auf tarifarischem Gebiete müsse daher sorgfältigst geprüft und jedenfalls streng individualisirt werden. Auch sei das Eisenbahnministerium in diesen Fragen nicht autonom, sondern an die Mitwirkung anderer, an dem wirthschaftlichen Gedeihen unmittelbar interessirter staatlicher Factoren gewiesen.

In Bezug auf die von einem Redner berührte Frage der Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung gibt der Minister der Anschauung Ausdruck, dass die regionale Eintheilung der Verwaltungsgebiete, wie solche gegenwärtig gelte, infolge der durch sie herbeigeführten näheren Berührung der Verwaltungsstellen und der ihnen zugewiesenen Gebiete eine intensivere Wahrnehmung der wirthschaftlichen Bedürfnisse ermögliche, als dies bei der achsialen, nach Verkehrsrouten gebildeten Gebietseintheilung der Fall sei. Die Staatseisenbahn-Verwaltung sei davon überzeugt, dass sie gegebenenfalls auch künftighin mit der regionalen Eintheilung der Directionsbezirke das Auslangen finden werde.

Bezüglich der möglichen Einschränkungen und Ersparungen im Localbahnbetriebe verweist der Minister zunächst darauf, dass die Art der Förderung dieses Betriebes durch das Localbahngesetz vom Jahre 1891 gegeben ist; der Ausfall bei der Betriebskosten-Vergütung erscheine auch weniger hoch, wenn man erwägt, dass 80 Localbahnen im Staatsbetriebe stehen. Die grösste Oekonomie im Localbahnbetriebe, an der auch Landesfinanzen interessirt sind, werde jedoch unausgesetzt angestrebt, und ist es bei diesem Betriebe bereits gelungen, den Betriebs-Coëfficienten von 80 pCt. auf 65 pCt. herabzudrücken.

Ebenso behält das Eisenbahnministerium die Oekonomie der Fahrordnung unausgesetzt im Auge, wenngleich hier einschneidende Massnahmen im Hinblicke auf die zahlreichen Interessen, die hiebei in Frage kommen, nur schwer durchführbar sind. Es werde die Rentabilität jedes neu eingeführten Zuges aufmerksam verfolgt, damit derselbe, wenn er einem Bedürfnisse nicht entspreche, aufgelassen oder doch die Zahl der Garnituren auf das erforderliche Mass reducirt werde.

Der Minister begrüsst die Anregung des Berichterstatters wegen einer entsprechenden Dotirung des Materialvorrathsfonds, welche aus budgetären Rücksichten leider eingeschränkt werden musste, und gibt der Hoffnung Ausdruck, dass es möglich sein werde, diese Anregung baldigst voll zu verwirklichen.

Hinsichtlich der vom Berichterstatter berührten Frage, ob hinsichtlich der Entlohnung der Arbeiter das Accord- oder das Lohnsystem den Vorzug verdiene, hebt der Minister hervor, dass sich das Eisenbahnministerium mit dem Studium dieser socialpolitisch hochbedeutsamen Frage angelegentlichst beschäftige und dass er eine wichtige Aufgabe der Verwaltung darin erblicke, aus dem im losen Dienstverbande stehenden fluctuirenden Dienstpersonale ständige Arbeitskräfte zu gewinnen, auf welche die Verwaltung sicher rechnen kann. — Wenu daher der Stabilisirung der Arbeiterschaft, mit welcher bei den Staatsbahnen im Jahre 1895 begonnen wurde, fortgesetzt volles Augenmerk zuzuwenden sei, so könne doch nicht übersehen werden, dass diese Massnahme auf einzelnen Arbeitsgebieten auch minder günstige Erfahrung gezeitigt habe. Die Staatsbahnverwaltung sei daher zum Studium der Frage angeregt worden, inwieweit mit dem fixen Lohnsystem der Antrieb zu einer erhöhten iudividuellen Thätigkeit verbundeu werden könne. Es dürfte vielleicht mit einem fixen Entlohnungsbetrag eine Prämie für erhöhte Leistungen in Zusammenhang zu bringen sein. Die Staatsbahnverwaltung sei eifrigst bestrebt, in dieser Frage eine allseits befriedigende Lösung zu finden, doch stehe heute bereits fest, dass von der Rückkehr zum einfachen Accordsystem keine Rede sein könne.

Bezüglich der Ergebnisse der Wiener Stadtbahn macht der Minister darauf aufmerksam, dass erst am 6. August 1901 die letzte und wichtigste Strecke eröffnet wurde, sonach aus den Ergebnissen einer fünfmonatlichen Betriebsperiode umsoweniger verlässliche Schlüsse auf die schliessliche Rentabilität gezogen werden können, als gerade Stadtbahneu erfahrungsgemäss jahrelang brauchen, bis sich ihr Verkehr einlebt.

Der Minister erwähnt sodann, dass hinsichtlich der elektrischen Traction sehr interessante Versuche im Zuge, die Studien aber noch nicht abgeschlossen sind. Der Vorzug der elektrischen Motoren sei Billigkeit und Schnelligkeit, und dürften dieselben vielfach, so insbesondere bei Localbahnen, anwendbar sein; dagegen dürfte der Vollbahnbetrieb noch lange durch die Locomotive beherrscht werden.

Rücksichtlich der vom Abg. Dr. Menger angeregten Specialisirung des Budgets erinnert der Minister daran, dass die Staatseisenbahnverwaltung ursprünglich die Voranschläge für die einzelnen Staatsbahnlinien ausgewiesen hat, sodann über Wunsch des Abgeordnetenhauses nur mehr das westliche, südliche und östliche Netz separat zur Darstellung brachte und endlich auch hievon wieder über Wunsch des Abgeordnetenhauses abging und nunmehr das Gesammtnetz präliminirte. Die Specialisirung nach den wichtigsten Bahnlinien würde den Umfang des Voranschlages nicht nur sehr erheblich steigern, sondern auch mit kaum zu bewältigeuden Mehrarbeiten in den Rechnungsdepartements, daher mit bedeutendeu Mehrauslagen verbunden sein.

Rücksichtlich der von demselben Abgeordneten angeregten Errichtung von Auskunftsstellen in Tarifangelegenheiten hebt der Minister hervor, dass derlei Bureaux bereits an mehreren wichtigen Verkehrscentren bestehen und auch fernerhin nach Bedarf und den vorhandenen Mitteln errichtet werden dürften.

Dem Abg. Dr. Steinwender dankt schliesslich der Minister für die Anerkennung des Princips, dass für die Auswahl der obersten Functionäre nur die Qualification bestimmend sein sollte, und spricht wiederholt seine Bereitwilligkeit aus, die Wünsche der Bediensteten in wohlwollende Erwägung zu ziehen und thunlichst zu berücksichtigen.

Auf Antrag des Abg. Dr. Freiherrn von Schwegel wird die Debatte geschlossen und die Sitznng sodann abgebrochen.

In der am 22. Jänner unter Vorsitz des Obmannes Dr. Kathrein in Anwesenheit Ihrer Excellenzen der Herren Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek und Handelsminister Freiherrn von Call stattgefundenen Sitzung des Budgetausschusses des Abgeordnetenhauses wurde zunächst die Verhandlung über Capitel XXVII, „Eisenbahnministerium", Titel 4 bis 7, „Vertragsmässige Zahlungen für Verzinsung und Amortisation", „Staatsbahnen im Privatbetriebe und verpachtete Anschlussstrecken", „Staatsbahnbetrieb" und „Bodensee-Dampfschiffahrt" fortgesetzt.

Abg. Dr. Byk wendet sich gegen die neuerlich in Discussion gezogene Eisenbahntariferhöhuug, weil dieselbe die vitalsten wirthschaftlichen Interessen weiter Ländergebiete tangire. Die massgebenden volkswirthschaftlichen Momente sprechen in ganz Oesterreich gegen eine allgemeine und ausgiebige Tariferhöhung. Besonders vernichtend wäre eine solche für Galizien und die Bukowina, welche keine Industrie besitzen und nur schwerwiegende und geringwerthige Naturalproducte exportiren.

Abg. Dr. Ritter von Starzyński spricht gegen die Tariferhöhung der Eisenbahnen mit Rücksicht auf das Interesse der nordöstlichen Provinzen, welchen auch ermöglicht werden müsse, auf die westlichen Getreidemärkte zu gelangen. Er betont, dass die Eisenbahnen nicht dazu verstaatlicht wurden, damit sie ein fruchtbringendes Anlagecapital bilden, sondern damit sie den volkswirthschaftlichen Interessen dienen. Auch muss man bei Berechung der Bahnenrentabilität berücksichtigen, dass der Staat infolge der Verstaatlichung sich die Zahlung der Garantiesummen an Eisenbahnen erspart. Die Zeit, in welcher uns seitens Deutschlands der neue Zolltarif droht, sei zum allerwenigsten zu Tariferhöhungen geeignet.

Abg. Dr. Menger beantragt eine Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, mit dem Budget des Jahres 1903 eine Zusammenstellung der Kosten des Erwerbes der Staatsbahnen mit dem Vermerke vorzulegen, welche dieser Bahnen vorwiegend strategische und nur eine untergeordnete wirthschaftliche Bedeutung haben, ferner eine Zusammenstellung der Einnahmen und Ausgaben dieser Eisenbahnen.

An der Debatte betheiligen sich noch die Abgeordneten Dr. Kramář und Freiherr von Morsey. Nach dem Schlussworte des Berichterstatters Abg. Dr. Pergelt werden die in Verhandlung gestandenen Titel des Capitels „Eisenbahnministerium" angenommen. Weiter wurde der Resolutionsantrag des Abg. Dr. Menger zum Beschlusse erhoben.

Capitel XXXII, „Subventionen und Dotationen an Landesfonds und Gemeinden", sowie Capitel XXXIII, Titel 3, „Subventionen an garantirte Eisenbahnen im eigenen Betriebe und an die Staatsgarantie geniessende Localbahnen", werden nach dem Referate des Berichterstatters Abg. Ritter von Vuković und nach einer kurzen Debatte, an der sich Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek, sowie Abg. Dr. Kramář betheiligen, angenommen.

Sodann wird Capitel XXXIII, Titel 1 und 2 „Subventionen an den österreichischen Lloyd und die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft", in Berathung gezogen.

Berichterstatter Abg. Ritter von Vuković hebt zunächst die bedeutende Steigerung hervor, welche im letzten Jahre der Meilendurchlauf und der Waarenverkehr auf allen Linien des Lloyd erfahren haben. Der Waarenverkehr habe sich sogar verdoppelt. Auch die Einnahmen haben die doppelte Höhe erreicht, was hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben sei, dass die freie Schiffahrt in lebhafter Weise betrieben wurde, deren Einnahmen im Jahre 1900 allein über fünf Millionen Kronen betrugen. Weiter verweist der Referent auf die Umgestaltung des Lloydverkehres nach Indo-China und Japan und die im Interesse des Handels und Verkehres vorgenommene Einführung neuer Linien nach diesen Gegenden. Die Aufmerksamkeit der in den letzten Jahren thätigen Lloydverwaltung hat sich besonders der Reform der Flotte zugewendet, und in dieser Beziehung wurden ganz erhebliche Resultate erzielt. Doch finden im dalmatinischen Dienste und im Verkehre nach der Levante noch immer Schiffe Verwendung, die den jetzigen Anforderungen nicht mehr entsprechen. Um mit Neubauten nicht allzu langsam vorzugehen, sei man genöthigt gewesen, sich auch an das Ausland zu wenden und dort Bestellungen zu machen. Bei seinen Bemühungen, den Materialbedarf im Inlande zu decken, möge der Lloyd auch vor erhöhten Opfern nicht zurückschrecken. Ferner hebt der Referent hervor, dass der Lloyd sich im Stadium fortschreitender Entwicklung befindet, das Wesentliches geschehen ist, um die Leistungsfähigkeit des Unternehmens zu erhöhen und daher die gebotene Staatshilfe eine zweckmässige Verwendung findet. Für die Schiffsmannschaft ist leider bisher nicht vorgesorgt worden, er hoffe aber, dass in der Seemannsordnung auch für diese Kategorie von Angestellten Vorsorge getroffen werden wird. Der Referent beantragt sodann eine Resolution, durch welche die Regierung aufgefordert wird, auf die Lloydverwaltung dahin einzuwirken, dass die Linien nach Ost-Afrika und nach dem persischen Golf regelmässig befahren, dass zwischen Constantinopel und Alexandrien im Sommer und Winter ein wöchentlicher Dienst aufrechterhalten und womöglich Eilfahrten nach dem Muster der „Messageries maritimes" eingerichtet werden, dass der dalmatinische Dienst in der Weise umgestaltet werde, dass neues Schiffsmaterial geschaffen, ferner eine neue Eilverbindung Triest—Cattaro errichtet und der Fahrplan der sonstigen Linien, falls nicht einige in den Betrieb einheimischer Gesellschaften übergehen, zweckmässiger eingerichtet werde.

Bezüglich der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hebt Redner hervor, dass der frühere Vertrag mit Ende des Jahres 1901 erloschen sei. Da die Verhandlungen über einen neuen

Vertrag noch im Zuge sind, beantragt er die Streichung der zwei Posten zu je 500.000 Kronen für diese Gesellschaft. Da aber für die Aufrechthaltung der Dampfschiffahrt auf der Donau unter allen Umständen gesorgt werden müsse und dies bei den gegenwärtigen Verhältnissen ohne staatliche Unterstützung nicht möglich sei, stellt der Referent den Antrag, dass unter einem neuen „Titel 3" ein Pauschalerforderniss im Betrage von einer Million Kronen für die Aufrechthaltung der Dampfschiffahrt auf der Donau eingestellt werde. Er beantragt endlich eine Resolution, durch welche die Regierung aufgefordert wird, dem Schiffahrtsbetriebe auf den Binnengewässern grössere Aufmerksamkeit zu schenken, denselben durch den Binnenschiffahrts-Inspector controliren zu lassen und alljährlich über den Binnenschiffahrtsbetrieb dem Abgeordnetenhause Bericht zu erstatten und mit allem Nachdrucke die Aufhebung der fünf-, respective achtzehnpercentigen Transportsteuer, die Ungarn auf der Donau eingeführt habe, anzustreben.

Handelsminister Freiherr von Call spricht dem Referenten den Dank für die Würdigung der Thätigkeit des Lloyd aus und versichert, dass das Handelsministerium bereitwilligst die auf Verbesserungen im Lloyddienste abzielenden Anregungen verfolgen werde. Die Lloydverwaltung habe besondere Anstrengungen zu machen, um mit den in anderen Seestaaten vor sich gehenden Reformen im maritimen Verkehre gleichen Schritt zu halten und ihrer Aufgabe in weitestgehendem Masse gerecht zu werden, wobei nicht übersehen werden könne, dass die dem Lloyd zufliessende Subvention im Vergleiche mit den staatlichen Zuschüssen anderer Staaten an ihre Seeschiffahrts-Unternehmungen eine nur bescheidene ist. Es müsse hiebei hervorgehoben werden, dass der Lloyd ein kürzlich aufgenommenes grösseres Anleben zur Ausgestaltung seiner Flotte verwendet.

Der Antrag, betreffend die Scheidung des Lloyd-Schiffsparkes in einen solchen für den Waaren- und einen für den Personenverkehr ist bereits bezüglich der Brasilienlinie verwirklicht. Hinsichtlich der anderen Linien stösst diese Scheidung auf Schwierigkeiten, indem sich auf denselben ein Verkehr in beiden Belangen abwickelt, daher bei dem gegenwärtigen Stande der Dinge davon nicht abgegangen werden könne, dass die Dampfer für beide Zwecke eingerichtet seien. Es wird aber seitens des Handelsministeriums nicht ausseracht gelassen werden, auch unter Beibehalt des gemischten Systems auf die Modernisirung des Dampfermateriales, grössere Geschwindigkeit und bessere, einen geringeren Kohlenverbrauch bedingende Maschineneinrichtung hinzuwirken.

Im Uebrigen erklärt der Minister, gegen die Resolutionen bezüglich des Lloyd, sowie gegen jene, welche die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft betreffen, keine Einwendung zu erheben.

Abg. Prochazka ersucht die Regierung, bei den Verhandlungen mit der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft für genaue Bestimmungen über die Art der Verwendung der Subventionsgelder zu sorgen. Er kritisirt die Verwaltung und hebt hervor, dass der Pensionsfonds mit 8 Millionen passiv sei. Redner ersucht die Regierung, dies bei den Verhandlungen zu berücksichtigen, und erklärt, nähere Daten bei der eventuell dem Hause zu unterbreitenden Vorlage vorbringen zu wollen.

An der Debatte betheiligen sich noch die Abgeordneten Dr. Steinwender, Dr. Rizzi, Dr. Menger, Dr. Pergelt, worauf die in Verhandlung gestandenen Titel gemäss den Vorschlägen des Referenten, sowie die von ihm beantragten Resolutionen angenommen werden.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Bauconsenserthcilung.) Die k. k. Statthaltereien Wien und Brünn haben den Bauconsens für die Sicherungsanlagen zum Zwecke des Fahrens in Raumdistanz in den Bahnstrecken Wien—Lundenburg—Göding im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 549.]

— (Bauconsensertheilung.) Die k. k. niederösterreichische Statthalterei Wien hat den Bauconsens für die Unterfahrung des Bahnkörpers in km 49·7/8 der Linie Wien—Krakau durch einen Wasserleitungscanal für die Zuckerfabrik in Dürnkrut im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 2032.]

Elektrische Kleinbahn Dornbirn-Lustenau. (Ertheilung der provisorischen Baubewilligung auf gewissen Theilstrecken.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Ansuchen der Stadtgemeinde Dornbirn und der Gemeinde Lustenau als Concessionswerber für die elektrische Kleinbahn Dornbirn-Lustenau die Bewilligung zur Inangriffnahme der Bauarbeiten auf gewissen Theilstrecken der unter gewissem Vorbehalte consentirten und noch nicht concessionirten Kleinbahn unter der Bedingung ertheilt, dass die beiden obgenannten Gemeinden die volle Verantwortung für die auf deren alleinige Rechnung und Gefahr erfolgende Bauführung zu tragen haben. [E.-M.-Z. 48.423 ex 1901.]

Eisenbahnlinie Dolnja-Glavska — Bocche di Cattaro. (Strecke Glavska—Zelenika: Project für den Durchlass und Durchgang in km 4·5/6.) Das von der k. k. Eisenbahnbauleitung in Ragusa vorgelegte Project für die bereits durchgeführte Herstellung eines 1·5 m weiten offenen Durchlasses und Durchganges in km 4·5/6 der Strecke Glavska—Zelenika der Eisenbahnlinie Dolnja-Glavska—Bocche di Cattaro wurde nachträglich genehmigt. [E.-B.-D.-Z. 287.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Eröffnung der Strassenbahnlinie Operngasse—Maysedergasse.) Am 20. Jänner ist die neue verlängerte Strassenbahnlinie durch die Operngasse über den Albrechtsplatz in die Maysedergasse bis zur Kärnthnerstrasse im Stadtbezirke dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Diese Linie, welche vorläufig mit Pferden betrieben wird, bildet die Fortsetzung der Linie Meidling—Operngasse.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Errichtung einer Transit-Verrechnungsstelle in Oderberg K.O.E.) Ab 1. December 1901 ist in der Station Oderberg der Kaschau-Oderberger Eisenbahn eine neue Verrechnungsstelle unter der Bezeichnung „Oderberg Ks. Od. transit" errichtet worden.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Beschränkung von Umladungen der Obst-, Kartoffel- und Grünzeugtransporte alla rinfusa.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat, wie berichtet wird, in jüngster Zeit bedeutende Schadenersatzansprüche zu befriedigen, welche dadurch erwachsen sind, dass in loser Schüttung zur Aufgabe gelangte Obst-, Kartoffel- und Grünzeugsendungen, infolge Heisslaufens oder Entstehens eines betriebsgefährlichen Gebrechens der Wagen, während des Transportes umgeladen werden mussten. Die Umladung wurde einer bestehenden Vorschrift entsprechend, in allen jenen Fällen vorgenommen, in denen die Beschädigung des Wagens nicht innerhalb 24 Stunden behoben werden konnte. Nachdem nun die Erfahrung zeigte, dass die meisten Wagenschaden innerhalb 24 Stunden nicht behoben werden können hat die Direction angeordnet, dass die Umladung der Obst-, Kartoffel- und Grünzeugtransporte alla rinfussa nur dann unbedingt vorzunehmen ist, wenn die wahrgenommenen Wagengebrechen nicht innerhalb 48 Stunden beseitigt werden könnten. Es sind sonach seitens der Stationen nach Anlangen von beschädigten Wagen die betreffenden Werkstätten unverzüglich telegrapbisch zu verständigen, welche geeignete Arbeitskräfte in Begleitung eines Ingenieurs oder Werkführers zu entsendeu verpflichtet sind.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft. (Eröffnung der Haltestelle Király-Lehota als Verladestation für Güter in Wagenladungen.) Die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft verlautbart, dass die im Bereiche ihrer Hauptlinie (Oderberg)—Csácza—Király-Lehota—Kassa (Kaschau) zwischen den Stationen Liptó-Ujvár und Vychodna der Theilstrecke Liptó—Szent-Miklós—Csorba gelegene, derzeit blos für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Haltestelle Király-Lehóta am 20. Jänner 1902 auch für die Auf- und Abgabe von Wagenladungsgütern eröffnet wurde. Lebende Thiere, explodirbare und Stückgüter werden in dieser Verladestelle nicht manipulirt. Die Wagenbestellung hat in der Station Vychodna zu erfolgen. Die für die Richtung gegen Oderberg bestimmten, bezw. aus dieser angelangten Güter sind in der Station Vychodna aufzugeben, bezw. auszulösen, während die Aufgabe, bezw. Auslösung der für die Richtung gegen Kaschau bestimmten, bezw. aus dieser Richtung angekommenen Güter in der Station Liptó-Ujvár zu erfolgen hat und werden auch die Transportgebühren von, bezw. bis zu diesen Stationen berechnet werden. Sämmtliche von diesen beiden Stationen bestehenden tarifmässigen und begünstigten Tarifsätze finden auch auf die in Király-Lehota verladenen, bezw. dort abgegebenen Wagenladungsgüter Anwendung.

Ausland.

Deutsches Reich. (Zugsverspätungen während der Dauer des Sommerfahrplanes 1901.) Der Nachweisung über die auf den grösseren deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich der bayerischen) während der Dauer des Sommerfahrplanes (Mai bis September 1901) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen ist Folgendes zu entnehmen: Die Anzahl der in Vergleichung gezogenen Bahngebiete betrug 48 und deren Gesammtlänge Ende September 42.383 km, davon zweigeleisig 15.737 km. Befördert wurden: 179.713 Schnellzüge, 1,306.000 Personenzüge und 703.767 gemischte Züge. Geleistet wurden im Ganzen 101,384.098 Zugskilometer, d. i. im Tagesdurchschnitt 662.641 und auf 1 km Betriebslänge im fünfmonatlichen Durchschnitt 2392 Zugskilometer. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich insgesammt 17.901 Züge verspätet, und zwar durch Abwarten verspäteter Anschlusszüge 10.196, durch Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst 7705 Züge. Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen im Ganzen auf 1000 Züge 3·5 auf 1,000.000 Zugskilometer 76·0. Die Anzahl der versäumten Anschlüsse betrug insgesammt 7027.

— (Aenderungen der Fahrkarten.) Unter dieser Aufschrift macht die württembergische General-Direction der Staatsbahnen in Stuttgart Folgendes bekannt: Für den directen Verkehr innerhalb des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes sind einheitliche Muster für Fahrtausweise vereinhart worden, wodurch gegenüber den bestehenden Karten folgende Aenderungen eintreten: 1. Sämmtliche Fahrkarten Edmonson'schen Systems werden gleich den Rückfahrkarten im Querdruck hergestellt. 2. Alle Fahrkarten (Edmonson'sche, Fahrscheinhefte u. s. w.), die zur Benützung von Schnellzügen berechtigen, mit Ausnahme der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte, erhalten eine rothe Linie. 3. Zu Hundekarten (Edmonson'schen) wird künftig weisser Karton verwendet, das Bild kommt in Wegfall. 4. Umwegskarten sind für die Folge weiss mit einem Diagonalstreifen in der Farbe der entsprechenden Classe für Schnellzüge mit dem entsprechenden Kennzeichen (diagonale rothe Linie). 5. Für Fahrgeldnacherhebungen gemäss § 21 der Eisenbahn-Verkehrsordnung sind besondere Karten (Nachlösekarten) zu Mk. 1.— und Mk. 6.— vorgesehen. Farbe „lila". Die Nachlösekarten zu Mk. 6.— erhalten einen breiten rothen Streifen. Stationen, für welche die Auflegung soleher Nachlösekarten nöthig sein sollte, hätten entsprechenden Antrag zu stellen; im Uebrigen ist wie bisher gemäss den Personenabfertigungsvorschriften § 3 XII, 4 b und c zu verfahren. 6. Platzkarten (Edmonson'sche) erhalten eine rothe Diagonallinie. 7. Blancokarten für alle Classen einschliesslich Schnellzugszuschlag werden weiss mit einer Umrahmung in der Farbe der entsprechenden Edmonson'schen Karten. Blancorückfahrkarten erhalten ausserdem noch einen senkrechten Streifen (etwa in der Mitte) in gleicher Farbe. 8. Statt der Hundebeförderungsscheine werden Hundeblancokarten — weiss, zweitheilig, ohne Controlabschnitt — aufgelegt. 9. Die Fahrkarten, welche an mehreren Schaltern zur Ausgabe kommen, werden für die einzelnen Schalter nicht mehr durch Zahlen, sondern durch Buchstaben kenntlich gemacht, und zwar zwischen der Bezeichnung der Classe und dem Fahrpreis, z. B. „I. Cl. (A) Mk. 3·50". Vorstehende Aenderungen werden anlässlich des Neudruckes von directen Fahrkarten nach und nach durchgeführt werden; bei den Fahrkarten für den württembergischen Binnenverkehr tritt — mit Ausnahme der Ziffer 9 — eine Aenderung nicht ein. („Z. d. V. D. E.-V.")

Belgien. (Länge der Eisenbahnen und Betriebsergebnisse im Jahre 1898.) Dem officiellen Berichte zufolge hatte das belgische Eisenbahnnetz am 1. Jänner 1899 eine Gesammtlänge von 4512 km, wovon 3900 km auf Staatsbahnen und 612 km auf Privatbahnen entfielen. Das Bahnnetz wurde im Laufe des Jahres 1898 um 658 km, und zwar durch Rückkauf von Linien des gesellschaftlichen Betriebes erweitert. Vom Gesammtnetze waren 36 pCt. doppelgeleisige. Die Herstellung des Baues und der Einrichtung des kgl. belgischen Staatseisenbahnnetzes erforderte einen Kostenaufwand von durchschnittlich Frcs. 437.500 per laufenden Eisenbahnkilometer, von welcher Summe circa der fünfte Theil auf Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfiel. Der Verkehr im Bereiche des Staatseisenbahnnetzes ergab im Durchschnitte täglich 761 Reisende und 1035 t per Bahnkilometer. Ungeachtet der starken Frequenz ergaben die Einnahmen nach dem Personenverkehre nur circa die Hälfte jener des Güterverkehres. Der Personenverkehr stellte sich auf durchschnittlich 21·8 km per Kopf und 74 Reisende per Zug; jener der Güter auf 143 t, schliesslich die Anzahl der Personenwagen auf 7·8 und jene der Güterzüge auf 26·43 per Zug. Von Reisenden benützten 4·8 pCt. die I., 15·4 pCt. die II. und 79·8 pCt. die III. Wagenclasse. Dagegen participirten an den Einnahmen nach dem Personenverkehre die III. Classe mit 62·7 pCt., die II. Classe mit 25·4 pCt. und die I. Classe mit 11·9 pCt. Im Durchschnitte betrug das Ausmass des Fahrpreises für alle drei Wagenclassen per Fahrtkilometer 2·6 Centimes, während jenes der III. Classe den Betrag von 2 Centimes nicht überschritt. Weniger als ein Sechstel der Reisen wurde mit normalen, mehr als die Hälfte derselben mit ermässigten und mehr als ein Drittel mit Rundreisekarten zurückgelegt. Die mittlere Einnahme nach dem Personenverkehre war per Zugskilometer Frcs. 2.22, während sich selbe der Gesammtheit der Züge gegenüber auf Frcs. 3.50 stellt. Die Bruttoeinnahmen per Streckenkilometer nach dem Personen- und Güterverkehr ergaben Frcs. 47.850, die Nettoeinnahmen Frcs. 13.040; die Verzinsung des Anlagecapitales stellt sich somit auf 4·5 pCt. Die Gesammtzahl der Bediensteten aller Kategorien betrug 58.157, d. i. per Bahnkilometer 14·5 pCt. Bei den gesellschaftlichen Einnahmen ergaben die Bruttoeinnahme Frcs. 38.700, die Nettoeinnahmen Frcs. 22.000. Von den im Verkehr gestandenen Zügen waren zwei Drittel Personen- und ein Drittel Güterzüge, doch participirten letztere mit zwei Drittel an den Gesammteinnahmen. Die den Staatsbahnen gegenüber günstigeren Ergebnisse des gesellschaftlichen Betriebes sind in erster Linie darauf zurückzuführen, dass bei dem letzteren die Anzahl der Bediensteten nur 9 per Bahnkilometer gegenüber 14·5 bei den Staatsbahnen betrug.

England. (Projectirter Bau eines submarinen Tunnels zur Herstellung einer Eisenbahn mit elektrischem Betriebe zwischen Schottland und Irland.) In neuester Zeit ist die Frage eines im Interesse der Herstellung einer Schienenverbindung zwischen Grossbritannien und Irland zu bohrenden submarinen Tunnels wieder in den Vordergrund getreten. Nachdem die Ausführung des Tunnels im Sinne des ursprünglichen Projectes, d. i. von Holyhead (Grafschaft Wales) mit Unterfahrung des St. Georgseanales nach Dublin, der zu bedeutenden Entfernung und auch der Tieflage des Meeresgrundes wegen mit übermässigen Kosten verbunden wäre, ist nunmehr als Ausgangspunkt die Station Stranraer (äusserster Südwest Schottlands, Grafschaft Wiglonshire) der Eisenbahn Neuwcastle—Dumfries—Stranraer—Port Patrik, und zwar mit Unterfahrung des Nordcanales, und Belfast als Einmündungspunkt in Irland in Aussicht genommen. Im Vergleiche zur Trasse Holyhead—Dublin in einer Länge von über 100 englischen Meilen, beträgt jene der Linie Stranraer nur 54, wovon 40 englische Meilen auf die Meeresuntergrundstrecke und 15 auf die beiderseitigen Zufahrtsstrecken in dem Bereiche des Festlandes fallen. Im Falle der Einbeziehung der Insel Magee im Anschlusse an die diese Insel in transversaler Richtung durchneidende dortige Eisenbahn würde die Meeresuntergrundstrecke um 15 englische Meilen, das ist auf 25 reducirt. Die Firsthöhe des für zwei Geleise einzurichtenden Tunnels ist an der tiefsten Stelle des Meeres mit 50 m unter dem Meeresgrunde bemessen Als Motor der als Vollbahn zu betreibenden Linie ist die Anwendung der elektrischen Kraft in Aussicht genommen, und wird auch die Strecke elektrisch beleuchtet werden. Die Gesammtkosten des Baues und der Betriebseinrichtung der Bahn, sowie der an den Endpunkten der Streeke aufzustellenden Ventilatoren, System „Saccardo", welches sich in Italien bereits bestens bewährte, sind mit 10,000.000 Livres Sterling (K 240.000.000) bemessen. Dem Gutachten der hervorragendsten Kohlenbergwerks-Ingenieure zufolge, deren Abbaustrecken, an vielen Orten tief unter der Meeressohle liegend, weit seeeinwärts führen, ist die submarine Tunnelbohrung mit geringeren Gefahren und auch mit geringerem Zeit- und Kostenaufwande verbunden als im Hochgebirge, da der Kreidenfelsblock, auf welchem Grossbritannien und Irland stehen, eine durchaus gleichförmige und absolut wasserundurchlässige Masse ist, und die Gefahr von „matten" (Stickluft) und „schlagenden Wettern" (Entzündung brennbarer und Explosivgase) ausgeschlossen erscheint. Da mit Rücksicht auf die Höhe und Breite des Tunnels der Abbau mit durchschnittlich täglich 3 m Länge anzunehmen ist, wird die gesammte Arbeit mit Inbegriff der gleichfalls zu tunnelisirenden Zufahrtsstrecken am festen Lande einen Zeitraum von 10 bis 12 Jahren in Anspruch nehmen. Vergleichend sei erwähnt, dass im Bereiche der derzeit längsten Tunnels in Europa, z. B. im Mont Cénis täglich im Durchschnitte 3·3 m, im Simplon 3·1 m, im St. Gotthard 3·3 m, im Arlberg 4 m abgebaut wurden, dass keiner der genannten Tunnels aber so breit und

verhältnissmässig so hoch ist, wie der voran beschriebene, dessen Querschnitt, der grösseren Spurweite der englischen Eisenbahnen entsprechend, auch dementsprechend erweitert werden muss. Ein, wenn auch kürzerer, doch noch tiefer als der voranbeschriebene liegender submariner Tunnel ist der im Principe von der Legislative bereits bewilligte submarine Tunnel, welcher im äussersten Süden Englands dessen Festland von Brockenhurst aus unter dem Meeresarme von Solent in Frechwater mit der Insel Wight in einer Gesammtlänge von 4 englischen Meilen verbinden wird. (Vergleiche Verordnungs-Blatt Nr. 56 ex 1901.) Noch wäre bei diesem Anlasse des zwischen Spanien und Marokko (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 35 ex 1901) projectirten Tunnels zu gedenken, von dessen 41 km betragender Gesammtlänge 31·5 km submarin sind.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 22. bis 28. Jänner 1902.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

22. Jänner *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A).
Dampfer „Danubio", Capitän M. Mareglia,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trauano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingraude, Novaglia, Valcassioue und Porto Maurzo.

23. „ *) um 8½ Uhr Früh (Kildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Almissa", Capitän N. Chersich,
mit Berührung von Pola,[1] Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

24. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro).
Dampfer „Selene", Capitän S. Lucovich,
mit Berührung von Rovigno, Pola,[1] Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Caroher, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegraude, Curzola, Orehich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Casteinnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

25. „ *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Metcovich", Capitän G. Knezevich,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

28. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie),
Dampfer „Galatea", Capitän C. Gilovich,
mit Berührung von Rovigno, Pola,[1] Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Casteinnuovo (Megline), Teodo, Risano, Cattaro, Bari, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingraude, Novaglia, Valcassioue und Porto Maurzo.

*) In Verbindung mit dem aus Wien kommenden Schnellzuge.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90.—.

Venedig.

23. Jänner, Dampfer „Ceres", Capitän G. Ghezzo } um
27. „ Dampfer „Ceres", Capitän G. Ghezzo } Mitternacht

Levante und Mittelmeer.

23 Jänner um 11½ Uhr Vorm. (Kildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Vorwärts", Capitän A. Burgstaller,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien und Lattakia.

23. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie B),
Dampfer „Calipso", Capitän C. Tomassevich,
mit Berührung von Fiume,* Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

24. „ um 11 Uhr Vormittags (directe Thessalische Linie)
Dampfer „Jupiter", Capitän F. Tosoni,
mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Salonich, Dardanellen, Constantinopel, Burgas, Kustendjè und Varna.

26. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A),
Dampfer „Hungaria", Capitän P. Harlovich,
mit Berührung von Fiume*), Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Cesmè, Vathy, Khios und Smyrna.

28 „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Kildampfer),
Damper „Enterpe", Capitän L. de Stabile,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

30. „ um 11½ Uhr Vorm. (Kildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Semiramis", Capitän F. Kossovich,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

23. Jänner, um 4 Uhr Nachm. (Winterlinie Bombay-Karachi),
Dampfer „India", Capitän E. Kiun,
(von Fiume† am 19. Jänner) mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi und Bombay.

3. Februar, um 4 Nachmittags (direct nach Bombay**),
Dampfer „Imperatrix", Capitän V. Gutmann,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay. Anschluss in Bombay nach Singapore, Hongkong und Shanghai.

5. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan),
Dampfer „Silesia", Capitän P. Craglietto,
[von Fiume†) am 1. Februar] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama, und Kobe.

12 „ um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta).
Dampfer „Marq. Bacquehem", Capitän G. Ghezzo,
(von Fiume† am 6. Februar) mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Colombo, Rangoon und Calcutta.

Brasilien.

1. Februar, Dampfer „Orion", Capitän D. Mistrorigo,
nach Santos mit Berührung von Fiume,*) Alexandrien, Tanger, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

**) Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt einige Tage vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Vereinigte Staaten von Nordamerika. (Stapellauf eines sowohl für den Dienst zur See als auch zur Verwendung im Bereiche der Süsswasserseen und der Canäle bestimmten grossen Dampfers.) Die Schiffbau-Unternehmung „Chicago Shipbuilding Company" hat in ihrer Werfte den Dampfer „Northeastern" in die Gewässer des Michigansees von Stapel gelassen, ein Schwesterschiff der in Vollendung begriffenen Dampfer „Northman", „Northwestern" und „Northtown" der „Northwestern-Steampship-Company". Diese Dampfer sind für den Dienst im Bereiche des grossen Binnensee-Complexes, d. i. der beiden Michigan-, des Huron- und des Ontariosees, und weiterhin zur Fahrt durch die mit den Seen verbundenen canadischen Flüsse und Canäle etc. mit der Bestimmung, nach Häfen der europäischen Ostküste zu dampfen, entsprechend construirt. Die absolut auch hochseetüchtigen Schiffe haben eine Länge von 77·57 m, eine Breite von 12·80 m und einen Tiefgang von 8·07 m; sie sind als Zweideckschiffe, und zwar speciell für Getreidefracht aus Stahl construirt. Die Tripple-Expansionmaschine arbeitet mit 1300 indicirten Pferdekräften; das Deplacement des Schiffes ergibt 5124 t, doch können sie in den Binnenseehäfen wegen ungenügender Tiefe der Canäle nicht volle Belastung annehmen, müssen diese auf der Ausfahrtstour in Montréal ergänzen und auf der Rückfahrt den entsprechenden Ueberschuss an Retourfracht dortselbst wieder abgeben. Die Wasserroutentrasse, die sie verfolgen, geht von einem Hafen der von den Staaten Michigan, Indiana, Illinois und Visconsin begrenzten Michigan- und der mit diesem zusammenhängenden Seen aus, weiterhin über den vom Staate Michigan der Vereinigten Staaten und von der canadischen Grafschaft Quebec begrenzten Huronsee, durch den canalisirten Saint-Clairfluss, den Saint-Clairsee, den Détroitfluss, den Wellandcanal, den Ontariosee, den Saint-Laurenzstrom, den Cardinalcanal, den Galopscanal, den Soulangela-Chinecanal, führt von diesem aus neuerdings durch den Saint-Laurenzstrom bis Montréal und weiterhin über den Golf von Saint-Laurenz mit Berührung von Halifax (Neu-Schottland) in den Atlantischen Ocean. Nach erfolgtem Umbau, bezw. der projectirten Vertiefung und Verbreiterung der den Huron- mit dem Erie- und diesen mit dem Ontariosee verbindenden Canäle von Détroit und Buffalo, werden auch die Staaten Ohio, Pennsylvania und New-York in den voranbezeichneten Verkehr einbezogen werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Coupons-Einlösungen

ab 2. Jänner.

Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen.

Erzherzog Albrecht-Bahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital K 4.—.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— Gold = Francs 5.—.

Kaiser Franz Josef-Bahn. 5¼ pCt. Für je fl. 200 Capital K 10.50.
Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital K 8.—.
Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Für je K 400 Capital K 8.—.
Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Für je K 400 Capital K 8.—.

Zu Staatsschuldverschreibungen abgestempelte Eisenbahnactien.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 5¾ pCt. K 11.50.
Linz-Budweiser Bahn. 5¼ pCt. K 10.50.
Galizische Carl Ludwig-Bahn. 5 pCt. K 10.—.
Gisela-Bahn. 5 pCt. K 10.—.

Vom Staate zur Selbstzahlung übernommene Eisenbahnprioritäten.

Böhmische Westbahn. 4 pCt. I. Em. v. J. 1885. Für je fl. 200 Capital K 8.—; II. Em. v. J. 1885, für je Mk. 600 Capital Mk. 12.—; v. J. 1895, für je K 400 Capital K 8.—.
Localbahn Czernowitz-Nowosielitza. 4 pCt. K 8.—.
Localbahn Eisenerz-Vordernberg. 4 pCt. I. und II. Em. Für je fl. 200 Capital K 8.—.
Galizische Carl Ludwig-Bahn. 4 pCt. vom Jahre 1890. Für je fl. 100 Capital K 4.—.
Localbahn Laibach-Stein. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital K 8.—.
Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. 4 pCt. Em. 1894. Für je K 400 Capital K 8.—.
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Für je K 200 Capital K 3.—; 4 pCt. v. J. 1887, für je Mk. 400 Capital Mk. 8.—.
Mährisch-schlesische Centralbahn. 4 pCt. Für je K 600 Capital K 12.—.
Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4 pCt. Für je fl 150 Capital K 6.—.

Ungarische Staatsschuld.

Ungarische Staatseisenbahn-Silberanleihe vom Jahre 1889. 4½ pCt. Für je fl. 100 Capital K 4.50.
Eisernes Thor-Regul.-Gold-Staatsanlehen. 3 pCt. Für je K 480 Capital Gold-K 7.20 = Frcs. 7.56.
Ungarische Ostbahn-Staatsobligationen. 5 pCt. III. Em. v. J. 1876. Gold fl. 2.25 = Frcs. 5.62½.

Andere Anlehen.

Aussiger Kleinbahn. 4 pCt. Anleihe v. J. 1900, für je K 200 Capital K 4.—.
Ungar. Localeisenbahn-Actiengesellschaft. 4½ pCt. Obligationen, für je K 200 Capital K 4.50—. — 4 pCt. Obligationen, für je K 100 Capital K 2.—.

Prioritätsobligationen.

„Adria", Seeschiff.-Gesellsch. 4½ pCt. Prioritäten. Für je fl. 100 Capital K 4.50.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn. 3½ pCt. Prioritäten vom Jahre 1896. Für je Mk. 300 Capital Mk. 5·25.
Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Gold-Prioritäten vom Jahre 1882. Für je Mk. 300 Capital Mk. 6.—.
Bozen-Meraner Bahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital K 8.—.
Brünner Localbahn (Emission 1900), 4 pCt. Für je K 200 Capital K 4.—.
Budapester elektrische Stadtbahn. 4 pCt. Für je K 200 Capital K 4.—.
Budapester Strasseneisenbahn. 4 pCt. Für je K 200 Cap. K 4.—.
Deutsch-Brod-Humpoletzer Localbahn. 4 pCt. Für je fl 200 Capital K 8.—.
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. (Em. 1869.) Für je fl. 150 Capital K 7.50. (Em. 1874.) Für je fl. 150 Capital Mk. 7.50. 4 pCt. (Em. 1891.) Für je fl. 300 Capital K 12.—. (Em. 1891.) Für je Mk. 300 Capital Mk. 6.—. 3 pCt. (Em. 1893.) Für je K 200 Capital K 3.—.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. (mähr.-schles.). Für je fl. 100 Capital K 5.—.
Friauler Eisenbahn. 4 pCt. vom Jahre 1893. Für je fl. 100 Capital K 4.—. 4 pCt. vom Jahre 1897 K 40.—.
Gailthalbahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital K 4.—.
Graz-Köflacher-Bahn. 4½ pCt. I. Em. K 6.75, 5 pCt. II. und III. Em. K 7.50, 2 pCt. IV. Em. K 3.—.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. vom Jahre 1889, für je fl. 200 Capital K 8.—. (Oesterr. Strecke), für je fl. 200 Capital K 8.—. (Em. 1889), für je Mk. 200 Capital Mk. 4. (Em. 1891 in Gold), für je Mk. 200 Capital Mk. 4.—.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Mk. 6.—.
Oesterr. Lloyd. 5 pCt., für je fl. 200 Capital Gold fl. 5.—. 5 pCt. Em. 1881 und 1882, für je fl. 500 Capital Frcs. 31.25. 4½ pCt. Em. 1884, für je fl. 500 Capital Frcs. 28.12·5. 4 pCt. Em. 1887, für je fl. 500 Capital Frcs. 25.—. Em. 1895, für je Mk. 2000 Capital Mk. 40.—. Em. 1901, für je K 2000 Capital K 40.—.
Mährische Westbahn. 4 pCt. K 8.—.
Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. K 10.—.
Ostgalizische Localbahnen. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital K 4.—.
Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Goldprioritäten, Em. 1883. Mk. 7.50. — 3 pCt. Em. 1896. Für je Mk. 300 Capital Mk. 4.50.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. 4 pCt. Für je K 400 Capital K 8.—, für je K 500 Capital K 10.—.
Localbahn Strakonitz-Winterberg. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital K 8.—.
Südbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Frcs. 12.50. — 3 pCt. (mit Ausnahme der Serie X) Frcs. 6.50.
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1892. Für je fl. 200 Capital K 8.—.
Torontaler Localbahn. 4½ pCt. Für je K 200 Capital K 4.50.
Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. 4½ pCt. K 9.—.
Ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. II. Em. K 10.—. 4 pCt. Em. 1887 K 8.—.
Ungarische Westbahn. 4 pCt. vom Jahre 1891. Für je fl. 1000 Capital K 40.—.
Valsuganabahn. 4 pCt. Für je K 200 Capital K 4.—.
Vereinigte Prioritätenanleihe ungarischer Eisenbahnen. 4½ pCt. (Investitionsanlehen vom Jahre 1888.) Für je Mk. 400 Capital Mk. 9.—.
Eisenbahn Wien-Aspang. 4 pCt. K 8.—.
Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen. 4 pCt. Für je K 400 Capital K 8.—.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. 5 pCt. K 10.—.
Localbahn Wodňan-Prachatitz. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Actien von Transportunternehmungen.

Barcs-Pakráczer Eisenbahn. Prioritätsactien. K 10.—.
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. K 8.—.
Csakathurn-Agramer (Zagorianer) Eisenbahn. Prioritätsactien Frcs. 12.50.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ganze Actie K 52.50, halbe Actie K 26.25, Fünftel-Actie K 10.50.
Friauler Eisenbahn. Prioritätsactien K 8.—.
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. K 9.94·4.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. K 7.94·4.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsactien. Mk. 5.40.
Kremsthalbahn. K 3.—.
Oesterr. Nordwestbahn. Lit. A K 10.—.
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. K 8.—.
Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Frcs. 12.50.
Ungarisch-galizische Eisenbahn. K 9.94·4.
Ungarische Westbahn. K 9.89·4.
Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen. Prioritätsactien K 6.—.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. K 10.—.
Ybbsthalbahn. Prioritätsactien K 4.—.

Verlosungen.

Am 7. December 1901:
Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 14. December 1901:
Localbahn Potscherad-Wurzmes. Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 17. December 1901:
Szamosthal-Eisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 18. December 1901:
Muranythalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 27. December 1901:
Welser Localbahn. Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 2. Jänner 1902:
Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 1. Juli).

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritätsobligationen (vom Staate übernommen) (Rückzahlung ab 1. Juli).
Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1884 (vom Staate übernommen) und 4 pCt. Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 1. Juli).
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner und 2. Juli).

Rückkauf von Actien.

Mühlkreisbahn. Die Quote der für das Jahr 1902 zu verlosenden Actien wurde durch freihändigen Rückkauf gedeckt.

Rückzahlungen.

Ab 2. Jänner:

a) Staats- und öffentliche Anlehen.

Erzherzog Albrecht-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen.
Aussiger Stadtanleihe v. J. 1900 (Kleinbahn-Anleihe) 4 pCt.
Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Lose.
Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen.
Ungarische Staatseisenbahn-Silberanleihe. 4½ pCt. vom Jahre 1889.
Ungarische Ostbahn. 5 pCt. Staatsobligationen v. J. 1876.
Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen.

b) Prioritätsobligationen.

Böhmische Westbahn. 4 pCt.
Bozen-Meraner Bahn. 4 pCt.
Brünner Localeisenbahn. 4 pCt. v. J. 1900.
Brünn-Rossitzer Eisenbahn. 5 pCt.
Budapester elektrische Stadtbahn. 4 pCt.
Budapester Strassenbahnen. 4 pCt. in Kronen mit 5 pCt. Prämie.
Bukowinaer Localbahnen. 4 pCt. Prioritäten.
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. 4 pCt. Prioritäten.
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. I. Em. 5 pCt.
Eisenerz-Vordernberger Localbahn. I. und II. Em. 4 pCt.
Galizische Carl Ludwig-Bahn. 4 pCt.
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. 2 pCt., 4½ pCt. und 5 pCt.
Kaschau-Oderberger Bahn. 4 pCt. Gold- und Silberprioritäten.
Localbahn Laibach-Stein. 4 pCt.
Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt.
Mährische Westbahn. 4 pCt.
Nentitscheiner Localbahn. 5 pCt.
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten.
Ostgalizische Localbahnen. 4 pCt. Prioritäten.
Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Gold-Prioritäten v. J. 1883.
Prag-Duxer Eisenbahn. 3 pCt. Gold-Prioritäten v. J. 1896.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen.
Schneebergbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1899.
Localbahn Strakonitz-Winterberg. 4 Ct. Prioritäten, Em. 1893 und 1899.
Südbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten.
Südbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritäten, Serie B.
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. 4 pCt. Prioritäten.
Torontaler Localbahn. 4½ pCt. Partialobligationen.
Ungarische Localeisenbahnen. 4 pCt. und 4½ pCt. Prioritäten.
Ungarische Localeisenbahnen. 4 pCt. Gold-Prioritäten, Serie II.
Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. 4½ pCt. Prioritäten.
Ungarisch-galizische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten.
Ungarische Westbahn. 4 pCt. Schuldverschreibungen vom Jahre 1890.
Wien-Aspang-Bahn. 4 pCt.
Wiener Localbahnen. 4 pCt.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. 5 pCt.
Localbahn Wodňan-Prachatitz. 4 pCt. Prioritäten.

c) Eisenbahnactien.

Arvathal-Localbahn. Prioritätsactien.
Balaton-Szt. György-Somogy-Szobb-Vicinalbahn. Prioritätsactien.
Barcs-Pakráczer Eisenbahn. Prioritätsactien.
Biharer Vicinalbahn. Prioritätsactien.
Bozen-Meraner Bahn.
Localbahn Brassó (Kronstadt)-Haromszek. Prioritätsactien.
Budapester elektrische Stadtbahn.
Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. Actien.
Bukowinaer Localbahn. Prioritätsactien.
Csakathurn-Agramer Eisenbahn. Prioritätsactien.
Csetnekthaler Localbahn. Prioritätsactien.
Localbahn Debreczen—Füzesabony.
Localbahn Eperies-Bartfeld. Prioritätsactien.
Felek-Fogaraser Vicinalbahnen. Prioritätsactien.
Fertövidéker Localbahn. Prioritätsactien.
Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Anscha. Prioritätsactien.
Grazer Tramway-Gesellschaft. Actien.
Gölnitzthalbahn.
Localbahn Hegyes-Feketehegy-Palanka. Prioritätsactien.
Localbahn Héjasfalva-Székely-Udvarhely. Prioritätsactien.
Hidegkut-Tamaser Vicinalbahn. Prioritätsactien.
Holics-Gödinger Vicinalbahn. Prioritätsactien.
Kaposvár-Mocsoládér Vicinalbahn. Prioritätsactien.
Komorn-Dunaszerdahelyer Localbahn. Prioritätsactien.
Maros-Lndas—Bistritzer Localbahn. Prioritätsactien.
Maros-Vásárhely—Szász-Regen-Localbahn. Prioritätsactien.
Matra-Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen. Prioritätsactien.
Mori-Arco-Riva-Localbahn. Prioritätsactien.
Nagy-Belicz—Privigye-Localbahn.
Neograder Comitatsbahnen. Prioritätsactien.
Nyiregyháza-Matészalkaer Vicinalbahn. Prioritätsactien.
Pressburg—Dunaszerdahely-Localbahn.
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár-Localbahn. Prioritätsactien.
Slavonische Localbahnen. Prioritätsactien.
Staatseisenbahn. Actien.
Szatmár-Nagybánya-Eisenbahn. Prioritätsactien.
Szt. Lörincz-Slatina-Nasicer Localbahn. Prioritätsactien.
Szilágyságer Vicinalbahn. Prioritätsactien.
Temesvár—Nagy-Szt. Miklós-Vicinalbahn. Prioritätsactien.
Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahn.
Versecz-Kubiner Localbahn. Prioritätsactien.
Vinkovce-Brčkaer Localbahn. Prioritätsactien.
Welser Localbahn. Prioritätsactien.
Zsitvathalbahn. Prioritätsactien.
Zsolna-Rajeczer Localbahn. Prioritätsactien.

Ausgabe neuer Couponsbogen.

Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. Zu den Actien I. und II. Em., ab 2. Jänner.
Bozen-Meraner Bahn. Prioritätsobligationen, ab 2. Jänner.

Generalversammlung.

8. Jänner:

Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal (constituirende Generalversammlung).

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Den Vereinsbahnstrecken sind zugerechnet worden:

1. Die am 21. November 1901 dem öffentlichen Verkehre übergebene 11·875 km lange Strecke Freudenstadt—Hauptbahnhof—Klosterreichenbach der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen.

2. Die am 2. December 1901 für den Güter- und Viehverkehr eröffnete 2·04 km lange Strecke Hain—Caan—Marienborn der Eisern-Siegener Eisenbahn.

3. Die am 24. November 1901 dem öffentlichen Verkehre übergebene 40·11 km lange Strecke Lübben—Beeskow N. L. der Niederlausitzer Eisenbahngesellschaft.

4. Die am 7. December 1901 dem öffentlichen Verkehre übergebene 15·201 km lange, im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen stehende Strecke Schönwehr—Elbogen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Russisch - Adriatischer Personenverkehr über Budapest-Fiume.

Aenderung der Tarifbestimmungen.

Im Hinblicke auf die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 1 ex 1902 unter Pos. 5 verlautbarte Einhebung einer Zuschlagsgebühr für die im Expresszuge St. Petersburg—Wien—Nizza—Cannes durchfahrene Strecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wird § 10, Absatz 3, des vom 1. November 1901 giltigen Tarifes für den Russisch-Adriatischen Personenverkehr über Budapest-Fiume wie folgt, abgeändert:

„Die von der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft eingerichteten Expresszüge, sowie sonstigen Luxuszüge können nur mit für Schnell-, bezw. Courierzüge giltigen Fahrkarten I. Classe und nur gegen Entrichtung der für die genannte Gesellschaft entfallenden Zuschlagsgebühren, sowie der Zuschlagstaxe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche dem Preise einer normalen Personenzugsfahrkarte III. Classe für die mit den Expresszügen zu befahrende Strecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gleichkommt, benützt werden."

Wien, am 22. Jänner 1902. [54]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.

Einführung directer Personenzugs-Fahrkarten II. und III. Classe zwischen Prerau einerseits und Pöstyen, bezw. Tepla-Trencsén-Teplitz andererseits über Ungar.-Hradisch trs. — Vlarapass.

Ab 15. Februar 1902 gelangen zwischen Prerau einerseits und Pöstyen, bezw. Tepla-Trencsén-Teplitz andererseits über Ungar.-Hradisch trs.—Vlarapass directe einfache Personenzugsfahrkarten II. und III. Classe zu nachstehenden Preisen zur Einführung:

Von	Nach	Ueber	Personenzug	
			II. Cl.	III. Cl.
oder umgekehrt			Fahrpreis in Hellern einschl. Stempel	
Prerau	Pöstyen	Ungar.-Hradisch trs.	930	500
	Tepla-Trencsén-Teplitz	Vlarapasss	650	330

Wien, am 22. Jänner 1902 [55]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Abänderung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 11.

Im Ausnahmetarif Nr. 11 sind die unter lit. f*) in der Relation Eisenerz—Pontebba trs., bezw. Hieflau—Pontebba trs. verzeichneten Frachtsätze von Frcs. 1.03, bezw. Frcs. 0.99 und 0.90·3 zu streichen, und ist an deren Stelle in der Relation Eisenerz—Pontebba trs. der Frachtsatz von Frcs. 0.94, und in der Relation Hieflau—Pontebba trs. der Frachtsatz von Frcs. 0.90 einzutragen.

Diese Frachtsätze treten mit 1. Februar 1902 in Wirksamkeit.

Wien, am 20. Jänner 1902. [56]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

22. Jänner. Auf der Kleinbahn Neułupkow-Cisna wurde der Gesammtverkehr auf circa 5 Tage eingestellt.

Ausland.

Internationale Ausstellung von Spielwaaren, Kurzwaaren etc. in Rom. (Frachtermässigung für Ausstellungsobjecte.) Aus Anlass der in der Zeit vom 15. December 1901 bis 31. Jänner 1902 in Rom stattfindenden Internationalen Ausstellung von Spielwaaren, Kurzwaaren etc. wird für die Rückbeförderung der Ausstellungsgegenstände bis 15. Februar 1902 auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen die im Tarif, Theil I, Abth. B, für den Oesterreichisch ungarisch-Italienischen Güterverkehr vom 1. Jänner 1900 (Generalgütertarif, II. Band, 4. Abth., Tarif Nr. 214 A, Seite 2137) unter G, § 16 vorgesehene Begünstigung unter den daselbst angeführten Bedingungen gewährt.

I. Internationale Ausstellung für moderne decorative Kunst in Turin. (Frachtermässigung für Ausstellungsobjecte.) Anlässlich der in der Zeit vom April bis October 1902 in Turin stattfindenden I. Internationalen Ausstellung für moderne decorative Kunst wird die Rückbeförderung der Ausstellungsgegenstände auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen die im Sarife, Theil I, Abth. B (Generalgütertarif, I. Band, 1. Abth., Tarif Nr. 1 B, Seite 61) unter Abschnitt C/IX vorgesehene Tarifbegünstigung unter den daselbst angeführten Bedingungen gewährt.

Sächsisch - Südwestdeutscher Verband. (Ausdehnung der Anwendung des Rohstofftarifes.) Im obgenannten Verbande wurde vom 25. Jänner 1902 an der Ausnahmetarif Nr. 2 (Rohstofftarif) auch auf die Beförderung von Zuckerrübenfutterschnitzeln, trockene, im Versandt von der Station Waghäusel der Badischen Staatsbahnen in Anwendung gebracht.

Berlin - Stettin - Schlesischer Gütertarif. (Einbeziehung der Station Seidenberg.) Mit 25. Jänner 1902 wurde Seidenberg als Versandtstation in den Ausnahmetarif 5 a für gebrannte Steine aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr. (Ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Holzzellstoff.) Am 25. November 1901 traten für Holzzellstoff, wie im Specialtarif II und III des Deutschen Eisenbahngütertarifes, Theil I, genannt, nach ausserdeutschen Ländern ermässigte Ausnahmetarifsätze von Königsberg i. Pr. Ostbhf. und Lizentbhf., sowie von Tilsit nach Amanweiler Station und Grenze, Fentsch Station und Grenze, Novéant Station und Grenze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen der obgenannten Stationen.

Nordwestdeutsch-Bayerischer und Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Verbandsgütertarif. (Einbeziehung der Station Jessenitz i. Mecklb.) Mit 1. December 1901 wurde die Station Jessenitz i. Meckl. der Mecklenburgischen Staatsbahn mit directen Entfernungen und Frachtsätzen aufgenommen. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Thierverkehr. (Tarifnachtrag III.) Am 1. December 1901 trat der Nachtrag III zum Thiertarif in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Abänderungen der besonderen Bestimmungen;
2. Abänderungen von Stationsnamen;
3. Ergänzungen und Abänderungen der Kilometer- und Frachttabellen aus Anlass der Einbeziehung der Stationen

Walschleben des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt, Hohenmölsen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Halle a. S. und Hausen vor Wald der Badischen Staatseisenbahnen,

sowie der abgeänderten Entfernungen für die Stationen

Berent des Eisenbahn-Directionsbezirkes Danzig und Neustadt i. Schw. und Titisee der Badischen Staatseisenbahnen;

4. Ergänzung und Abänderung der Stationstariftabellen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann.

Schlesisch-Sächsischer Thierverkehr. (Einführung neuer directer Frachtsätze.) Mit 1. December 1901 traten für die Beförderung von Vieh in einzelnen Stücken und in Wagenladungen zwischen Station Myslowitz (Directionsbezirk Kattowitz) und Station Ostrau (Sächs. Staatsbahn) die nachstehenden directen Frachtsätze in Kraft:

	für 1 m² Ladefläche
für Pferde in gewöhnlichen Wagen	Mk. 12·75
für sonstiges Vieh in einbödigen Wagen . .	„ 7·98
„ „ „ in mehrbödigen Wagen . .	„ 10·57

Die Entfernung beträgt 494 km.

Schlesisch-Süddeutscher Gütertarif. Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. October 1900. (Aufnahme neuer Stationen.) Mit Wirksamkeit vom 20. Jänner 1902 wurden die Station Louisenhain des Directionsbezirkes Posen und die Stationen Landeck i. Schl. und Seitenberg a. Biele des Directionsbezirkes Breslau in den obenbezeichneten Tarif aufgenommen.

Bis zur Herausgabe eines Tarifnachtrages bilden sich die Tarifentfernungen für die Station Louisenhain durch Anstoss von 5 km an die directen Entfernungen für Posen, für Landeck i. Schl. durch Anstoss von 26 km und für Seitenberg a. Biele durch Anstoss von 31 km an die directen Entfernungen für Glatz.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899. (Einführung des Tarifnachtrages V.) Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1902 gelangt der Nachtrag V zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der Ausnahmetarife.
II. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers.
III. Aenderungen und Ergänzungen der Stations- und Ausnahmefrachtsätze.
IV. Sonstige Berichtigungen.
V. Anhang, enthaltend Bestimmungen über die Abfertigung von Gütersendungen im Verkehre mit Stationen der schmalspurigen Pfälzischen Localbahnen Darmstadt-Ludwigshafen a. Rhein-Frankenthal-Grosskarlbach.

Russischer Exportverkehr. (Liquidirung der Frachtunterschiede.) Mit Giltigkeit vom 12./25. Jänner a./n. St. 1902 wird für die Einreichung von Eingaben über Liquidirung der Frachtunterschiede bei Sendungen, welche aus Russland nach dem Auslande, bezw. nach Finnland und nach den Häfen des fernen Ostens befördert werden, eine Frist von 1 Jahr, vom Tage des Einlangens der Sendung in der Austrittsstation, resp. in dem Austrittshafen gerechnet, festgesetzt. Die Liquidirung der Frachtunterschiede hat rücksichtlich sämmtlicher Güter, mit Ausnahme von Mahlproducten, binnen drei Monaten, und rücksichtlich der Mahlproducte binnen sechs Wochen, vom Tage der Einreichungen der Eingaben gerechnet, zu erfolgen. Bei Nichteinhaltung der bezeichneten Liquidirungstermine haben die schuldtragenden Bahnanstalten dem Reclamanten ein Pönale in der Höhe von $^1/_{60}$ Percent von dem zu liquidirenden Betrage per Tag zu zahlen. [„Osteuropäische Tarifrundschau".]

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Güterverkehr. (Tarifnachtrag IX.) Am 1. Jänner 1902 tritt der Nachtrag IX zum Tarife vom 1. October 1896 in Kraft, enthaltend Einbeziehung verschiedener Stationen in den directen Verkehr, erhöhte Entfernungen für Nürnberg Rangirbahnhof, ermässigte Entfernungen für Düsseldorf Hafen, Recklinghausen und Recklinghausen-Bruch, Einbeziehung einzelner Stationen in die Ausnahmetarife 1 für Holz, 2 c für Thon, 6 für Kohlen etc., 9 für Eisen etc., 9 S für Schiffsbaueisen und 13 für Blei in Blöcken etc., Aenderung der Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife 2, 5 und 13, neue Ausnahmetarife 14 und 14 a für Zucker und Rohzucker, sowie einige sonstige Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen niedrigen Entfernungen und Sätze noch bis zum 15. Februar 1902 in Kraft.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu 25 Pfennigen das Stück zu haben.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Aufnahme der Station Zehdenick i. d. M. in den Ausnahmetarif für Schiffsbaueisen.) Mit Giltigkeit vom 20. November 1901 wurde die Station Zehdenick i. d. M. als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen der Preussischen Staatsbahnen aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Directionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr. (Einbeziehung von Stationen.) Vom 20. November 1900 wurden die Stationen der Reststrecke Gollubien—Carthaus der Nebenbahn Berent-Carthaus des Directionsbezirkes Danzig in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Deutsch-Alexandrowoer und Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr vom $\frac{\text{20. August a.}}{\text{1. September n.}}$ Stils 1896. (Tarifänderungen.) Soweit in den oben bezeichneten Tarifen auf die Tarifhefte 1 für den Deutsch-Alexandrowoer und den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr hingewiesen ist, finden vom $\frac{\text{19. December 1901 alten}}{\text{1. Jänner 1902 neuen}}$ Stils, dem Tage der Aufhebung dieser Tarife, ab die Entfernungen und Sätze des Tarifheftes 1 für den Niederländisch-Deutsch-Russischen Grenzverkehr Anwendung. Insbesondere erhält der Wortlaut der Bestimmungen unter B II A a, Ziffer 3 (Seite 11), und B II B b, Ziffer 2 (Seite 17), des Tarifes für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr folgende Fassung:

„Für die Frachtberechnung sind die im Kilometerzeiger des Tarifheftes 1 für den Niederländisch-Deutsch-Russischen Grenzverkehr vom $\frac{\text{19. December 1901 alten}}{\text{1. Jänner 1902 neuen}}$ Stils angegebenen Entfernungen bis Alexandrowo Landesgrenze massgebend. Soweit daselbst auf die Stationstarife verwiesen ist, sind in diesen die auf Seite 117 angegebenen Entfernungen um 3 km (Landesgrenze—Alexandrowo) zu kürzen."

Durch Entfernungsänderungen werden hiedurch in einzelnen Fällen geringfügige Frachterhöhungen herbeigeführt.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Erweiterte Fassung des Artikelverzeichnisses der Abtheilung B.) Im Ausnahmetarif 5 b des Tarifheftes 6 (Verkehr Baden-Main-Neckarbahn) erhielt das Artikelverzeichniss der Abtheilung B mit Giltigkeit vom 1. December 1901 folgende erweiterte Fassung:

Giltig für Steine, wie im Specialtarif III unter Ziffer 1 genannt, ferner Saum- und Bordsteine zur Befestigung von Wegen und Plätzen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. (Ermässigte Frachtsätze für eiserne Maschinen und Maschinentheile des deutschen Specialtarifes I.) Für eiserne Maschinen und Maschinentheile des deutschen Specialtarifes I, die, schweizerischer Herkunft, nach Russland einschliesslich Finnland und Polen bestimmt sind und auf den Stationen der Badischen Staatseisenbahnen Waldshut, Schaffhausen, Singen oder Konstanz zur Weiterbeförderung nach Eydtkuhnen transmkartirt werden, werden ab 1. December 1901 auf Vorlage der Original-Frachtbriefe im Rückvergütungswege die directen Frachtsätze zwischen den badisch-schweizerischen Uebergängen und der deutsch-russischen Grenzstation bei Wagenladungen von 5 t um 26 Pfennig und bei Ladungen von 10 t um 28 Pfenuig für 100 kg ermässigt.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Oetober 1901. (Eröffnung der Station Wasenweiler.) Nachdem die badische Station Wasenweiler am 2. Jänner für den Güterverkehr eröffnet worden ist, treten ab diesem Zeitpunkte die für diese Station angegebenen Frachtsätze und Bestimmungen in Kraft.

Die genannte Station ist auf dem Titelblatte des Tarifes zu streichen.

Auf Seite 14 des Tarifes ist die Station Wasenweiler bei den badischen Stationen mit dem Gruppenbuchstaben „d“ (Eil- und Frachtgut in Wagenladungen) nachzutragen.

Saarkohlentarif Nr. 8 (Verkehr mit Bayern) vom 1. April 1897. (Einführung des Nachtrages VII.) Mit Wirksamkeit vom 1. Februar gelangt der Nachtrag VII zur Einführung.

Derselbe enthält u. A.:

Theilweise ermässigte und erhöhte Entfernungen für verschiedene Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Sätze noch bis 1. April 1902.

Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutscher Verband. (Einführung eines neuen Tarifes für die Beförderung lebender Thiere.) Am 1. Februar tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren in Kraft, durch welchen die bisher für die Verbandsstationen giltigen Thiertarife des Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutschen Verbandes vom 1. Juli 1894, des Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutschen Verbandes vom 1. April 1891 und bezüglich der Stationen Horchheim am Rhein und Niederlahnstein des Bezirkes Cöln die Thiertarife des Nassau-Badischen Verkehres vom 1. Jänner 1891, sowie des Frankfurt am Main-Main-Neckarbahnverkehres vom 1. Mai 1889 aufgehoben werden. Der neue Tarif enthält fast durchwegs Frachtermässigungen für Grossvieh (ausgenommen Pferde) und Kleinvieh in Wagenladungen, er ist indessen auf solche Stationen der nördlichen und südlichen Endbahnen hesch änkt, für die ein Bedürfniss der directen Abfertigung vorlag. Soweit der neue Tarif directe Frachtsätze für gewisse Stationen des Verbandes nicht wieder aufweist oder vereinzelt Fracbterhöhungen enthält, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 15. März giltig.

Die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen der Tarif zum Preise von Mk. 1·50 käuflich zu haben ist, ertheilen Auskunft.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Einführung ermässigter Frachtsätze für Cement und Cementwaaren.) Mit Geltung vom 1. Februar kommen für den Versandt von Cement und Cementwaaren von Diedenhofen nach den badisch-schweizerischen Grenzstationen ermässigte Frachtsätze in dem Ausnahmetarif Nr. 24 des Heftes 4 des Verbandsgütertarifes zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die in Frage kommenden Abfertigungsstellen.

— (Aufnahme der Station Mannheim Industriehafen in den Ausnahmetarif für Schiffsbaueisen.) Die Station Mannheim Industriehafen wird vom 1. Februar ab in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen des Heftes 4 des Verbandsgütertarifes aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen auf Verlangen die in Frage kommenden Abfertigungsstellen.

Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Verband. (Einführung des Nachtrages 4 zum Gütertarif, Theil II.) Am 1. Februar wird ein Nachtrag 4 zum Gütertarif, Theil II, eingeführt, der neben den im Wege von Bekanntmachungen bereits eingeführten Tarifänderungen die Aufnahme von Stationen der Bayerischen und Preussischen Staatseisenbahnen, sowie der Militäreisenbahn, ermässigte Entfernungen für Fremdingen der Bayerischen Staatsbahnen und Arnswalde, Deutsch-Krone Ost, Goldap der Preussischen Staatsbahnen, erhöhte Entfernungen für Nürnberg Rangirbahnhof der Bayerischen Staatsbahnen, die Uebernahme von Wustermark aus dem Nordwestdeutsch-Bayerischen Verhande, Aenderungen der Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife 2, 5 und A, sowie Berichtigungen enthält. Soweit Erhöhungen der jetzt giltigen Frachtsätze eintreten, gelten sie erst vom 15. März ab.

Auskunft ertheilen die Abfertigungs- und Auskunftsstellen der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Druckabzüge des Nachtrages können vom Auskunftsbureau auf dem Stadtbahnhof Alexanderplatz zum Preise von Mk. 0·15 bezogen werden.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donauländе; Theil II vom 1. Jänner 1899. (Einführung des Tarifnachtrages III.) Am 1. März 1902 gelangt der Nachtrag III zur Einführung.

Derselbe enthält Ergänzungen und Berichtigungen, welche gegenüber den seitherigen Frachtsätzen theilweise Ermässigungen, theilweise Erhöhungen in sich schliessen, letztere u. a. für die Stationen Frankfurt a. M. Hauptbahnhof, Hanau Nordbahnhof, Hanau Westbahnhof.

Niederländisch-Deutsche Eisenbahnverbände. (Neuaufnahme einer Verbandsbestimmung in den Verbandsgütertarif, Theil I, Abth. A) In den Verbandsgütertarif, Theil I, Ahth. A, vom 1. Jänner 1893, wird mit sofortiger Giltigkeit folgende Verbandsbestimmung III zu § 52 neu aufgenommen: „In den Niederlanden verlängert sich die Lieferfrist für Frachtgut um 24 Stunden, wenn ein Sonntag oder Feiertag dazwischen fällt. Als gesetzliche Feiertage gelten in den Niederlanden: Neujahr, Ostermontag, Himmelfahrt, Pfingstmontag und Weihnachten (25. und 26. December).“

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen) (Frachtsätze für Hohlglas.) Für Hohlglas des deutschen Specialtarifes II im Verkehre nach Frankreich treten bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Wagen am 20. Jänner nachstehende Frachtsätze in Kraft:

Petershain—Alt-Münsterol	Gr.	35·90	nur giltig für die französischen Gebiete c und d
Rietschen—	„	37·80	
Senftenberg—	„	35·30	
Strassgräbchen—	„	34·40	

Weitere Auskunft ertheilen die vorgenannten Stationen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz, abgerösteten Schwefelkies etc. im Verkehre mit nach den Bleihütten- und Hochofenstationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz vom 1. Juni 1901. (Einbeziehung neuer Stationen.) Vom 15. Jänner 1902 ab wurden die Stationen Bad Steben und Marxgrün der kgl. Bayerischen Staatsbahnen, sowie eine Anzahl Stationen der kgl. preussischen Staatseisenbahn-Directionen Elberfeld, Erfurt, Essen und Frankfurt a. M. und der Pfälzischen Eisenbahnen in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz, abgerösterem Schwefelkies (Schwefelkiesabbränden), Kupfererzabbränden (Purple ore), Puddel- und Herdfrischschlacken, Luppen-, Schweissofen-, Hammer- und Walzenschlacken, eisenhaltigen Converterschlacken, sowie eisenoxydhaltigen Abfällen der Anilinölfabrikation zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz vom 1. Juni 1901 als Versandtstationen einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verkehrsbureaux der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände. (Einführung eines neuen Verbandsgütertarifes, Theil I, Abtheilung B.) Am 1. Februar 1902 tritt ein neuer Verbandsgütertarif für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände, Theil I, Abtheilung B, enthaltend die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification und den Nebengütertarif, unter Aufhebung des Theiles I, Abtheilung B, vom 1. September 1896 und der dazu erschienenen Nachträge in Kraft.

Für die Artikel Schwellen und Stufen der Tarifposition Steine (auch Marmor) tritt — abgesehen von dem Ausfuhrverkehr über die Belgischen Häfen und Terneuzen — durch Versetzung aus dem Specialtarif III in den Ausnahmetarif 4 eine Tariferhöhung ein. Diese ist erst vom 1. März 1902 an wirksam.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen. Der Preis des neuen Tarifes beträgt 1 Mark.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco

Moritz **TILLER** & Co. k. k. Hoflieferanten

Firma-Inhaber M. Tiller — J. Toffler

WIEN, VII. Mariahilferstrasse 22.

Das

k. k. Versteigerungs-Amt

(Dorotheum)

WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17

übernimmt **Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wagen, Equipagen, Mobilien aus Hinterlassenschaften und Uebersiedlungen,** sowie **Gegenstände jeder Art** mit Ausnahme von neuen Waaren zur Versteigerung.

Anmeldung täglich von 9—12 Uhr. 652

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
497	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Glas der Tarifposition G—11 der Güterclassification	Röbrsdorf	Budapest	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 382 Heller b) 262 Heller		Im Kartirungswege		Die nebenstehenden Frachtsätze finden im Verkehre mit nachbenannten Budapester Bahnhöfen Anwendung, und zwar: Angyalföld, dunaparti teherpályaudvar, Ferenczváros, fővambáz, fővarosi közraktárak, Józsefváros, kiterö, központi vasárcsarnok, Lipótváros, nyugoti pályaudvar, Kelenföld, déli vasut, Buda csaszárfürdö kiterö und Ó-Buda flatorigat
498	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Ferenczteiep	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Stadlau und Floridsdorf	Bei Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3	193 Heller	162 Heller	31 Heller	Im Kartirungswege		
499	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Brennholz und Sägeabfallholz (nur als Brennholz verwendbar)	Bajesd	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Stadlau und Floridsdorf	Bei Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	133 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
500	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Classen I	Weiss-Tremeschna	Pilsen	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 319		Im Kartirungswege		In den Frachtsätzen ist der Portozuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bereits inbegriffen
			II							270				
			A	oder umgekehrt						219				
501	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter a) der Classe I „ b) „ „ II „ c) „ „ A	Liebstadtl	Frankstadt a. R.	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) 443	b) 335	c) 282	Im Kartirungswege		In den Frachtsätzen ist der Portozuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bereits inbegriffen
					Friedek-Mistek					473	360	299			
					Göding (K.F.N.B.)					418	308	267			
					Lundenburg					393	291	253			
					Prossnitz (K.F.N.B. oder k.k.St.B.)					315	245	214			
				oder umgekehrt										
502	Südbahn-Gesellschaft		Kartoffeln (Erdäpfel)	Polstrau	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen nach dem Zollauslande exportirt werden	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Heller 111	Heller 85	Heller 26	Nach Massgabe des Punktes VIII der vom 1. Jänner 1900 giltigen „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" im Kartirungs-, bezw. im Rückvergütungswege		
				Fridau					109	85	24			
				Moschganzen					106	85	21			
				Pettau					104	85	19			
				Kranichsfeld-Frauheim					101	85	16			
				Pragerhof					99	85	14			
				Windisch-Feistritz					99	85	14			
				Pöltschach					97	85	12			

Fortlaufende Nummer	503	504	505
1			
Die Publication erfolgt von der Nanen der	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr. Nordwestbahn
2 / 3	k. k. österr. Staatsbahnen und der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen		betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Getreide	Bier in Fässern und leere, gebrauchte Bierfässer	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Positionen E—5 und E—6 des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, der österr., ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902, sowie zerlegte Eisenbahn-Locomotiven
4			
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Szombathely	bezw. vice versa: Wien Nordbahnhof	Wien K.F.N.B. / Wien St.E.G. / Wien Oe.N.W.B. / Wien K.F.J.B. / Wien K.F.J.B.
nach	Puntigam	bezw. vice versa: Zistersdorf	Tetschen transit Oe.N.W.B. / Bodenbach trs. St.E.G. / Tetschen transit Oe.N.W.B. / Tetschen transit Oe.N.W.B. / Bodenbach trs. St.E.G.
5			
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür	Aufgabe in beliebigen Mengen; Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Auflieferung von, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Nachweis der Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete
6			
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902
7			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, Theil II, Heft 1, des Westungarisch-Steierischen Eisenbahnverbandes, bezw. Localgütertarife der Südbahn	Localgütertarife, und zwar, für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899, und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Local-, bezw. Verbandsverkehre
8			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	Verschieden	
9			
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	96 Heller incl. Steuer	59 Heller	Mark 1·04
10			
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Verschieden	Verschieden
11			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
12			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden Duplicat-Frachtbriefe bis Bodenbach, resp. Tetschen, sowie der Duplicat-Frachtbriefe hinsichtlich des Transportes ab Bodenbach, resp. Tetschen nach dem Auslande, bis längstens Ende Februar 1903
13			
Besondere Bemerkungen			
14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
506	**Oesterreichischen Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlproducte	Wien II (K.F.J.B.) K.F.N.B. St.E.G. Oe.N.W.B.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Aufgabe von, resp. Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899, bezw. Elbeumschlagstarif für Ungarn vom 1. August 1899	Pfge. 158	Pfge. 113*)	Pfge. 45	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung nach Wallwitzhafen und Stationen über Wallwitzhafen hinaus. Diese Documente, welche keinen hahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1903 in Vorlage zu bringen	
				Wien-Quaibhf. k.k.St.B.					159	110*)	49			
				Wien-Donauuferbahnhof der K.F.N.B.										
				Korneuburg					151	102*)	49			
				Ebenfurth-Mühle					193	144*)	49			
				Arad	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz				322	298	24			
				Budapest†)					224	192	32			
				Csaba					311	281	30			
				Czegléd					259	227	32			
				Debreczen					316	291	25			
				Győr					202	170	32			
				Nagy-Kikinda					320	292	28			
				Nagyvárad					320	296	24			
				Nyitra					226	206	20			
				Pozsony					172	150	22			
				Pozsony-fiókpályaudvár					176	156 *)	20			
				Pozsony-tárház					176	156	20			
				Szeged / Szeged-Rókus					298	266	32			
				Szolnok t. p. u.					273	241	32			
				Temesvár-Gyárvaros					325	293	32			
				Temesvár-Józsefváros					325	293	32			
				Zombor					281	249	32			
				Wien II (K.F.J.B.) K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz				158	96*)	62			
				Wien Quaibhf. k.k.St.B.					159	93*)	66			
				Wien D.U.B. der K.F.N.B.										
				Korneuburg					151	85*)	66			
				Ebenfurth-Mühle					193	127*)	66			
				Arad	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz				322	281	41			
				Budapest†)					324	175	49			
				Csaba					311	264	47			
				Czegléd					259	210	49			
				Debreczen					316	274	42			
				Győr					202	153	49			
				Nagy-Kikinda					320	275	45			
				Nagyvárad					320	279	41			
				Nyitra					226	189	37			
				Pozsony					172	133	39			
				Pozsony-fiókpályaudvár					176	139 *)	37			
				Pozsony-tárház					176	139	37			
				Szeged / Szeged-Rókus					298	249	49			
				Szolnok t. p. u.					273	224	49			
				Temesvár-Gyárváros					325	276	49			
				Temesvár-Józsefváros					325	276	49			
				Zombor					281	232	49			

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennige per 100 kg, für Aussig-Landungsplatz 10 Pfennige per 100 kg.

†) Die für Budapest publicirten Frachtsätze gelten für die Stationen: Buda-Császárfürdö Kiterö, Budapest-Angyalföld, Budapest-dunaparti teher-p. u., Budapest-Ferenczváros, Budapest-tóvámház, Budapest-fővárosi közrakt., Budapest-Józsefváros, Budapest-Kelenföld, Budapest-kiterö, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti-pályaudvar, Köbánya-alsó p. u. und Köbánya felsö p. u.

Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag.

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die vorstehend für Laube angegebenen Frachtsätze um 5 Pfennige per 100 kg.

Verkehr mit Dresden-Elbkai.

Im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die vorstehend für Laube angegebenen Frachtsätze für Kleie um 22 Pfennige für 100 kg, im Uebrigen um 36 Pfennige per 100 kg.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
507	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	„Kristaly"-Mineralwasser	Buda-Császárfürdö kiterö	Wien St.E.G. und Wien K.F.N.B.	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	124 Heller	98 Heller	26 Heller	Im Kartirungswege		Das Aus- und Einladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
			Leer retourgehende „Kristaly"-Mineralwasserflaschen	Wien St.E.G. und Wien K.F.N.B.	Buda-Császárfürdö kiterö	Bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen			238 Heller	124 Heller	114 Heller			
508	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Garne der Pos. G—3 des Tarifes, Theil I	St. Peter im Sannthale	Sziszek	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	128		Im Kartirungswege		
					Wien (Matzleinsdorf)					212 Heller bei Sziszek incl. ungar. Transportsteuer				
509	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Chamottesiegel (Chamottesteine)	Ober-Břis	Biedermannsdorf	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1902	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	Bestehen keine directen Ausnahmefrachtsätze	Heller 118		Im Kartirungswege		
				Zliw						96				
			Chamotte und Chamottemehl	Ober-Břis						120				
				Zliw						98				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
510	**k. k. österr. Staatsbahnen**	bethelligten Verwaltungen	Schnittholz der Abtheilung I des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	den österreichischen Tarifstationen des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	Darmstadt Hauptbahnhof der Main-Neckar Eisenbahn	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Eisenbahnwagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der sonstigen im Tarif vorgeschriebenen Bedingungen	vom 15. Februar 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Ausnahmetarif, Theil IV, Heft Nr. 4, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1902	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Ausstoss von 0·40 Mark per 100 kg an die für Crailsheim bestehenden Frachtsätze		Im Kartirungswege		
511	**Salzkammergut-Localbahn**	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	Cement und Cementwaaren der Pos. 6 und 7	St. Leonhard	Eugendorf Kraiwiesen Irlach Thalgau Teufelmühle St. Lorenz Mondsee St. Gilgen St. Wolfgang Strobl Aigen-Voglhub Ischl	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 32 34 38 39 41 44 46 52 55 55 56 56		Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
8	Nr. 130 vom 7. November 1901	2347	K. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Getreide etc. laut Nomenclatur Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. August 1897, für den Rumänisch-Norddeutschen Eisenbahnverband	den Stationen der rumänischen Eisenbahnen: Bacau, Balteni, Barnowa, Bassarabi, Botosani, Bneceea, Bunaesti, Buhusi, Burdujeni, Carasu, Cucuteni, Dangeni, Dolhasca, Dorohoi, Falticeni, Galbeni, Garleni, Grajduri, Halaucesti, Hece-Lespezi, Jasy, Larga, Learda, Liteni, Mircesti, Movileni, Pascani, Piatra Neamt, Podoleni, Podul-Iloaei, Rebricea, Rediu, Roman, Roznow, Ruginoasa, Scanteia, Soldana, Targul-Frumos, Todireni, Trusesti, Ungureni, Vaculesti, Valea-Seaca, Veresti, Vladeni, Vorniceni, Zlatunoaia	den im Tarif-Theil II, Heft 2, für den Rumänisch-Norddeutschen Eisenbahnverband vom 1. August 1897 enthaltenen Stationen der Directionsbezirke: Altona, Berlin, Bromberg, Cassel, Danzig, Elberfeld, Erfurt, Frankfurt a. M., Halle a. S., Hannover, Köln, Magdeburg, Posen und Stettin, dann der Sächsischen Staatsbahnen	In der Rubrik 13 hat es statt: „Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirken ist", richtig zu heissen: „Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate — im Reexpeditionsverkehre der Frachtbrief-Duplicate bis und ab der Reexpeditionsstation — welche vom Absender bis längstens Ende März 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirken ist." In der 5. Rubrik hat es statt: . . . von Bassorabi, . . . Podul-Ilvaei, . . . Ruginvasa, . . . Zlatunvaia richtig zu heissen: von . . . Bassarabi, . . . Podul-Iloaei, . . . Ruginoasa, . . . Zlatunoaia.	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
12	Nr. 7 vom 21. Jänner 1902	468	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schmiedekohle	Hruschau	Mähr.-Ostrau	In den Spalten 9, 10 und 11 soll es statt „Heller für 100 kg" richtig heissen: „Heller für 1000 kg"	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 10. **Wien, 28. Jänner 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Entwicklung des ungarischen Eisenbahnnetzes im Jahre 1901. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Der Minister für Cultus und Unterricht hat im Einvernehmen mit dem Eisenbahnminister der an der Handels-Akademie in Linz provisorisch activirten Abtheilung für den Eisenbahn-Fachunterricht auf die Dauer der Schuljahre 1901/1902 und 1902/1903 das Oeffentlichkeitsrecht verliehen.

E.-M.-Z. 2161.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 20. Jänner 1902, Z 58.325 ex 1901, an sämmtliche österreichische Eisenbahn-Verwaltungen, betreffend die Vorschreibung der Anwendung ermässigter Frachtsätze durch die Parteien.

In letzter Zeit sind Zweifel darüber aufgetaucht, ob die Parteien im Hinblicke auf das ihnen laut Anlage C und D zum Betriebsreglement (Frachtbriefformulare) eingeräumte Recht der Vorschreibung der anzuwendenden Tarife auch als berechtigt zu betrachten seien, die Anwendung ermässigter Frachtsätze, welche in den Anhängen zu den Tarifen, bezw. im Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt publicirt sind, im Wege der Umkartirung im Frachtbriefe vorzuschreiben, und zwar namentlich auch dann, wenn die ermässigten Frachtsätze sich nicht auf die ganze durch den bezüglichen Transport in Anspruch genommene Strecke, sondern auf Theile derselben beziehen.

Für die Entscheidung dieser Frage ist § 7 des Betriebsreglements massgebend, welchem zufolge die zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife bei der Erfüllung der gleichen Bedingungen für jedermann in derselben Weise anzuwenden sind.

Nachdem es nun keinem Zweifel unterliegen kann, dass in dem Anhange oder in das Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt aufgenommene ermässigte Frachtsätze als zu Recht bestehende und gehörig veröffentlichte Tarife anzusehen sind, so ergibt sich hieraus von selbst, dass den Parteien die Berechtigung zusteht, die Anwendung derartiger ermässigter Frachtsätze im Wege der Umkartirung vorzuschreiben und dass die Eisenbahn-Verwaltungen unter dieser Voraussetzung deren Anwendung auch dann nicht verweigern dürfen, wenn die betreffenden Frachtermässigungen sich nur auf Theilstrecken des bei der Sendung in Betracht kommenden gesammten Transportweges beziehen.

Selbstverständlich müssen jedoch auch in diesen Fällen die eventuellen besonderen Bedingungen, an welche die betreffende Frachtermässigung geknüpft ist, erfüllt werden.

Hinsichtlich der Zulässigkeit solcher Bedingungen wird auf die Verordnung des Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167, betreffend die Gewährung von Tarifnachlässen im Eisenbahngüterverkehre und das bei Veröffentlichung derselben zu beobachtende Verfahren, ferner auf die einschlägigen Bestimmungen des Handels- und Zollvertrages vom 6. December 1891, R.-G.-Bl. Nr. 15 ex 1892, zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche, Art. 15, nebst Schlussprotokoll zu diesem Artikel, sowie auf jene der im Einvernehmen

mit dem Handelsministerium erlassenen Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 22. September 1899 R.-G.-Bl. Nr. 178, verwiesen, womit anlässlich der kaiserl. Verordnung vom 21. September 1899, betreffend das wirthschaftliche Verhältniss zu den Ländern der ungarischen Krone etc., weitere Bestimmungen über das Eisenbahnwesen erlassen wurden.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Kundmachung des k. k. Finanzministeriums vom 4. Jänner 1902,*) betreffend Abänderungen des Zollämterverzeichnisses.

Das mit der Ministerialverordnung vom 22. December 1900, R.-G.-Bl. Nr. 14 ex 1901, herausgegebene neue Verzeichniss der im österreichisch-ungarischen Zollgebiete aufgestellten Zollämter und Zollstellen wird in nachstehenden Punkten wie folgt abgeändert:

Seite 34, ad Post 10: Das Nebenzollamt I. Classe Niepołomice mit der Expositur Sierosławice wurde der Finanzbezirksdirection in Krakau untergeordnet.

Seite 34, ad Post 18: Die Finanzwachabtheilung in Jaroslau fungirt nicht mehr als Expositur des Hauptzoll- und Steueramtes Przemyśl. Der diesbezügliche Vermerk ist daher zu streichen.

Seite 34, ad Post 22: Der beim Nebenzollamte II. Classe Stojanów angeführte Ansageposten in Czerkowatyce wurde aufgelassen, weshalb der diesbezügliche Passus zu streichen ist.

Böhm m. p.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Actiengesellschaft „Kolomeaer Localbahnen“ in Wien.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium die auf Grund der Beschlüsse der Generalversammlung der Actionäre der Gesellschaft „Kolomeaer Localbahnen“ in Wien vom 6. März 1901 geänderten §§ 7, 8, 10, 11, 12, 13, 32, 34, 35, 44, 45, 46 und 47 der Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 21. December 1901. — Z. 47.183. E.-M.-Z. 59.392.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Allgemeine Oesterreichische Kleinbahn-Gesellschaft“ mit dem Sitze in Wien.

Das Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem Ministerium der Eisenbahnen, der Finanzen und des Handels der Actiengesellschaft: „Siemens & Halske, Actiengesellschaft“ in Berlin die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Allgemeine Oesterreichische Kleinbahn-Gesellschaft“ mit dem Sitze in Wien ertheilt und deren Statuten genehmigt.

Wien, am 12. Jänner 1902. — Z. 48.656 ex 1901. E.-M.-Z. 2507 ex 1902.

*) Enthalten in dem am 23. Jänner 1902 ausgegebenen III. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 11.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Eine beim Verschieben von Lastwaggons auf der Drehscheibe eintretende Körperverletzung steht in unmittelbarem Zusammenhange mit dem Betriebe und ist als eine Ereignung im Verkehre der Eisenbahn anzusehen.

Wenn eine Verletzung (Leistenbruch) durch Ueberanstrengung bei der aufgetragenen Arbeit herbeigeführt wird, kann nicht eigenes Verschulden des Verletzten angenommen werden.

Der Umstand, dass der verletzte Bedienstete später infolge strafgerichtlicher Verurtheilung aus dem Dienste entlassen wird, berührt nicht die Schadensansprüche desselben.

(Entscheidung vom 5. Juni 1901, Z. 7484.)

Das k. k. Handelsgericht in Wien hat mit Urtheil vom 20. December 1900, G.-Z. Cg. II 169—00 die Klage des A., Taglöhners in Wien, wider die X.-Bahn in Wien wegen Zahlung einer Rente monatlicher K 60.— abgewiesen und dem Kläger die Zahlung der einschliesslich der Kosten des Berufungsverfahrens mit K 377·37 bestimmten Gerichtskosten auferlegt.

Thatbestand:

Kläger behauptet, am 1. Mai 1877 bei der X.-Bahn als Wagenputzer gegen einen Taglohn von 90 kr. aufgenommen worden zu sein. Nach einem Jahre sei er Wagenschieber geworden mit einem Taglohn von fl. 1·25. Mitte Juli 1887 habe er von dem seither verstorbenen Partieführer K. den Auftrag erhalten, mit fünf anderen Personen einen mit Oelfässern schwer beladenen Wagen von der Rampe des Magazins Nr. 3 über die Drehscheibe auf das Geleise 7 zu bringen. Ihm und einem anderen Arbeiter sei die Aufgabe zugefallen, mit dem Bremsknüttel, einer schweren Holzstange, den Wagen zu heben.

Sie hatten wiederholt den Versuch gemacht, den Wagen in Bewegung zu setzen; der Wagen sei jedoch immer von dem etwas höher gelegenen Geleise zurückgeprallt. Auf den Zuruf, kräftiger anzusetzen, habe

Kläger alle Kräfte angestrengt und dabei plötzlich einen Stich in der Leistengegend verspürt. Als er nach Hause gekommen sei, habe er bemerkt, dass er sich einen Bruch zugezogen habe. Ueber Meldung bei dem Vorstande L. sei er zu dem Bahnarzt Dr. M. geschickt worden. Dieser habe einen frischen Leistenbruch constatirt und darüber ein Parere ausgestellt, welches Kläger dem Vorstande L. übergeben habe. Hierauf sei ihm über Auftrag der Direction die leichtere Beschäftigung eines Stationsdieners überwiesen und zu seinem Lohne von fl. 1·25 sofort eine tägliche Zulage von 10 kr. gegeben worden, die man später um weitere 10 kr. erhöht habe. Zuletzt habe er einen Taglohn von fl. 1·60 bezogen. Ausserdem habe er von Zeit zu Zeit über Auftrag der Direction, zuletzt im Mai 1899, ein Bruchband erhalten.

Im Jahre 1899 sei er wegen eines Sittlichkeitsverbrechens bestraft worden. Nach Verbüssung seiner Strafe habe er um Wiederanstellung bei der X.-Bahn angesucht, sei jedoch abgewiesen worden. Da er infolge seines Bruches zu sehr schwerer Arbeit untauglich sei und trotz aller Versuche seit 1. April 1899 keine leichtere Beschäftigung gefunden habe; um sich und seine Familie zu ernähren, beanspruche er von der Bahn die Vergütung eines monatlichen Betrages von K 60.— vom 1. April 1900 an. Die Beklagte erhob zunächst die Einwendung der sachlichen Unzuständigkeit, da es sich hier nicht um eine Ereignung im Verkehre handle, und bestritt den Bestand der klägerischen Forderung aus dem Titel des Verdienstentganges, sowie die Angemessenheit des beanspruchten Betrages.

Kläger habe nicht im Jahre 1887, dem Jahre der angeblichen Verletzung, sondern erst 1892 eine Lohnerhöhung von 10 kr. täglich erhalten und sei am 7. Juni 1899 von der Beklagten strafweise entlassen worden, weil er seit 23. Mai 1899 eigenmächtig vom Dienste ausgeblieben ist. Der Grund seines Ausbleibens war, dass er wegen eines Sittlichkeitsdelictes verhaftet und zu einer Freiheitsstrafe verurtheilt wurde. Als er seine Strafe verbüsst hatte, habe der Verein für entlassene Sträflinge die Direction um seine Wiederanstellung ersucht, die jedoch nicht bewilligt worden sei. Zwischen der Entlassung des Klägers, die ausschliesslich disciplinärer Natur sei und der angeblichen Verletzung, die er 1887 erlitten hätte, bestehe somit gar kein Zusammenhang.

Dass der Kläger vollkommen erwerbsfähig sei, gehe daraus hervor, dass er volle 12 Jahre nach dem angeblichen Unfalle im Dienste der Beklagten verblieben sei, und thatsächlich erworben habe. Selbst wenn der Kläger sich die bestrittene Verletzung zugezogen hätte, so wäre die Ursache in seinem eigenen Selbstverschulden gelegen, da er jedenfalls seine Muskelkraft überschätzt habe und daher diesen Mangel selbst vertreten müsse. Ausserdem wandte die Beklagte Verjährung ein, da der Kläger seiner eigenen Angabe nach im Jahre 1887 von dem ihm angeblich zugestossenen Leibschaden Kenntniss gehabt habe und daher schon damals das Klagerecht hätte ausüben können.

Zwischen diesem Zeitpunkte und der Einbringung vorliegender Klage sei jedoch ein Zeitraum von 13 Jahren verstrichen, somit die Frist des § 1489 a. b. G.-B. längst verstrichen. Sohin beantragte die Beklagte kostenpflichtige Abweisung des Klagebegehrens. Auf Grund dieses Thatbestandes gab der Gerichtshof der Einwendung der Unzuständigkeit keine Folge und wies das Klagebegehren kostenpflichtig ab. Mit Urtheil des k. k. Oberlandesgerichtes in Wien vom 27. April 1900 wurde das Urtheil dieses Gerichtshofes vom 14. September 1899, in dem die Zurückweisung der Unzuständigkeitseinwendung betreffenden Punkte bestätigt, dagegen in dem die Abweisung des Klagebehrens und die Verurtheilung des Klägers zum Kostenersatze betreffenden Theile aufgehoben und die Sache zur Ergänzung der Verhandlung in der Richtung, dass erörtert und festgestellt werde, ob Kläger überhaupt einen Bruch erlitten hat, ob derselbe durch die von ihm verrichtete Arbeit entstanden sei, ob er an diesem Leiden noch dermalen krankt, dann ob und inwieweit er durch dieses Leiden in seiner Erwerbsfähigkeit beeinträchtigt sei, an das k. k. Handelsgericht in Wien zurückgewiesen.

Aus der nunmehr angeordneten mündlichen Verhandlung vom 20. December 1900 ergab sich folgender neuerliche Sachverhalt: Der Kläger berichtigt zunächst seine Angaben dahin, dass Klager 1899 stabilisirt werden sollte, deshalb von Dr. M. untersucht wurde und damals von ihm zum erstenmale ein Bruchband angewiesen erhielt, und gab ferner an, dass er 1887 wegen Streites mit dem Wagenmeister über sein Ansuchen ins Waarenexpedit versetzt wurde und bald darauf den Bruch erhielt. Einige Tage später wurde er von L. zu dem Magazinsleiter N. geschickt. Die Aufbesserung sei nicht gleich erfolgt, nachdem er zu N. gekommen sei. Dort habe er eine Stationsdienerstelle versehen. Das erste Bruchband habe er sich selbst gekauft.

Gleich am Tage, nachdem er sich den Bruch zugezogen habe, sei er zu Dr. M. gegangen. Er habe mehrmals mit der Begründung um Stabilisirung angesucht, dass er sich im Dienste einen Bruch zugezogen habe. Zeuge Dr. M., Sanitätsconsulent der X.-Bahn, gibt an, er sei im Jahre 1887 Bahnarzt der X.-Bahn gewesen, könne sich jedoch nicht erinnern, den Kläger damals untersucht zu haben. Am 28. April 1899 sei ihm Kläger, weil man seine Stabilisirung beabsichtigt habe, vom Waarenexpedit zur Untersuchung zugewiesen worden und bei ihm ein Leistenbruch constatirt worden. Zeuge habe ihn unter der Voraussetzung, dass er ein Bruchband trage, zur Stabilisirung als Stationsdiener für geeignet erklärt. Kläger sei zu Arbeiten, die grössere Anstrengung erfordern, unfähig.

Ob Kläger sich den Bruch im Dienste zugezogen, ob der Bruch ein alter oder neuer ist, kann Zeuge nicht sagen; er kann sich auch nicht erinnern, im Jahre 1887 ein Zeugniss ausgestellt zu haben; wenn dies der Fall gewesen wäre, müsste es noch vorhanden sein. Nach Untersuchung des Klägers erklärt der Zeuge, dass Kläger heute noch mit einem kräftigen Leistenbruch behaftet sei.

Zeuge O., Waagdiener der X.-Bahn, weiss nur, dass ihm Kläger vor vielen Jahren, als er mit ihm beim Wagenschieben beschäftigt war, sagte, er habe sich weh gethan. Ob das ihm Jahre 1887 war, weiss Zeuge nicht, ebenso nicht, was er sich gethan hat und ob es ihm beim Verschieben geschehen ist. Einige Tage später, den Zeitraum kann Zeuge nicht bestimmen, sei Kläger vom Verschubdienst weggekommen und Kanzleidiener geworden.

Zeuge N., Beamter der X.-Bahn, weiss nicht, ob Kläger Verschieber war und sich 1887 einen Bruch zugezogen hat, und kann sich nur erinnern, dass ihm dieser als Kanzleidiener zugewiesen wurde, weiss jedoch nicht, ob Kläger vom Vorstande L. mit einem Zettel des Inhaltes, Kläger hätte sich beim Verschieben einen Bruch zugezogen und solle nur leichtere Arbeiten erhalten,

geschickt wurde, und ob die Ursache seiner Zuweisung ein Bruch war. Da Kläger dem Zeugen zugewiesen wurde, musste er ihn nehmen und kann daher die ihm vom Kläger zugeschriebene Aeusserung: „Einen Krüppel kann er nicht brauchen", nicht gemacht haben. Die Zuweisung des Klägers sei in den Jahren 1879 bis 1889 erfolgt; es könne auch 1887 gewesen sein. Zeuge habe damals gesprächsweise erfahren, dass Kläger einen Bruch hatte, wisse jedoch nicht, woher.

Kläger A. gibt, als Partei vernommen, an: Am 17. Juli 1887 habe er den Auftrag erhalten, einen schweren Oelwagen über eine alte Drehscheibe zu bringen, die sich unter dem Gewichte des Wagens senkte, so dass das Geleise ausserhalb der Drehscheibe höher stand. Infolge dessen gelang es ihm und seinen Kameraden nicht, den Wagen auf die Geleisefortsetzung zu schieben. Es wurde ihnen daher zugerufen, so sollen mehr „aufbeissen". Kläger strengte sich mehr an und spürte plötzlich einen Stich. Zuhause angekommen, bemerkte er eine Geschwulst auf der Stelle, wo er heute einen Bruch habe. Als er es seinen Collegen erzählte, sagten diese, dass er einen Bruch habe, er solle es dem Vorstande melden. Das habe er gethan und sei zu Dr. M. geschickt worden, der ihm ein Parere ausgestellt habe, dass Kläger an einem Bruch leide. Dieses Parere habe er dem Vorstande L. gegeben, der ihm sagte, er solle zu Hause bleiben, er wird ein Bruchband erhalten und man werde ihm leichtere Arbeit zuweisen. Kläger habe sich aber gleich selbst ein Bruchband gekauft, um nicht aus dem Dienste ausbleiben zu müssen. Er sei entlassen worden, da er wegen eines Sittlichkeitsverbrechens ein Jahr eingesperrt gewesen sei. Kläger verdient sich jetzt als Strassenkehrer täglich fl. 1·10. Er glaubt nicht, heute den Dienst als Kanzleidiener versehen zu können, da ihm sein Bruch wehe thue; andererseits gestehe Kläger zu, dass der Dienst als Strassenkehrer schwerer sei als der eines Kanzleidieners. Kläger gibt zu, zeitweise kein Bruchband zu tragen, weil es ihm zu wehe thue.

Gründe:

Kläger beansprucht auf Grund des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27 (Haftpflichtgesetz), von der Beklagten, in deren Dienst beim Verschieben von Waggons er sich angeblich im Jahre 1887 einen Bruch zugezogen hat, da dieser Bruch gegenwärtig noch vorhanden und seine Arbeits- und Erwerbsfähigkeit dadurch gemindert ist, die Vergütung eines monatlichen Betrages von K 60·— vom 1. April 1900 an. Bei dem Widerspruche der Beklagten, dass Kläger im Jahre 1887 in ihrem Dienste einen Unfall erlitten und sich einen Bruch zugezogen habe, sowie, dass er dadurch theilweise erwerbsunfähig geworden sei, hatte der Kläger diese Umstände zu beweisen.

Kläger hat den Beweis durch die Zeugen M., O. und N. und durch seine Einvernahme geführt. Der zugelassene Zeugenbeweis hat nun darüber, dass sich Kläger im Jahre 1887 im Dienste einen Bruch zugezogen hat, kein greifbares Resultat ergeben, und hat der Zeuge O. angegeben, dass Kläger, der vor vielen Jahren mit ihm beim Wagenschieben beschäftigt gewesen sei, ihm gesagt habe, er habe sich wehe gethan, und hat der Zeuge N. angegeben, dass er damals gesprächsweise erfahren habe, dass Kläger einen Bruch habe.

Es wurde deshalb die Einvernehmung des Klägers beschlossen, und musste mit Rücksicht auf die Aussage desselben, dass er am 17. Juli 1887 beim Verschieben plötzlich einen Stich spürte und eine Geschwulst an der Stelle bemerkte, wo er heute einen Bruch habe, dass er von Dr. M. untersucht wurde, der ihm ein Parere ausgestellt habe, wonach er (Kläger) an einem Bruch leide, die Ueberzeugung gewonnen werden, dass derselbe im Dienste einen Unfall (einen Leistenbruch) erlitten hat, weshalb die Beklagte gemäss § 1325 a. b. G.-B. verpflichtet wäre, dem Kläger den entgangenen oder künftig entgehenden Verdienst zu ersetzen.

Kläger hat nun wegen seiner verminderten Arbeits- und Erwerbsfähigkeit von der Beklagten eine monatliche Vergütung von K 60·— beansprucht, war jedoch nicht in der Lage, nachzuweisen, dass ihm künftig ein Verdienst überhaupt, insbesondere aber in dieser Höhe entgeht; denn wenn auch angenommen werden muss, dass eine mit einem Leistenbruche behaftete Person für schwere, besondere Kraftanstrengung erfordernde Arbeiten weniger geeignet ist, als eine Person, die nicht mit einem solchen Leiden behaftet ist, so muss erwogen werden, ob Kläger infolge des Leidens in seiner Erwerbsfähigkeit thatsächlich eine Einbusse erlitten hat und erleiden musste.

Diese Frage muss nun verneint werden. Denn trotzdem Kläger einen Leistenbruch erlitten hat, konnte er bei der Beklagten einen, wenn auch mit weniger Kraftanstrengung verbundenen Dienst anstandslos durch 12 Jahre versehen und hat nicht blos keine Einbusse in seinen Bezügen gehabt, sondern ist von einem Lohne von fl. 1·25 im Jahre 1887 bis zu einem Lohne von fl. 1·60 per Tag vorgerückt, war also in der Lage, einen Lohn ins Verdienen zu bringen, welcher ungefähr dem Lohne entspricht, welchen Kläger behauptet und unter Beweis stellt, bei einem Baue als Taglöhner als gesunder Mensch heute verdienen zu können.

Dass er aber diesen ziemlich bedeutenden Taglohn heute nicht bezieht, dass er nicht von der Beklagten, wie beabsichtigt war, stabilisirt wurde und einer sorgenlosen Zukunft entgegen sehen kann, das hat er nur der strafbaren Handlung zuzuschreiben, deren er sich schuldig gemacht, nach deren Verbüssung die Beklagte sich nicht mehr veranlasst gesehen hat, ihn in ihre Dienste wieder aufzunehmen. Dass Kläger seit seiner Haftentlassung im April 1900 nur einen Posten als Strassenkehrer erhalten konnte und nur einen Taglohn von fl. 1·10 bezieht, ist wohl auch auf das von ihm begangene Sittlichkeitsdelict zurück zu führen, dass manchen Arbeitgeber, wie notorisch ist, wenn es ihm bekannt wird, von einer Verwendung des Betreffenden im Dienste abhält, wodurch die Erwerbsmöglichkeit des Klägers wesentlich eingeschränkt wurde.

Dass aber Kläger mehr wie fl. 1·10 verdienen und eine bessere Arbeit wie als Strassenkehrer verrichten kann, zeigen die letzten 12 Jahre, in welchen Kläger, wie schon erwähnt, einen Dienstposten anstandslos versehen hat, der ein weit höheres Einkommen wie das eines Strassenkehrers mit sich brachte. Hiebei wäre noch zu erwähnen, dass nach Angabe des Klägers der Dienst eines Strassenkehrers anstrengender ist, wie der eines Kanzleidieners, den Kläger früher ausgeübt hat, und dass Kläger selbst angibt, kein Bruchband zu tragen, was, wie notorisch ist, die Arbeits- und Bewegungsfähigkeit wesentlich beeinträchtigt, und jedenfalls das einzige Moment bildet, um erklärlich zu finden, warum Kläger, wie er angibt, heute nicht in der Lage sein sollte, den Dienst als Kanzleidiener zu versehen.

Sollte jedoch Kläger thatsächlich durch den nicht selbstverschuldeten Unfall einen Schaden erlitten haben, so ist er selbst Schuld an demselben. Es ist nämlich nicht abzusehen, warum die Bahn Ersatz leisten soll, wenn sie, wie der Kläger angibt, ihrer Schadenersatzpflicht durch viele Jahre correct nachgekommen ist, indem sie ihm eine leichtere Beschäftigung als Stationsdiener zugewiesen und ihm zu seinem Lohne von fl. 1·25 sofort eine tägliche Zulage von 10 kr. gegeben hat und Kläger seinen Verdienst durch sein Verbrechen verwirkt hat. Jedermann hat den Schaden selbst zu tragen, den er sich erwiesenermassen selbst zugefügt hat.

Wird die Eisenbahn-Unternehmung von jeder Ersatzpflicht befreit, wenn der Unfall von dem Verletzten selbst verschuldet wurde, dann wird sie auch von weiterer Ersatzleistung befreit, wenn der Verletzte die Entziehung der Ersatzleistung selbst verschuldet hat. Die Beklagte kann wohl nicht verpflichtet werden, den von ihr aus eigenem Verschulden entlassenen Bediensteten, der, wie ja die vielen Jahre nach dem Unfalle beweisen, vollständig erwerbsfähig war, zu versorgen. Zur Versorgung war sie jederzeit bereit und hat Alles geleistet, was Kläger von ihr verlangen konnte, damit hat sie ihre Ersatzpflicht erfüllt. Durch einen neuen, ganz ausser ihrer Macht und Wirkungssphäre gelegenen, vom Kläger selbst hervorgerufenen Umstand wurde die Ersatzleistung eingestellt. Hiezu war die Beklagte zweifellos berechtigt. Aus allen diesen Gründen war das Klagebegehren abzuweisen. Die Bestimmung hinsichtlich der Kosten beruht auf § 41 C.-P.-O.

Das k. k. Oberlandesgericht in Wien hat mit Urtheil vom 30. März 1901, G.-Z. Bc. II. 26/1 der Berufung des Klägers Folge gegeben und das erstrichterliche Urtheil dahin abgeändert, dass die beklagte Bahn schuldig erkannt wurde, dem Kläger vom 1. April 1900 angefangen auf Lebensdauer eine Rente von monatlich K 9·— zu bezahlen und die Hälfte der mit K 495·34 bestimmten Processkosten erster Instanz zu ersetzen. Mit dem Mehrbegehren wurde der Kläger abgewiesen und wurde weiters ausgesprochen, dass die beklagte Bahn dem Kläger die Hälfte der mit Ausschluss der Sachverständigengebühr auf K 270·55 bestimmten Kosten des Berufungsverfahrens zu ersetzen habe.

Thatbestand:

Der Kläger hat das Urtheil seinem ganzen Inhalte nach angefochten. Als Berufungsgrund macht er unrichtige rechtliche Beurtheilung geltend, insoferne die erste Instanz annahm, dass die Beklagte durch die strafgerichtliche Aburtheilung des Klägers von jeder Ersatzleistung befreit worden sei, und unberücksichtigt liess, dass derselbe ohne das Bruchleiden zu schwerer Arbeit geeignet wäre und sich einen höheren Verdienst verschaffen könnte. Er stellt den Berufungsantrag auf Abänderung des angefochtenen Urtheiles und Erkenntniss nach dem Klagebegehren. Das Berufungsgericht hat den Beweisbeschluss auf Vernehmung eines Sachverständigen über die Frage, ob und in welchem Masse eine Verminderung der Erwerbsfähigkeit des Klägers durch den erlittenen Bruch eingetreten ist, gefasst und nach Einvernehmung der Parteien über dessen Person den k. k. Universitätsprofessor Dr. P. zum Sachverständigen bestellt. Derselbe hat angegeben, dass Kläger an einem rechtsseitigen freien Hodensackbruche leide und infolgedessen ohne Gefährdung seiner Gesundheit besonders schwere Arbeiten nicht verrichten könne, wohl aber, zumal beim Tragen eines Bruchbandes, leichtere Arbeiten zu verrichten imstande sei.

Die Minderung seiner Erwerbsfähigkeit wird vom Sachverständigen mit höchstens 10 Percent geschätzt. Im Uebrigen hat die Darstellung des Thatbestandes in dem Urtheile der ersten Instanz keine Ergänzung oder Berichtigung erfahren, es wird daher auf sie Bezug genommen.

Gründe:

Bereits in der Begründung des Beschlusses dieses Oberlandesgerichtes vom 27. November 1900, womit das Urtheil des k. k. Handelsgerichtes Wien vom 14. September 1900 aufgehoben und die Rechtssache zur neuen Verhandlung und Entscheidung an die erste Instanz zurückverwiesen worden ist, ist ausgesprochen, dass 1. die Erlöschung des Klagerechtes durch Verjährung nicht eingetreten, 2. die körperliche Verletzung des Klägers durch eine Ereignung im Verkehre einer mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn herbeigeführt worden, und 3. die Ereignung nicht durch Verschulden des Verletzten verursacht worden ist, daher die beklagte Eisenbahn-Unternehmung, da ein anderer der im § 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, aufgezählten Befreiungsgründe nicht in Frage steht, Ersatz zu leisten hat, wenn durch jene Ereignung eine körperliche Verletzung des Klägers entstanden ist und Kläger durch dieselbe einen Schaden erlitten hat.

An diese rechtliche Beurtheilung, von welcher das Berufungsgericht bei jenem Beschlusse ausgegangen ist, ist gemäss § 499 C.-P.-O. das Processgericht erster Instanz und umsomehr auch das Berufungsgericht selbst gebunden. Die Frage nun, ob Kläger durch jene Ereignung eine körperliche Verletzung erlitten hat, hat die erste Instanz bejaht, indem sie als erwiesen annahm, dass Kläger den Leistenbruch, an welchem er leidet, bei der Verschiebung im Juli 1887 davongetragen hat. Dieses im Urtheil der ersten Instanz festgestellte Ergebniss der Beweisführung hat das Berufungsgericht, da es durch die geltend gemachten Berufungsgründe nicht berührt wird und durch die Berufungsverhandlung selbst eine Berichtigung nicht erfahren hat, gemäss § 498 C.-P.-O. seiner Entscheidung zugrunde zu legen.

Aus diesem Grunde musste auch der von der Beklagten bei der Berufungsverhandlung gestellte Antrag, den Sachverständigen auch über den Zusammenhang der Verletzung mit jener Ereignung zu befragen, zurückgewiesen werden, zumal dem Berufungsgerichte gegen jene thatsächliche Feststellung des ersten Richters aus den von diesem angegebenen Gründen keine Bedenken vorzuliegen scheinen. Trotzdem somit feststeht, dass die Verletzung des Klägers jener Ereignung zuzuschreiben ist, hat die erste Instanz angenommen, dass demselben ein Schaden hieraus nicht erwachsen sei. Die Argumente, aus welchen der erste Richter zu dieser Schlussfolgerung gelangte, kann das Berufungsgericht nicht als richtig anerkennen.

Richtig ist zwar, dass Kläger an seiner Entlassung aus dem Dienste der Beklagten selbst Schuld trägt, richtig ist auch, dass er auch nach dieser Entlassung nicht ohne Erwerb dagestanden ist. Aus diesen Umständen folgt aber keineswegs, dass ihm ein Schaden überhaupt nicht erwachsen sei. Um die Frage, ob und welchen Schaden Kläger aus jener Ereignung erlitten hat, richtig zu entscheiden, muss man sich vor Augen halten, in welchem Zustande sich Kläger heute befände, wenn ihn jener Unfall nicht getroffen hätte. Nur auf

diese Weise kann die Frage nach dem aus der Ereignung entsprungenen Erfolge richtig gelöst werden. Die Antwort hierauf kann nun nicht zweifelhaft sein.

Hätte Kläger jenen Unfall nicht erlitten und demnach sein Bruchleiden nicht acquirirt, so wäre er zwar allerdings aus dem Dienste der Beklagten entlassen, und zwar seiner Verurtheilung wegen eines Verbrechens halber ganz mit Recht entlassen, aus demselben Grunde auch jedes anderweitigen Vertrauenspostens unwürdig; aber er wäre ein Mann von gesunden Gliedern geblieben, und als solcher fähig, durch schwere körperliche Arbeit sein Brot zu verdienen. Durch das Bruchleiden aber ist er, wie durch das Gutachten des Sachverständigen als erwiesen anzunehmen ist, und wie wohl jedem Laien einleuchtet, ausser Stande, Arbeiten, die grössere Körperkraft erfordern, ohne Gefährdung seiner Gesundheit zu verrichten.

Er ist daher auf leichtere Arbeiten, die auch bei geringerer Körperkraft verrichtet werden können, beschränkt. Dass hiemit eine materielle Einbusse nothwendig verknüpft ist, weil Arbeiten, die nur von Gesunden und Vollkräftigen verrichtet werden können, besser entlohnt zu werden pflegen, liegt auf der Hand. Der Schaden, welchen Kläger aus jener Ereignung erlitten hat, besteht somit in der Differenz zwischen dem Lohne, welcher von einem vollkommen gesunden Arbeiter erzielt werden kann, und jenem, welchen Kläger in seinem heutigen Zustande erreichen kann.

Diese Differenz bildet den entgangenen Verdienst, welchen die Beklagte gemäss § 1325 a. b. G.-B. zu ersetzen hat. Erwägt man nun, dass einerseits der durchschnittliche ortsübliche Taglohn eines schwere körperliche Arbeiten verrichtenden Individuums erfahrungsgemäss ungefähr K 3·— beträgt, andererseits dagegen die Minderung der Erwerbsfähigkeit des Klägers nach dem auch diesfalls als massgebend erkannten Gutachten des Sachverständigen mit 10 Percent einzuschätzen ist, so gelangt man zu dem Schlusse, dass der dem Kläger entgangene Mehrverdienst mit 30 h täglich, das ist K 9 — monatlich, anzunehmen ist.

Zur Zahlung einer Rente in dieser Höhe ist daher die Beklagte, und zwar, da das Leiden des Klägers unverbesserlich erscheint, auf dessen Lebensdauer verpflichtet. Der Mehranspruch des Klägers ist zurückzuweisen. Der Umstand, dass Kläger als Strassenkehrer viel weniger verdient hat, ist nicht entscheidend, weil er nach dem Gutachten des Sachverständigen, wenn er es nicht verschmäht, ein Bruchband zu tragen, auch andere Arbeiten, z. B. die eines Fabriksarbeiters, leisten könnte. In diesem Sinne war daher das angefochtene Urtheil, der Berufung des Klägers theilweise Folge gebend, abzuändern.

Die Entscheidung im Kostenpunkte betreffend, muss einerseits daran festgehalten werden, dass die Beklagte jede Ersatzpflicht bestritten hat, andererseits aber auch berücksichtigt werden, dass der Kläger, der laut seiner Klage auf dem Standpunkte steht, dass er zu jeder anstrengenden Arbeit unfähig sei, eine die zuerkannte Rente um mehr als das Sechsfache übersteigende beansprucht hat. Bei dieser Sachlage erscheint zwar nicht die Aufhebung, aber auch nicht der Zuspruch der vollen Processkosten im Sinne des § 43, Abs. 2, C.-P.-O., sondern deren Theilung im Sinne des Abs. 1 dieses Paragraphen angemessen. Von derselben Erwägung wurde bei der gemäss §§ 41, 43 und 50 C.-P.-O. gefällten Entscheidung in Ansehung der Kosten des Berufungsverfahrens ausgegangen.

Der k. k. Oberste Gerichtshof hat mit Urtheil vom 5. Juni 1901, Z. 7484, der Revision der Beklagten keine Folge gegeben und dieselbe schuldig erkannt, dem Kläger die mit K 81·65 bestimmten Kosten der Revisionsbeantwortung zu ersetzen.

Gründe:

Die Beklagte ficht das Urtheil des Berufungsgerichtes aus den Revisionsgründen des § 503, Z. 1 und 4 C.-P.-O. an. Sie bestreitet zunächst, dass die durch den Leistenbruch eingetretene verminderte Arbeitsfähigkeit des Klägers als eine Ereignung im Verkehre der beklagten Eisenbahn-Unternehmung im Sinne des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, zu qualificiren sei und kommt zu dem Schlusse, dass eine Nichtigkeit des Verfahrens nach § 477, Z. 3, C.-P.-O. vorliege, weil die gesetzlichen Voraussetzungen der handelsgerichtlichen Competenz fehlen, und weil die Prorogirung einer gemeinschaftlichen Sache vor ein Handelsgericht nach § 104 J.-N. unstatthaft sei.

Dieser Auffassung kann jedoch nicht beigepflichtet werden, da das Eisenbahn-Haftpflichtgesetz in Bezug auf die Ereignung nicht näher unterscheidet, somit auch die beim Verschieben von Lastwägen von der Drehscheibe auf die Schienen eingetretene Verletzung des Klägers in unmittelbarem Zusammenhange mit dem Betriebe der Unternehmung steht, daher von den unteren Instanzen mit Recht als eine Ereignung im Verkehre angesehen wurde. Demnach liegt auch der Revisionsgrund des § 503, Z. 1, C.-P.-O. nicht vor. Die Beklagte macht als zweiten Revisionsgrund die unrichtige rechtliche Beurtheilung des Streitfalles geltend, weil die Verletzung dem eigenen Verschulden des Klägers zuzuschreiben ist, der seine Körperkraft überschätzte, und weil Kläger, ungeachtet er laut Aussage des Sachverständigen Dr. P. zur Verrichtung besonders schwerer Arbeiten nicht geeignet und eine Einbusse an seiner Erwerbsfähigkeit bis zu 10 Percent eingetreten ist, einen Schaden nicht erlitten hat.

Auch dieser Revisionsgrund ist nicht stichhältig. Denn in der Befolgung des dem Kläger von seinem Vorgesetzten ertheilten Auftrages kann ein eigenes Verschulden des Beauftragten nicht erblickt werden und wäre es Sache der Beklagten gewesen, die zur Verrichtung der Arbeit erforderliche Anzahl von Arbeitern beizustellen. Ebenso unbegründet ist die Einwendung, dass der Kläger durch den Leistenbruch keinen Schaden erlitten habe, wenn berücksichtigt wird, dass er ohne diesen zur Uebernahme auch der schwersten Arbeiten fähig gewesen wäre, während dermalen der Kreis der Möglichkeiten, durch Handarbeit einen Erwerb zu finden, nicht unwesentlich eingeschränkt und damit sein Fortkommen behindert ist.

Was die Beklagte dem Kläger bis zu dessen Dienstaustritt gezahlt hat, fällt aber bei Beurtheilung der Frage, inwieweit die Erwerbsfähigkeit des Letzteren überhaupt gemindert wurde, nicht in Betracht. Wenn das Berufungsgericht den Schaden des Kläger, rücksichtlich die künftig entgehende Verdienstquote mit dem Betrage von K 9·— per Monat bemessen hat, so entspricht diese Festsetzung der Bestimmung des § 273 C.-P.-O., und wurden keinerlei Umstände geltend gemacht, welche geeignet wären,

diesen Ersatzbetrag als übermässig erscheinen zu lassen. Hienach war die Revision zurück zu weisen und in Betreff der Revisionskosten nach Vorschrift der §§ 41 und 50 C.-P.-O. zu erkennen.

Entwicklung des ungarischen Eisenbahnnetzes im Jahre 1901.

Im Jahre 1901 wurden nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien dem öffentlichen Verkehre übergeben, und zwar:

	Länge in Kilometern
Am 16. Jänner die schmalspurige Localbahn Zágráb-Podsuset-Sambor	19·2
„ 9. Juli die Strecke Noskovci—Drauufer der Localbahn Szent-Lőrincz—Slatina—Našic	2·5
„ 18. August die Localbahn Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencsén	51·5
„ 15. September die Localbahn Ruma-Klenak	31·0
„ 30. September die Localbahn Vinkovci-Zupanje-Saveufer	33·7
„ 24. November die Losonczer Regional-Localbahn	29·0
Zusammen . .	166·9

Die erstgenannte schmalspurige Bahn, welche sich an das innerstädtische Strasseneisenbahnnetz der Stadt Agram anschliesst (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 25 ex 1901), ist berufen, den Localverkehr der Stadt selbst zu heben.

Durch die Eröffnung der Flügellinie Noskovci—Drauufer (vergl. Vrdgs-Bl. Nr. 90 ex 1901) ist eine neue Umschlagstelle geschaffen worden, welche mit der weiteren Schiffbarmachung der Drau an Bedeutung gewinnen wird.

Durch den Ausbau der Localbahn Nagy-Tapolcsány — Bossány — Trencsén (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 100 ex 1901) ist den in jener Gegend aufgedeckten Braunkohlengruben ein weites Absatzgebiet eröffnet worden.

Die von Ruma nach Klenak (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 124 ex 1901) führende Bahn wird zur Hebung des Verkehres mit Serbien wesentlich beitragen.

Von wesentlicher Bedeutung für den Export von Werk- und Bauholz, sowie von Eichenhölzern für Schiffbau aus den Holzschlagerevieren der Staatsforste bei Andriasevci und Gradiste wird die Localbahn Vinkovci-Zupanje-Saveufer (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 125 ex 1901) sein, auf welcher diese Waldproducte zur Save gelangen und auf dem billigen Wasserwege bis Zimony und weiterhin auf der Donau nach den Balkanstaaten befördert werden können.

Die beiden Linien Losoncz—Poltár und Ipoly—Berzencze—Katalinhuta (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 141 ex 1901) der Losonczer Regional-Localbahn sind für die zum Verkehrsbereiche derselben gehörende Gegend von grosser wirthschaftlicher Bedeutung. Eisenwerke, Glasfabriken, Thon- und Chamottewaarenfabriken jener Gegend werden erst jetzt durch Eröffnung der Bahn in die Lage versetzt, eine erspriessliche Thätigkeit zu entfalten, und auch die dortigen grossen Waldbestände gelangen erst durch die Bahn zum vollen Werthe.

Durch diese Localbahnen ist das Anlagecapital des ungarischen Bahnnetzes um mehr als acht Millionen Kronen, die Länge desselben auf 17.268 km gewachsen.

Eine zwar wenig bedeutende Verstaatlichung, welche im Jahre 1901 vorgenommen wurde, ist die Einverleibung der 15 km langen schmalspurigen Taraczthaler Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 56 ex 1901) in das Netz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen.

Zur Hebung der Leistungsfähigkeit der ungarischen Eisenbahnen wurde auch im vergangenen Jahre viel gethan, und wollen wir in erster Linie des Zuwachses des Fahrparkes gedenken. Zu Ende des Jahres bezifferte sich der Stand der Betriebsmittel der grösseren Eisenbahnen wie folgt:

	Locomotiven und Tender	Personenwagen	Güterwagen
Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen	2519	4875	55549
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Netz)	161	387	2504
Kaschau-Oderberger Eisenbahn .	153	192	4349
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	23	59	585
Vereinigte Arad-Csanáder Eisenbahnen	37	53	1400
Szamosthaler Eisenbahn	16	47	530
Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn .	13	14	464
Zusammen . .	2922	5627	65381

Bei einem Vergleiche mit dem Stande der Fahrzeuge der genannten Bahnen zu Ende des Jahres 1900 ergibt sich ein Zuwachs von 78 Locomotiven, 158 Personen- und 3633 Güterwagen, welcher zum überwiegend grössten Theile den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen zugute kommt. Zur Begleichung eines Theiles des Ankaufspreises von 2000 Güterwagen der Staatseisenbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 33 ex 1901) wurde laut Gesetzartikel XII ex 1901 von dem zur Erweiterung und Ausrüstung der Werkstätten für das vergangene Jahr zur Verfügung gestandenen Investirungscapital der Betrag von K 4,417.000 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 57 ex 1901) verwendet. Der Haupttheil der verbliebenen Summe von mehr als 3 Millionen Kronen dient zur Verlegung der Werkstätten des Budapester Westbahnhofes (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 136 ex 1901), für welche ausserhalb des Bereiches der Stadt ein weiter Grundcomplex angekauft wurde. Die Arbeiten der gross angelegten Gebäude wurden mit voller Kraft in Angriff genommen; die Erdarbeiten sind nahezu fertiggestellt.

Von dem im Jahre 1901 zum Baue eines Kohlenbahnhofes in Budapest zur Verfügung gestandenen Betrage von K 1,830.000 konnte nur ein unbedeutender Bruchtheil in Anspruch genommen werden, denn das bezügliche Project, welches mit der Reconstruction der Budapester Bahnhöfe im Zusammenhange steht, bildete auch im vergangenen Jahre noch den Gegenstand eingehender Studien.

Von der für Brückenbau bestimmten Summe von nahezu einer Million Kronen wurden die Kosten der neuen Theissbrücke nächst Algyö (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 25 ex 1901) auf der Strecke Nagyvárad—Szeged bestritten. Wenn wir noch erwähnen, dass der zweite Tunnel nächst Pozsony seiner Vollendung entgegengeht, haben wir die wichtigsten Momente der im Bereiche der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen ausgeführten Arbeiten aufgezählt.

Ueber den von den grossen Eisenbahnen im Jahre 1901 bewältigten Personen- und Güterverkehr liegen die nachfolgenden Daten vor, welchen wir die Daten des Vorjahres gegenüberstellen:

	Personenverkehr Anzahl der beförderten Reisenden in Zehntausenden		Güterverkehr Mengen in Tausenden Tonnen	
	1901	1900	1901	1900
Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen	3655·7	3583·3	19.699	20.162
Kaschau-Oderberger Bahn (ungarische Linie)	180·4	172·2	2.969	3.091
Südbahn (ungarische Linie)	206·2	206·7	2.493	2.601
Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn	8·0	7·5	760	732
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	69·3	70·1	670	596
Vereinigte Arad-Csanáder Eisenbahnen	97·1	95·6	765	690

Die angeführten Daten weisen demnach eine mässige Steigerung des Personenverkehres, dagegen aber, mit wenigen Ausnahmen, einen Ausfall im Waarenverkehre auf, welches Verhältniss sich auch in den Endsummen über den Verkehr sämmtlicher Bahnen gleichbleiben dürfte, so dass die Anzahl der im Jahre 1901 auf den ungarischen Eisenbahnen beförderten Personen die des Vorjahres, welche mehr als 64 Millionen betrug, übersteigt, die Menge der beförderten Güter jedoch hinter jener des Jahres 1900, die rund 36 Millionen Tonnen betragen hat, zurückgeblieben ist.

Dementsprechend gestalteten sich auch die Einnahmen der Eisenbahnen. Dieselben betrugen nämlich bei den genannten Bahnen der obigen Reihenfolge nach:

	aus dem Personenverkehr im Jahre		aus dem Frachtenverkehr im Jahre	
	1901	1900	1901	1900
	in Tausenden Kronen			
Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen	47.960	47.763	146.922	150.268
Kaschau-Oderberger Bahn	2.098	2.054	10.042	10.577
Südbahn	3.713	3.633	12.185	12.323
Mohács-Fünfkirchner Bahn	64	65	1.259	1.283
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn	409	415	1.655	1.472
Vereinigte Arad-Csanáder Bahnen	837	817	2.586	2.300

Von den genannten Eisenbahnen erzielten demnach blos die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn und die Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen eine grössere Einnahme bei einer Zunahme des Frachtenverkehres, während die übrigen ungarischen Eisenbahnen das Los der Eisenbahnen des Auslandes theilten, die zumeist einen Ausfall sowohl des Verkehres als auch der Einnahme zu beklagen hatten. Neben der schlechten Ernte trägt an diesem Rückgange hauptsächlich auch die Abnahme des Kohlenexportes schuld, welcher im Vorjahre infolge der Arbeitsausstände in Oesterreich ausserordentliche Dimensionen angenommen hatte, im Jahre 1901 aber auf den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen allein auf 329.566 Wagenladungen gesunken ist, was an und für sich einer Verminderung von nahezu 15.000 Wagenladungen gleichkommt.

Was insbesondere die Abnahme der Einnahmen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen betrifft, muss hervorgehoben werden, dass im Staatsbudget für das Jahr 1901 als Einnahmen für den gesammten Personen- und Güterverkehr K 193,200.000 präliminirt waren; nachdem nun schon die provisorische Abrechnung aus diesen Verkehren eine Einnahme von mehr als Kronen 194,880.000 ergibt, so ist zu erwarten, dass sich dem Voranschlage gegenüber immerhin noch ein namhafter Ueberschuss ergeben wird.

Zum Schlusse ist noch jener wichtigeren Momente zu gedenken, welche für die Regelung des Frachtengeschäftes zwischen den Eisenbahnen und dem Publicum bedeutsam sind. Am 10. October 1901 ist das mit Gesetzartikel XXV ex 1901 inarticulirte Pariser Zusatzübereinkommen zur internationalen Convention über den Eisenbahn-Frachtenverkehr in Geltung getreten. Im Interesse des verfrachtenden Publicums war es gelegen, den mannigfachen Vortheilen, welche das genannte Zusatzübereinkommen im internationalen Verkehre bietet, auch im internen Verkehre Geltung zu verschaffen, was durch die Einführung des V. Nachtrages zum Eisenbahn-Betriebsreglement geschehen ist. Mit diesem Nachtrage wurden jedoch nicht nur die neuen Bestimmungen des Zusatzübereinkommens in das Betriebsreglement aufgenommen — von welchen wir hier als besonders wichtig die Erweiterung des Verfügungsrechtes des Aufgebers über die zur Verfrachtung aufgegebenen Güter, die minder strenge Behandlung der unrichtigen Inhaltsangabe der Sendung im Frachtbriefe hervorheben wollen — sondern mit Berücksichtigung der internen Verkehrsverhältnisse eine thunliche Uebereinstimmung des Betriebsreglements mit der neuen deutschen Verkehrsordnung vom 26. October 1899 hergestellt.

Die Einführung des Pariser Zusatzübereinkommens hat die Umarbeitung der allgemeinen Tarifbestimmungen des internationalen Eisenbahn-Gütertarifes, Theil I, zur Folge gehabt. Im internen Gütertarif, Theil I, wurden die Ergänzungen und Abänderungen mittelst Nachtrages geregelt. Die Neuausgabe der Güterclassification zeichnet sich durch präcisere Fassung einzelner Bestimmungen aus. Das verfrachtende Publicum wird den Bahnanstalten auch dafür erkenntlich sein, dass dieselben als Anhang dieses Tariftheiles die Bestimmungen für Güter, welche in Lagerhäusern und Reexpeditionsstationen eingelagert und reexpedirt werden, aufgenommen und dadurch den interessirten Kreisen zugänglich gemacht haben.

Wesentliche Aenderungen oder gar Reformen im Eisenbahn-Tarifwesen hat das Jahr 1901 nicht gebracht.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Theilstrecke der Linie Nr. 37 [der Concessionsurkunde] „von der Magdalenenstrasse bis zur Währingerstrasse“: Ergebniss der technisch-polizeilichen Prüfung; Ertheilung des provisorischen Benützungsconsenses.) Das von der k. k. General Inspection der österreichischen Eisenbahnen mitgetheilte Ergebniss der am 12. November 1901 durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der Theilstrecke der Linie Nr. 37 der Wiener elektrischen Strassenbahnen, und zwar „von der Magdalenenstrasse bis zur Währingerstrasse“, bei welcher Amtshandlung der provisorische Betriebsconsens ex commissione ab 16. November 1901 im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt wurde, wurde zur Kenntniss genommen.

[E.-M.-Z. 58.831 ex 1901.]

— (Theilstrecke der Linie Nr. 44 [der Concessionsurkunde] „von der Gudrunstrasse bis zur Trostgasse“: Ergebniss der technisch-polizeilichen Prüfung; Ertheilung des provisorischen Betriebsconsenses.) Das von der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen mitgetheilte Ergebniss der am 21. November 1901 durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der Theilstrecken der Linie Nr 44 der Wiener elektrischen Strassenbahnen, und zwar „von der Gudrunstrasse bis zur Trostgasse“, bei welcher Amtshandlung der provisorische Betriebsconsens ex commissione ab 26. November 1901 im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt wurde, wurde zur Kenntniss genommen.

[E.-M.-Z. 58.497 ex 1901.]

Projectirte Localbahn Tarnów-Szczucin. (Generelles Project: Anberaumung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat hinsichtlich des vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Tarnów der k. k. österr. Staatsbahnen über Dabrowa nach Szczucin den Beginn der Trassenrevision und Stationscommission für den 4. Februar 1902 anberaumt. Mit der Leitung der Commission wurde der bei der k. k. Statthalterei in Lemberg in Dienstverwendung stehende k. k. Bezirkshauptmann Dr. Stanislaus Ustyanowski betraut. [E.-M.-Z. 2953.]

Projectirte Localbahn Schüttenhofen - Bergreichenstein. (Generelles Project: Anberaumung der Trassenrevision.) Die k. k Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von der Stadtgemeinde Bergreichenstein vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Schüttenhofen der Linie Iglau—Taus der k. k. österr. Staatsbahnen nach Bergreichenstein die Trassenrevision für den 28. und 29. Jänner 1902 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am erstgenannten Tage um 9 Uhr Vormittags bei dem Bürgermeisteramte in Schüttenhofen. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der in der Dienstleistung bei der k. k. Statthalterei in Prag stehende k. k. Bezirkshauptmann Carl Svátek betraut. [E.-M.-Z. 3418.]

Localbahn Tannwald-Grünthal. (Herstellung einer Ufermauer an der Desse nächst km 2·5/6: Anordnung einer Localcommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des Ansuchens des Fabriksbesitzers Josef Riedel in Tiefenbach wegen Herstellung einer entsprechend starken Ufermauer zum Schutze gegen die schädlichen Einwirkungen der Hochwässer der Desse, deren Abflussverhältnisse durch die Errichtung des Dammes, bezw. den Einbau des Viaductes über das Dessethal in km 2·5/6 der im Bau befindlichen Localbahn Tannwald-Grünthal eine den sicheren Bestand der vorhandenen schwachen Ufermauer nicht mehr gewährleistende Aenderung erfahren haben sollen und behufs Feststellung des wirklichen Sachverhaltes und eventuellen Anbahnung der Verbesserung der beklagten Verhältnisse eine Localerhebung an Ort und Stelle unter Zuziehung sämmtlicher Interessenten anzuordnen. [E.-M.-Z. 781.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Bauconsenstheilung.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Bauconsens für die Erweiterung der Brücke in km 8·4 der Bahnstrecke Lundenburg—Kutti und für die Anbringung von Fangrechen oberhalb der Brücken in km 8·4 und 8·7 derselben Bahnstrecke im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 1473.]

Localbahn Nixdorf-Rumburg mit Abzweigung Herrnwalde-Schönlinde. (Projectsänderung in km 10·0/3.) Das vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegte Project, wonach die im Begehungsoperate der Localbahn Nixdorf-Rumburg mit der Abzweigung von Herrnwalde nach Schönlinde in km 10·0/3 mit 30 m lichter Weite festgestellte Brücke über das Zeidlertheil in einer lichten Weite von 40 m, und zwar mit zwei Oeffnungen à 20 m, ausgeführt werden soll, damit die projectirt gewesene Verlegung des Weges Parcelle 1434 und des Zeidlerbaches entfalle, wurde vom k. k. Eisenbahnministerium unter der Voraussetzung zur Ausführung genehmigt, dass die Brückenträger nicht als continuirliche Träger, sondern als Einzelnträger (womöglich als einfache Blechträger) ausgeführt werden. [E.-M.-Z. 1118.]

Elektrische Kleinbahn Dornbirn-Lustenau. (Pläne für die Hochbauten in der Kraftstation Dornbirn.) Die vom behördlich autor. Civilingenieur Raimund Schenkel in Wien namens der Concessionswerber der elektrischen Kleinbahn Dornbirn-Lustenau vorgelegten Pläne für die Hochbauten in der Kraftstation Dornbirn wurden an die k. k. Statthalterei in Innsbruck zur Prüfung im Sinne des § 22 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung geleitet, dem Bahnconsortium im Falle eines anstandslosen Prüfungsbefundes und eventueller Vorschreibung sonstiger erforderlichen Ergänzungen den provisorischen Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 58.373 ex 1901.]

Localbahn Petersdorf - Grünthal - Oberpolaun. (Entwurf der Eisenconstructionen des Grenzviaductes über das Iserthal in km 33·1/3.) Der von der königlichen Eisenbahn-Direction in Breslau vorgelegte Entwurf der Eisenconstructionen des Grenzviaductes über das Iserthal in km 33·1/3 der Bahnlinie Petersdorf—Grünthal—Oberpolaun wurde vom k. k. Eisenbahnministerium zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 2016.]

Projectirte Localbahn Lemberg (Kozielniki)-Podhajce. (Vorlage des generellen Projectes: Anordnung der Trassenrevison.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 31. December 1901 die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des im Wege des Landesausschusses des Königreiches Galizien vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von einem Punkte der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn bei Kozielniki über Lyczaków, Winiki, Przemyślany, Brzezany und Potutory nach Podhajce im Sinne der §§ 10 bis 14 der Verordnung des Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. des § 3 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 50.812 ex 1901.]

Projectirte Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Triest-St. Andrae. (Wasserkraftanlage im Feistritzbache für den Bau des Wocheiner Tunnel [Nordseite] bei Wocheiner-Feistritz: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das von der k. k. Trassirungsexpositur in Assling vorgelegte Operat, betreffend die projectirte Wasserkraftanlage am Feistritzbache, welche aus Anlass des Baues des Wocheiner Tunnels (Nordseite) im Zuge der Projectslinie Klagenfurt (Villach)—Triest-St. Andrae zur Ausführung gelangen soll, wird vom fachlichen Standpunkte als entsprechend befunden und principiell genehmigt.

Das bezeichnete Operat wurde an die k. k. Landesregierung in Laibach mit dem Auftrage übermittelt, die politische Begehung rücksichtlich dieses Projectes in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung nach Massgabe der Bestimmungen der Handelsministerialverordnung vom 25. Jänner 1879 und unter Bedachtnahme auf die materiellen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes für das Herzogthum Krain vom 15. Mai 1872 mit thunlichster Beschleunigung vorzunehmen. [E.-M.-Z. 2298.]

Schmalspurige Eisenbahn Spalato - Sinj. (Hochbauten: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 18. September 1901, Z. 40.720, die von der k. k. Eisenbahnbauleitung in Spalato behufs Ertheilung des Bauconsenses vorgelegten und fachlich entsprechend befundenen Projectspläne für die auf der schmalspurigen Eisenbahn Spalato-Sinj zur Ausführung bestimmten Hochbauten an die k. k. Statthalterei in Zara mit der Ermächtigung übermittelt, im Falle eines anstandslosen Ergebnisses der Prüfung der Projectspläne vom Standpunkte der dalmatinischen Landesbauordnung, der k. k. Eisenbahnbauleitung in Spalato den Bauconsens für diese Hochbauten im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen.

Auf Grund dieser Ermächtigung hat die k. k. Statthalterei den Bauconsens für diese Projecte, mit Ausnahme der Hochbauten betreffend die Aufnahmsgebäude der Stationen Sinj, Dugopolje und Salona, im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.

Bezüglich der nicht consentirten Pläne der obbenannten Aufnahmsgebäude hat das k. k. Eisenbahnministerium im Sinne des § 22 der Handelsministerialverordnung vom 25. Jänner 1879 die Genehmigung ertheilt. [E.-M.-Z. 59.208 ex 1901.]

Schmalspurige Localbahn Triest-Parenzo. (Theilstrecke Triest—Buje: Vornahme der technisch-polizeilichen Prüfung und Betriebseröffnung.) Das von der k. k. Eisenbahnbauleitung Triest vorgelegte Schlussoperat für die Theilstrecke Triest—Buje der schmalspurigen Localbahn Triest-Parenzo wurde an die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen mit der Weisung übermittelt, die Brückenproben und die technisch-polizeiliche Prüfung dieser Linie im eigenen Wirkungskreise durchzuführen. Im Falle eines anstandslosen Ergebnisses dieser Amtshandlungen wird die mit der Vornahme der technisch polizeilichen Prüfung betraute Commission ermächtigt, die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu ertheilen. [E.-M.-Z. 2365.]

Grazer elektrische Strassenbahnen. (Verbindungsgeleise bei der Remise in der Annenstrasse: Ergebniss der politischen Begehung; Bauconsensertheilung ex commissione.) Das von der k. k. Statthalterei in Graz mitgetheilte Ergebniss der am 26. November 1901 durchgeführten politischen Begehung des Projectes der Grazer Tramway-Gesellschaft für die Herstellung eines Verbindungsgeleises zwischen dem Ausfahrtsgeleise aus der Remise „Annenstrasse“ und der Anfangsweiche der Linie „Annenstäle—Eggenberg“ der Grazer elektrischen Strassenbahnen, sowie der für diese Anlage ex commissione ertheilte Bauconsens wurde vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigend zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 56.367 ex 1901.]

Localbahn Teltsch-Zlabings. (Brücke in km 42·3/4, Mauerwerks- und Eisenconstructionspläne.) Die von der Bauaufsicht der Localbahnen Waidhofen a. Th.-Zlabings und Teltsch-Zlabings vorgelegten Mauerwerks- und Eisenconstructionspläne der Brücke von 30·0 m Lichtweite in km 42·3/4 der Localbahn Teltsch-Zlabings wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-B.-D. 1667/901.]

Localbahn Nixdorf-Rumburg mit Abzweigung Herrnwalde-Schönlinde. (Typenplan für eine Locomotivremise mit zwei Ständen: Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten, vom Standpunkte der Landesbauordnung vom 8. Jänner 1889, L.-G.-Bl. Nr. 5, sowie der Localinteressen entsprechend befundenen Typenplanes für eine Locomotivremise mit zwei Ständen der im Bau befindlichen Localbahn Nixdorf-Rumburg mit Abzweigung Herrnwalde-Schönlinde den Bauconsens mit Umgangnahme von der Abhaltung einer Localcommission im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 1522.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Linie Pilsen—Eisenstein: Eröffnung der Haltestelle „Petrowitz a. d. Angel".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Antrag der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen die Eröffnung der in km 37 356 zwischen den Stationen Janowitz und Neuern der Linie Pilsen—Eisenstein gelegenen Personenhaltestelle „Petrowitz a. d. Angel", böhmisch: „Petroviee nad Úhlavou", für den Personen- und Gepäcksverkehr, letzteren im Nachzahlungswege, genehmigt und die k. k. Staatsbahn-Direction angewiesen, die nöthigen Verfügungen zu veranlassen. [E.-M.-Z. 2449/20.]

Nachrichten aus Ungarn.

Localeisenbahn Kun-Szt. Miklós—Dunapataj. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési" Nr. 133 vom 6. November 1901 und dessen darauf folgende Nummer verlautbaren den Wortlaut der Concessionsurkunde zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes einer von der Station Kun-Szt. Miklós-Tass der Hauptlinie Budapest—Kun-Szt. Miklós-Tass—Szabadka (Maria Theresiopel)—Zimony (Semlin)—Belgrád der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehenden und diese in der Donau-Dampfschiffahrtsstation Dunapataj mit der Donau verbindenden Localeisenbahn (vergl. Vorconcession, Post 2, Vrdgs.-Bl. Nr. 27 ex 1901). Concessionär dieser als normalspurige Localbahn im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauenden und als solche von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen zu betreibenden Linie ist der Grossgrundbesitzer Graf Josef Teleki. Die effectiven Baukosten vorbenannter Localeisenbahn sind mit K 3,220.000 bemessen, von welcher Summe Beträge von K 255.000 für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und K 40.000 für Anlage eines Reservefonds auszuscheiden sind.

Als Stationen für den Gesammtverkehr, Verladebahnhöfe und Haltestellen sind im Bereiche der neuen Strecke herzustellen:

1. Die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Ausgangsstation Kun-Szt. Miklós-Tass der Hauptlinie Budapest—Belgrád der kgl. Ungar. Staatsbahnen;
2. Szalk-Szt. Márton, Verladebahnhof für Güter in Wagenladungen und Haltestelle für den Personen- und Reisegepäcksverkehr;
3. Duna-Vecse, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
4. Apostag, Verladebahnhof (wie 2);
5. Duna-Egyház, Verladebahnhof (wie 2 und 4);
6. Solt, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
7. Tetétlen, Haltestelle für den Personen- und Gepäcksverkehr;
8. Kis-Harta, Verladebahnhof (wie 2, 4 und 5);
9. Duna-Pataj, Endstation und Station für den Gesammtverkehr, sowie Wasser- und Maschinenstation.

Nebst den vorbenannten können mit Genehmigung des Handelsministers auch nachträglich Verladebahnhöfe und Haltestellen je nach Bedarf eröffnet werden.

Parlamentarisches. (Investitionen für das Betriebsnetz der kgl. Ungar. Staatsbahnen innerhalb der Jahre 1895 bis Ende 1901.) In dem der Legislative am 20. Jänner 1902 vorgelegten Berichte des Finanzausschusses über das Budget des Jahres 1902 wird in retrospectiver Darstellung der im Laufe der Jahre 1895 bis 1901 vorgenommenen Investitionen für die kgl. Ungarischen Staatsbahnen im Gesammtbetrage von K 588,431.687 der Nachweis geliefert, dass seitens der Regierung und mit Genehmigung der Legislative, sowohl zur Entwicklung des technischen und administrativen Betriebes des Staatsbahnnetzes, als auch im Interesse der Volkswirthschaft im Allgemeinen und speciell des Arbeiterstandes durch Versorgung desselben mit lohnender Beschäftigung, das Entsprechende geleistet wurde.

Die innerhalb der Jahre 1895 bis 1901 zu Gunsten der kgl. Ungarischen Staatsbahnen vorgenommen Investitionen zerfallen in zwei Kategorien, und zwar:

I. Investitionen
ohne die auf Grund des G.-A. XXX ex 1897 durchzuführenden Eisenbahn-Investitionen.

Im Jahre	Präliminare		
	laut Budget	laut besonderer gesetzlicher Ermächtigung	zusammen
	Kronen		
1895	40,190.390	30,923.446	71,113.836
1896	39,161.842	31,825.604	70,987.446
1897	38,203.302	25,821.154	64,024.456
1898	35,541.928	14,401.458	49,943.386
1899	34,779.170	10,927.276	45,706.446
1900	34,181.955	2,937.940	37,119.895
Zusammen	222,058.587	116,836.878	338,895.465
1901	30,432.080	26,873.930	57,306.010
Totale	252,490.667	143,710.808	396,201.475

II. Investitionen
die auf Grund des G.-A. XXX ex 1897 auf dem Netze der Ungarischen Staatsbahnen zu bewerkstelligen waren.

Im Jahre	Angewiesen wurden		
	auf Grund des Budgets	auf Grund besonderer Ermächtigung der Gesetzgebung	zusammen
	Kronen		
1897	—	73,398.352	73,398 352
1898	18,443.972	12,436.860	30,880.832
1899	12,559.834	15,360.928	27,920.762
1900	12,831.845	7,959.420	20,791.265
Zusammen	43,835.651	109,155.560	152,991.211
1901	[1] 25,346.000	[2] 13,894.001	39,240.001
Insgesammt	69,181.651	123,049.561	192,231.212

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat dem Leopold Huber de Rohó im Vereine mit dem Budapester Civilingenieur

[1] Budgetarisch präliminirter Betrag.
[2] Der bis Ende 1900 bewilligte, aber nicht aufgebrauchte Credit, in welchem auch der durch den G.-A. XXXIV bewilligte Nachtragscredit von K 6,250.000 enthalten ist.

Carl Arnoldi mit Erlass vom 30. October 1901, Z. 70.403/V, die Bewilligung zur Vornahme von technischen Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von der Endstation Rajecz der als Sackbahn endigenden, im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahn Zsolna (Sillein)-Rajecz (Flügelbahn der Hauptlinie [Budapest—] Galánta—Zsolna der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Hauptlinie Kassa [Kaschau]—Zsolna—Csácza [Oderberg] der Kaschau-Oderberger Eisenbahn) abzweigende und diese über Fácskó und die Gemarkung der Gemeinde Német-Próna in der Endstation Privigye mit der als Sackbahn endigenden, im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahn Nagy-Bélicz—Privigye (Fortsetzung der Staatsbahnlinie Tót-Megyer—Nagy-Bélicz) verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate November 1901.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates November 1901 folgende Verkehrsstellen eröffnet: Am 1. November der Haltepunkt Zechow zwischen den Stationen Zantoch und Landsberg a.W. an der Bahnstrecke Schneidemühl—Strasberg im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Personen- und Gepäcksverkehr; Gepäcksstücke werden von Zechow unabgefertigt mitgenommen und wird die Fracht hiefür auf der nächst geeigneten Station erhoben; der Haltepunkt Friedewalde im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Breslau auch für den Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Ernestinenhof zwischen den Stationen Glasow und Adamsdorf an der Bahnstrecke Glasow—Arnswalde der Stargard-Cüstriner Eisenbahn-Gesellschaft für den Personen- und Gepäcksverkehr; nach Ernestinenhof werden Fahrkarten von allen Stationen der genannten Eisenbahn-Gesellschaft ausschliesslich Göllen und Gr. Rischow, von Ernestinenhof nur nach Glasow, Adamsdorf, Chursdorf, Dieckow und Berlinchen ausgegeben; die Ausgabe der Fahrkarten von Ernestinenhof erfolgt im Zuge durch die Zugsführer; die Abfertigung des ab Ernestinenhof zur Beförderung kommenden Gepäckes findet nachträglich auf der Bestimmungsstation statt; nach Ernestinenhof kann Gepäck nur dann abgefertigt werden, wenn der Aufgeber sich zur Abnahme desselben am Packwagen nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation ausdrücklich bereit erklärt; der Haltepunkt Wesseln zwischen den Stationen Gr.-Düngen und Salzdetfurth im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Hannover für den Personen- und Gepäcksverkehr nach den Stationen Baddeckenstedt, Derneburg, Elze, Emmerke, Goslar, Grauhof, Gr.-Düngen, Hammeln, Hannover, Hildesheim H. u. O., Lehrte, Nordstemmen, Ringelheim und Salzdetfurth; Reisegepäck wird auf dem Haltepunkte Wesseln nur zur Nachabfertigung angenommen; die Haltestelle Steindorf im Bezirke der königl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Breslau auch für die Abfertigung von Reisegepäck; die Haltestelle Görke zwischen der Station Greifenberg und der Haltestelle Gummin im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Stettin, welche bisher für die Abfertigung von Personen, Gepäck und Gütern in Wagenladungen eingerichtet war, auch für den Stückgutverkehr; die Station V. Cl. Kühnham der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, welche bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt war, auch für den unbeschränkten Güterdienst; ferner die Station V. Cl. Hiltersdorf der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, welche bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt war, auch für die Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg;

am 13. November die Station Seebach, Kreis Langensalza, im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Erfurt für die Abfertigung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung von der Längsseite des Wagens erfolgen kann; ausgeschlossen sind Fahrzeuge, die nur von der Stirnseite der Wagen ver- oder entladen werden können und schwerwiegende Gegenstände;

am 15. November der Haltepunkt Mahlsdorf zwischen den Stationen Kaulsdorf und Hoppegarten an der Bahnstrecke Lichtenberg—Friedrichsfelde—Cüstrin im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Berlin, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den Eilstückgutverkehr; der Haltepunkt Remkersleben zwischen den Stationen Klein-Wanzleben und Seehausen b. Wzl. an der Bahnstrecke Blumenberg—Eilsleben im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Magdeburg für den Personen- und Gepäckverkehr; die Haltestelle Garssen zwischen den Stationen Celle und Eschede an der Bahnstrecke Lehrte—Uelzen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut-, Frachtstückgut, Wagenladungs- und Viehverkehr; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Haltestelle Schönhauser Damm zwischen den Stationen Gross-Wudicke und Schönhausen an der Bahnstrecke Berlin—Stendal im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Hannover für den Personen-, Gepäcks-, Wagenladungs- und Viehverkehr; die Annahme und Auslieferung von Stückgutsendungen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen;

am 18. November der Haltepunkt Lieblos zwischen den Stationen Gelnhausen und Mittelgründau an der Bahnstrecke Giessen—Gelnhausen im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M., welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, als Haltestelle für den Wagenladungsverkehr; ferner die Station Wesseling-Rheinwerft der Köln-Bonner Kreisbahnen für den Wasserumschlagsverkehr und die Station Köln-Stadtgüterbahnhof (am Luxemburger Thor) der Köln-Bonner Kreisbahnen für den Güterverkehr.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Breslau: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Kauder.) Ab 15. Jänner wurde — einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction zufolge — die an der Bahnstrecke Striegau—Merzdorf zwischen den Verkehrsstellen Rohnstock und Bolkenhain gelegene Haltestelle Kauder für den gesammten Thierverkehr eröffnet.

Schweiz. (Verwendung der Elektricität an Stelle der Dampfkraft auf den schweizerischen Staatseisenbahnen.) Wie der „Triester Zeitung" aus Bern mitgetheilt wird, haben die Vertreter der grossen Schweizer Elektricitäts-Gesellschaften jüngst eine Berathung über die Verwendung der Elektricität an Stelle der Dampfkraft auf den schweizerischen Staatseisenbahnen gepflogen. Vor Allem handelt es sich darum, das Capital zu den für diese Umwandlung erforderlichen Vorstudien und Proben aufzubringen. Die Bundesregierung als Eigenthümerin eines ansehnlichen Bahnnetzes und künftige Besitzerin aller Schweizer Bahnen, soll sich an dieser Capitalsbeschaffung betheiligen. Sowohl die Schweizer Industriellen als die Bevölkerung haben diesen Plan sehr günstig aufgenommen und man weist darauf hin, dass die Schweiz, ebenso wie Italien, über so unermessliche Wasserkräfte verfügt, dass man wohl berechtigt ist, eine solche grossartige Umwandlung in Betracht zu ziehen, die die Möglichkeit bieten werde, die Kohleneinfuhr, welche sich als eine schwere Last der Industrie darstellt, zu verringern.

Türkei und Deutschland. (Ertheilung der Concession für den Bau der Bagdadbahn.) Einer aus Constantinopel eingelangten Nachricht zufolge wurde dort am 17. Jänner der anatolischen Eisenbahn-Gesellschaft die Concession für den Bau der Bagdadbahn ertheilt und hat damit der endgiltige Vertrag hierüber die Genehmigung des Sultans erhalten.

Türkei und Frankreich. (Syrische Bahn: Verbindung des Bahnhofes Beyruth mit dem dortigen Hafenquai.) Wie die „Triester Zeitung" mittheilt, ist gleichzeitig mit dem Iradé für die definitive Concessionsertheilung, betreffend den Bau der Bagdadbahn — nach einer Constantinopeler Meldung — noch ein Iradé erschienen, welcher der französischen Eisenbahn-Gesellschaft die seit langer Zeit vergebens verlangte Verbindung des Bahnhofes Beyruth mit dem dortigen Hafenquai gewährt.

Amerika und England. (Stapellauf eines Dampfers für eine neue „Baumwoll-Linie" von dem Golfhafen La Porte nach Manchester.) Für eine neue „Baumwoll-Linie" von dem Golfhafen La Porte nach Manchester, die die Regierung der Vereinigten Staaten dem Handel im März 1902 eröffnet, lief jüngst, wie die „H. B. H." berichtet, bei der Grangemouth and Greenock Dockyard Co. in Greenock ein Dampfer von 4000 Tonen Tragfähigkeit vom Stapel. Die neue Linie wird von einer jüngst in London gebildeten Gesellschaft eingerichtet, die den Baumwollimport auf dieser Linie betreiben will.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Anna Gorch" nach Santos.) Dieser Dampfer von 1446 Tonnen Gehalt ist am 8. November 1901 für Rechnung des Oesterreichischen Lloyd ohne Passagiere mit 200 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 106 Tonnen Zucker, von Triest nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Tanger 141 kg Metallwaaren, 1000 kg Kartoffel, 10.200 kg Petroleum und 106.370 kg Zucker; nach Bahia 2232 kg Stahl und 10.350 kg Papier; nach Pernambuco 6300 kg Stahl und 3181 kg Papier; nach Rio de Janeiro 860 kg Esswaaren, 115 kg Manufacturwaaren, 2128 kg Metallwaaren und 32.308 kg Mineralöl und nach Santos 2275 kg Stahl, 590 kg Droguen, 22.150 kg Mehl und 157 kg Holzwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 55.107.

— (Ankunft des Dampfers „Elektra" von Santos.) Dieser Dampfer von 1992 Tonnen Gehalt ist am 9. November 1901 mit 1 Passagier und 2919 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 222 Tonnen nach Fiume (option) und 48 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, nach 41tägiger Fahrt von Santos in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Santos 2.481.068 kg Kaffee (wovon 45.000 kg für das Ausland und 232.500 für Triest option); aus Rio de Janeiro 428.640 kg Kaffee (wovon 90.000 kg für Triest option und 221.820 kg für Fiume option) und 3032 kg Häute (für Corfu) und aus Bahia 6000 kg Cacao. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 5,830.380.

— (Abfahrt des Dampfers „Vindobona" nach Calcutta.) Dieser Dampfer von 2689 Tonnen Gehalt ist am 16. November 1901 mit 2 Passagieren und 3403 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 2841 Tonnen Zucker nebst 14.768 Stück Holz, von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 19.000 kg Alkohol, 2680 kg Bier, 180 kg Muster, 940 kg Papier, 2502 kg Theer, 13.700 kg Kaffee, 292 kg Kurzwaaren, 5500 kg Esswaaren, 1020 kg Rosshaare, 2360 kg Baumwollwaaren, 54 kg Instrumente, 885 kg Schafwollwaaren, 4600 kg Möbel, 1300 kg Manufacturwaaren, 650 kg Parfümerien, 340 kg Porzellanwaaren, 1750 kg Metallwaaren, 2150 kg Glaswaaren, 13.380 kg Zucker, 1271 kg Esswaaren, 1019 kg Papier, 339 kg Manufacturwaaren, 624 kg Seife und 119 kg Stärke; nach Suez 940 kg Papier, 113 kg Baumwollwaaren, 580 kg Kurzwaaren, 1900 kg Esswaaren, 1290 kg Manufacturwaaren, 2180 kg Spiritus, 480 kg Wein, 4550 kg Zucker und 10.647 kg Zucker, 5308 kg Papier, 591 kg Baumwollwaaren, 150 kg Farben, 3400 kg Schafwollwaaren, 1681 kg Manufacturwaaren, 2528 kg Töpferwaaren, 2830 kg Essig, 470 kg Glaswaaren, 455 kg Seilerwaaren, 650 kg Zündhölzchen, 124.204 kg Zucker, 2000 kg Schwefel, 4200 kg Esswaaren und 10.624 kg Zucker; nach Aden 130 kg Papier, 6000 kg Baumwollwaaren, 4780 kg Esswaaren, 447 kg Lampen, 192 kg Manufacturwaaren, 180 kg Papier, 1530 Stück halbzöllige Bretter, 4709 Stück Bretter, 393 Stück Pfosten, 5636 Stück Staffeln, 2500 Stück Fugleisten, 4600 kg Metallwaaren, 2100 kg Glasperlen, 1270 kg Porzellanwaaren, 2550 kg Spiritus, 124 kg glasirte Töpferwaaren, 1450 kg Glaswaaren, 479.878 kg Zucker, 1869 kg Glasperlen und 2200 kg Spiritus, 930 kg Alkohol, 600 kg Benzin, 26.668 kg Papier, 460 kg Spielkarten, 1836 kg Baumwollwaaren, 210 kg Kurzwaaren, 302 kg Esswaaren, 940 kg Mehl, 1508 kg Garne, 1136 kg Manufacturwaaren, 7423 kg Metallwaaren, 1582 kg Porzellanwaaren, 2143 kg Perlen, 430 kg Seife, 319 kg Töpferwaaren, 625 kg Vaselin, 789 kg Wein, 192 kg Baumwollwaaren, 1508 kg Manufacturwaaren, 4247 kg Perlen und 23.046 kg Zucker; nach Colombo 1196 kg Bier, 9506 kg Papier, 210 kg Muster, 165 kg Kurzwaaren, 3560 kg Baumwollwaaren, 25.000 kg Dünger, 4370 kg Metallwaaren, 65 kg Glasperlen, 322 kg Musikinstrumente, 226 kg Seife, 68 kg Schuhwaaren, 2112 kg Glaswaaren, 178.800 kg Zucker und 5206 kg Papier, 143 kg Muster, 2819 kg Papier, 300 kg Möbel, 1727 kg Glasperlen und 1389 kg Metallwaaren; nach Calcutta 3200 kg Knöpfe, 1100 kg Muster, 1150 kg Spielkarten, 21.300 kg Papier, 575 kg Spielkarten, 1600 kg Wagen, 575 kg Spielkarten, 4400 kg Kurzwaaren, 33.600 kg Baumwollwaaren, 15.600 kg Lampen, 6100 kg Schafwollwaaren, 2875 kg Spielkarten, 1150 kg Manufacturwaaren, 2600 kg Waaren aus leonischen Gespinnsten, 2875 kg Spielkarten, 2050 kg Holzwaaren, 4110 kg Metallwaaren, 2300 kg Glasperlen, 3308 kg Seife, 575 kg Spielkarten, 864 kg Wein, 2564 kg Spiritus, 7200 kg glasirte Töpferwaaren, 16.700 kg Glaswaaren, 1,907.616 kg Zucker, 575 kg Spielkarten, 6062 kg Manufacturwaaren, 10.232 kg Glasperlen und 787 kg Seife; nach Madras 38.500 kg Papier, 530 kg Baumwollwaaren, 170 kg Muster, 1500 kg Kurzwaaren, 3350 kg Lampen, 3050 kg Holzwaaren, 67.000 kg Metallwaaren, 9200 kg Glaswaaren, 346 kg Holzwaaren und 8175 kg Glasperlen und nach Rangoon 203 kg Knöpfe, 158 kg Muster, 10.060 kg Papier, 1820 kg Kurzwaaren, 1300 kg Baumwollwaaren, 5200 kg Lampen, 1625 kg Manufacturwaaren, 1700 kg Schafwollwaaren, 2289 kg Möbel, 3650 Metallwaaren, 1543 kg glasirte Töpferwaaren, 64 kg Glasperlen, 87.380 kg Zucker und 8567 kg Baumwollwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 1,780.789.

„Adria", kgl. ungarische Seeschiffahrt-Actiengesellschaft. (Leistungen der gesellschaftlichen Flotte im Jahre 1901 und programmgemässe Betriebsthätigkeit im Jahre 1902.) Der Gesetzartikel VII ex 1901, mit welchem der mit der „Adria", kgl. ungarischen Seeschiffahrt-Actiengesellschaft, auf weitere zwanzig Jahre abgeschlossene neue Subventionsvertrag inarticulirt wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 112 und 16—19 ex 1901), setzte diese Gesellschaft in die Lage, für die Vergrösserung ihres Schiffsparkes vorzusorgen. Die Anschaffung von acht neuen Dampfern, die bis Ende des Jahres 1902 in Verkehr gestellt werden müssen, wurde im Laufe des vergangenen Jahres perfect, so dass die „Adria" binnen Jahresfrist mit 33 Dampfern für den ungarischen Aussenhandel thätig und in der Lage sein wird, ihre Betriebsthätigkeit im internationalen Verkehre in einem der vermehrten Anzahl ihrer Schiffe entsprechenden Umfange zu erweitern. Während die „Adria" bis zum Abschlusse des neuen Vertrages nur zu 397 Fahrten verpflichtet war, hat dieselbe nunmehr jährlich 472 Fahrten zu unternehmen. Mit der Zunahme der vertragsmässigen Fahrten steigt die Summe der zurückzulegenden Seemeilen um nahezu 100.000 auf 1,047.190 Seemeilen. Die seitens der Gesellschaft auch bisher ausserhalb des Rahmens des Vertrages aufgesuchten nordafrikanischen Häfen Algier, Marokko, Tunis, Tanger waren bereits in den regelmässigen Fahrplan aufgenommen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 131 ex 1900). Nach Spanien wurden wöchentliche Fahrten, nach Portugal 12 Fahrten im Jahre eingerichtet. Die Seehäfen Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam wurden in den Bereich der vertragsmässigen Fahrten einbezogen; eventuell mit den Hamburg-Fahrten combinirt, wird Kopenhagen schon bei einer sich darbietenden Fracht von 100 t befahren werden. Auch für eine regelmässige Verbindung mit Nordamerika ist vorgesorgt, indem sich die „Adria" verpflichtet hat, auf Wunsch des Handelsministers dahin jährlich sechs Fahrten gegen eine besondere Jahressubvention von K 300.000 zu unternehmen. Ueber den ab und nach Fiume mit den Dampfern der „Adria" in den ersten elf Monaten des Jahres 1901 bewältigten Waarenverkehr liegen nachfolgende statistische Daten vor: Exportirt wurden auf den Mittelmeerlinien 18.000 t, auf den über Gibraltar gelegenen Linien 206.000 t, der Mehlexport weist leider nur die geringe Ziffer von 53.630 t auf. Nach Fiume wurden importirt auf den Mittelmeerlinien 17.200 t, auf den über Gibraltar gelegenen Linien 29.000 t. Die finanziellen Ergebnisse der Gesellschaft im abgelaufenen Jahre haben wir bereits an anderer Stelle gewürdigt.

Ungarisch-croatische Seeschiffahrt-Actiengesellschaft. (Leistungen der gesellschaftlichen Flotte im Jahre 1901 und programmgemässe Betriebsthätigkeit im Jahre 1902.) Der Gesetzartikel X 1901 inarticulirt den mit der Ungarisch-croatischen Seeschiffahrt-Actiengesellschaft, betreffend die Aufrechterhaltung der Küstenschiffahrt im Adriatischen Meere, neu abgeschlossenen Subventionsvertrag (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38, 39, 57 ex 1901). Die Gesellschaft hat damit die Verpflichtung übernommen, ihren Schiffspark um drei neue Dampfer, d. i. auf 25, zu vergrössern und statt der bisher unternommenen 2850 vertragsmässigen Fahrten 3397 Fahrten zu absolviren, wodurch nicht nur die allgemeinen Verkehrsinteressen Ungarns befriedigt, sondern auch den kleineren Hafenstädten vortheilhafte regelmässige Dampferverbindungen zugesichert werden. Der mit derselben Gesellschaft abgeschlossene Subventionsvertrag betreffs Aufrechterhaltung der regelmässigen Dampferverbindungen zwischen Fiume—Venedig und Fiume—Ancona wurde im Gesetzartikel XI ex 1901 inarticulirt. Die gesellschaftlichen Dampfer exportirten aus dem Hafen von Fiume im Jahre 1901 Waaren im Gesammtgewichte von 1,014.900 q, der Import nach Fiume betrug rund 248.600 q, der Zwischenhafenverkehr 60.530 q. Speciell betrug die Ausfuhr nach Venedig 251.745 q, während diese im ganzen Jahre 1900 blos 206.897 q betrug. Im Jahre 1901 wurden aus Venedig nach Fiume 23.000 q eingeführt und hat daher die Einfuhr jene des Vorjahres 1900 nicht erreicht. Aus Venedig nach Fiume wurden in den elf Monaten 23.800 q importirt; der Import wird daher jenen des Jahres 1900 kaum erreichen. Der Ausfall ist hauptsächlich dem geringeren Weinimport zuzuschreiben. Erfreuliche Resultate hat die Gesellschaft im Personenverkehre zu verzeichnen, indem die-

selbe mit ihren Dampfern in den Monaten Jänner bis November ab Fiume 243.640, nach Fiume 250.120, im Zwischenhafenverkehr 122.961 Personen beförderte. In diesen Ziffern ist auch der zwischen Fiume—Venedig und Fiume—Ancona abgewickelte Verkehr enthalten, und zwar war die Anzahl der Reisenden von Fiume nach Venedig 5569 Personen, von Venedig nach Fiume 5125 Personen, von Fiume nach Ancona 3549 Personen, von Ancona nach Fiume 3846 Personen. Während der Personenverkehr auf der Linie Fiume—Venedig eine Zunahme aufweist, hat derselbe auf der Linie Fiume—Ancona abgenommen, was hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben ist, dass infolge der stagnirenden Bauthätigkeit italienische Arbeiter Ungarn in geringerer Anzahl aufgesucht haben.

Schiffahrt im Bereiche des Eisernen Thores. (Betriebsergebnisse des Jahres 1901.) Dem officiellen statistischen Ausweise der Hafenbehörde von Orsova über den Wechselverkehr der Schiffahrt zwischen Ungarn und Rumänien und vice versa zufolge passirten den Canal des Eisernen Thores seit Eröffnung der Schiffahrt im Jahre 1901 bis inclusive 15. December 1404 Dampfer, nahezu dieselbe Ziffer wie im Vorjahre; die Anzahl der Schlepper vermehrte sich von 1156 (im Jahre 1900) auf 1284. Mit diesen Fahrzeugen wurden verfrachtet stromabwärts 94.375 t Waaren gegen 118.890 des Vorjahres. Der Ausfall ergab sich bei Holz, Eisenwaaren, Cement, Zucker, hauptsächlich aber bei Getreide, indem im Jahre 1901 insgesammt blos 300 t durch das Eiserne Thor stromabwärts befördert wurden, während im Vorjahre die Quantität rund 39.000 t betragen hat. Dagegen hat die Ausfuhr von Kohle, Salz und diversen Stückgütern zugenommen. Stromaufwärts wuchs der Verkehr von 162.900 t im Jahre 1900 auf 187.760 t. Die Gesammtsumme der in beiden Richtungen verfrachteten Güter ist trotzdem in den beiden Jahren nahezu gleich geblieben. Die Canalgebühren betrugen K 540.000.

Nachfolgend die tabellarische Zusammenstellung der Ziffern, mit welchen sich die Schiffahrtunternehmungen an dem Gesammtverkehr durch den Canal des Eisernen Thores in den letzten zwei Jahren betheiligten.

Es wurden nämlich verschifft im Jahre:

	1900	1901
	Tonnen	
von der Donau Dampfschiffahrt-Gesellschaft . .	184.440	171 252
„ „ Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft	42.575	53.400
„ „ Rumänischen Schiffahrt-Gesellschaft . .	43.575	46.276
„ „ Serbischen Schiffahrt-Gesellschaft . . .	2.920	3.839
„ „ Süddeutschen Dampfschiffahrt-Gesellschaft	4.940	2.189
„ anderen Schiffsbesitzern	3.340	5.188
	281.790	282.135

Es entfällt demnach beiweitem mehr als die Hälfte des gesammten Waarenverkehres auf die Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft, doch verminderte sich dieser Antheil im letzten Jahre um nahezu 13.000 t, welche Fracht der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft zugute kam.

Preussen. (Denkschrift, betreffend die vom 1. April 1899 bis 31. März 1901 erfolgten Bauausführungen an mehreren Wasserstrassen.) Wie das „Dresdner Journal" mittheilt, ist im preussischen Abgeordnetenhause eine Denkschrift, betreffend die vom 1. April 1899 bis 31. März 1901 erfolgten Bauausführungen an denjenigen Wasserstrassen, über deren Regulirung dem Landtage besondere Vorlagen gemacht worden sind, erschienen. Selbe hebt hervor, dass die in den Denkschriften von 1879, 1880 und 1882 vorgesehenen Bausausführungen bis auf die Regulirung der oberen Havel beendet sind. Im Uebrigen sind die nach diesen Denkschriften in Aussicht genommenen Geldmittel bis auf einen kleinen Rest, der 1901 für Restzahlungen auf bereits vollendete Bauausführungen verwendet werden wird, verausgabt. Die in der Denkschrift vom December 1893 als nothwendig bezeichneten Nachregulirungen an der Ems, Weser, Elbe, Oder, Warthe, Weichsel und dem Pregel wurden nach Massgabe der bewilligten Geldmittel fortgeführt. An der Mosel, Saale, Unstrut, Spree, Havel, Memel beschränkten sich die Arbeiten auf die Unterhaltungen der bestehenden Werke und Ausführung kleinerer Verbesserungen deren Kosten aus den für die Unterhaltung dieser Flüsse bereitgestellten Mitteln genommen werden. Die für Flüsse ausser dem Rahmen dieser Denkschriften durch das Extraordinarium dieses Etats oder durch besondere Gesetze genehmigten Bauten sind, soweit sie in der Berichtszeit ausgeführt oder vollendet worden sind, mitberücksichtigt.

Verschiedene Mittheilungen.

Eisenbahn Schönwehr-Elbogen. (Beginn der Wirksamkeit der Gesellschaft.) Laut Mittheilung des Verwaltungsrathes der Eisenbahn Schönwehr-Elbogen hat das k. k. Handelsgericht Wien mit Beschluss vom 3. December 1901, Firm. 6247/Ges. LIII, 229, die handelsgerichtliche Protokollirung der Actiengesellschaft Eisenbahn Schönwehr-Elbogen mit dem Sitze in Wien bewilligt und vollzogen und hat demzufolge die genannte Actiengesellschaft im Sinne des § 5 der Gesellschaftsstatuten mit 7. December 1901 ihre Wirksamkeit begonnen.

[E.-M.-Z. 56.904 ex 1901.]

Personal-Nachrichten.

Der k. k. Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern den k. k. Bezirkshauptmann Carl Blach in Kaaden mit den Functionen eines Regierungscommissärs in Gemässheit des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, für die den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 22. December 1900, R.-G.-Bl. Nr. 220, bildenden Localbahnen Kaaden-Willomitz und Radonitz-Duppau betraut.

[E.-M.-Z. 57.242 ex 1901.]

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Franzensbrückenstrasse.

Monat December 1901.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten December 1901	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten December 1901
		vom ersten bis letzten December		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	59.911	20.710	25.072	55.549
Darunter wichtige Waaren:				
Eisen	6.625	47	326	6.346
Fette	2 847	46	125	2.768
Kaffee	5.400	1.053	1.378	5.075
Wein	3 251	565	1.214	2 602
Zucker	3.266	4.581	4.953	2.894
Reps	3.171	—	—	3.171
Mehl	—	—	—	—
Colonialwaaren . .	—	—	—	—
Diverse	35.351	14.418	17.076	32.693
Assecuranzwerth . . K	4,149.791	2,164.623	2,630.354	3,684.120

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 24 Arbeitstagen 190.706 kg, Assecuranzwerth von K 199.600.

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Dec. 1901	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Dec. 1901
		vom ersten bis letzten December		
Lagerscheine:				
Stück	9	—	—	9
Versicherungswerth . K	19.500	—	—	19.500
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Praterquai.

Monat December 1901.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten December 1901	Eingelagert vom ersten bis letzten December	Ausgelagert vom ersten bis letzten December	Stand am letzten December 1901
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	80.245	22.709	21.152	81.802
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	3.131	1.608	3.431	1.308
Hafer	32.640	14.450	10.850	36.240
Roggen	17.160	3.361	1.377	19.144
Mais	17.740	695	3.970	14.465
Diverse	887	—	—	887
Reps	5.576	101	890	4.787
Gerste	3.111	2.494	634	4 971
Assecuranzwerth . . K	1,276.260	359.480	322.970	1,312.770

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Dec. 1901	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten December	Zurückgelangt vom ersten bis letzten December	Stand am letzten Dec. 1901
Lagerscheine:				
Stück	3	2	1	4
Versicherungswerth . K	108.500	51.300	41.200	118.600
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 24 Arbeitstagen 182.755 kg, Assecuranzwerth von K 28.435.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	December 1901				December 1900			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Metercentner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	333.156	169.481	155.389	347.248	415.851	202.450	180.649	437.652
Darunter:								
Weizen	38.271	26.498	23.369	41.400	138.952	41.491	41.202	139.241
Roggen	46.577	15.458	18.704	43.331	83.750	47.770	45.511	85.009
Gerste	31.167	9.252	7.831	32.588	55.733	13.281	11.450	57.564
Hafer	79.266	51.542	36.683	94.125	91.511	46.235	38.975	98.771
Mais	90.269	36.516	49.860	76.925	5.060	32.438	30.203	7.295
Hirse	8.795	2.555	1.218	10.132	3 171	2.814	509	5.476
Bohnen	4.016	2.631	1.318	5.329	6.759	2.546	2.148	7.157
Erbsen	464	1.284	213	1.535	216	—	54	162
Malz	285	—	—	285	349	—	20	329
Raps	3.977	276	2.773	1.480	910	5	90	825
Hanfsamen	711	548	575	684	580	719	434	865
Wicken	5.297	1.905	956	6.246	1 047	1.215	615	1.647
Mehl	4.300	3 298	3.126	4.472	9.982	2 313	2.067	10.228
Kleie	4.027	1.950	919	5.058	698	1.534	1.116	1.116
	317.422	153.713	147 515	323.590	398.718	192.361	174.394	416.685
Spiritus	561	601	561	601	511	674	—	1.185
Zucker	89	3.716	100	3.705	332	701	333	700
Wein	1.968	1.601	991	2.578	1.746	1.389	379	2.747
Oele und Fette	502	5	—	507	1.111	376	321	1.166
Sonstige Waaren	12.614	9.845	6 192	16.267	13 433	6.958	5.222	15.169
Mittlere Tagesbewegung . .	13.536 Metercentner				16.656 Metercentner			
Versicherungswerth . . . K	5,411.030	1,985.280	1,699.240	5,697.070	7,160.960	2,221.790	1,820.480	7,562.270

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	70	26	24	72	166	39	47	158
Versicherungswerth . . K	1,196.650 —	508.150·—	293.250·—	1,411.550·—	1,700.850·—	591.250 —	484.300·—	1,807.800
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	4	2	1	5	6	1	1	6
Versicherungswerth . . K	18.100 —	9.000·—	7.200 —	19.900·—	48.900·—	3.000·—	10.000·—	41 900·—
Lombardbetrag . . . . K	12.116·—	6.200·—	5.200·—	13.116.—	31.700·—	1.456·—	7.500·—	25.656·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Einführung eines neuen Tarif-Theiles I, Abtheilung B.

Mit 1. Februar 1902 tritt ein neuer Verbandsgütertarif, Theil I, Abtheilung B, enthaltend die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification und den Nebengebührentarif in Wirksamkeit.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. September 1896 aufgehoben.

Insoweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 1. März 1902 an.

Wien, am 21. Jänner 1902. [57]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Petrowitz a. d. Angel.

Am 26. Jänner 1902 wird die zwischen den Stationen Janowitz und Neuern im Kilometer 37·3 der Linie Pilsen — Eisenstein gelegene Haltestelle Petrowitz a. d. Angel für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet. Die Verkehrszeiten der in dieser Haltestelle Aufenthalt nehmenden Züge sind folgende:

	Zug Nr.	
	1211	1225
Abfahrt von der Haltestelle Petrowitz a. d. Angel gegen Neuern	12^{37} Nachm.	8^{02} Abends

	Zug Nr.	
	1216	1214
Abfahrt von der Haltestelle Petrowitz a. d. Angel gegen Janowitz	7^{30} Früh	3^{43} Nachm.

Die Ausgabe der Fahrkarten findet in der Haltestelle beim Wächterhause Nr. 30, die Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege statt.

Pilsen, im Jänner 1902. [58]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Activirung des Personenexpeditionsdienstes in der Haltestelle Steg.

In der auf der Linie Kufstein—Ala zwischen den Stationen Atzwang und Blumau gelegenen Personenhaltestelle Steg wurde der Personenexpeditionsdienst activirt.

Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Wien, am 21. Jänner 1902. [59]

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Berichtigung des Nachtrages I zum Tarife, Theil III, Heft 1.

In dem vom 1. Februar 1902 giltigen Nachtrag I zum Tarif-Theil III, Heft 1, vom 1. März 1899 ist in der Schnitt-Tariftabelle A, Seite 8—19, die Gruppenbezeichnung der Reexpeditionstabelle bei Feldkirchen, Graz (S.B.), Graz (St.B.), Klagenfurt, Peri transit, Treibach-Althofen, Villach (St. B.), Villach (S. B.) und Wildon von „J“ auf „I“ und bei Trautmannsdorf von „Zp“ auf „Zq“ abzuändern.

Wien, am 24. Jänner 1902. [60]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits und Frankreich andererseits.

Aufhebung der reglementarischen Bestimmungen.

Die gemäss Kundmachung [296] in Nr. 34 dieses Blattes vom 24. März 1900 eingeführten „Reglementarischen Bestimmungen“ für den Güterverkehr zwischen Stationen der rumänischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der Französischen Ostbahnen andererseits treten mit 1. März 1902 ausser Kraft.

Wien, am 15. Jänner 1902. [61]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Schleppbahngebühren für die „Anton-Zeche“ bei Settenz.

Die Schleppbahngebühren für Kohlensendungen von der neu eröffneten „Anton-Zeche“ (Eigenthümer Georg Schicht in Aussig) bis in die Station Settenz betragen

a) im Inlandsverkehre . . . . . Kronen 1·60
b) im Auslandsverkehre . . . . Mark 1·40
bezw. Francs 1·70

für 10.000 kg bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.

Teplitz, am 24. Jänner 1902. [62]

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.

Einführung des Tarifes, Theil II, Gemeinschaftliches Heft.

Mit 15. Februar 1902 tritt zum Deutsch-Niederländischen Verbandstarif ein neuer Theil II (Gemeinschaftliches Heft) in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld und in der Station Reichenberg zum Preise von Mk. 0·50, resp. 59 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 23. Jänner 1902. [63]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Aenderung der Stationsbezeichnung Gabel.

Mit sofortiger Giltigkeit wird die Bezeichnung der an der Linie Teplitz (Settenz)—Reichenberg gelegenen Station Gabel in Deutsch-Gabel umgeändert.

Teplitz, am 25. Jänner 1902. [64]

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch - Südbadischer Güterverkehr.

Aenderungen bezüglich des Verkehres mit Basel.

Mit Wirksamkeit vom 2. Jänner 1902 erhielt die bisherige Station Basel S.C.B. (Bötzbergbahn, N.O.B.) die Bezeichnung Basel S.B.B. (Schweizerische Bundesbahnen) und dient nur mehr für die Abfertigung des Eilgutverkehres.

Vom gleichen Tage an wurde die neu eröffnete Station Basel-St. Johann der Schweizerischen Bundesbahnen für den gesammten Güterverkehr in gewöhnlicher Fracht (demnach mit Ausschluss von Eilgut jeder Art) mit den für Basel bestehenden Tarifentfernungen und Frachtsätzen in die Tarife einbezogen.

Wien, am 22. Jänner 1902. [65]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Ergänzung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes II im Localgütertarife, Theil II, Heft 2, Abschnitt B.

Mit Giltigkeit vom 10. Februar 1902 erhält die Fussnote [3]) zum Ausnahmetarif II auf Seite 373 folgenden Wortlaut:

„[3]) Für Holzkohle finden die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und für Holzkohlensäcke, leere, gebrauchte, bei Aufgabe in beliebigen Mengen Anwendung. Für weiches Brennholz, sowie für ebensolches Scheit-, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämmtlich bis 2·5 m lang, dann für Reiserholz (Besenreisig, Reisig auch in Bündeln oder Wellen), für Faschinen und für Schwarten, beim Schneiden der Hölzer abfallend, wird in jenen Fällen, wo bei Verladung dieser Artikel das Ladegewicht des Wagens nicht zu erreichen ist, unter der Voraussetzung einer rationellen Verladung und vollständigen Ausnützung des Wagenraumes, die Frachtberechnung nach dem factischen Gewichte der Sendung, mindestens aber für 80 Percent des Ladegewichtes des verwendeten Wagens, vorgenommen."

Die Durchführung im Tarifwege wird spätestens gelegentlich der Neuauflage des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen mit 1. Juli 1902 erfolgen.

Wien, am 24. Jänner 1902. [66]

Oberschlesisch - Oesterreichisch - Ungarischer Kohlenverkehr.

(Ausnahmetarif, Heft III.)

Druckfehler-Berichtigung bezüglich einiger Schnittfrachtsätze.

In dem vom 15. Jänner 1902 giltigen Ausnahmetarife für den obbenannten Kohlenverkehr werden auf Seite 34 die Schnittfrachtsätze vom Schnittpunkte C bis Pozsony-Ujváros loco von 20 auf **200** und bis Pozsony-Ujváros transit von 16 auf **160** Heller für 1000 kg mit sofortiger Giltigkeit berichtigt.

Budapest, am 25. Jänner 1902. [67]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Generalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Ausgabe 1901. (Nachtrag XII zu demselben.) Dieser mit 1. Jänner 1902 zur Einführung gelangte Nachtrag enthält alle mit gleichem Tage auf den k. k. österr. Staatsbahnen in Wirksamkeit tretenden neuen Tarife, sowie die zu den bestehenen Tarifen ausgegebenen Nachträge. Diese letzteren sind theils mittelst Ersatzseiten, theils mittelst zu den einzelnen Abtheilungen des Generalgütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern durchgeführt worden.

Ausland.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Kauder.) Mit sofortiger Giltigkeit wird die Haltestelle Kauder für den gesammten Thierverkehr eröffnet.

— (Gruppentarif II: Einbeziehung der Station Raudten in den Ausnahmetarif für Schiffsbaueisen.) Am 1. December 1901 wurde Raudten als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen aufgenommen.

Deutschland. (Frachtermässigung für gerösteten Kaffee.) Von den Kaffeeröstereien in Bremen und Hamburg ist beantragt worden, dass der Artikel „gerösteter Kaffee" in den Specialtarif für bestimmte Eilgüter aufgenommen werde und demgemäss der Versandt als Eilgut zu Frachtgutsätzen erfolgen möge. Gegen diesen Antrag hat — der Zeitschrift „Handel und Gewerbe" zufolge — die Handelskammer zu Köln in einer an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten gerichteten Eingabe Stellung genommen, in welcher darauf hingewiesen wird, dass eine solche Frachtherabsetzung ausschliesslich den Hafenstädten Hamburg und Bremen und den dort bestehenden Kaffeeröstereien zugute kommen werde, die an sich schon den binnenländischen Röstereien gegenüber dadurch im Vortheil wären, dass sie beim Bezuge des Rohkaffee für diesen keine Bahnfracht zu bezahlen und die mit dem Kaffee eingeschleppten Steine und andere Unreinigkeiten nicht zu verzollen brauchten. Ausserdem aber werde die beantragte Tarifermässigung aller Voraussicht nach in hohem Grade dem Auslande zu Ungunsten der inländischen Industrie zugute kommen. Gerade in den letzten Jahren seien an der belgischen und holländischen Grenze namhafte Kaffeeröstereien entstanden, die schon gegenwärtig mit dem Inlande in scharfen Wetthewerb treten. Die Gewährung weiterer Frachterleichterungen würde diesen Wetthewerb noch erheblich fühlbarer machen und umsomehr, als er dem Inlande gegenüber ebenso vortheilhaft gestellt ist wie Hamburg und Bremen. Der Kölner Handelskammerbezirk, wie überhaupt das Binnenland würde daher einem zweifelhaften Wettbewerb ausgesetzt sein, der unter erheblich günstigeren Bedingungen arbeite.

Soweit uns bekannt, ist bislang um die Aufnahme in den Specialtarif für bestimmte Eilgüter nur solchen Waaren gewährt worden, die einem raschen Verderben ausgesetzt, zugleich aber nicht werthvoll genug sind, um die volle Eilgutfracht oder die Postpacketgebühren tragen zu können. Gewiss ist gerösteter Kaffee, namentlich auf längeren Transporten, sehr leicht schädlichen Einflüssen unterworfen, doch dürfte sein hoher Handelswerth die Gewährung einer Frachtermässigung bei Eilsendung wohl schwerlich gerechtfertigt erscheinen lassen.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verbandsverkehr. (Tarif-Nachtrag XIV.) Am 1. December 1901 trat der Nachtrag XIV zum Gütertarife für den obgenannten Verbandsverkehr in Kraft. Abgesehen von den seit 1. Jänner im Bekanntmachungswege eingeführten vielfachen Neuerungen, enthält der vorerwähnte Nachtrag im Wesentlichen: a) Entfernungen für die Station Domnitz des Directionsbezirkes Magdeburg, für die Stationen Neumark-Bedra und Teltow des Directionsbezirkes Halle, für die Station Uckro N.-L. und für die Stationen der Strecke Lübben—Beeskow der Niederlausitzer Eisenbahn, für die Stationen Gerlebogk und Nauendorf der Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn, für die Station Gliesmarode der Braunschweigischen Landeseisenbahn, für die Stationen der Braunschweig-Schöninger und Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn, sowie für die Stationen Altwarnsdorf, Holzhausen-Zuckelhausen und Wuitz-Mumsdorf der Sächsischen Staatseisenbahnen, b) abgeänderte Entfernungen für die Station Gerlebogk des Directionsbezirkes Magdeburg, für die Stationen Beeskow und Uckro des Directionsbezirkes Halle und für die Station Görlitz in Schlesien, c) Erweiterungen des Ausnahmetarifes 6 für Koblen durch Aufnahme der Station Lobstädt nnd Wnitz-Mumsdorf der Sächsischen Staatseisenbahnen, der Station Gerlebogk der Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn und der Stationen Ausleben, Hötensleben nnd Kauzleben der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn, d) anderweitige und neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes 8 für Giessereiroheisen. Soweit durch die anderweitigen Entfernungen für Görlitz (Punkt b) und durch die neue Fassung des Ausnahmetarifes 8 für Giessereiroheisen (Punkt d) Erhöhungen gegenüber der seitherigen Frachtberechnnng eintreten, bleibt letztere noch bis 31. Jänner in Wirksamkeit. Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Württembergisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband. 4. Heft. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg. (Verschiebung des Einführungstermines.) Der im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Scb. Nr. 150 vom 28. December 1901 auf den 1. Februar 1902 angekündigte neue Tarif wird am 1. März 1902 zur Ansgabe gelangen.

Deutsch - Belgischer Güterverkehr. (Tarif-Nachtrag XXIII zum Hefte 1 vom Theile II.) Am 1. December 1901 trat der Nachtrag XXIII zum Hefte 1 vom Theile II des Deutsch-Belgischen Gütertarifes vom 1. August 1891 in Kraft.

Er enthält u. A. Aenderung der Bestimmungen über die Beförderung leerer gebrauchter Bierfässer, Aufnahme einiger deutschen Stationen in den Tarif, Aenderung des Waarenverzeichnisses zum Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl, anderweitige Bezeichnung des Ausnahmetarifes 12 für Düngemittel nnd Aufnahme einiger Stationen in denselben, Aufnahme der Station Katzhütte in den Ausnahmetarif 14 für thüringische u. s. w. Spielwaaren, Streichung des Artikels „Rohmargarin“ im Waarenverzeicbnisse des Ansnabmetarifes 16 für besondere Artikel, neue Fassnng des Ausnahmetarifes 22 für Zuckerrübensamen und Aufnahme der Stationen Gnnsleben und Wasserleben in denselben, Einbeziehnng einiger Stationen in den Ausnabmetarif 23 für Hoblglaswaaren, anderweitige Fassung des Ausnahmetarifes 26 für Verblendsteine und Anfnahme einiger belgischer Stationen, schliesslich einen neuen Ausnahmetarif 34 für Backsteine.

Bei der anderweitigen Fassung des Ausnahmetarifes 22 für Zuckerrübensamen sind die Stationen Aschersleben, Biendorf und Halberstadt, sowie eine Anzahl belgischer Stationen aus demselben ausgeschieden worden. Etwa vorkommende Sendungen in diesen Stationsverbindungen wurden bis zum 14. Jänner zu den bisherigen Frachtsätzen, nach diesem Zeitpunkte nach den Tarifclassen A^2 und Specialtarif I abgefertigt.

Der Ausnabmetarif 26 enthält an Stelle der bisherigen einheitlichen Frachtsätze je besondere, für glasirte (emaillirte) und unglasirte (nichtemaillirte) Verblendsteine. Erstere sind höher wie die bisherigen Frachtsätze; die Erhöhung trat erst vom 15. Jänner an in Kraft.

Näbere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

„COURIER“
Internationales Reise- und Fahrkarten-Bureau
NAGEL & WORTMANN
Fahrkarten-Stadtbureau der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn
FAHRKARTENBUREAU der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
WIEN, I. Operngasse 6. — ABBAZIA, Südbahn Hotel Stefanie.

G. Winiwarter
BLECH- UND BLEI-WAARENFABRIK
Wien, I. Getreidemarkt 8.
Fabrik in Gumpoldskirchen, Niederösterreich.
Niederlage in Budapest, VI. Andrassystrasse 28.
Liefert: Verzinkte Eisenbleche, verzinkten Eisendraht, Zinkblech, Weissblech, Bleirohre, Bleiplatten, Bleiplomben, Bleidraht, Bleiapparate und Geschirre für die chemische und Glas-Industrie. Zinnrohre, Zinnplatten, Bleifolien, Stanniol.
Specialität:
K. k. priv. verbesserte Hilger'sche Dachpfannen, anerkannt beste Metall-Dachdeckung, Wellenbleche, Trägerwellenbleche, schwarz und verzinkt. Rollhalkenbleche, Eisenbleche verzinnt und verbleit bis 1000×2000 mm.

Wiener Wechselstuben-Gesellschaft
KAPUN, HANAKAMP & Co.
Wien, I. Kärnthnerstrasse 18
Eingang: Neuer Markt 3, Halbstock.
Coulantester Ein- nnd Verkauf aller Gattungen Werthpapiere, Münzen nnd Valnten.
Besorgnng von Capitalsanlagen, Heiratscautionen, Vinculirungen, solideste Ausführung von Börseaufträgen, provisionsfreie Einlösung von Coupons, Revisionen, Evidenzhaltung von verlosbaren Werthpapieren, Depotverwahrung nnd -Verwaltung. Lose auf Raten. Promessen. Commissionswelse Versicherung von verlosbaren Werthpapieren gegen Coursverlust. Belebnung von Wertbpapieren. Annahme von Baareinlagen zur conto-correntmässigen Verzinsung.

Ideal
Seidel & Naumann's
Schreibmaschine
das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.
Auf Kugellager mit sofort und dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem
Decimal-Tabulator.
Leichtester Tastenanschlag. Grösste Durchschlagsfähigkeit. Schriftproben und Prospecte gratis und franco.
General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn:
Hch. SCHOTT & DONNATH, Wien, III. Heumarkt Nr. 9.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
512	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine des Specialtarifes 3	Prag Hrabovka transit	Bubentsch	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	12 Heller	10 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege	Das Abladen obliegt dem Empfänger. Die Sendungen müssen für die Canalisirungsarbeiten der Stadt Prag bestimmt und an die Stadtgemeinde Prag oder an deren Organe adressirt sein	
513	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Schotter	Beéwar St.E.G.	Peček	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	Heller 25	17	8	Im Kartirungswege	Die Sendungen müssen zum Strassenbau bestimmt und an den Bezirksausschuss in Kaufim adressirt sein. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	
					Woteleż				14	10	4			
				Kalk-Podol	Peček				47	31	16			
					Woteleż				61	43	18			
514	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaffinirtes Petroleum, Petroleumnaphta (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle, (mineralische), Petroleumrückstände, Schwefelsäure-Abfallwasser, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes,	Kolin St.E.G.	Ansterlitz	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wageuladungen à 10.000 kg oder Frachtzahlung für mindestens dieses Gewicht per Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längsteus aber bis Ende December 1902	Ausnahmetarif für raffinirtes Petroleum etc. von Kolin St.E.G., giltig vom 1. August 1901		Heller 60			Im Kartirungswege		Nebenstehende Frachtsätze gelten in umgekehrter Richtung auch für leere, gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralölfässer, auch eiserne, aller Art unter der Bedingung, dass mindestens 60 Stück Fässer per Frachtbrief und Wagen aufgegeben und die Fracht für das wirkliche Gewicht der Fässer gezahlt wird
					Bisenz Stadt					75				
					Butschowitz					63				
					Gaya					70				
					Knnowitz					80				
					Ung. Brod					84				
					Vlarapass					97				
					Wessely a/M.					77				
					Grussbach-Schönao St.E.G.					64				
					Wieo (K.F.N.B. und St E.G.)					68				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
515	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Bier	Karwin	Krasna Mähr.-Ostrau	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Abladen obliegt dem Empfänger.	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Localtarife	Besteben keine directen Frachtsätze	Heller 59 32		im Kartirungswege		
			Bierfässer, gebrauchte, leer retourgehende (unter 8 Hektoliter Gehalt)	Karwin	Krasna Mähr.-Ostrau	Auflieferung in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgefüllt werden. Das Anfladen obliegt dem Absender.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902			62 35				
516	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C	Borohradek (St.E.G.)	Nixdorf B.N.B. Rumburg B.N.B. Schönlinde B.N.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Besteben keine directen Frachtsätze	Heller 105 103 103		im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
517	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Candiszucker	Prag (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Wien Praterquai	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif. Theil II, Heft I, des Oesterr. Eisenbahnverbandes	a) 316 Heller b) 298 Heller a) 232 Heller b) 199 Heller a) 84 Heller b) 99 Heller			Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
518	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Ammoniaksoda	Székély-Kocsard	Hruschau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	258 Heller		Im Kartirungswege		
519	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 1	Nagy-Sáros	Rosenthal-Granpen	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	374 Heller		Im Kartirungswege		
520	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Vide Tabelle	Vide Tabelle		Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Vide Tabelle		Im Kartirungswege		Hiedurch wird die im „Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 151 ex 1901 sub Posit. 3976 enthaltene Verlautbarung gegenstandslos und tritt ausser Kraft

Nach oder von	Von oder nach Melcsicz			
	Transportpreise per 100 kg für			
	Eilgüter	Frachten		
	gewöhnliche	I. Classe	II. Classe	Wagenladungs-Classe A
	in Hellern			
Niemes Stadt	1786	653	512	420

521

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Zeitungen in Ballen (Zeitungspackete) im Höchstgewichte (per Sendung) von 30 kg bei Auflieferung zu dem Nordbahn-Schnellzuge Nummer 11

Wien Nordbahnhof

Olmütz K.F.N.B.

1. Es wird gestattet, ein oder mehrere Packete bis zu dem angegebenen Gesammthöchstgewichte zur Aufgabe zu bringen.
2. Die Adresse des Empfängers ist der Eisenbahn schriftlich bekanntzugeben.
3. Die Zeitungspackete sind in einer stets conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) derart rechtzeitig aufzuliefern, dass die Abfertigung und eventuell die Verwiegung anstandslos erfolgen kann. Die Packete müssen auf der Vorderseite und auf der Rückseite (Anklebe-)Zettel tragen, welche 16 cm lang, 12 cm breit sind und auf rothem Grunde in schwarzem Drucke der Reihe nach enthalten: den Namen und Wohnort des Absenders, den Vermerk „Zeitungspacket", die genaue Adresse des Empfängers (Vor- und Zunamen, Wohnort, Bestimmungsstation). Das Nähere ist mit dem Stationsvorstande in Wien zu vereinbaren.
4. Die Transportgebühren sind sogleich bei der Aufgabe zu berichtigen.
5. Eine Belastung der Sendungen mit Nachnahmen ist nicht gestattet.
6. Der Empfänger hat für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung vorzusorgen.
7. Werden die behördlichen Vorschriften, betreffend die dem Postzwange unterworfenen Gegenstände, durch den Absender nicht eingehalten, so haftet dieser für alle hieraus entstehenden Folgen

bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902

Localgütertarif vom 1. Juli 1899

982 Heller

727 Heller

255 Heller

Im Kartirungswege

Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen.
Die Beförderung solcher Sendungen mit dem bezeichneten Schnellzuge erfolgt gemäss Tarif-Theil I, Abth. A, nur über besondere, bei der Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung

1	Fortlaufende Nummer	
2	Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht
3	und im Namen der von der	
4	für Artikel	
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von / nach	
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	
7	und gilt in der Zeit	
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	
12	Art der Durchführung	
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	
14	Besondere Bemerkungen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
522	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Brünn K.F.N.B. via Hotzendorf	Neutitschein K.F.N.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Besorgung des Aufladens der Sendungen durch den Absender	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller 122	Heller 94	Heller 28	Im Kartirungswege		
			Leer retourgehende Bierfässer	1. Neutitschein K.F.N.B. via Hotzendorf	Brünn K.F.N.B.	Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. ad 1. Besorgung des Abladens der Sendungen durch die Empfänger; ad 2. bis 15. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch die Absender, bezw. Empfänger			98	94	4			
				2. Bielitz	Brünn K.F.N.B.				120	112	8	Im Rückvergütungswege		
				3. Ernsdorf					119	110	9			
				4. Goleschau					112	103	9			
				5. Hohenau					50	45	5			
				6. Krakau					149	126	23			
				7. Krasna					75	72	3			
				8. M.-Ostrau					92	82	10			
				9. Mähr.-Weisskirchen					68	64	4			
				10. Nikolsburg					53	48	5			
				11. Oderberg					95	85	10			
				12. Prerau					56	51	5			
				13. Stauding					83	74	9			
				14. Teschen K.F.N.B.					107	98	9			
				15. Zauchtel					78	74	4			
													Anf die reclamirende Firma als Absenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Anfllieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie ad 2. bis 15. das Aufladen durch Parteiorgane besorgt und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht zurückgestellt	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
523	Oesterr. Nordwestbahn		Steine des Specialtarifes 3	P u l k a u	Göllersdorf	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeter Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Heller 25	Heller 18	Heller 7	Im Kartirungswege	Die Sendungen müssen zur Beschotterung der Bezirksstrassen bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der Bezirksstrassen-Ausschuss Oberhollabrunn als Empfänger bezeichnet sein.	
					Guntersdorf				16	9	7			
					Hetzmannsdorf-Wullersdorf				18	11	7			
					Oberhollabrunn				21	14	7			
524	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	K l e i e	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Arad	Aufgabe von resp. Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	ab 1. Februar 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Elbeumschlags-Tarif für Ungarn vom 1. August 1899	Pfge. 322	Pfge. 318	Pfge. 4	Im Kartirungswege		
					Békes-Csaba				311	301	10			
					Budapest †)				224	212	12			
					Czegled				259	247	12			
					Debreczen				316	311	5			
					Györ				202	190	12			
					Nagy-Kikinda				320	312	8			
					Nagyvárad				320	316	4			
					Pozsony				172	170	2			
					Szeged				298	286	12			
					Szeged-Rókus				298	286	12			
					Szolnok t. p. u.				273	261	12			
					Temesvár-Gyárváros				325	313	12			
					Temesvár-Józsefváros				325	313	12			
					Zombor				281	269	12			

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppabgebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennige per 100 kg.

†) Die für Budapest publicirten Frachtsätze gelten für die Stationen Buda-Császárfürdö kiterö, Budapest-Angyalföld, Budapest-dunaparti t. p. u., Budapest-Ferenczváros, Budapest-rövámház, Budapest-rövárosi közrakt., Budapest-Józsefváros, Budapest-Kelenföld, Budapest-kitérö, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti p. u., Köbánya-alsó p. u. und Köbánya-felsö p. u.

Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag.

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die vorstehend für Laube angegebenen Frachtsätze um 5 Pfennige per 100 kg.

Verkehr mit Dresden-Elbkai.

Im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die vorstehend für Laube angegebenen Frachtsätze um 22 Pfennige für 100 kg.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
525	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Pflastersteine	Chrast	Josefstadt Jaromeř	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898	Heller 39	Heller 24	Heller 15	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Pflasterung des Stadt Jaromeř bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Jaromeř als Empfängerin erscheinen
				Kuttenberg Stadtbahnhof					59	43	16			
				Prag Oe.N.W.B.					70	46	24			
				Senftenberg					45	29	16			
				Semil					40	25	15			
				Skutsch					42	30	12			
				Lieben Oe.N.W.B.					69	46	23			
				Wysočan Oe.N.W.B.					68	46	22			
526	**Südbahn-Gesellschaft**	Barcs-Pakraczer Eisenbahn	Holzkohle	Pakracz	Villach S.B. trs.*)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Wenn bei diesen Sendungen Holzkohlenansätze zur Verwendung gelangen, so hat die Frachtberechnung in der Weise zu erfolgen, dass von dem inclusive dieser Holzkohlenaufsätze ermittelten gebührenpflichtigen Nettogewichte 500 kg per Wagen in Abschlag zu bringen sind und die Fracht sonach für das restliche Gewicht, jedoch mindestens für 9500 kg per verwendeten Wagen zu berechnen ist. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife, bezw. Anhang zum Localtarife der Barcs-Pakraczer Eisenbahn	141	133*)	8	Im Kartirungswege		
				Slatina	Klagenfurt trs. **)				124	96**)	28			

Heller incl. ungar. Steuer

*) Nur giltig für Sendungen, welche nach südwestlich von Villach gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt sind.

**) Nur giltig für Sendungen, welche nach Heft oder Löilling bestimmt sind.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
527	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Spiritus, Alkohol (Weingeist) und Holzgeist (Methylalkohol)	Friedenthal-Giessmannsdorf	Triest, bezw. Fiume	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif-Theil II für den Adriatisch-Norddeutschen Eisenbahnverband	Es bestehen keine directen Frachtsätze	253 Pfennige		lm Kartirungswege			
528	**Südbahn-Gesellschaft**		Mehl (mit der Bestimmung nach englischen, belgischen, niederländischen oder westlich von Gibraltar gelegenen französischen, sowie nach nordafrikanischen und über Suez und Gibraltar hinaus gelegenen aussereuropäischen Häfen)	Wien-Matzleinsdorf und Wien vorgelegenen österr. Stationen der Südbahn, sowie von Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	T r i e s t S.B.	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. 3. Die Mehlsendungen müssen nach der in Triest eventuell erfolgten Umpackung in Fässern binnen drei Monaten zur Verschiffung nach den in Rubrik 4 genannten Häfen gelangen. 4. Die Südbahn-Gesellschaft behält sich das Recht vor, die factische Verschiffung der Mehlsendungen nach den in Rubrik 4 genannten Häfen, bezüglich der Identität derselben, im eigenen Wirkungskreise zu controliren und die ihr zum Zwecke der Controle erforderlich scheinenden Verfügungen zu treffen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1898, bezw. Anhang zu demselben, giltig vom 1. Jänner 1900	Verschieden	100 Heller incl. Manipulationsgebühr		Im Rückvergütungswege		

Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate und die correspondirenden Original-Frachtbriefe, welchen die vom k. k. Hafen- und Sanitätscapitanate oder vom k. k. Hauptzollamte in Triest ausgestellenden Certificate über die erfolgte Verschiffung des Mehles nach den in Rubrik 4 bezeichneten Häfen beizuschliessen sind. Rücksichtlich jener Sendungen, welche mit Schiffen des Oesterr. Lloyd via Suezcanal oder via Gibraltar, sowie nach nordafrikanischen Häfen, bezw. welche mit Schiffen der kgl. Ungarischen Seeschiffahrts-Actiengesellschaft „Adria" via Gibraltar, sowie nach nordafrikanischen Häfen befördert werden, können an Stelle der durch vorbezeichnete k. k. Behörden auszufertigende Certificate auch solche von der Lloyd-, bezw. von der Adria-Verwaltung ausgestellte beigebracht werden. Diese Documente müssen längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden

529

Südbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der Nr. 3 und im Namen der	2 / 3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Die Publication erfolgt von der Nr. 3 und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
k. k. österr. Staatsbahnen	und die hieraus erzeugten Mahlproducte mit der Bestimmung nach englischen, belgischen, niederländischen oder westlich von Gibraltar gelegenen, französischen, sowie nach nordafrikanischen und über Suez und Gibraltar hinaus gelegenen aussereuropäischen Häfen	b) Krainburg	Triest	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. 3. Die Mahlproducte müssen spätestens drei Monate nach erfolgtem Einlangen in Triest nach den in Rubrik 4 genannten Häfen zur Verschiffung gelangen. 4. Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft behält sich das Recht vor, die factische Verschiffung der Mahlproducte nach den in Rubrik 4 genannten Häfen, bezüglich der Identität derselben, im eigenen Wirkungskreise zu controliren und die ihr zum Zwecke der Controle erforderlich scheinenden Verfügungen zu treffen. 5. Der in Rubrik 10 zugestandene Frachtsatz gilt nur für jenes Quantum von Weizen, Buchweizen etc., bezw. von Mahlproducten, welches durch ein gleich grosses, während der Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangtes Quantum von Mahlproducten, bezw. von Weizen, Buchweizen etc. gedeckt erscheint. 6. Für ab Stationen der ungarischen Anschlussbahnen der Südbahn nach Cilli und Krainburg direct abgefertigte Getreidesendungen wird, behufs Ermittlung des Rückvergütungsbetrages, in der Weise vorgegangen, dass der Unterschied zwischen den thatsächlich bezahlten Frachtgebühren für den Durchlauf der Getreidesendung ab der in Frage kommenden Anschlussstation der Südbahn bis Cilli, bezw. bis Krainburg und der correspondirenden Mahlproductensendung ab Cilli, bezw. ab Krainburg bis Triest einerseits, und dem laut dieser Verlautbarung für den wirklichen Durchlauf ab der gedachten Anschlussstation nach Triest entfallenden ermässigten Frachtsatze andererseits, rückvergütet wird	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif, bezw. Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1898	Verschieden	a) 108 / h) 138 Heller inclusive Manipulationsgebühr und bezw. ungar. Stener	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Weizen, Buchweizen etc. und gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe für die Mahlproducte, welchen die vom k. k Hafen- und Seesanitäts-Capitanate oder vom k. k. Hauptzollamte in Triest auszustellenden Certificate über die erfolgte Verschiffung des Mehles beizugehen sind. Rücksichtlich jener Sendungen, welche mit Schiffen des Oesterr. Lloyd via Suezcanal oder via Gibraltar, sowie nach nordafrikanischen Häfen, bezw. welche mit Schiffen der kgl. Ungar. Seeschiffahrt-Actiengesellschaft Adria via Gibraltar, sowie nach nordafrikanischen Häfen befördert werden, können an Stelle der durch vorbezeichnete k. k. Behörden auszufertigenden Certificate auch solche von der Lloyd-, bezw. von der Adria-Verwaltung ausgestellte beigebracht werden. Diese Documente müssen längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der Adm.-Direction (Controle der Einnahmen) der Südbahn-Gesellschaft in Vorlage gebracht werden	
b) Krainburg		a) Cilli												
Stationen der Strecken Bares—Legrád, Csáktornya—Budapest und Geise—Szombathely														
b) Krainburg		a) Cilli												

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
530	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelsamen, Mahlproducte und Mehl, Stärke, Reis laut Waarenverzeichniss des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Jinonitz, Station der Buschtěhrader Eisenbahn	a) Dresden-Altstadt b) Dresden-Friedrichstadt c) Dresden-Neustadt } Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen oder umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der übrigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 10. Februar 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Theil II, Heft 4, des Tarifes für den Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfennig a) 109 b) 112 c) 113		Im Kartirungswege		
531	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Siehe nachstehende Tabelle	Siehe nachstehende Tabelle		Einhaltung der bezüglichen Bestimmungen der in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife	vom 10. Februar 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901 (bezüglich Jägerndorf und Bielitz); Tarif, Theil II, Heft 4, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1901 (bezüglich Biala)	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Zwischen Derendingen und	Eilgut	Stückgutclasse 1	Ausnahmetarif Nr. XIII (für Sendungen von 5000 kg)
	Centimes für 100 kg		
Jägerndorf	2306	1157	1020
Bielitz	2457	1217	1086
Biala	2441	1221	1090

Fortlaufende Nummer	1	532	533	534
Die Publication erfolgt von der	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
und im Namen der	3	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	k. k. österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Kohlensäure, flüssige	Kohlen, mineralische, und Kokes	Kohlen, mineralische
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Domstadtl	Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz	Szczakowa
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Wien Nordbahnhof Wien Nordbahnhof Donauuferbahnhof transit Marchegg K.F.N.B.	Wien Aspangbahnhof transito	Alt-Sandec Biecz Iwonicz Jaroslau Krosno Krystynopel Lancut Mielec Nadbrzezie Neu-Sandec Przeiszów Przemysl Przeworsk Radymno Skawina Stanislau Wielkie drogi Zator
und gilt bei Erfüllung nachstehender Bedingungen in der Zeit	6 / 7	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Kokes in ganzen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen an eine Dienststelle der Eisenbahn Wien Aspang adressirt sein und von derselben zu Regiezwecken der eigenen Bahn oder der von ihr betriebenen Schneebergbahn bezogen werden	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
	7	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	vom 1. Februar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Localtarife	Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina, giltig vom 1. Mai 1901
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Tarif-Theil II für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller für 1000 kg
		Besteht kein directer Frachtsatz: 297 / 234		847 / 807 / 774 / 887 / 854 / 877 / 854 / 1007 / 964 / 827 / 794 / 777 / 744 / 857 / 824 / 827 / 794 / 355 / 254 / 937 / 861 / 857 / 824 / 907 / 856 / 406 / 374 / 1217 / 1174 / 417 / 371 / 333 / 254
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	157: 166 / 163	Die von den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz nach der Station Wien Aspangbahnhof (loco) laut des Tarifes für den Oberschlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf vom 1. Mai 1901 bestehenden directen Frachtsätze, abzüglich des Betrages von 80 h für 1000 kg	43 / 33 / 33 / 33 / 23 / 43 / 33 / 33 / 33 / 81 / 76 / 33 / 51 / 32 / 43 / 43 / 81
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	71 / 71		
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14		Für Sendungen, auf welche die nebenstehend laut Spalte 10 zugestandenen Frachtsätze Anwendung finden, wird auf Grundlage der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 120 vom 12. October 1901 sub Position 2120 eine Rückvergütung nicht geleistet	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.576.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 11. **Wien, 30. Jänner 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Karthaus-Walditz nach Alt-Paka.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Fürsten Carl zu Trauttmansdorff-Weinsberg, k. und k. Kämmerer, Domänenbesitzer etc., im Vereine mit dem Advocaten Dr. Jaroslav Lohař in Jičin die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station, beziehungsweise Haltestelle Karthaus-Walditz der Localbahn Jičin-Turnau zur Station Alt-Paka der Linie Gross-Wossek—Parschnitz der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 13. Jänner 1902. Z. 628/2.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Station Königswart-Sangerberg nach Marienbad.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die der Repräsentanz der bayerischen Elektricitäts-Gesellschaft „Helios“ in Karlsbad mit dem Erlasse vom 15. December 1900, Z. 54.942/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 148 vom 25. December 1900), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Station Königswart-Sangerberg der Staatsbahnlinie Wien—Eger über Königswart nach Marienbad auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 13. Jänner 1902. Z. 296/2.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Der Entschädigungsanspruch, welcher einer Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt gemäss des zweiten Absatzes des § 47 des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, gegen die im ersten Absatze dieser Gesetzesstelle genannten Personen zusteht, berechtigt die Versicherungsanstalt nicht, als Ersatz für die an den Verletzten zu entrichtende Rente im Sinne des § 45, Abs. 3, dieses Gesetzes, deren Capitalswerth zu fordern.

(Entscheidung vom 12. Februar 1901, Z. 1368.)

Einem Arbeiter, welcher im Dienste eines nach dem Gesetze vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, versicherungspflichtigen Unternehmens stand und in diesem Dienste beim Abladen von zur Verfrachtung auf der Eisenbahn bestimmten Waaren im Stationsmagazinsgebäude der beklagten Eisenbahn infolge Verschuldens eines Bahnorganes eine von der Eisenbahnunternehmung nach § 9 des Eisenbahnbetriebs-Reglements vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, und § 1324 a. b. G.-B. zu vertretende, mit einer theilweisen Erwerbsunfähigkeit verbundene Körperverletzung erlitten hatte, wurde von der klägerischen Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt eine Unfallsrente zuerkannt.

Gestützt auf die §§ 45 und 47 des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, begehrt

nun die Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt von der Eisenbahnunternehmung mittels Klage Schadloshaltung für alle von ihr auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes zu leistenden Entschädigungen, insbesondere — ausser dem Ersatze der an den Verletzten bereits entrichteten Rentenbeträge — die Bezahlung des nach § 45, Abs. 3, citirten Gesetzes und der Verordnung des k. k. Ministeriums des Innern vom 8. October 1899, Z. 19.175, Tabelle II, berechneten Bedeckungscapitales für die Unfallsrente.

Mit dem Anspruche auf Leistung dieses Bedeckungscapitales wurde die klägerische Anstalt in allen drei Instanzen abgewiesen und die beklagte Eisenbahn, ausser zur Zahlung der bis zur Urtheilsfällung bereits entrichteten Rentenbeträge, lediglich zum Ersatze der von diesem Zeitpunkte an fällig werdenden Rentenbeträge, soweit sie die Versicherungsanstalt dem verunglückten Arbeiter bezahlt haben wird, verurtheilt.

Der Oberste Gerichtshof hat seine Entscheidung in wesentlicher Uebereinstimmung mit den Gründen der untergerichtlichen Urtheile auf nachstehende Erwägungen gestützt:

Die Revision macht den Revisionsgrund des § 503, Z. 4, C.-P.-O. geltend, weil der klagenden Unfallversicherungsanstalt als Ersatz für die Rente nicht deren Capitalswerth, sondern nur die Rente allein zugesprochen wurde. Es spricht wohl § 45 des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, in seinem dritten Absatze aus, dass als Ersatz für die Rente in den daselbst im Absatze 1 und 2 bezeichneten Fällen die Versicherungsanstalt den Capitalswerth fordern kann, welcher nach den für die Gebarung der Versicherungsanstalt geltenden Grundlagen zu berechnen ist.

Dieses Recht ist der Versicherungsanstalt aber nicht in allen Fällen, sondern nur in den in diesem Paragraphen besonders bezeichneten Fällen eingeräumt. Die Voraussetzungen des erwähnten Anspruches sind, wie aus den §§ 1, 5, 6, 7, 11 und 45 citirten Gesetzes hervorgeht, folgende:

1. Dass dem versicherten Verletzten der Unfall in dem versicherungspflichtigen Betriebe zugestossen ist, in welchem er selbst angestellt war, und

2. dass der Betriebsunternehmer selbst, oder bei juristischen Personen die im zweiten Absatze des § 45 citirten Gesetzes genannten Personen den Unfall vorsätzlich oder durch grobes Verschulden herbeigeführt haben.

Diese Voraussetzungen treffen aber im gegebenen Falle nicht zu, weil der Verletzte nicht ein Arbeiter der beklagten Eisenbahnunternehmung war und der Unfall durch das Verschulden eines Eisenbahnbediensteten herbeigeführt wurde.

Die klagende Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt kann demnach ihren Anspruch nur auf den § 47 des Unfallversicherungsgesetzes stützen und in diesem Falle kommen lediglich die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen, nämlich die §§ 1323 bis 1325 a. b. G.-B. zur Anwendung. Diesen Bestimmungen entspricht das angefochtene Urtheil vollkommen, weil es der klägerischen Anstalt nicht nur die an den Verletzten bereits ausgezahlten, sondern auch die in Hinkunft auszuzahlenden Rentenbeträge zuerkannt hat.

Auf einen Capitalswerth hat die klägerische Anstalt im gegebenen Falle keinen Anspruch, weil die Bedingungen des § 45 des Unfallversicherungsgesetzes nicht vorliegen und ein solcher Anspruch durch die sonstigen gesetzlichen Bestimmungen umsoweniger begründet ist, als in dem Capitalswerthe, welcher nach den für die Versicherungsanstalt geltenden Normen zu erheben ist, auch Beiträge zum Reservefonds und Spesen der Verwaltung mitenthalten sind, zu deren Entrichtung die Eisenbahnunternehmung als eine ausserhalb des Versicherungsverhältnisses stehende dritte Person nicht verpflichtet ist. [Beilage zum J.-M.-V.-Bl. 1901, Nr. 378.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Guntramsdorf-Baden. (Administrationsgebäude in Leesdorf: Bauconsenstheilung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des vom Standpunkte der Bauordnung für Niederösterreich mit Ausschluss von Wien (vom 17. Jänner 1883, L.-G.-Bl. Nr. 36), sowie der Localinteressen entsprechend befundenen Projectes für das Administrationsgebäude in der Station Leesdorf der elektrischen Bahn Guntramsdorf-Baden unter besonderen Bedingungen den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 2952.]

Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach) — Görz — Triest-St. Andrae. (Wasserkraftanlage mit elektrischer Kraftleitung im Rosenbach für den Bau des Karawankentunnels [Nordseite]: Vornahme der politischen Begegung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat hinsichtlich des von der k. k. Trassirungsexpositur in Klagenfurt vorgelegten Operates, betreffend die Herstellung einer Wasserkraftanlage mit elektrischer Kraftleitung im Rosenbache, Gemeinde St. Jakob i. R., welche aus Anlass des Baues des Karawankentunnels (Nordseite) im Zuge der Projectslinie Klagenfurt (Villach) —Görz—Triest-St. Andrae zur Ausführung gelangen soll, die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung nach Massgabe der Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 unter Bedachtnahme auf die materiell rechtlichen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes für das Herzogthum Kärnten auf den 3. Februar 1902 anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Landes-Regierungsrath Max Ritter von Grabmayr betraut. Der Zusammentritt der Commission erfolgt vor dem Schlosse Rosenbach. [E.-M.-Z. 2919.]

Projectirte Localbahn Tetschitz-Křižanau. (Generelles Project: Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des Ergebnisses der am 3. und 4. October 1901 durchgeführten Trassenrevision hinsichtlich der von Anton Tesař, k. k. Notar in Gaya, projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Tetschitz der Linie Brünn—Okřischko der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Gross-Bittesch nach Křižanau hat das k. k. Eisenbahnministerium unterm 17. Jänner 1902 die Trassenführung der gegenständlichen Projectslinie als Grundlage für die eventuelle weitere Verfolgung des Projectes im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 51.963 ex 1901.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien. (Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Strassenbahnlinie von der Secession bis zum Praterstern.) Am 26. Jänner ist der elektrische Betrieb auf der Strassenbahnlinie von der Secession durch die Friedrichstrasse und Lothringerstrasse über den Heumarkt, durch die Invalidenhausgasse, Franzensbrückenstrasse bis zum Praterstern eröffnet worden.

Nachrichten aus Ungarn.

Aussenhandel Ungarns im Laufe der ersten zehn Monate 1901 und speciell im Monate October. (Officieller statistischer Ausweis.) Laut dem Ausweise des statistischen Centralamtes über den Ausschandel Ungarns im Monat October 1901 (vergl. Bericht per September, Vrdgs.-Bl.

Nr. 131 ex 1901) betrug der Import 3,976.789 q und 201.343 Stück, von welchen Mengen 2,634.275 q und 73.867 Stück aus Oesterreich einlangten; der Export belief sich auf 6,510.581 q und 966 738 Stück, von welchen 4,758.732 q und 556.378 Stück auf Oesterreich entfallen. Bei Vergleich der Resultate der ersten zehn Monate des Jahres 1901 mit jenen der gleichen Periode des Jahres 1900 ergibt sich, dass gegenüber der bedeutenden Steigerung der Importes der Export abgenommen hat. Die Zunahme des Importes um nahezu drei Millionen Metercentner verursachte vornehmlich die erhöhte Einfuhr von Getreidearten, Kohle, rohem Weichholz und von bearbeitetem Holz, während das Sinken des Exportes um 3·8 Millionen Metercentner auf die Abnahme der Ausfuhr von Braunkohlen, Steinkohlen, von weichem Bau- und bearbeitetem Holz, ferner auf das Sinken des Exportes von Weizen, Roggen und Gerste zurückzuführen ist. In der Einfuhr figuriren Weizen, Gerste, Hafer und Mais mit bedeutenden Mengen.

Güterbewegung im Wechselverkehre zwischen den beiden Reichshälften im Laufe der ersten zehn Monate 1901 und speciell im Monate October. (Officieller statistischer Ausweis.) Dem Ausweise des verkehrsstatistischen Amtes zufolge betrug im Monate October 1901 (vergl. Bericht per September, Verordnungs-Blatt Nr. 131 ex 1901) die Einfuhr aus Ungarn nach Oesterreich 4,501.430 q, gegen 5,371.506 q im October 1900, die Ausfuhr von Oesterreich nach Ungarn 2,133.148 q gegen 2,293.111 q im Vorjahre. Die Gesammteinfuhr in den Monaten Jänner bis October 1901 betrug 36,329.713 q gegen 39,069.917 q im Jahre 1900; die Gesammtausfuhr betrug in derselben Zeit 19,136.054 q, gegen 17,755.485 q im Jahre 1900.

Projectirte Localbahn Saroksár-Bugje. (Ausbaubeschluss und Kostenvoranschlag.) Das Consortium von Interessenten der projectirten, 22·88 km langen Localbahnlinie Saroksár — Alsó-Németi — Bugje (Comitat Pest-Pilis-Solt-Kiskun) hat den Ausbau dieser von der Station Saroksár der Hauptlinie Budapest—Saroksár—Szabadka (Maria-Theresiopel)—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Localbahn Budapest - Saroksar - Haraszti - Ráczkeve ausgehenden Localbahn beschlossen. Die effectiven Baukosten dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen als solche zu betreibenden Linie sind mit K 1,435.400 (per Kilometer K 62.956) festgestellt, wovon K 82.500 zur Umgestaltung und Erweiterung der Anschlussstation, K 30.000 aber als Reservefonds verwendet werden, so dass die eigentlichen Baukosten per Kilometer K 52.800 betragen. Zur Deckung der Kosten sollen 35 Percent Stammactien, 65 Percent aber Prioritätsactien zum Course von 78 Percent ausgegeben werden. Die Bahn muss von der Ausfolgung der Concessionsurkunde an binnen einem Jahre dem Verkehre übergeben werden. Die Linie durchzieht das sogenannte Klein-Jazygien, welches mit der Hauptstadt verbunden werden soll.

Projectirte Localbahn Pápa-Varsány-Kisbér-Bánhida. (Vorlage des Gesetzentwurfes.) Der kgl. Ungar. Handelsminister hat dem Abgeordnetenhause den Gesetzentwurf, betreffend die Concessionirung der projectirten Localbahn Pápa-Varsány-Kisbér-Bánhida unterbreitet. Die effectiven Baukosten dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen zu betreibenden Linie sind mit K 7,400.000, das ist K 80.610 per laufenden Bahnkilometer, bemessen, von welcher Summe Beträge von je K 160.000 für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und K 120.000 zur Anlage eines Reservefonds entfallen. Seitens der Interessenten dieser Linie sind als Beitragsleistung bereits K 2,590.000 gezeichnet, darunter seitens

des Comitates Komárom (Komorn) . .	K 160.000
„ „ Veszprém	„ 350.000
der Stadtcommune Pápa	„ 200.000
der anrainenden Landgemeinden . . .	„ 262.000
des Grossgrundbesitzes	„ 346.000

Die projectirte Linie zweigt von der Station Pápa der Hauptlinie Budapest—Györ (Raab) — Pápa — Kis-Czell — Szombatbely (Steinamanger) — Féhring (Graz) der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Pápa-Csorna ab, und wird diese in der Station Várzány mit der Localbahnlinie Györ — Varsány — Jutas — Lepsény — Uj-Dombovár des Staatsbetriebes, von dort aus in der Station Kisbér mit der Linie Székesfehervár (Stuhlweissenburg)—Komárom (Komorn) und weiterhin in der Station Bánhida mit der Hauptlinie Budapest—Bánhida—Komárom—Bruck a. d. Leitha (—Wien) verbunden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate November 1901.) Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monate November 1901 ergibt für 74 Bahnen, die schon im November 1900 im Betriebe waren, Folgendes:

Gesammtlänge 44.825·69 km.

Einnahme	im Ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	pCt.
für alle Bahnen im November 1901					
aus dem Personenverkehre . . .	33,133.428	— 446.008	756	— 28	— 3·57
aus dem Güterverkehre . . .	100,039.073	— 3,038.700	2.241	— 120	— 5·08
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende November 1901					
aus dem Personenverkehre . . .	317,424.071	— 3,817.643	8.571	— 266	— 3·01
aus dem Güterverkehre . . .	675,507.654	— 19,474.910	17.898	— 870	— 4·64
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Jänner bis 31. December in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende November 1901					
aus dem Personenverkehre . . .	72,436.964	+ 39.902	11.466	— 177	— 1·52
aus dem Güterverkehre . . .	127,866.672	— 8,256.506	19.925	—1604	— 7·45

— (Einnahmen der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Monate November 1901.) Die Einnahmen der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Monate November 1901 stellen sich auf Mk. 111,459.000 und sind gegen die Einnahmen des gleichen Monates im Vorjahre um Mk. 1,843.000 zurückgegangen. Der Personen- und Gepäcksverkehr brachte Mk. 24,875.000 (— Mk. 396.000), der Güterverkehr Mk. 79,428.000 (— Mk. 1,626.000) und aus sonstigen Quellen flossen Mk. 7,156.000 (+ Mk. 179.000). Für die Zeit vom 1. April bis 30. November 1901 sind Mk. 944,514.000 oder Mk. 22.246.000 weniger als im Vorjahre eingenommen worden. Die Mindereinnahme vertheilt sich mit Mk. 3,298.000 auf den Personen- und Gepäcksverkehr, mit Mk. 17,249.000 auf den Güterverkehr und mit Mk. 1,699.000 auf sonstige Quellen.

Preussen. (Errichtung von Arbeitsausgleichstellen.) Nach einem Erlasse des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten vom 18. December 1901 sollen bei den kgl. Eisenbahn - Directionen Arbeitsausgleichstellen errichtet werden. Das Ministerium knüpft an einen früheren Erlass an, nach welchem Aushilfsbedienstete und Arbeiter, die infolge des Verkehrsrückganges und der damit verbundenen Verminderung der Dienstgeschäfte entbehrlich werden, nicht aus dem Eisenbahndienste zu entlassen, sondern in geeigneter Weise weiter zu beschäftigen und bei sich bietender Gelegenheit (zum Beispiel freiwilligem Ausscheiden von Arbeitern) zur Deckung eines entstehenden Bedarfes an Arbeitskräften zu verwenden sind. Dabei soll hinsichtlich Art und Ort der Beschäftigung, soweit angängig, auf die wirthschaftlichen Verhältnisse der Betheiligten Rücksicht genommen werden. Die damit bei dem gegenwärtigen Verkehrsrückgange, nach Umständen aber auch aus anderen Anlässen, zum Beispiel bei Verschiebungen im Verkehre, Umgestaltung von Anlagen und Einrichtungen u. A., zur Schonung der wirthschaftlichen Interessen der Bediensteten an die Organe der Eisenbahnverwaltung herantretenden besonderen Aufgaben bedingen ein planmässiges Zusammenarbeiten der betheiligten Dienststellen und Behörden. Der Erlass fährt dann fort: „Dies wird sich zweckmässig durch besondere Stellen herbeiführen lassen, die, soweit sich nicht schon durch unmittelbares Benehmen der Dienststellen der Ausgleich ohne Weiterungen vollzieht, als Vermittlungsstellen für bestimmte Bezirke Ueberschuss und

Bedarf an Arbeitskräften ausgleichen. Die Arbeitsverhältnisse des Directionsbezirkes sind sorgfältig zu überwachen. Wenn Arbeitskräfte in nennenswerthem Umfange entbehrlich werden, so ist anzuordnen, dass an den Punkten, für welche und so lange es nützlich erscheint, Ausgleichstellen in Wirksamkeit treten. In mehreren Bezirken ist schon, wie ich mit Befriedigung bemerkt habe, demgemäss verfahren. Sobald das Bedürfniss fortfällt und mit Eintritt stetiger Verhältnisse die Dienststellen durch unmittelbares Benehmen unter einander einen etwa in Einzelfällen erforderlichen Ausgleich ohne Weiteres zu vollziehen vermögen, werden die Ausgleichstellen ihre Thätigkeit einstellen können."

Bei der Errichtung solcher Ausgleichstellen sollen namentlich folgende Gesichtspunkte beachtet werden: Innerhalb des Directionsbezirkes sind in Anlehnung an einzelne nach ihrer Lage hiefür besonders geeignete Inspectionen Arbeitsausgleichstellen zu bilden. Von den Verhältnissen des Directionsbezirkes wird es abhängen, ob diese Ausgleichstellen alle innerhalb eines örtlichen Bezirkes gelegene Dienststellen umfassen oder ob etwa für die von den Maschinen- und Werkstätteninspectionen beschäftigten Arbeiter besondere Ausgleichstellen zu bilden sind. Die Dienststellen, bei denen Arbeiter entbehrlich werden, haben diese so zeitig als möglich, jedenfalls aber schon vor Ausspruch der Kündigung, der Ausgleichstelle des Bezirkes mit den nöthigen Personalangaben zu melden. Auch der vorliegende Bedarf an Arbeitskräften ist von den Dienststellen der Ausgleichstelle unter näherer Bezeichnung anzuzeigen. Die Ausgleichstellen haben die ihnen als verfügbar gemeldeten Arbeitskräfte unter möglichster Berücksichtigung der geäusserten Wünsche zur Deckung des von anderen Dienststellen angezeigten Bedarfes zu überweisen. Dabei sind ständige Arbeiter (Mitglieder der Abtheilung B der Arbeiterpensionscasse) zu bevorzugen, auch ist thunlichst zu vermeiden, Personen, die eine Familie zu ernähren haben, nach einem anderen Stationsort zu versetzen.

So weit die Ausgleichstellen die als entbehrlich gemeldeten Arbeitskräfte nicht unterbringen oder den Bedarf an Arbeitskräften nicht decken können, haben sie eine Uebersicht der entbehrlichen Arbeiter mit Unterscheidung zwischen ständigen Arbeitern (Mitgliedern der Abtheilung B) und nicht ständigen Arbeitern (Mitgliedern nur der Abtheilung A der Pensionscasse), sowie Reservisten oder des Bedarfes an Arbeitskräften an die für den Directionsbezirk bei dem Rechnungsbureau der königlichen Eisenbahn-Direction zu bildende Centralstelle für Arbeitsausgleich einzusenden.

Sind indes an einem und demselben Orte, wie beispielsweise in Berlin, Arbeiter oder Dienststellen verschiedenen Ausgleichstellen unterstellt, so können die zuständigen Ausgleichstellen, bevor sie sich an ihre Centralstelle wenden, zunächst unter sich die Herbeiführung eines Ausgleiches versuchen. Die Centralstelle vermittelt den Ausgleish innerhalb des Directionsbezirkes. Kann sie einen solchen nicht erreichen, so hat sie sich je nach den Umständen mit den Centralstellen der benachbarten Directionsbezirke für Arbeitsausgleich in Verbindung zu setzen. Für solche Arbeiter, welche bereit und imstande sind, in entfernteren Gegenden verwendet zu werden, kann sie auch die Centralstelle für den Directionsbezirk Berlin als weitere Vermittlungsstelle in Anspruch nehmen. Gleichzeitig hat sie aber selbst oder, falls dies nach Lage der Sache zweckmässiger ist, durch Vermittlung der ihr nachgeordneten Ausgleichstellen wegen Unterbringung überzähliger Arbeiter oder Deckung des Bedarfes an Arbeitern mit den in den betheiligten Landestheilen anderweit eingerichteten Arbeitsnachweisstellen, sowie mit Unternehmern von Eisenbahnbauten, namentlich aber auch mit den selbstständigen oder den Betriebsinspectionen angegliederten Bauabtheilungen der Eisenbahnverwaltung in Verbindung zu treten. („Z. d. V. D. E.-V.")

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Breslau: Stationsnamenänderung.) Vom 1. Februar ab führt die an der Nebeneisenbahn Strehlen-Grottkau zwischen den Verkehrsstellen Oberrosen (Kreis Strehlen) und Voigtsdorf gelegene Haltestelle Giersdorf die Bezeichnung: „Giersdorf, Kreis Grottkau".

— (Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Nieder-Rengersdorf.) Am 15. Jänner ist die an der Bahnstrecke Breslau—Mittelwalde zwischen den Stationen Glatz und Rengersdorf gelegene, bisher nur dem Personenverkehre dienende Haltestelle Nieder-Rengersdorf nunmehr auch für die Abfertigung von Stück- und Wagenladungsgütern eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction.)

— (Directionsbezirk Elberfeld: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Rönkhausen.) Am 15. Jänner ist die an der Bahnstrecke Hagen—Betzdorf zwischen den Stationen Plettenberg und Lenhausen gelegene, bisher nur für den Frachtstückgutverkehr und Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtete Station Rönkhausen nunmehr auch für den Eilstückgutverkehr eröffnet worden. (Kundmachung obiger Eise bahn-Direction.)

— (Directionsbezirk St. Johann-Saarbrücken: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Carden.) Obige Eisenbahn-Direction gibt mit Kundmachung vom 31. December 1901 bekannt, dass auf der an der Bahnstrecke Coblenz—Trier—Diedenhofen zwischen den Verkehrsstellen Müden und Pommern gelegenen Station Carden fortan Fahrzeuge aller Art ver- und entladen werden können.

— (Directionsbezirk Frankfurt a/M.: Eröffnung des Haltepunktes Mottgers für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Zufolge einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 8. Jänner wird der an der Bahnstrecke Elm—Gemünden zwischen den Stationen Sterbfritz und Jossa gelegene Haltepunkt Mottgers am 1. Februar für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet werden.

— (Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Büches-Düdelsheim.) Die obige Eisenbahn-Direction verlautbart mit Kundmachung vom 7. Jänner, dass auf der an der Bahnstrecke Gelnhausen—Giessen zwischen den Verkehrsstellen Büdingen und Bleichenbach gelegenen Station Büches-Düdelsheim von jetzt ab auch Fahrzeuge ver- und entladen werden können.

— (Directionsbezirk Altona: Errichtung einer Centesimalbrückenwaage von 30.000 kg Tragfähigkeit auf dem Bahnhofe Pinneberg.) Obige Eisenbahn-Direction gibt bekannt, dass auf dem Bahnhofe Pinneberg der Bahnstrecke Hamburg—Elmshorn (zwischen den Verkehrsstellen Halstenbek und Tornesch gelegen) eine Centesimalbrückenwaage von 7·5 m Brückenlänge und 30.000 kg Tragfähigkeit in Betrieb genommen worden ist.

— Nebenbahn Fischhausen-Palmnicken der Ostpreussischen Südbahn.) Zufolge Allerhöchster Urkunde vom 23. December 1901 ist die Fortführung des Betriebes auf der staatlichen Nebeneisenbahn von Fischhausen nach Palmnicken durch die Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft nach Massgabe eines die bisherigen Betriebsbedingungen abändernden Vertrages genehmigt worden.

— Errichtung einer Eisenbahn-Telegraphen-Inspection in Cannstatt.) Die gemäss der kgl. Verordnung vom 8. März 1900 neu geschaffene Stelle der Eisenbahn-Telegrapheu-Inspection mit dem Dienstsitz in Caunstatt und der Bezeichnung: „Kgl. Eisenbahn-Telegraphen-Inspection Cannstatt" ist mit dem 1. Jänner in Thätigkeit getreten. Die bisherige elektrische Abtheilung der Wagenwerkstätte Cannstatt wird als „Eisenbahn-Telegraphenwerkstätte" unter Loslösung von der Werkstätten-Inspection Cannstatt der Eisenbahn-Telegraphen-Inspection zugetheilt.

Preussen und Hessen. (Directe Abfertigung von lebenden Thieren u. s. w. zwischen den Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn und des Eisenbahn-Directionsbezirkes Mainz.) Die Direction der Main-Neckar-Eisenbahn verlautbart mit Kundmachung vom 1. Jänner, dass zwischen den Stationen dieser Eisenbahu und jenen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Mainz für alle in den Gütertarif einbezogenen Stationen ab 1. Jänner auch die directe Abfertigung von lebendeu Thieren u. s. w. eingerichtet worden ist.

Bayern. (Betriebseinnahmen der Staatseisenbahnen im Monate November 1901.) Im Monate November 1901 sind bei einer Bahnlänge von 5804 (5785) km befördert worden 1,931.557 (2,002.688) Personen und 1,517.939 (1,659.990) t Güter. Die Einnahmen haben betragen aus dem Personenverkehre Mk. 2,674.020 (2,692.712), aus dem Güterverkehre Mk. 8,344.741 (9,189.910), aus dem Gepäcksverkehre Mk. 192.620 (199.509) und aus dem Thiertransporte Mk. 246.271 (221.765), zusammen Mark 11,457.652, gegen Mk. 12,303.896 im gleichen Monate des Vorjahres). Die Gesammteinnahme vom 1. Jänner bis 30. November 1901 beziffert sich auf Mk. 140,150.099, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes weniger um Mark 5,748.233.

Bayern. (Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn.) Den Gemeinden Osterhofen, Winzer, Iggensbach, Schöllnach, Aussernzell und Eging wurde vom zuständigen Staatsministerium die nachgesuchte Bewilligung zu

technischen Vorarbeiten für eine die genannten Gemeinden berührende Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Württemberg. (Massnahmen zur Verhütung von Unfällen auf Eisenbahnübergängen.) Das württembergische Ministerium des Innern hat kürzlich eine Verfügung an die Oberämter erlassen, in deren Bezirken die Lage der öffentlichen Wege zur Eisenbahn die Gefahr von Unfällen in sich schliesst. In dieser Verfügung ist gesagt: In den letzten Jahren sind mehrfach Fuhrwerken an unbewachten Eisenbahnübergängen auf Schienenhöhe und auf Strassen, deren Fläche theilweise dem Betriebe von Eisenbahnen dient, Unfälle zugestossen, die alle in der Hauptsache darauf zurückzuführen waren, dass die Lenker der betreffenden Fuhrwerke nicht die erforderliche Vorsicht beim Ueberschreiten solcher Bahnübergänge oder bei der Annäherung von auf der Strasse selbst verkehrenden Eisenbahnzügen beobachtet haben. Wenn nun auch Grund zu der Annahme vorhanden ist, dass bei diesen Unfällen die Ausserachtlassung der gebotenen Vorsicht nicht sowohl die Folge der Unkenntniss der einschlägigen Polizeivorschriften, als vielmehr durch Fahrlässigkeit verschuldet war, so hat das Ministerium doch auf Anregung und im Benehmen mit dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, die periodische öffentliche Bekanntmachung der wesentlichsten in Betracht kommenden gesetzlichen Bestimmungen durch die Polizeibehörden derjenigen Oberamtsbezirke und Gemeinden, in welchen die Lage der öffentlichen Strassen zur Eisenbahn die Gefahr solcher Unfälle in sich schliesst, als Vorbeugungsmassregel ins Auge gefasst. Den Oberämtern wird demgemäss die Weisung ertheilt, die Vorschriften in § 59 der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands und in § 44, Absatz 2, 3, 5 und 6, der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands unter Anführung der bezüglichen Strafbestimmungen alljährlich im Bezirksamtsblatt bekannt zu machen und dafür Sorge zu tragen, dass ausserdem der Inhalt der Veröffentlichung in den besonders in Betracht kommenden Gemeinden auf ortsübliche Weise bekannt gemacht wird.

Russland. (Moskau-Kasan-Eisenbahn: Eröffnung der Linie Arsamass—Nischnij für den Güterverkehr.) Mit Genehmigung des Ministers für Verkehrsanstalten wurde die neuerbaute Linie Arsamass—Nischnij der Moskau-Kasan-Eisenbahn am 22. December 1901 a./4. Jänner 1902 n. St., für den temporären Güterverkehr eröffnet.

Kleinasien. (Projectirtes Eisenbahnnetz im Südosten Kleinasiens und Ausbaubedingnisse.) Das Consortium der „Bagdad-Eisenbahn" (Sammelname des im Südosten Kleinasiens projectirten Eisenbahnnetzes) hat unter Führung der Direction der Anatolischen Eisenbahnen, wie berichtet wird, Ende October 1901 die seit Jahresfrist unterbrochen gewesenen Concessionsverhandlungen mit der Pforte wieder aufgenommen und dieser das Programm ihrer Bedingungen zur Kenntnissnahme unterbreitet. Diese sind in den Hauptpunkten:

a) Die Hauptlinie soll von der Station Khonich (Ost-Kleinasien) der Anatolischen Eisenbahnen abzweigend über Eregli, Adona, Hamidié, Tel-Habesch, Haron-Bas-el-Hain, Halet, Nissibin, Tel-Avenat, Mossul, Tekrit, Sadidjé, Bagdad (Hauptstation) Kerbela, Nedjet und Zobéir, d. i. nach Ueberbrückung des Euphrat im Bereiche der Landschaft Mesopotamien zwischen den Flussläufen des Euphrat und des Tigris und nach Vereinigung der beiden Ströme bei Korna, längs dem Strome bis Bassora (Basra) an dessen Ausmündung in den Persischen Meerbusen führen, um Anschluss an die von dem Consortium zu gründende Seeschiffahrt-Unternehmung in dem am Scheitelpunkte des Golfes zu erbauenden Hafen zu finden;

b) als Flügelbahnen der Hauptlinie a) sind in Aussicht genommen: eine von Hamidié aus bis Alep, eine von einem geeigneten Punkte zwischen Hamidié und Salidjé aus bis Orfa, eine von Salidjé aus bis Hanckin, eine von Zobéir aus bis Kazmié, schliesslich eine von Kazmié aus bis Koneit führende Linie;

c) der Gesellschaft soll das ausschliessliche Vorrecht zum Bau und Betrieb einer spätcrhin bis Marach, Aintab, Biredjik-Mardin, Erbit, Diala und Hit, sowie einer von Alep bis zum Meeresufer führenden Tramwaylinie zugesichert werden;

d) die Gesellschaft beansprucht das Monopol für die Flussschiffahrt am Chat el-Arab, am Tigris und am Euphrat, den Bau von Häfen in Bassora, Castombol und Kazmié;

e) der Gesellschaft soll das Recht der Erschliessung und des Betriebes von Bergwerksrevieren bis zu einer zu beiden Seiten der Trasse je 20 km betragenden Entfernung von den von ihr betriebenen Eisenbahnlinien (hievon ausgenommen bereits verliehene Concessionen) zugestanden werden;

f) Zollfreiheit für jedwelches zum Zwecke des Eisenbahnbaues, Schiffahrtbetriebes und des Bergbaues importirte Material, sowie Stempelfreiheit für Grundeinlösungs-, Uebertragungs- etc. Verträge und sonstige Rechtsurkunden;

g) Recht der Gesellschaft, an wo immer gelegenen Punkten ihrer Concessionssphäre Magazine, Entrepôts etc. zu errichten;

h) Ertheilung der Concession zum Betriebe einer Dampferlinie zwischen Constantinopel und Haïdar-Pascha für den Personen- und Güterverkehr;

i) die Dauer der Concession ist mit 90 Jahren zu bemessen;

k) als Staatsgarantie werden per Streckenkilometer je Frcs. 13.000 beansprucht;

l) der Unternehmung ist ein Zeitraum von 12 Monaten für die Ausführung der technischen Vorarbeiten zu bewilligen;

m) die Gesellschaft verpflichtet sich, den Bau der successive zu eröffnenden Linien innerhalb von 12 Jahren betriebsfähig herzustellen und bietet zur Sicherstellung eine Caution von 30.000 türkischen Livres.

Schiffahrt.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Wahl des Directionspräsidenten an Stelle des verstorbenen Grafen Paul Szechenyi.) Die Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft erwählte in ihrer am 18. November 1901 abgehaltenen Sitzung an Stelle des verstorbenen Grafen Paul Széchenyi den bisherigen Vicepräsidenten der Gesellschaft, Herrn Sigmund Kornfeld, einstimmig zum Präsidenten und an dessen Stelle Herrn Emerich von Pekár einstimmig zum Vicepräsidenten.

Frankreich. (Ministerielle Genehmigung des Arbeitsprogrammes der mit der Ausgestaltung der Binnenwässer für Schiffahrtszwecke betrauten Commission.) Der französische Minister für öffentliche Arbeiten hat von dem ihm von der Wasserbau-Commission vorgelegten Programme (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 49, 83 und 87 ex 1901) die Ausführung der drei nachfolgend bezeichneten Hauptgruppen der vorzunehmenden Wasserbauten vorbehaltlich der parlamentarischen Sanction genehmigt, und zwar:

Gruppe A.

1. den die Escaut (Schelde) mit dem ausgedehnten Kohlenbergbaureviere im Departement Pas de Calais verbindenden Canal mit einem Kostenaufwande von Frcs. 12,030.000;
2. die Regulirung und Herstellung der Seine vom Punkte ihrer Schiffbarkeit aus bis zu deren Ausmündung in das Meer mit Frcs. 13,600.000;
3. im gleichen Sinne der Rhône mit Frcs. 6,000.000;
4. die Erweiterung und Vertiefung des Canal du Midi mit Frcs. 11,000.000;
5. den die Garonne zwischen Costets und Bordeaux verbindenden Canal mit Frcs. 3,000.000;
6. die Verbindung der Rhône mit der Loire und der Bourgogne durch schiffbare Canäle im Zusammenhange mit der Regulirung der Anschluss-Theilstrecken der genannten Flussläufe mit Frcs. 7,000.000;
7. die Regulirung des Canal d'Orléans mit Frcs. 7,000.000.

Gruppe A insgesammt mit einem Kostenaufwande von Frcs. 59,630.000.

Gruppe B.

8. den Nordwest-Canal mit Frcs. 131,000.000 (Neubau);
9. den Canal du Nord mit Frcs. 60,000.000 (Ausbau);
10. die Regulirung und Canalisirung der Loire mit Francs 14,000 000;
11. den Canal Moulins—Sancoins mit Frcs. 16,000.000;
12. den Verbindungscanal zwischen der Loire und der Rhône mit Frcs. 113,000.000 (zumeist Neubau mit Einbeziehung von mehreren der Trasse begegnenden Nebenflussläufen);
13. den den Hafen von Marseille mit der Rhône verbindenden, für den Verkehr von Seeschiffen einzurichtenden Canal mit Frcs. 91.400.000;
14. den den Hafen von Cette (Golf du Lion, im Nordwesten des Mittelländischen Meeres, Departement Hérault) mit der Rhône (zwischen Avignon und Arles) verbindenden Canal mit Frcs. 4,240 000 (Neubau);
15. den Canal d'Orléans.

Für Gruppe B insgesammt Frcs. 443,640.000.

Gruppe C.
Erweiterung, Verbesserung und Einrichtung von Meereshäfen.

16. Hafen von Dunkerque (Dünkirchen) mit Frcs. 26,000.000;
17. Hafen Dieppe mit Frcs. 5,820.000;
18. Hafen und Rhede von Havre mit Frcs. 20,000.000;
19. Vertiefung der Einmündungsbucht der Seine in das Meer, sowie des Hafenbassins von Rouen mit Frcs. 11,500.000;
20. Hafen und Rhede von Saint-Nazaire an der Ausmündung der Loire in das Meer mit Frcs. 12,000.000;
21. Vertiefung der Loire zwischen Saint-Nazaire und Nantes, sowie des Hafenbassins von Nantes mit Frcs. 22,000.000;
22. zwischen dem Hafen von Bordeaux und der Bucht von Arcachon, für den Verkehr von Seeschiffen zu erbauender Canal, zur Herstellung einer kürzeren Verbindung zwischen Bordeaux und der See mit Frcs. 13,000.000;
23. Hafen von Bayonne (äusserster Südwesten) am Ausflusse der Gave in den Meerbusen von Biscaya mit Frcs. 2,000.000;
24. Hafen von Cette (am Mittelländischen Meere) mit Francs 2,860.000;
25. Hafen von Boulogne (auch Kriegshafen) mit vorläufig Francs 10,000.000;
26. Haupthafen von Marseille;

Gruppe C mit insgesammt Frcs. 158,000.000.

Die Totalsumme der in A, B und C specificirten Ausgaben beträgt somit Frcs. 661,270.000, an welchen die Interessenten des Binnenlandes und der Hafenstädte mit 50 pCt. (ausgenommen Saint-Nazaire [Post 20] mit 75 pCt.) participiren.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Vortrag des Herrn beh. aut. Civil-Ingenieurs E. A. Ziffer, über: „Conservirung von Bau- und Werkhölzern und insbesondere von Eisenbahnschwellen“. Der Internationale Eisenbahncongress hat in der zu Paris 1900 stattgehabten VI. Session die Frage über die Conservirung der Bauhölzer, insbesondere von Eisenbahnschwellen, einer eingehenden Berathung unterzogen. In diesem Gegenstande lag dem Congresse ein sehr werthvoller und durch sorgfältige Studien ausgezeichneter Bericht des russischen Staatsingenieurs Vladimir Herzenstein vor, welchem die von 87 Eisenbahnverwaltungen eingelaufenen Antworten zugrunde gelegt wurden. Die Ausführungen des Vortragenden beschäftigten sich zum grossem Theile mit diesem Berichte und gaben in Verbindung mit den vom Redner gemachten eigenen Wahrnehmungen ein vollkommenes Bild über diese so wichtige Materie, sowie über die diesbezüglichen Verhandlungen und Beschlüsse des Congresses.

Nach einigen Bemerkungen über die verschiedenen Bezugsquellen und das Alter der zur Verwendung kommenden Bauwerkhölzer erwähnte Civil-Ingenieur Ziffer, dass im Allgemeinen solche Hölzer nicht imprägnirt werden. Die Conservirung der Telegraphensäulen erfolgt fast ausschliesslich, wie bei der österreichischen Staatstelegraphen-Verwaltung, mit Kupfervitriol bei hydrostatischem Drucke nach der Methode des Doctor Boucherie. Im Weiteren besprach er die Entzündbarkeit, das Reissen, den Einfluss der klimatischen Verhältnisse und die durch Faulniss verursachte Zerstörung des Holzes, wobei auch die zur Hintanhaltung dieser Erscheinungen angewendeten Mittel erörtert wurden.

Zur Besprechung der verschiedenen Methoden der Imprägnirung der Eisenbahnschwellen übergehend, wies der Vortragende darauf hin, dass viele Bahnverwaltungen Creosot enthaltende Steinkohlentheeröle in das Holzgewebe der Schwellen nach dem Verfahren von Bethell einpressen, theils wird auch nach dem Blyth'schen Vorgange das Holz vorerst in geschlossenen Gefässen mit überhitztem und carburirtem Dampf und darauffolgendem heissen Creosotbade behandelt. Die österreichischen, holländischen und russischen Bahnverwaltungen verwenden eine Chlorzinklösung und bedienen sich beim Imprägniren des Verfahrens Burnet, nach welchem in die Holzfasern eine antiseptische Lösung eingepresst wird. In Deutschland ist häufig die Rütger'sche Methode im Gebrauche, wobei die Imprägnirung durch die Mischung von Chlorzink mit creosothältigem Steinkohlentheeröl erfolgt; auch in Oesterreich ist die Anwendung dieses Verfahrens sehr verbreitet. Zu erwähnen wäre noch das kürzlich in Frankreich nach dem System von A. Collet eingeführte Verfahren, nach welchem mittelst Dübeln (Trénail) eine grössere Haltbarkeit und Widerstandsfähigkeit der Schwellen erzielt wird.

Sehr eingehend behandelte der Vortragende die in Bezug auf die Dauer der Eisenbahnschwellen massgebenden Verhältnisse, wobei er hervorhob, dass creosotirte Kiefer in Hauptgeleisen 15 Jahre und ausserdem in Nebengeleisen 5 Jahre, zusammen 20 Jahre; creosotirte Eiche in Hauptgeleisen 18 Jahre und überdies in Nebengeleisen 7 Jahre, insgesammt 25 Jahre; creosotirte Buche in Hauptgeleisen 20 Jahre und dann noch in Nebengeleisen 10 Jahre, daher zusammen 30 Jahre, verwendet werden können. Hieraus geht hervor, dass die Buche im imprägnirten Zustande für Eisenbahnschwellen eine vorzügliche Eignung besitzt; auch die sonstigen Eigenschaften der Buche, leichtere Imprägnirung, billigerer Preis, insbesondere aber der Umstand, dass die Buchenbestände viel rascher sich erneuern als andere Holzgattungen, prädestiniren die Buche als die Eisenbahnschwelle der Zukunft.

Unter Anführung des im französischen Vereine der Civil-Ingenieure in Paris in Bezug auf die Conservirung der Eisenbahnschwellen eingenommenen Standpunktes und unter Hinweis, dass der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen neuerdings den Vereinsverwaltungen mehrere Fragen hinsichtlich der Schwellentränkung und insbesondere rücksichtlich der Buchenschwellen zur Beantwortung vorgelegt hat, worüber seinerzeit die Südbahn-Gesellschaft berichten wird, skizzirte sodann der Vortragende in kurzer Darstellung den Verlauf der über die mehrerwähnte Frage im Congresse stattgehabten Discussion, wobei die Schlussfolgerung angenommen wurde, dass die in diesem Gegenstande vorliegenden Studien fortzusetzen sind und jene Verfahren der Conservirung anzustreben wären, durch deren Anwendung die Hölzer auf eine der Zeit des Nachwuchses entsprechende Dauer erhalten werden könnten.

Zum Schlusse seines Vortrages beleuchtete Civil-Ingenieur Ziffer den grossen wirthschaftlichen Einfluss der Holzimprägnirung und begründete die Zweckmässigkeit der Einführung der Buche als Eisenbahnschwelle, indem er diese Frage namentlich den Bahnen niederer Ordnung zur eingehendsten Beachtung und Würdigung empfahl.

Dem Vortrage folgte eine Discussion, an der sich mehrere Herren betheiligten.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro December 1901.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	3416·68	2640·12	2631·50	3425·30
Roggen	1937·11	558·60	537·83	1957·88
Gerste	2938·31	101·68	452 09	2587·90
Hafer	456·91	605·40	471·79	590·52
Mais	1708 05	503·50	783·14	1428 41
Mehl	1890·28	1119·50	1447·43	1562 35
Wein	4592·92	984·61	338·11	5239·42
Verschiedene . . .	2273·62	3205·88	3730·43	1749·07
Zusammen .	19213·88	9719·29	10392·32	18540·85
Versicherungswerth K	589·650	134.300	133.250	590.700

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	25	2	2	25
Versicherungswerth K	215.550	25.800	19.670	221.680
Abgesondert übertragene Warrants Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . K	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Frachtberechnung für Roheis.

Vom 29. Jänner an bis Ende Mai 1902 werden im Binnenverkehre der Sächsischen Staatseisenbahnen — vollspurige Linien und im Uebergangsverkehre der schmalspurigen Linien — für die Beförderung von Roheis die Frachtsätze und die Bestimmungen des Ausnahmetarifes für Wegebaustoffe angewendet.

Dresden, am 27. Jänner 1902. [68]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

28. Jänner. Auf der Kleinbahn Neu-Łupków — Cisna wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. (Tarif-Nachtrag I zum Hefte 1 und Tarif-Nachtrag II zum Hefte 2.) Im obgenannten Güterverkehre wurden am 1. December 1901 zum Tarifheft 1 der Nachtrag I und zum Tarifheft 2 der Nachtrag II eingeführt. Sie enthalten im Wesentlichen Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, sowie der Ausnahmetarife. Insoweit bei einigen württembergischen Stationen Frachterhöhungen eintraten, erlangten diese erst am 16. Jänner Geltung. Die Nachträge sind durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erlangen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband. (Tarif-Nachtrag 5.) Am 1. December 1901 trat zum Verbandsgütertarife der Nachtrag 5 in Kraft.

Er enthält ausser sonstigen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und der früheren Nachträge Entfernungen für die Stationen Müssen und Wallsbüll des Directionsbezirkes Altona, sowie Aenderungen der Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif), 5 (für Wegebaustoffe), 14, 14 a und L (für Zucker), ferner den Ausnahmetarif 15 für den Verkehr mit der Kleinbahn Pritzwalk-Putlitz.

Der Nachtrag ist zum Preise von Mk. 0·15 durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

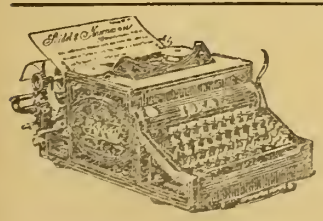
Schweizer Bahnen. Gütertarif J.S. etc.—N.O.B. vom 1. Juni 1897. (Nachtrag V.) Am 15. Jänner 1902 trat zum obgenannten Tarife ein Nachtrag V in Kraft.

Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen. (Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaaren nach den bayerisch-österreichischen Grenzstationen vom 1. September 1899.) Mit Wirkung vom 1. Jänner 1902 wurde die Station Tübingen mit folgenden Frachtsätzen in den genannten Tarif einbezogen:

Nach	Kilometer	Frachtsätze für 100 kg in Mark a)	b)
Eger transit	407	1·20	0·96
Furth i. W. transit . . .	416	1·22	0·98
Kufstein transit	347	1·03	0·82
Passau transit	425	1·13	1·00
Salzburg transit	401	1·18	0·94
Simbach transit	371	1·10	0·88

G. Winiwarter
BLECH- UND BLEI-WAARENFABRIK
Wien, I. Getreidemarkt 8.
Fabrik in Gumpoldskirchen, Niederösterreich.
Niederlage in Budapest, VI. Andrassystrasse 28.
Liefert: Verzinkte Eisenbleche, verzinkten Eisendraht, Zinkblech, Weissblech, Bleirohre, Bleiplatten, Bleiplomben, Bleidraht, Bleiapparate und Geschirre für die chemische und Glas-Industrie. Zinnrohre, Zinnplatten, Bleifolien, Stanniol.
Specialität:
K. k. priv. verbesserte Hilger'sche Dachpfannen, anerkannt beste Metall-Dachdeckung, Wellenbleche, Trägerwellenbleche, schwarz und verzinkt. Rollhalkenbleche, Eisenbleche verzinnt und verbleit bis 1000×2000 mm.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco
Moritz TILLER & Co. k. k. Hoflieferanten
Firma-Inhaber M. Tiller — J. Toffler
WIEN, VII. Mariahilferstrasse 22.


Seidel & Naumann's
Ideal Schreibmaschine
das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.
Auf Kugellager mit sofort und dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem
Decimal-Tabulator.
Leichtester Tastenanschlag. Grösste Durchschlagsfähigkeit. Schriftproben und Prospecte gratis und franco.
General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn:
Hch. SCHOTT & DONNATH, Wien, III. Heumarkt Nr. 9.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
535	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Sohlenleder, verpacht	Budapest S.B.	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, sowie der Bestimmungen des in der Spalte 8 bezogenen Verbandstarifes. Die Sendungen müssen binnen drei Monaten nach Ankunft in Triest seewärts weiter befördert werden. Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	494	334	160	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeber lautende Aufgabs-Recepisse, sowie correspondirende Connossemente, welche nachweisen, dass die Verschiffung innerhalb der vorgeschriebenen Frist erfolgte; diese Documente müssen längstens bis Ende Juni 1903 in Vorlage gebracht werden	
536	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Möbel, Möbelgestelle und Möbelbestandtheile des Oesterreichisch-Adriatischen Verband-Ausnahmetarifes XXII	Niemes Stadt	Triest oder Fiume	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandtarifes	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife, bezw. Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Hefte 3 und 4, Ausnahmetarif XXII	Bezügliche Ausnahme-Frachtsätze bestehen nicht	nach Triest / Fiume: 343 / 347; 547 / 569; 649 / 673; 346 / 350; 550 / 572; 652 / 676; 347 / 366; 530 / 578; 668 / 692 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege			

Fortlaufende Nummer	537	538	539
Die Publication erfolgt von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
und im Namen der			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Eisen (Roh-) aller Art der Pos. E—7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Rothbuchenstämme von über 2·5 m bis zu 4 m Länge	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 13 a des uebenbezeichneten Tarifes
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Leoben S.B.	Zala-Szt. Iván	Sziszek
nach	Storé	Wien (Matzleinsdorf)	Cormons transit
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür, bei Eisen (Roh-) aller Art in Masseln (Broden) oder Prismen; bei den übrigen Artikeln der genannten Tarif-Position bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. Die Sendungen müssen in Wien (Matzleinsdorf) mittels Strassenfuhrwerken abgeführt werden	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. Die Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen auf Grund der Vorschriften des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr zur Aufgabe gelangen und nach Spresiano bestimmt sein
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Tarif vom 1. Jänner 1900 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	80 Heller	109 Heller inclus. ungar. Stener	1·46 Francs
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	72 Heller	77 Heller inclus. ungar. Stener	1·25 Francs
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	8 Heller	32 Heller	0·21 Francs
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Kartirung
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	Die Sendungen müssen in Storé mittelst Strassenfuhrwerken abgeführt oder in ein durch ein Industriegeleise mit der Südbahn verbundenes Etablissement bezogen werden		

Fortlaufende Nummer	540	541	542
1			
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
2			
Von der Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen und Leoben Vordernberger Eisenbahn	Graz-Köflacher Eisenbahn	betheiligten Verwaltungen
3	k. k. österr. Staatsbahnen		
für Artikel	Eisen- und Stabimateriale der Pos. E—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, zu Schiffsbauzwecken der k. und k. Kriegsmarine	Holzdraht aus der Pos. H—18—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Bei der Pos. B—21 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abth. B
4			
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Donawitz	Schwanberg	Triest und Finme
5	Kindberg		
nach	Pola	Görz	Oderberg (K.F.N.B. und K.O.E.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, sowie der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandsgütertarifes, bezw. des genannten Localtarifes. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen an die k. und k. Kriegsmarine adressirt sein. Das Auf- und Abladen obliegt den Absendern, bezw. den Empfängern	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Anfladen obliegt dem Absender
6			
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
7			
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverbandes	Localtarife	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband
8			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Bestebt kein directer Frachtsatz	311 Heller incl. ungar. Stener
9			
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	153 Heller	220 Heller incl. Grazer Ueberfuhrsgebühr	271 Heller incl. ungar. Stener
10			
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			40 Heller
11			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
12			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
13			
Besondere Bemerkungen		Die Sendungen müssen in Görz mittelst Strassenfuhrwerken abgeführt werden	
14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
543	**Südbahn Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Fensterglas, Rohglas und Dachglas, insoweit diese Artikel unter Pos. G—11 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, raugiren	Bilin (k.k.St.B.)	Görz	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2	Besteht kein directer Frachtsatz	297 Heller		Im Kartirungswege			
544	**Oesterr. Nordwestbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Zucker der Pos. Z—8 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Kolin	Triest	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes, Theil II, Heft 3, für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen in der Station Radboi zur Aufgabe gebracht werden und zur See nach dem Auslande zum Exporte gelangen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Tarif, Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverbandes	210 Heller	202 Heller	8 Heller	Nach Massgabe der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" (Post VIII) im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege der im Sinne der Bestimmungen unter Pos. VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" beizubringenden Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist		
545	**Oesterr. Nordwestbahn**	bethelligten Verwaltungen	Häute (Felle), frische, ungesalzene oder gesalzene, fernor getrockuete oder gekalkte, aber nicht weiter bearbeitete (mit Ausnahme von Pelzwerk)	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Lipto-Szt. Miklós	Bei Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen für mindestens	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Elbe-Umschlagstarif für Ungarn vom 1. August 1899						

Pfenuige

Dresden-Elbkai	Schönpriesen-Umschlag		
5.000 kg	5.000 kg	368	246 *) 122
10.000 kg	10.000 kg	262	237 *) 25
5.000 kg	5.000 kg	363	241 *) 122
10.000 kg	10.000 kg	257	232 *) 25
5.000 kg	5.000 kg	344	286 58
10.000 kg	10.000 kg	309	273 36

Im Rückvergütungswege

Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg, Harburg oder Lübeck.
Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1903 in Vorlage zu bringen

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfenuige für 100 kg

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
546	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Rohzucker zur Ausfuhr aus dem österr.-ungarischen Zollgebiete	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz		Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	ab 10. Februar 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. November 1899	Pfge.	Pfge.	Pfge.	Im Kartirungswege		
				Adlerkosteletz					120	106	14			
				Barzdorf					124	66	58			
				Bedihošt					166	118	48			
				Bisenz Pisek					172	136	36			
				Bistritz a. H.					177	129	48			
				Branowitz					153	133	20			
				Brodek					161	113	48			
				Cellecbowitz					177	129	48			
				Černožitz					121	92	29			
				Chrast					137	133	4			
				Chropin					170	122	48			
				Chrudim					127	123	4			
				Chybi					186	106	80			
				Daudleb					120	104	16			
				Dobřenitz-Syrowatka					117	115	2			
				Drahanowitz					176	124	52			
				Dürnkrut					153	151	2			
				Freibeitsan					165	99	66			
				Göding					162	141	21			
				Gross-Wisternitz					159	105	54			
				Hohenau					153	148	5			
				Hrochowteinitz					136	120	16			
				Hullein					171	123	48			
				Josefstadt-Jaroměř					118	88	30			
				Kojetein					172	124	48			
				Königgrätz					117	94	23			
				Kostel					153	143	10			
				Kremsier					175	127	48			
				Kwassitz-Tinmatschau					175	127	48			
				Leipnik					171	120	51			
				Lundenburg					153	145	8			
				Mähr.-Neustadt					146	97	49			
				Mähr.-Ostrau					173	97	76			
				Mödritz					153	124	29			
				Napagedl					177	129	48			
				Nezamislitz					172	124	48			
				Obora					108	99	9			
				Olmütz-Hodolein					—	107	—			
				Opatowitz					117	108	9			
				Předmeřitz					123	94	29			
				Prerau					165	117	48			
				Radwanitz-Prossenitz					169	121	48			
				Rohatetz					165	139	26			
				Rohrbach i. M.					153	125	28			
				Rositz-Seslawek					144	132	12			
				Saitz					153	140	13			
				Skrochowitz-Braunsdorf					151	85	66			
				Smiřitz					122	94	28			
				Sokolnitz					162	129	33			
				Stauding					178	107	71			
				Troppau K.F.N.B.					153	96	57			
				Troppau k.k.St.B.					153	87	66			
				Ung.-Hradisch					177	132	45			
				Vsebetul					174	126	48			
				Wischau					175	129	46			
				Wostroměř					106	97	9			
				Wrbatek					161	113	48			
				Zborowitz					196	148	48			

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfge. für 100 kg.

In den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und k. k. Staatsbahnen obliegt das Aufladen den Absendern.

Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag.

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag erhöhen sich die vorstehenden Frachtsätze für Adlerkosteletz, Černožitz, Daudleb, Josefstadt-Jaroměř, Königgrätz, Obora, Opatowitz, Předmeřitz, Smiřitz und Wostroměř um 8 Pfge., bei Chrast, Chrudim und Dobřenitz-Syrowatka um 4 Pfge. für 100 kg; für alle übrigen Relationen ermässigen sich die vorstehenden Frachtsätze nm 5 Pfge. für 100 kg.

Verkehr mit Dresden-Elbkai.

Im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die vorstehenden Frachtsätze (für Laube) um 28 Pfge. für 100 kg.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
547	k. k. österr. Staatsbahnen		Zucker aller Art (Ausnahmetarif 14 des in Rubrik 8 genannten Tarifes)	Brody (Bhf.) trs. für Sendungen von Stationen:	Krakau transit für Sendungen im Verkehre nach einem deutschen Hafen transit seewärts	Bei Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 genannten Tarifes	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr	Verschieden	Verschieden	Pfge.	Im Rückvergütungswege	Für die Liquidirung des Frachtunterschiedes sind vorzulegen: a) die russischen Frachtbriefe für den Transport bis Brody, bezw. Nowosielitza und Podwołoczyska, auf welchen Reclamant als Empfänger erscheinen muss; b) die auf den Namen des Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Transport ab Brody, bezw. Nowosielitza und Podwołoczyska nach einem deutschen Hafen. Bei Aufgabe der Sendungen mit directe von der russischen Versandtstation nach der deutschen Hafenstation lautenden Frachtbriefen erfolgt die Liquidirung des Frachtunterschiedes gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate von der russischen Versandtstation nach einem deutschen Hafen. Die vorzulegenden Documente, welche keinen hahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1903 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau in Vorlage zu bringen	
				a) der Linie Radziwiłow—Ozerjany (excl.)							a) 42			
				b) für Sendungen von Ozerjany und darüber hinaus gelegenen russischen Stationen							b) 74			
				Nowosielitza (Bhf.) transit							72			
				Podwołoczyska (Bhf.) transit für Sendungen von Stationen:										
				a) der Linie Wołoczysk—Proskurow (excl.)							a) 57			
				b) für Sendungen von Proskurow und darüber hinaus gelegenen russischen Stationen							b) 92			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
518	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Eis	Siehe nachstehende Tabelle		Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, mindestens jedoch für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897 für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverband		Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach	Von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: Hochfilzen	Kitzbühel	Pettnen	Saalfelden	St. Anton	Zell a. See
	Frachtsätze in Mark per 100 kg					
Ansbach	0·74	0·68	0·71	0·76	0·71	0·79
Aschaffenburg	0·99	0·93	0·88	1·01	0·88	1·04
Augsburg	0·58	0·52	0·59	0·60	0·59	0·63
Bamberg	0·84	0·78	0·85	0·86	0·85	0·89
Bruck b. München	0·54	0·48	0·60	0·56	0·60	0·59
Donauwörth	0·62	0·56	0·60	0·64	0·60	0·67
Ellingen	0·68	0·62	0·72	0·70	0·72	0·73
Erlangen	0·78	0·72	0·80	0·80	0·80	0·83
Freising	0·56	0·50	0·66	0·58	0·66	0·61
Günzburg	0·64	0·58	0·55	0·66	0·55	0·69
Ingolstadt C. B.	0·60	0·54	0·66	0·62	0·66	0·65
Kitzingen	0·86	0·80	0·83	0·88	0·83	0·91
Kitzingen-Etwashausen	0·87	0·81	0·83	0·89	0·83	0·92
Kulmbach	0·89	0·83	0·94	0·91	0·94	0·94
Landshut	0·57	0·51	0·72	0·59	0·72	0·62
Moosburg	0·57	0·51	0·69	0·59	0·69	0·62
München C. B.	0·52	0·46	0·62	0·54	0·62	0·57
München O. B.	0·51	0·45	0·63	0·53	0·63	0·56
München-Laim	0·52	0·46	0·62	0·54	0·62	0·57
München S. B.	0·51	0·45	0·62	0·53	0·62	0·56
Neuulm	0·67	0·61	0·56	0·69	0·56	0·72
Nördlingen	0·66	0·60	0·63	0·68	0·63	0·71
Nürnberg C. B.	0·75	0·69	0·77	0·77	0·77	0·80
Nürnberg O. B.	0·76	0·70	0·77	0·78	0·77	0·81
Nürnberg Rangirbhf.	0·75	0·69	0·77	0·77	0·77	0·80
Pappenheim	0·66	0·60	0·73	0·68	0·73	0·71
Planegg	0·53	0·47	0·62	0·55	0·62	0·58
Regensburg	0·64	0·58	0·77	0·66	0·77	0·69
Rosenheim	0·41	0·35	0·57	0·43	0·57	0·46
Schweinfurt C. B.	0·92	0·86	0·86	0·94	0·86	0·97
Schweinfurt Stadt	0·91	0·85	0·86	0·93	0·86	0·96
Tutzing	0·55	0·49	0·66	0·57	0·66	0·60
Weissenburg a. S.	0·68	0·62	0·72	0·70	0·72	0·73
Würzburg	0·86	0·80	0·80	0·88	0·80	0·91

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg				
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
549	k. k. österr. Staatsbahnen		des Ausnahmetarifes IX des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1	den Stationen der im nebenbezeichneten Localgütertarife, Abschnitt A, enthaltenen Linien	Prag (St.B.)	Einhaltung der im Ausnahmetarife IX gegebenen Bestimmungen. Die Sendungen müssen nach dem Umschlagsplatze der Moldau in Prag-Karolinenthal bestimmt sein, was in dem Frachtbriefe, welcher das Gut auf der Eisenbahn bis Prag (St.B.) begleitet, ausdrücklich zu vermerken ist. Bei eventueller Ueberführung der Güterwendungen von Prag (St.B.) nach dem Umschlagsplatze der Moldau in Prag-Karolinenthal mittelst Strassenfuhrwerkes ist die Identität der zum Umschlage gebrachten mit der per Eisenbahn eingelangten Sendung durch Aufnahme einer Bestätigung in das Schiffsconnossement seitens der das Gut übernehmenden Schiffahrts-Gesellschaft unter genauer Anführung der im Original-Frachtbriefe für den Eisenbahntransport bis Prag (St.B.) verzeichneten Merkmale der Sendung sicherzustellen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif, Theil II, Heft 1	Verschieden	Frachtsätze des Ausnahmetarifes IX des Localgütertarifes, Theil II, Heft 1	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen längstens binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendeten Eisenbahntransportes erfolgende Beibringung des Original-Frachtbriefes für den Eisenbahntransport, ferner des Schiffsconnoss-ments, aus welchem die Verschiffung nach einem ausländischen Platze zu entnehmen ist, die genannten Documente sind der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag, welche die Liquidirung der Frachtunterschiede besorgt, einzusenden	
550	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Eisenbahnschwellen	Haus Selzthal	Jenbach	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Achenseebahn bestimmt und an eine Dienststelle der genannten Verwaltung adressirt sein	bis auf Widerruf, längstens bis 30. April 1902	Localtarife	Es besteht kein directer Frachtsatz	Heller 58 69	Im Kartirungswege				
551	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schwefelsäure, unreine (Kammersäure), aus Pos. 8–3 b der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Petrowitz	Skawce	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. In den Frachtbriefen müssen die Sendungen als „Schwefelsäure, unreine (Kammersäure), zu Düngerfabrikation" declarirt und an eine Kunstdüngerfabrik adressirt sein	vom 1. Februar 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Ost-Nordwestösterr. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1900	Besteht kein directer Frachtsatz	71 Heller	Im Kartirungswege				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
552	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Eis und Schnee	Lana	Prag (Smichow)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Aufladen und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. 3. Die Fracht muss stets bei der Aufgabe für die ganze Transportstrecke entrichtet werden. 4. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende April 1902	Localgütertarif	19 Heller	18 Heller	1 Heller	Im Kartirungswege		Wenn sich auf Grund der Gebührenberechnungstabelle höhere Frachtsätze für vorgelegene Stationen ergeben, so wird der bezügliche billigere Frachtsatz auch für die vorgelegenen Stationen berechnet
				Neustraschitz	Kralup Prag (Bnbna) Prag (Smichow)			Verschieden		18 Heller				
				Renč						19 Heller	Verschieden			

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	Bezeichnung der Relation nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
13	Nr. 8 vom 23. Jänner 1902	490	K. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Petroleum-Naphta (Rohbenzin) des Ausnahmetarifes 15 A des Tarif-Theiles II, Heft 1, des Rumänisch-Deutschen Eisenbahnverbandes (Verkehr mit Süddeutschland)	Buda Station der Rumänischen Eisenbahnen	den im Ausnahmetarife 15 A angeführten Stationen	In der Rubrik 5 „nach" ist nach Theilfrachtsätze ein „a" einzuschalten	
	Nr. 150 vom 28. December 1901	3853	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	In der Rubrik 10 ist der zugestandene Frachtsatz in der Relation von Tarnopol nach Wieu (Nordbahnhof) von „9" auf „988" Heller per 100 kg und in der Relation von Zuczka nach Wien (Nordbahnhof) von „1" auf „1108" Heller per 100 kg zu berichtigen					

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 12. **Wien, 1. Februar 1902.** **XV Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Aus den Entscheidungen der k. k. Bezirksgerichte. — Vollbahnen mit elektrischem Betriebe in Italien. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 22. Jänner 1902, Z 49.452 ex 1901, an die österreichischen Privateisenbahn-Verwaltungen, betreffend die Ermächtigung der Vertreter der Privateisenbahnen bei politischen Begehungen von Bauprojecten zur Stellungnahme gegenüber etwaigen von den Interessenten verlangten Projectsmodificationen.

Die zu politischen Begehungen über eingereichte Bauprojecte entsendeten Vertreter von Privateisenbahn-Verwaltungen haben in vielen Fällen nicht die nöthige Vollmacht, um über die von den Interessenten bei der Localverhandlung verlangten Modificationen oder Ergänzungen der Bauprojecte endgiltige Erklärungen abzugeben und behalten die Entscheidung hierüber selbst bei geringen Forderungen ihrer vorgesetzten Direction vor.

Die Folge davon ist, dass Fragen von geringer Wichtigkeit, die ohne Schwierigkeit bei der politischen Begehung erledigt werden könnten, erst im Correspondenzwege zur Austragung gelangen müssen.

Oftmals ist dies auch mit Nachtheilen für die Bahnverwaltung selbst verbunden, indem sich hiedurch die Realisirung des Projectes unnöthig verzögert.

Dass dieser Vorgang dem Gesetze nicht entspricht, ergibt sich aus folgenden Erwägungen:

Die Bestimmungen, welche sich auf die politische Begehung von Eisenbahnbauprojecten, beziehungsweise die Ertheilung des Bauconsenses auf Grund dieser commissionellen Amthandlungen beziehen, setzen, wie auch andere Commissionsverhandlungen normirenden politischen Gesetze und Verordnungen, voraus, dass über die seitens der Interessenten vorgebrachten Einwendungen verhandelt und nur insoweit eine behördliche Entscheidung getroffen wird, als eine Einigung zwischen den betheiligten Factoren nicht erzielt wurde. (Vergl. § 16, Abs. 1, des Enteignungsgesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, §§ 16, 20 und 47 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19.)

Es ist demnach principiell erforderlich, dass die Interessentenansprüche, hinsichtlich welcher eine solche Einigung zustande kam, b e r e i t s i m C o m m i s s i o n s g u t a c h t e n aus dem Complexe der der eisenbahnbaubehördlichen Entscheidung zu unterziehenden Fragen a u s g e s c h i e d e n werden.

Dass bereits die Commission in der Lage sei, das anstandslose oder nicht anstandslose Verhandlungsergebniss zu constatiren, ist von umso grösserer praktischer Bedeutung, als sich nach vorcitirtem § 20, beziehungsweise nach § 21 der Ministerialverordnung von 1879 der Bauconsens ipso jure aus der vorläufigen Genehmigung des Detailprojectes in Verbindung mit dem anstandslosen Ergebnisse der politischen Begehung ergibt.

Die Klarstellung dieses Ergebnisses ex commissione ist aber nur dann möglich, wenn die seitens der Bahnvertreter über die normalen Interessentenansprüche abgegebenen Erklärungen als e n d g i l t i g e, d a s B a h n u n t e r n e h m e n b i n d e n d e W i l l e n s ä u s s e r u n g e n d e s s e l b e n angesehen werden können.

Die geehrte Verwaltung wird demnach unter Hinweis auf die vorcitirten Normen eingeladen, in künftigen Fällen ihre zu den Commissionen entsendeten Vertreter zum Mindesten zu solchen Zugeständnissen zu ermächtigen, welchen weder eine principielle Bedeutung, noch eine erhebliche finanzielle Tragweite zukommt.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Gesetz vom 18. Jänner 1902,*) betreffend die Vornahme einer Zählung der gewerblichen und landwirthschaftlichen Betriebe.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen wie folgt:

§ 1.

Im Jahre 1902 ist in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern eine Zählung der gewerblichen und landwirthschaftlichen Betriebe vorzunehmen.

§ 2.

Diese Zählung hat den Stand der gewerblichen und landwirthschaftlichen Betriebe an einem bestimmten Tage des Jahres 1902 (Stichtag) zu erfassen; die Festsetzung dieses Tages erfolgt im Verordnungswege.

§ 3.

Die Zählung ist durch staatlich bestellte und besoldete Zählcommissäre und Revisoren unter Betheiligung der Handels- und Gewerbekammern an der Vorbereitung und Leitung durchzuführen.

Zur Mithilfe bei der Vorbereitung und Durchführung der Zählung können auch die Landesculturräthe und Landwirthschaftsgesellschaften, sowie die Gemeinden (Gutsgebiete) herangezogen werden.

§ 4.

Auf Grund der bei der Zählung der gewerblichen und landwirthschaftlichen Betriebe erfolgten Angaben darf keine Strafverfolgung wegen Uebertretung von gewerblichen oder Steuervorschriften erfolgen. Für Zwecke der Finanzverwaltung dürfen diese Angaben überhaupt nicht verwendet werden.

§ 5.

Auf Vermögens- und Einkommensverhältnisse bezügliche Fragen dürfen anlässlich der Durchführung der Zählung nicht gestellt werden.

Die Feststellung der bei der Zählung der gewerblichen und landwirthschaftlichen Betriebe zu verwendenden Formularien hat mit Berücksichtigung der vorstehenden Vorschrift im Verordnungswege zu erfolgen.

§ 6.

Wer sich der Zählung entzieht oder die auf Grund dieses Gesetzes verlangten Auskünfte zu geben verweigert oder wissentlich wahrheitswidrig abgibt, ist durch die politische Behörde mit Geldstrafen bis zu K 50, im Nichteinbringungsfalle mit Arrest bis zu fünf Tagen zu belegen.

§ 7.

Die mit der Durchführung der Zählung der gewerblichen und landwirthschaftlichen Betriebe betrauten Zählcommissäre und Revisoren haben die gewissenhafte Erfüllung der ihnen obliegenden Pflichten anzugeloben.

Gröbliche Pflichtverletzungen dieser Organe, insbesondere Ueberschreitungen ihrer Befugnisse anlässlich der Durchführung der Zählung, sind von der politischen Behörde mit Geldstrafen bis zu K 200 oder Arrest bis zu acht Tagen zu ahnden.

§ 8.

Mit der Durchführung dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Handelsminister, Mein Ackerbauminister und Mein Minister des Innern im Einvernehmen mit den betheiligten anderen Ministern beauftragt.

Wien, am 18. Jänner 1902.

Franz Joseph m. p.

Koerber m. p. **Call** m. p. **Giovanelli** m. p.

*) Enthalten in dem am 30. Jänner 1902 ausgegebenen IV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 21.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die einem nach dem Gesetze vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, und dem Gesetze vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, versicherten Eisenbahnbediensteten gebührende Unfallsrente umfasst die gesammte Vergütung des ihm durch den Betriebsunfall zugefügten Schadens. Ein weitergehender Schadenersatzanspruch im Sinne der §§ 1325—1327 a. b. G.-B., insbesondere ein Anspruch auf Schmerzengeld steht ihm daher, abgesehen von der im Art. VII, Abs. 4, des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, bestimmten Ausnahme nicht zu.

(Entscheidung vom 30. Jänner 1901, Z. 17.060 ex 1900.)

Der als Verschieber in Diensten der beklagten Eisenbahn-Gesellschaft stehende Kläger erlitt während des Ankoppelns eines Waggons an einen Lastzug angeblich durch Verschulden der Bahnorgane eine schwere Verletzung, infolge deren er lange Zeit hindurch in ärztlicher Behandlung bleiben musste, und auch noch zur Zeit der Klageüberreichung von sehr schmerzhaften Anfällen heimgesucht worden sein soll.

Während des Heilverfahrens wurde dem Kläger von der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen eine Heilverfahrensrente gezahlt; für die Arbeitsunfähigkeit, welche durch den erlittenen Unfall herbeigeführt wurde, erhielt er die Entschädigung im Sinne der Gesetze vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter, und vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung, indem ihm seitens der genannten Anstalt die entsprechende Entschädigungsrente bemessen und zur Zahlung angewiesen wurde. Mit der Behauptung nun, er sei hiedurch nur für die eingetretene Erwerbsunfähigkeit, bezw. für den entgangenen und den ihm künftig entgehenden Verdienst entschädigt worden, hiemit sei aber der einem körperlich Verletzten nach dem all-

gemeinen bürgerlichen Gesetzbuche gebührenden Schadenersatzanspruch noch keineswegs erschöpft, belangt Kläger die Eisenbahn-Gesellschaft auf Zahlung eines Schmerzengeldes, welcher Anspruch durch die Unfallversicherungsgesetze nicht tangirt worden sei.

Das Processgericht erster Instanz wies seine Klage ab. Denn ein durch eine Ereignung im Verkehre einer Eisenbahn Verletzter kann seine Ansprüche gegen die Eisenbahn nur auf Grund des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, geltend machen, da durch dieses Gesetz die Haftung der Eisenbahnunternehmungen für die durch die Ereignungen im Verkehre auf Eisenbahnen herbeigeführten körperlichen Verletzungen von Menschen ausdrücklich geregelt wurde. Wenn nun im Art. VII, Abs. 4, des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, bestimmt wurde, dass auf die gemäss Art. I, Z. 1, desselben Gesetzes versicherten Eisenbahnbediensteten, denen der Kläger unbestrittenermassen beizuzählen ist, für den Fall, als ihnen ein Entschädigungsanspruch nach den Bestimmungen dieses Gesetzes zusteht, das vorerwähnte Haftpflichtgesetz, abgesehen von den Vorschriften der §§ 46 und 47 U.-V.-G., keine Anwendung findet, so ist damit ausgesprochen, dass denselben kein weiterer Entschädigungsanspruch irgend einer Art, ausser der Unfallsrente, zusteht, und ist die Anschauung, dass ein Anspruch auf Schmerzengeld nach § 1325 a. b. G.-B. trotzdem bestehe, gänzlich unbegründet, was schon daraus hervorgeht, dass nach dem Haftpflichtgesetze der Ersatz nach den §§ 1325 bis 1327 a. b. G.-B. zu leisten ist, weshalb dann, wenn dieses Gesetz nicht zur Anwendung kommt, auch ein Ersatz nach den §§ 1325 bis 1327 a. b. G.-B. nicht zu leisten ist.

Diese Rechtsansicht theilte auch das Berufungsgericht und bestätigte das erstgerichtliche Urtheil noch in der weiteren Erwägung, dass aus den §§ 5 ff U.-V.-G., sowie aus deren Ueberschrift: „Gegenstand der Versicherung; Umfang und Berechnung der Entschädigung" ersichtlich ist, dass die Versicherung (§ 1 des citirten Gesetzes und Art. I des Gesetzes vom 20. Juli 1894) jeden Ersatz eines durch Körperverletzung entstandenen Schadens umfasst und ein abgesonderter Anspruch nach § 1325 a. b. G.-B. nicht besteht, sowie in der schliesslichen Erwägung, dass Kläger, selbst wenn ihm ein Recht auf Schmerzengeld im Principe zuerkannt werden wollte, mit Rücksicht darauf, als er nach Art. VII des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, die Vermuthung des Haftpflichtgesetzes für sich nicht in Anspruch nehmen kann, das Verschulden der beklagten Bahn nachweisen müsste, was ihm jedoch nicht gelungen ist, da seine diesfälligen Klageangaben derart unbestimmt sind, dass sie den Gegenstand eines Beweises nicht bilden können.

Der Oberste Gerichtshof hat der klägerischen Revision keine Folge gegeben.

Gründe:

Die Revision des Klägers stützt sich auf § 503, Z. 4 und 2, C.-P.-O. und wird die unrichtige rechtliche Beurtheilung der Sache darin gefunden, dass das Berufungsgericht von der Annahme ausging, dass das Gesetz vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, die ganze Ersatzpflicht regle, und das Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27 hier keine Anwendung finde.

Infolge dieser Rechtsanschauung seien die zur Beurtheilung des Schmerzengeldanspruches angebotenen Beweise abgelehnt worden, worin ein Mangel des Verfahrens im Sinne der Z. 2 des § 503 C.-P.-O. gelegen sei. Die beiden geltend gemachten Revisionsgründe treffen aber nicht zu; denn die Rechtsanschauung des Berufungsgerichtes ist in beiden vorangeführten Punkten eine richtige und dem Gesetz entsprechende, wie sich dies aus den von beiden unteren Gerichten in dieser Richtung angeführten Gründen und im Hinblick auf die Bestimmungen des Art. VII des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, sowie auf die §§ 1, 5 und 46 des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, ergibt, wobei mit Bezug auf die Revisionsausführungen nur noch bemerkt werden muss, dass der Umfang der Versicherung, welche in der Rente ihren Ausdruck findet, nach den §§ 1 und 5 des Gesetzes vom 28. December 1887 den ganzen durch den Unfall im Betriebe dem Beschädigten zugefügten Schaden und nicht nur eine Entschädigung für den Verdienstentgang umfasst, und dass weitergehende Schadenersatzansprüche im Sinne der §§ 1325 bis 1327 a. b. G.-B., also auch ein Anspruch auf Zahlung eines Schmerzengeldes wegen der körperlichen Beschädigung nach § 46 des Gesetzes vom 28. December 1887 von dem Versicherten gegen den Betriebsunternehmer nur dann erhoben werden können, wenn der Betriebsunfall von einer der im § 45, Abs. 1 und 2, bezeichneten Personen vorsätzlich herbeigeführt wurde, was im vorliegenden Falle vom Kläger gar nicht behauptet wird.

Da somit gegebenenfalls dem Kläger ein Anspruch gegen die beklagte Gesellschaft auf Zahlung eines Schmerzengeldes nach dem Gesetze überhaupt nicht zusteht, kann auch in der Zurückweisung der auf Ermittlung der Höhe dieses Anspruches, sowie auf den Nachweis eines nicht näher bezeichneten Verschuldens des Beklagten abzielenden Beweisanträge ein Mangel des Verfahrens im Sinne des § 503, Z. 2, C.-P.-O. nicht erblickt werden.

Der Revision war demnach keine Folge zu geben.

[Beilage zum J.-M.-V.-Bl. 1901, Nr. 379.]

Aus den Entscheidungen der k. k. Bezirksgerichte.

Das executive Pfandrecht, welches noch auf Grund der vor der gegenwärtig geltenden Executionsordnung in Kraft gestandenen gesetzlichen Bestimmungen erwirkt wurde, geht anlässlich der Pensionirung des Verflichteten gleichfalls ipso jure auf dessen Pension über.

(Entscheidung des k. k. Bezirksgerichtes Neubau vom 22. Mai 1901, G. Z. $\frac{\text{C IV 479/1}}{4}$.)

In der Rechtssache der Fanny A. gegen Odilo Sch. und das k. k. Eisenbahnärar wegen Anerkennung der Priorität einer Forderung erkannte das Gericht zu Recht, die Beklagten seien schuldig, anzuerkennen, dass die Forderung der Klägerin per K 540 sammt Nebengebühren vom Ruhegehalte des Erstbeklagten mit der Priorität des Bescheides des k. k. Landes- als Handelsgerichtes in Lemberg vom 25. Jänner 1890, Z. 2550, in Abzug zu bringen ist, und zwar mit der Beschränkung, dass dem Verpflichteten ein Jahresbezug per K 1000 frei bleiben muss.

Thatbestand:

Nach den unbestrittenen Angaben der Klägerin bewilligte das k. k. Landes- als Handelsgericht in Lemberg mit dem Bescheide vom 21. Mai 1890, Z. 22.728,

in der Executionssache der Fanny A. gegen Odilo Sch. behufs Hereinbringung der Wechselsumme per fl. 270 sammt Nebengebühren die Umänderung des provisorischen Pfandrechtes, welches mit Bescheid vom 25. Jänner 1890, Z. 2550, bewilligt worden war, in das executive Pfandrecht, und zwar die Einantwortung und Erfolglassung eines Drittels des dem Verpflichteten Odilo Sch. zustehenden Gehaltes mit der Beschränkung, dass von dem Gehalte ein Betrag von fl. 800 frei bleiben müsse. Von dieser Executionsbewilligung wurde die General-Direction der k. k. österr. Staatsbahnen und die Casse derselben verständigt.

Mit Eingabe vom 21. October 1890 wendete sich die Klägerin an die genannte General-Direction mit der Bitte um Bekanntgabe, wann ihre Forderung von dem Gehalte des Odilo Sch. zur Auszahlung gelangen werde.

Hierauf wurde die Klägerin von der General-Direction benachrichtigt, dass eine ganze Reihe von Schuldforderungen ihrer Forderung vorangehen und dass vor zehn Jahren keine Abzüge zu ihren Gunsten erfolgen könnten.

Nach circa zehn Jahren wandte sich die Klägerin mit der Bitte vom 24. Jänner 1900 an das k. k. Eisenbahnministerium in Wien, welches unterdessen die Agenden der früher bestandenen General-Direction der k. k. österr. Staatsbahnen übernommen hatte, ihr bekanntzugeben, ob und welcher Betrag von dem Gehalte des Odilo Sch. zu ihren Gunsten in Abzug gebracht wurde.

In Erledigung dieser Eingabe eröffnete über Auftrag des k. k. Eisenbahnministeriums die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg mit Bescheid vom 28. April 1900, Z. 27.102, dass die mit Bescheid des k. k. Landesgerichtes in Lemberg vom 21. Mai 1890, Z. 22.728, bewilligte Execution sich nur auf den Gehalt des Odilo Sch. bezogen habe. Die in diesem Sinne durchgeführte Vormerkung sei ausser Evidenz gebracht worden, als der Genannte mit 1. März 1891 in den Ruhestand versetzt und ihm an Stelle des Gehaltes eine Pension angewiesen wurde.

Klägerin behauptet nun, dass diese Ausserevidenzlassung der mit dem Bescheide des k. k. Landesgerichtes Lemberg vom 25. Jänner 1900, Z. 2550, bewilligten Vormerkung des Pfandrechtes auf den Gehalt des Erstbeklagten ganz ungerechtfertigterweise seitens der Eisenbahnverwaltung erfolgt sei und dass sie im Falle der Befolgung des obigen Executionsbescheides die Forderung per fl. 270 sammt Nebengebühren längst ausbezahlt bekommen hätte.

Klägerin stellte daher das Begehren, das k. k. Eisenbahnärar zu verurtheilen, ihr den Betrag von K 540 zu bezahlen, bezw. zu erkennen, die beiden Beklagten seien schuldig, anzuerkennen, dass die erwähnte Forderung vom Ruhegehalte des Erstbeklagten mit der Priorität des Bescheides des k. k. Landes- als Handelsgerichtes in Lemberg vom 25. Jänner 1890, Z. 2550, in Abzug gebracht werde, und zwar mit der Beschränkung, dass dem Schuldner ein Jahresgehalt per K 1000 frei bleiben muss.

Die Beklagten beantragen Abweisung des Klagebegehrens und wenden ein:

1. dass vor Geltung der Executionsordnung ein ipso jure Uebergang des auf einen Gehalt erwirkten Pfandrechtes auf die Pension nicht stattgefunden habe, es sei daher die fragliche Vormerkung anlässlich der Pensionirung des Erstbeklagten mit Recht gelöscht worden;
2. dass die Klägerin auch im Falle der Uebertragung des Pfandrechtes auf die Pension noch nicht zum Zuge gekommen wäre. Am Zuge befände sich derzeit das Spar- und Vorschussconsortium „Union".

Zum Beweise dieser Angaben legte der Vertreter der Finanzprocuratur die bezüglichen amtlichen Auszüge vor.

Mit Rücksicht auf die durch diese Auszüge gelieferten Nachweise zog der klägerische Vertreter den ersten Theil des Klagebegehrens zurück.

Entscheidungsgründe:

Es handelt sich um die Frage, ob das executive Pfandrecht, welches die Klägerin gegen den Erstbeklagten Odilo Sch. auf seinen Gehalt erwirkt hat, anlässlich der Pensionirung des Verpflichteten ipso jure auf dessen Pension überging.

Für das geltende Recht wäre die Lösung dieser Frage durch die ausdrückliche gesetzliche Vorschrift des § 299, Abs. 2, E.-O., gegeben; da jedoch vorliegenden Falles die für den Rechtsstreit massgebenden Thatsachen in die Zeit vor der Wirksamkeit der Executionsordnung fallen, so ist auch für diese entscheidende Rechtsfrage das vor der Wirksamkeit der Executionsordnung geltend gewesene Recht massgebend. Dasselbe entbehrte einer diesbezüglichen gesetzlichen Bestimmung. Das Hofkanzlei-Decret vom 21. August 1838, J.-G.-S. Nr. 291, auf welches sich das beklagte Aerar beruft, normirt keineswegs, dass das auf den Gehalt eines Beamten erwirkte Pfandrecht im Falle seiner Pensionirung auf die Pension nicht übergehe; es enthält nur die Bestimmung, dass bei einer öffentlichen Casse die Vormerkung eines Gehaltsverbotes insolange nicht erfolgen kann, als nicht die Zahlungsanweisung erfolgt ist.

Trotz der mangelnden gesetzlichen Regelung muss auch für das vor der Executionsordnung geltend gewesene Recht die Lösung der strittigen Rechtsfrage in bejahendem Sinne erfolgen — wie dies auch seitens des k. k. Obersten Gerichtshofes mit Entscheidung vom 7. Juli 1886, Z. 7784, geschehen ist — und zwar aus folgender Erwägung:

Der Gehalt eines Beamten, und im Falle seiner Pensionirung die Pension desselben, sind als ein und dasselbe Object der Executionsführung zu betrachten, da dieselben ihren alleinigen und gemeinschaftlichen Entstehungsgrund im Dienstverhältniss des Beamten zum Dienstgeber haben und diese successive eintretenden Bezüge die Entlohnung der von ihm während seiner Activität geleisteten Dienste bilden; die Modificationen aber, die bei dem Uebergange aus der Activität in den Ruhestand eintreten, nur das Ausmass der Bezüge, das Mass des zulässigen Abzuges und die Cassenmanipulation betreffen.

Es war daher im Sinne des Klagebegehrens zu erkennen. [E.-M.-Z. 528 ex 1902.]

Vollbahnen mit elektrischem Betriebe in Italien.

Die italienische Regierung wendet in neuester Zeit ein besonderes Augenmerk der Einführung des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen zu. Das kohlenarme Land ist gezwungen, für den Betrieb seiner Eisenbahnen den nahezu vollen Bedarf an Brennmaterial aus dem Auslande zu beziehen, wohin jährlich Millionen von

Lire für diesen Zweck fliessen; es verfügt aber das im Norden von Hochgebirgen begrenzte und in nord-südlicher Richtung von der Apennien-Kette radial durchschnittene Land über mächtige, und wo dies nicht der Fall ist, wie z. B. in den Abruzzen, über zahlreiche und mit starkem Gefälle fliessende Wasserläufe, durch welche — bei dem Umstande, dass deren Strömungs-Continuität nicht durch Einfrieren und Eisbildung gefährdet ist — auch die Continuität des Betriebes von Centralstationen für Erzeugung elektrischer Stromkräfte und der durch diese betriebenen Eisenbahnen weit mehr gesichert erscheint als jene des Dampfbetriebes, dessen Aufrechterhaltung z. B. im Falle von Kohlen-Strikes ungemein gefährdet ist oder doch unverhältnissmässig vertheuert werden kann.

Mit Rücksicht auf die vorangeführten Umstände haben die Directionen der grossen Bahn-Gesellschaften „Società italiana per le strade ferrate Meridionale" (Italienische Südbahn) und „Società delle strade ferrate del Mediterraneo" (Mittelmeerbahnen), deren erstere auch das Adriatische Netz betreibt, sich dazu entschlossen, eine Anzahl von bisher mit Dampf betriebenen Theilstrecken für den elektrischen Betrieb umzugestalten, und auf mehreren neuen Linien die elektrische Traction einzuführen. Es handelt sich hiebei um Theilstrecken der im Betriebe der Südbahn stehenden Linien Bologna—San Felice und Lesco—Sondrio—Chiavenne, ferner der Linien Milano—Monza, Milano—Gallarate—Porto-Ceresio—Laveno—Arona und Milano—Varese.

1. Linie Milano—Monza.

Die Zugförderung im Bereiche dieser 22·75 km langen Linie, auf welcher der elektrische Betrieb vorläufig nur auf Personenzüge beschränkt ist, erfolgt durch Accumulatoren, während die noch mit Dampfkraft geförderten Güterzüge innerhalb der je halbstündigen Intervalle der Personenzüge verkehren.

Die Züge bestehen, den localen Bedürfnissen entsprechend, vorläufig aus nur einem mit den Accumulatoren ausgestatteten Wagen, deren Krafteffect jedoch die Zugabe eines Beiwagens gestattet. Die in Coupés I. und II. Classe getheilten Wagen, mit geräumigen Perrons an beiden Enden, fassen 88 Passagiere (64 Sitz- und 24 Stehplätze) und können ohne an den Endstationen umgewendet werden zu müssen, nach beiden Richtungen verkehren. Sie besitzen mit Inbegriff der 20 t schweren Accumulatoren ein Gesammt-Bruttogewicht von 58 t; die den Accumulatoren in der Stromerzeugungs-Station verliehene Kraft genügt, um bei einer durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit von 40 km per Stunde, den vollbelasteten Zug hin und zurück zu befördern.

2. Linie Bologna—San Felice.

Die auf dieser elektrisch betriebenen, 42·5 km langen Strecke verkehrenden Züge sind für den Verkehr von Reisenden, und für die Beförderung von Reisegepäck und Postpacketen eingerichtet. Die Motorwagen dieser gleichfalls auf Accumulatorenbetrieb eingerichteten Linie entsprechen in Form, Ausstattung und Einrichtung jenen der Linie 1. Sie fassen 76 Passagiere, besitzen ein specielles Coupé für die Unterbringung des Reisegepäckes und der Post und gewähren auch noch Raum für 2 t Eilgüter. Die von der Central-Stromerzeugungs-Station gespeisten Motorenbatterien des Wagens bestehen aus 288 unter den Sitzplätzen in 12 Behältern vertheilten Elementen, System „Pescetto".

Von den Zugförderungs-Batterien getrennte, daher selbstständig wirkende kleinere Batterien für die Wagenbeleuchtung und Bedienung der elektrischen Schnellbremse sind in den zu beiden Enden des Wagens befindlichen Cabinen des Maschinenführers untergebracht. Die Züge, die in 12 Stationen kurzen Aufenthalt nehmen, verkehren mit einer durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit von 50 km per Stunde und haben Steigungen von 60‰ zu überwinden. Die während der Zugsintervalle der elektrisch betriebenen Wägen und des Nachts verkehrenden Güterzüge werden durch Dampfkraft gefördert.

3. Linie Milano—Gallarate—Porto-Ceresio—Laveno—Arona.

Die Direction der „Italienischen Mittelmeerbahn" im Vereine mit der Pariser Firma Thomson Houston, baut derzeit ein von Mailand ausgehendes, auf elektrischen Betrieb einzurichtendes Netz. Von der 40 km langen doppelgeleisigen Hauptlinie dieses Netzes zweigen strahlenförmige Flügelbahnen mit je 26, 31 und 33 km, und zwar vorläufig bis Laveno, Porto-Ceresio und Arona als eingeleisige Linien ab, in deren Bereich Steigungen bis 60‰, und Curven bis 300 m Radius vorkommen. Die elektrische Kraftübertragung auf die Wagen-Dynamo-Maschine erfolgt nach dem in London bei der „City and South-London Company" und den Hochbahnen von Liverpool in Anwendung gebrachten Stromzuleitungs-Systeme, d. i. mittelst einer im Mittel des Geleises eingelegten, die Schienenköpfe überragenden dritten Leitschiene.

Der 12.000 Volts starke elektrische Strom geht von einer Centralstation aus, deren Stromerzeugungs-Maschinen durch das in einen nächst Tornavento vom Tessin abgeleiteten Canal eingebaute System überaus kräftiger Turbinen in Rotation versetzt werden. Der von der Centrale in einer Stärke von 12.000 Volts ausgehende Dreiphasen-Strom wird in entsprechend von einander entfernten Wechselstationen durch rotirende Transformatoren in Ströme von je 650 Volts umgewandelt und von der Leitungsschiene aus durch Gleitschlitten oder Bürsten auf die Wagen-Dynamo-Maschine der Motorenwagen übertragen, von welcher aus er durch Vermittlung der Wagenräder und der Fahrschienen zurück geleitet wird. Die 75 Passagiere fassenden Motorenwagen ruhen auf vier Achsen und sind mit vier Wagen-Dynamos ausgerüstet, deren jede selbstständig je ein Räderpaar in Rotation versetzt. Diese Wagen haben bei den Probefahrten eine Leistungsfähigkeit bis zu 90 km in der Stunde ergeben.

4. Lecco—Colico—Sondrio—Chiavenna.

Dieses aus den Linien Lecco—Colico, Colico-Sendrio und Colico—Chiavenna bestehende Netz wurde von der Direction der italienischen Südbahn-Gesellschaft erbaut und von der Firma Ganz & Comp. in Budapest (Filialen in Leobersdorf bei Wien und Ratibor) nach dem von ihr erfundenen System in jüngster Zeit für elektrischen Betrieb, und zwar sowohl für den Personen- als auch Güterverkehr eingerichtet. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73, 88, 112, 120 und 142 ex 1900, Nr. 6 und 95 ex 1901.) Die 36 km lange Linie Lecco—Colico führt längst dem Lago di Como in sehr coupirtem Terrain, mit Steigungen von 1 : 100, Curven mit einem Radius von 300 m, sowie durch zahlreiche und bedeutende Tunnels. Die in ebenso schwierigem Terrain gelegene Linie Lecco—Chiavenna hat eine Länge von 26, die in

günstigerer Terrainformation liegende Linie Lecco—Sondrio eine solche von 60, das Gesammtnetz somit eine Länge von 122 km.

Von den Endstationen Chiavenna und Sondrio aus gehen die Postcourse nach Engadin und Alta-Valtelina. Auf sämmtlichen Linien des Netzes wird sich ohne Unterschied der Saison, ein sehr lebhafter Personen- und Güterverkehr, letzterer speciell in Wein, Argumen und sonstigen Producten des Südens nach der Schweiz entwickeln, und hauptsächlich alle jene leicht dem Verderben unterliegenden Güter umfassen, die bisher nur auf grossen Umwegen dahin gelangen konnten, zum Theile auch noch durch Strassenfuhrwerk und Saumthiere verfrachtet werden. Der gesammte Personen-, und Güterverkehr wird durch elektrische Kraft vermittelt, doch sind zur Vorsorge in den Endstationen einige mit Dampf zu betreibende Locomotiven in Reserve gestellt.

Im Sinne des Systems Ganz erfolgt der Betrieb mit Anwendung hochgespannter Drehströme, und zwar von 20.000 Volts in der primären und 3000 Volts in der secundären Leitung im Motorwagen, während bisher nur eine Spannung von 500 Volts benützt wurde. Dieses System ermöglicht es, bei bedeutender Reduction der Leitungskosten, nicht nur Luxusbahnen im Bereiche kürzerer Strecken, sondern auch Vollbahnen ohne Unterschied ihrer Längen elektrisch zu betreiben. Der Strom wird der Wagen-Dynamo-Maschine durch zwei Drähte (Luftleitung) und die von der Wagenmaschine emporragende Contactstange, an deren Ende sich ein aus Aluminium hergestelltes Leiträdchen befindet, zugeführt. Die Personen und die Post führenden Züge bestehen aus je einem Motorwagen mit der je nach Bedarf erforderlichen Anzahl von Beiwagen, und verkehren auf der Linie Lecco—Sondrio mit einer Fahrgeschwindigkeit von 60, und auf der Linie Colico—Chiavenna, mit Rücksicht auf die bedeutenden Steigungen, mit 30 km per Stunde. Der Güterverkehr wird durch eigenthümlich construirte elektrische Locomotiven betrieben, welche bei einer Belastung von 250 Tonnen mit einer Fahrgeschwindigkeit von 30 km per Stunde verkehren.

5. Linie Milano—Varese.

Die Direction der Mittelmeerbahn pflegt derzeit Probefahrten, mit deren Leitung der amerikanische Ingenieur Fiffer betraut wurde, im Bereiche der Theilstrecken Varese—Porto-Ceresio, Gallarate—Arona und Gallarate — Luino ihrer Linie Milano—Varese. Die elektrische Kraft wird auf diesen Strecken dem Motorwagen durch eine dritte, auf isolirender Unterlage gebettete Schiene zugeführt, die im Bereiche von Curven, Ausweichen etc. je nach Bedarf im Mittel des Geleises, oder aber, selbstverständlich ohne die Fahrschienen zu berühren, innerhalb der rechten oder linken Seite derselben disponirt, bei Wegübersetzungen, in Bahnhöfen etc. jedoch derart unterbrochen ist, dass im Bereiche dieser freien Stellen die continuirliche Verbindung des Stromes zwischen den beiden Enden der Leitschiene durch im Untergrund gelegte Kabeln erfolgt.

Die circa 60 km lange Strecke Milano—Varese nimmt eine Fahrzeit von 50 Minuten in Anspruch. Der von der Stromerzeugungs-Centralstation ausgehende, 13.000 Volts starke triphasirte Strom wird in drei längs der Linie in entsprechenden Entfernungen eingerichteten Transformations-Stationen in 650 Volts starke Wechselströme umgewandelt und von der sie aufnehmenden Wagen-Dynamo-Maschine durch die Fahrräder in die Fahrschienen ab- und durch diese zurück geleitet. Die vierachsigen Motorenwagen sind mit je vier Motoren und vier Gleitschlitten (Bürsten) ausgestattet, deren jeder einzeln je ein Räderpaar in Rotation versetzt. Zu bemerken ist, dass bei den Versuchsfahrten eine bis zu 90 km potencirte Fahrgeschwindigkeit erzielt wurde. Die vornehm ausgestatteten Waggons sind sowohl mit Westinghouse-Bremsen (comprimirte Luft), als auch mit elektrischen Bremsen ausgerüstet, durch deren Zusammenwirken der momentane Stillstand des Zuges gesichert wird.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Linie Nr. 29 [der Concessionsurkunde] „vom Franz Josefs-Quai durch die Untere und Obere Augartenstrasse bis zur Taborsrasse“ und Linie Nr. 30 [der Concessionsurkunde] „vom Praterstern durch die Kaiser Josefstrasse bis zur Taborstrasse“: Ergebniss der technisch-polizeilichen Prüfung: Ertheilung des provisorischen Benützungsconsenses.) Das von der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen mitgetheilte Ergebniss der am 4 December 1901 durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der auf elektrischen Betrieb umgewandelten städtischen Strassenbahnlinien Nr. 29 „vom Franz Josefs-Quai durch die Untere und Obere Augartenstrasse bis zur Taborstrasse“ und Nr. 30 „vom Praterstern durch die Kaiser Josefstrasse bis zur Taborstrasse“, bei welcher Amtshandlung der provisorische Betriebsconsens ex commissione ab 7. December 1901 im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt wurde, wurde zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 1059.]

Localbahn Tannwald-Grünthal. (Normalblatt für den Oberbau in der Adhäsionsstrecke.) Das vom Verwaltungsrathe der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vorgelegte Normalblatt Nr. $\frac{101\,a}{0}$ für den Oberbau in der Adhäsionsstrecke der im Bau befindlichen Localbahn Tannwald-Grünthal wurde vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt. [E.-M.-Z. 855.]

Kaadner Localbahnen (Radonitz-Duppau und Kaaden-Willomitz). (Variantenprojectsvorlage für die Theilstrecke km 10·1 bis km 13·6 der Linie Radonitz—Duppau: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 23. Jänner 1902 die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Variantenprojectes für die Theilstrecke km 10·1 bis km 13·6 der im Bau begriffenen Bahnlinie Radonitz—Duppau der Kaadner Localbahnen die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei in Prag ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu ertheilen. [E.-M.-Z. 2440.]

Projectirte Localbahn Podgórze-Lubień. (Generelles Project: Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 4. bis 6. Juni 1901 durchgeführten Trassenrevision der vom Fürsten Lubomirski in Lemberg projectirten, mit 0·76 m Spurweite auszuführenden Localbahn von Podgórze über Swoszowice und Myślenice nach Lubień mit Anschluss an die Station Swoszowice der Staatsbahnlinie Oświęcim—Podgórze hat das k. k. Eisenbahnministerium unterm 3. Jänner 1902 die Trassenführung der gegenständlichen Projectslinie als Grundlage für die eventuelle weitere Verfolgung des Projectes im Allgemeinen principiell genehmigt.
[E.-M.-Z. 32 986 ex 1901.]

Zusammenstellung der am 1. Jänner 1902 in Bau gestandenen Eisenbahnstrecken.

Post Nr.	Benennung der Strecke	Baulänge in Kilometern	Datum der Concessionsurkunde (des Gesetzes)	Concessionsmässiger (gesetzmässiger) Bauvollendungstermin	Motor	Spurweite	Betriebsführung	Anmerkung
	I. Staatliche Bauführung.							
1	Triest—Parenzo:							
	a) Theilstrecke Triest—Buje	59·7	15. April 1899	15. April 1903	Dampfkraft	0·75	Staatsbetrieb	*)
	b) „ Buje—Parenzo . . .	63·7	15. April 1899	15. April 1903	„	0·75	„	*)
2	Lemberg — Sambor, Theilstrecke der Linie Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze	76·8	6. Juni 1901	—	„	1·435	„	**)
3	Spalato—Sinj	40 0	21. Dec. 1898	—	„	0·75	„	***)
4	Bregenz—Bezau (Bregenzerwaldbahn) .	34·7	11. August 1899	11. August 1901	„	0·75	„	*)
5	Kühnsdorf—Eisenkappel	17·6	17. Febr. 1900	1. Nov. 1902	„	0·75	„	*)
6	Görz—Haidenschaft (Wippachthalbahn)	26·0	26. Oct. 1897	26. Oct. 1901	„	1·435	„	*)
7	Wlaschim—Unter-Kralowitz	24·2	27. Nov. 1899	27. Nov. 1901	„	1·435	„	*)
8	Teltsch—Zlabings	29·5	12. Juli 1899	1. Juli 1903	„	1·435	„	*)
9	Waidhofen a. d. Thaya—Zlabings . .	27·0	10. Nov. 1900	10. Nov. 1902	„	1·435	„	*)
	II. Private Bauführung.							
10	Nixdorf—Rumburg—Schönlinde	24·2	3. August 1901	3. August 1903	„	1·435	„	
11	Karlsbad—Merkelsgrün	13·9	7. August 1901	7. Febr. 1903	„	1·435	„	
12	Laun—Libochowitz	19·4	5. März 1901	5. März 1903	„	1·435	„	
13	Tannwald—Grünthal	7·0	15. Dec. 1899	15. Juni 1902	„	1·435	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	
14	Kimpolung—Dorna watra:							
	a) Theilstrecke Valeputna—Jakobeni	11·8	23. Oct. 1899	23. April 1903	„	1·435	Staatsbetrieb	
	b) „ Jakobeny—Dorna watra	25·5	23. Oct. 1899	23. April 1903	„	1·435	„	
15	Friedland—Reichsgrenze nächst Heinersdorf	25·5	8. Sept. 1900	8. Sept. 1902	„	1·435	H. Bachstein in Friedland	
16	Gmünd—Weitra—Gross-Gerungs . . .	45·0	9. Oct. 1901	9. Oct. 1903	„	0·76	Niederösterr. Landeseisenbahnamt	
17	Kaaden—Willomitz und	13·7	22. Dec. 1900	22. Dec. 1902	„	1·435	Staatsbetrieb	
	Radonitz—Duppau	13·4	22. Dec. 1900	22. Dec. 1902	„	1·435	„	
18	Triest—Scorcola—Opcina	5·1	28. Oct. 1901	28. Oct. 1902	Elektr. Kleinbahn, gemischtes System	1 0	Durch die Concessionäre	

*) Localbahn, auf Kosten der Concessionäre im Baue.
**) Hauptbahn II. Ranges, auf Staatskosten im Baue.
***) Localbahn, auf Staatskosten im Baue.

Es befinden sich ausserdem derzeit noch in Bauausführung die in den einzelnen Stadtgebieten von Wien und Graz projectirten elektrischen Kleinbahnlinien.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei Brünn hat den Bauconsens für die Erweiterung der Haltestelle Bratelsbrunn in km 112·4/6 der Linie Lundenburg—Zellerndorf im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 2165.]

— (Bauconsensertheilung.) Die k. k. niederösterreichische Statthalterei Wien hat den Bauconsens für die Errichtung eines Industriegeleises am Nordende des Vorbahnhofes in Floridsdorf für Zwecke der Firma Ed. Ast & Comp. in Wien im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 2831.]

Projectirte Drahtseilbahn von Bozen (Zwölfmalgreien) nach Kollern. (Vorlage des generellen Projectes: Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 10. Jänner 1902 die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, hinsichtlich des von Josef Staffler, Hotelbesitzer in Bozen, vorgelegten generellen Projectes für eine mit der Spurweite von 1·0 m auszuführende elektrisch zu betreibende Drahtseilbahn von Bozen (Zwölfmalgreien) nach Kollern im Sinne der §§ 10 bis 14 der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. des § 3 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 57.617 ex 1901.]

Projectirte elektrische Kleinbahn von Kaltern auf den Mendelpass [Mendelbahn.] (Anberaumung der Trassenrevision, Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei hat hinsichtlich des Detailprojectes für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Kaltern auf den Mendelpass (Mendelbahn), deren Ausführung theils als normalspurige Adhäsionsbahn, theils als schmalspurige Seilbahn geplant ist, die Durchführung der Trasseurevision und Stationscommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung die Vornahme der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung für den 3., 4. und 5. Februar 1902 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am erstgenannten Tage um 9 Uhr Vormittags im Gemeindehause in Kaltern. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Statthaltereirath Arthur Meusburger betraut. [E.-M.-Z. 4172.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Directionsbezirk Stanislau: Aenderung der Abfertigungsbefugnisse der Station Wołkowce-Turylcze.) Ab 1. März wird die bisher für den Gesammtverkehr eröffnete, zwischen den Stationen Borszczów und Germakówka der Linie Teresin—Iwanie puste der Ostgalizischen Localbahnen gelegene Station Wołkowce-Turylcze als selbstständige Station aufgelassen und in eine Halte- und Ladestelle umgewandelt. Vom obgenannten Tage ab werden die ab dieser Halte- und Ladestelle reisenden Personen und deren Reisegepäck im Zuge im Nachzahlungswege abgefertigt. Für den Stückgutverkehr und die Auf- und Abgabe von lebenden Thieren, wird diese Halte- und Ladestelle gänzlich gesperrt. Wagenladungsgüter, mit Ausnahme von lebenden Thieren, können daselbst zur Aufgabe gelangen und wird deren Abfertigung in der Station Borszczów erfolgen. Hingegen kann die Abgabe von Wagenladungsgütern in dieser Halte- und Ladestelle nur nach vorheriger Uebereinkunft mit der Bahnverwaltung stattfinden.

— (Staatsbahn-Direction Pilsen: Eröffnung der Haltestelle Petrowitz a. d. Angel für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr.) Zufolge einer Kundmachung obiger Staatsbahn-Direction ist am 26. Jänner die auf der Linie Pilsen — Eisenstein zwischen den Stationen Janowitz und Neuern in Kilometer 37·3 gelegene Haltestelle Petrowitz a. d. Angel für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet worden. Die Ausgabe der Fahrkarten findet in der Haltestelle beim Wächterhause Nr. 30, die Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege statt.

Steyrthalbahn. (Bestätigung der Ernennung des Directors.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Steyrthalbahn-Gesellschaft in Steyr verfügte Ernennung des Ingenieurs Ladislaus Benke zum Director der Steyrthalbahn unter der Voraussetzung bestätigt, dass dem Genannten mit dem Verkehrs- und Zugförderungsdienste vollkommen vertraute Organe zur Seite gestellt werden. [E.-M.-Z. 51.677/13 ex 1901.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Aenderung der Bezeichnung der Station Gabel.) Ab 25. Jänner wurde die Bezeichnung der an der Linie Teplitz (Settenz)—Reichenberg zwischen den Verkehrsstellen Gross-Walten und Lämberg-Markersdorf gelegene Station Gabel in „Deutsch-Gabel“ umgeändert.

Südbahn-Gesellschaft. (Activirung des Personenexpeditionsdienstes in der Haltestelle Steg.) Zufolge Kundmachung obiger Eisenbahn-Gesellschaft vom 21. Jänner ist in der auf der Linie Kufstein — Ala zwischen den Stationen Atzwang und Blumau gelegenen Personenhaltestelle Steg der Personenexpeditionsdienst activirt worden. Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Localeisenbahnen mit Dampf- und elektrischeu Betrieb ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 13. November 1901, Z. 68.320, dem Einwohner von Gyéres-Szt. Király, Franz Betegh und Consorten,
   a) für eine von der Endstation Torda der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden, als Sackbahn endigenden Localbahn Aranyos-Gyéres — Torda (Flügelbahn der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad [Grosswardein]—Aranyos-Gyéres—Brassó [Kronstadt]—Predeal) ausgehende und in deren Verlängerung im Bereiche des Comitates Kolozs (Klausenburg) über Borév, Vidaly, Ujfalu, Alsó-Szolcsva, Felsö-Szolcsva, Brezest, Szártos, Ofenbánya und weiterhin über die Gemarkung der Gemeinde Bisztra bis Topánfalva führende;
   b) für eine von der zukünftigen Station Topánfalva ausgehende, die Linie a) im Bereiche des Comitates Alsó-Fehér über Abrudbánya mit Berührung der dortigen Bergbaureviere und weiterhin über Kis-Ponor, Vidra, Toplitia, Ribicsora und Ribicza im Bereiche des Comitates Hunyad in der Endstation Brad mit der als Sackbahn endigenden Linie Arad—Bród der im Eigenbetriebe ihrer Direction stehenden Vereinigten Arader und Csanáder Comitats-Localbahnen verbindende Linie;
   c) für eine von der Station Brád aus, die beiden Linien a) und b) über Lungsora in der Station Maros-Illye mit der Hauptlinie Budapest—Arad—Maros-Illye—Tövis (—Brassó—Predeal) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende;
   d) für eine von der zukünftigen Station Abrudbánya ausgehende die Linie b) im Abrudpalakthale über Bucsum in der Endstation Zalathna mit der als Sackbahn endigenden Linie Gyula-Fehérvár—(Karlsburg)—Zalathna des Staatsbetriebes verbindende

Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 21. November 1901, Z. 70.310, der Direction der Strasseneisenbahnen mit Pferdebetrieb in Eszék für eine von der Station Herczeg-Szöllös der von der Genannten projectirten, elektrisch zu betreibenden, im Anschlusse an das innerstädtische Strasseneisenbahnnetz von Eszék ausgehenden, bis Herczeg-Szöllös—Kis-Köszeg zu erbauenden Localbahn abzweigende, und diese über Koranes in der Station Baranya-Monostor mit der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Baranya-Monostor—Villány verbindende, mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung eines neuen Personen- und Gepäckstarifes.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass mit 1. Februar 1902 ein neuer internationaler Personen- und Gepäckstarif in Kraft tritt, welcher die Bestimmungen der im Vorworte dieses neuen Tarifes aufgeführten Auslands-Personentarife, ferner die von einzelnen Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen nach ausländischen Eisenbahnstationen giltigen sämmtlichen directen Tour- und Rückfahrkartenpreise, sowie die in den verschiedenen Auslandsverkehren zu entrichtenden Gepäcksgebühren enthält. Durch diesen Tarif wird der gleichnamige, vom 1. October 1900 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 141 ex 1900) giltige Tarif nebst Nachträgen und Ergänzungsblättern unter Einem aufgehoben.

— (Indienststellung von für den Export von frischem Fleische eingerichteten Güterwagen.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat im Interesse

des Exportes von frischem Fleische im Allgemeinen und speciell von geschlachteten Schweinen, 60 Stück gedeckte Güterwagen dem gedachten Zwecke entsprechend einzurichten angeordnet und die Verfügung getroffen, dass selbe nach ihrer Herstellung in der unteren Station „Köbánya“ (nächst den Schweinemast-Szállásen) ihrer Hauptlinie Budapest — Köbánya — Nagyvárad (Grosswardein) — Brassó (Kronstadt) — Predeal) den Committenten zur Verfügung bereit zu halten sein werden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Erweiterung der Hauptstation Arad.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat im Interesse der Förderung des in stetiger Zunahme begriffenen Verkehres im Bereiche der Linien Budapest—Arad—Tövis (—Brassó [Kronstadt]—Predeal) und Arad—Temesvár—Báziás, sowie des Wechselverkehres mit den Linien Szeged—Arad und Arad—Brád in theilweiser Abänderung des für das laufende Jahr bereits genehmigten Arbeitsprogrammes, betreffend die Erweiterungsbauten der Station Arad der kgl Ungarischen Staatsbahnen, die Genehmigung ertheilt, dass die infolge der Abänderungen frei werdende Summe aus dem für heuer genehmigten Credit von K 600.000 zur Herstellung von Materialmagazinen, von Bureaulocalitäten für das Heizhaus, von zwei Wächterhäusern und von Reinigungsgruben verwendet werde.

Ungarische Eisenbahnen. (Erstellung besonders begünstigter Tarife für Victualiensendungen an die Budapester Markthallen.) Die Directionen der ungarischen Eisenbahnen haben auf Anregung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen beschlossen, einen eigenen Markthallentarif zu erstellen, in dessen directen Frachtsätzen auch die auf den Staatsbahnlinien für Lebensmittel nach den Budapester Markthallen allgemein giltigen prozentuellen Begünstigungen berücksichtigt sind. Durch diese Massnahme wird sowohl den Producenten und Händlern, als auch der Markthallen-Direction die Orientirung wesentlich erleichtert.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Bau- und Investitionsprogramm pro 1902 und Regelung finanzieller Angelegenheiten.) In einer am 18. November 1901 abgehaltenen Sitzung des Directionsrathes der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat der Generaldirector Heinrich Jellinek das Bau- und Investitionsprogramm für das Jahr 1902 vorgelegt und Vorschläge bezüglich der Bedeckung desselben erstattet. Mit Rücksicht auf die finanzielle und wirthschaftliche Lage beschloss die Direction, sowohl für das Jahr 1901 als auch für das Jahr 1902 von der Verwerthung der im Portefeuille befindlichen Actien abzusehen und die nothwendigen Mittel als Bauvorschuss aus dem frei verfügbaren Vermögen zu gewähren, wie dies bereits mit Ende 1900 in der Höhe von K 9,780.000 geschehen ist. Gleichzeitig wurde auf Antrag des Generaldirectors Jellinek festgestellt, dass, falls nach dem Jahre 1902 die allgemeinen finanziellen Verhältnisse eine theilweise Refundirung dieses Bauvorschusses gestatten sollten, die zu diesem Zwecke vorzunehmende Verwerthung des entsprechenden Theiles der im Portefeuille befindlichen Actien in der Weise erfolgen soll, dass dieselben zu den seinerzeit festzustellenden Modalitäten den Actionären zum Bezuge angeboten werden. Es wurde weiter beschlossen, dass eine eventuelle freihändige Verwerthung der im Portefeuille befindlichen Actien nur auf Grund eines jeweilig vorhergehenden Generalversammlungsbeschlusses erfolgen könne und es der Generalversammlung vorbehalten bleibt, die Modalitäten dieser Verwerthung von Fall zu Fall festzustellen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Die Reichseisenbahnen im Reichshaushalte für das Jahr 1902.) Der Etat für den deutschen Reichshaushalt im Jahre 1902, welcher dem Reichstage am 6. December 1901 zugegangen ist, enthält für Ausgaben im Interesse des reichsländischen Eisenbahnwesens folgende grössere Beträge:

1. Im ordentlichen Etat:

a) Zur Herstellung des zweiten Geleises auf der Bahnstecke Saargemünd—preussische Grenze bei Tannweiler (810.000*), vierte Rate, Mk. 150.000;

b) zur Einführung der Streckenblockung auf den Strecken Vendenheim—Mommenheim und Metz—Courzelles a. d. Nied, sowie zur Ergänzung der Signaleinrichtungen auf den Ueberholungs- und Kreuzungsstationen des Bahnnetzes (725.000), dritte Rate, Mk. 125 000;

c) zur Erweiterung des Ortsgüterbahnhofes in Ueckingen und zur Beseitigung des Strassenüberganges daselbst (590.000), dritte Rate, Mk. 50.000;

d) zur Herstellung des dritten Geleises zwischen den Verschiebebahnhöfen Remelfingen und Saareinsmingen bei Saargemünd (240.000), letzte Rate, Mk. 140,000;

e) zur Erweiterung der Werkstättenanlagen in Bischweiler (2,560.000), zweite Rate, Mk. 450.000, desgleichen in Montigny (550.000), zweite Rate, Mk. 50.000;

f) zur Erweiterung des Bahnhofes St. Ludwig (318.000), zweite Rate, Mk. 50.000;

g) zur Vermehrung der Betriebsmittel Mk. 2,500.000. Dieser Betrag ist für das bevorstehende Jahr um Mk. 4,200.000 niedriger bemessen als für das laufende Jahr und man wird nicht fehlgehen, wenn man die Ursache dieses Vorganges in dem eingetretenen Rückgange der Industrie sucht;

h) zur Einführung des Rechtsfahrens auf der Strecke Mühlhausen—Altmünsterol (voller Bedarf) Mk. 135.000;

i) zum feuersicheren Umbau und zur Erweiterung der elektrischen Lichtanstalt in Strassburg (225.000), erste Rate, Mk. 100.000.

2. Im ausserordentlichen Etat:

a) Zum Baue einer vollspurigen, zweigeleisigen Hauptbahn von Busendorf nach Dillingen (9,415.000), letzte Rate, Mark 420.000;

b) für eine vollspurige Nebenbahn von Metz nach Chateau-Salins (9,405.000), vierte Rate, Mk. 2,500.000;

c) zur Herstellung einer im Unterbau zweigeleisigen Bahn von Fentsch nach Deutsch-Oth, nebst einer Verbindung mit der Strecke Deutsch-Oth—Redingen (9,403.000), fünfte Rate, Mk. 700.000;

d) zur Anlage eines Verschiebebahnhofes bei Strassburg und zum viergeleisigen Ausbau der Strecke Strassburg—Vendenheim (18,400.000), vierte Rate, Mk. 1,600.000;

e) zur Erweiterung des Bahnhofes in Mühlhausen (6,670.000), vierte Rate, Mk. 300.000;

f) desgleichen in Colmar (4,900.000), dritte Rate, Mk. 420.000;

g) zur Fortsetzung der schmalspurigen Nebenbahn Lützelburg-Pfalzburg nach Drulingen (1,486.000), dritte Rate, Mark 550.000;

h) zur Legung des zweiten Geleises von Hagendingen nach Rombach und zur Erweiterung des Bahnhofes in Hagendingen (1,825.000), zweite Rate, Mk. 60 .000;

i) Bau eines Verschiebebahnhofes bei Flörchingen mit Anschlüssen nach Ueckingen und Ebingen (5,110.000), zweite Rate, Mk. 300.000;

k) Erweiterung des Bahnhofes in Luxemburg (1,404.000), zweite Rate, Mk. 100.000; Verlängerung der Lutterbach-Wasserlinger Zweigbahn bis Krüth (1,200.000), zweite Rate, Mark 200.000:

l) Umbau der Bahnanlagen in Metz (29,000.000), zweite Rate, Mk. 3,800.000;

m) zum Bau einer zweigeleisigen Bahn von Metz über Vigy nach Anzelingen und zur Verbesserung der Steigerungsverhältnisse auf der Strecke Anzelingen-Busendorf (20,943.000), erste Rate, Mk. 1,000.000;

n) Verlegung der Bahnstrecke Strassburg—Mitte Rhein bei Kehl (9,.00.000), erste Rate, Mk. 1,000.000; Bau von Miethwohnungen Mk. 250.000 — im Ganzen im ordentlichen Etat Mk. 3,956.000 und im ausserordentlichen Etat Mk. 13,920.000.

Für Ausführung von Eisenbahnbauten und Verkehrsanlagen in den deutschen Colonien sind folgende Beträge in den Etat eingestellt:

a) zur Fortführung der Usambarabahn (Tanga-Muhesa-Korogwe) bis Mombo (9,270.000), erste Rate, Mk. 1,550.000;

b) zur Fortführung der Eisenbahn und des Telegraphen von Swakopmund nach Windhoek (13.734.000) Mk. 1,730.000;

c) zur Fortführung des Baues einer Hafenanlage bei Swakopmund (2,000.0 0), letzte Rate, Mk. 273.000;

d) für den Bau einer Landungsbrücke in Lome im Schutzgebiete Togo und zum Bau einer Eisenbahn von Lome nach Klein-Popo (1,525.000), zweite Rate, Mk. 659 000;

e) für den Bau eines Handelshafens im Pachtgebiete Kiautschou Mk. 3,200.000 und eines Bootshafens daselbst Mk. 200.000.

Ausserdem enthält der Etat des Reichs-Postamtes folgende mit dem Eisenbahnbetriebe in Verbindung stehende Ausgaben:

*) Die eingeklammerten Zahlen bezeichnen die für die betreffenden Neubeschaffungen und Umbauten veranschlagten Gesammtkosten.

a) zur Erwerbung eines Grundstückes für neue Postbetriebsanlagen am Schlesischen Bahnhofe in Berlin, erste Rate, Mk. 566.240;
b) für den Bau und die Unterhaltung der Bahnpostwagen, sowie für die Hergabe und Beförderung der von den Eisenbahn-Verwaltungen gestellten Wagen und Wagenabtheile Mk. 8,590.000;
c) Vergütungen an die Eisenbahn-Unternehmungen für Beförderung der zahlungspflichtigen Postgüter Mk. 1,500.000.

Bayern. (Ausgabe von Arbeiterfahrkarten auf Localbahnen.) Die General-Direction der Bayerischen Staatsbahnen hat hierüber Nachstehendes verfügt: Für die Ausgabe von Arbeiterfahrkarten auf Localbahnen ist die Sonderbestimmung 10 zu § 12 und 13 auf Seite 7 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, Heft D (nach welcher es nicht nothwendig erscheint, fertig gedruckte Arbeiterkarten nach einer Reihe von Stationen vorräthig zu halten) zu beachten. Damit jedoch die Erschwerungen und Klagen, die mit der achttägigen Wartezeit zwischen Bestellung und erstmaliger Abgabe der Fahrkarten zusammenhängen, vermieden bleiben, haben die Localbahn-Betriebsleitungen bei Neuanmeldungen innerhalb eintägiger Frist für alle Verkehrsstellen der Localbahn bis zur Anfertigung der fertig gedruckten Karten Blancokarten auszufertigen. Die bestellten Arbeiterkarten — sowohl fertig gedruckte als Blancokarten — sind an allen Verkehrsstellen, bei denen die Fahrkartenausgabe am oder im Zuge stattfindet, vom Schaffner auszugeben und die zu vereinnahmenden Fahrgelder auf dem Werthkartenberichte zu verrechnen.

Württemberg. (Dienstverhältnisse der Werkstättenvorarbeiter und Obermechaniker der Staatsbahn-Verwaltung. Das württembergische Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, hat die Dienstverhältnisse der Werkstättenvorarbeiter und Obermechaniker der Eisenbahn-Verwaltung neu geregelt. Die Werkstättenvorarbeiter erhalten den Titel „Meister" ohne Verbindung mit der Bezeichnung eines Handwerkes. Die Meister und die Obermechaniker scheiden aus dem Arbeiterverhältniss und damit aus den Arbeiterausschüssen aus und werden als Functionäre im Sinne des Art. 118 des Beamtengesetzes mit der Massgabe behandelt, dass das Dienstverhältniss gemäss Art. 133a der Gewerbeordnung von jedem Theil mit Ablauf jedes Kalendervierteljahres nach sechs Wochen vorher erfolgter Kündigung aufgehoben werden kann. Sie werden unter Abnahme eines Gelöbnisses an Eidesstatt verpflichtet und es finden auf sie die allgemeinen Dienstvorschriften für die bei den württembergischen Verkehrsanstalten auf Kündigung oder auf jederzeitigen Widerruf Angestellten sinngemässe Anwendung. Die Annahme und Entlassung der Meister und Obermechaniker, sowie die Regelung ihrer Bezüge erfolgt auf den Vorschlag der Maschinen- und Werkstätten-Inspectionen durch die General-Direction der Staatseisenbahnen. Im Falle der Dienstverhinderung durch Krankheit wird das Taggeld während der ersten 14 Tage fortgereicht unter Kürzung um den Betrag der von der Krankencasse in Gemässheit des Reichskranken-Versicherungsgesetzes zu leistenden Krankenunterstützungen. Urlaub mit Fortbezahlung des Taggeldes kann den Meistern und den Obermechanikern von den Inspectionsvorständen gewährt werden bis zu sechs Tagen im Kalenderjahr. Freischeine können ihnen für drei Reisen innerhalb des Kalenderjahres bewilligt werden.

Russland. (Ausbau der Transbaikallinien des sibirischen Eisenbahnnetzes im Bereiche des äussersten Nordostens von Asien.) Dem officiellen Berichte des kaiserl. russischen Communicationsministeriums zufolge wird das vom Baikalsee als Fortsetzung der bereits im Betriebe stehenden Transsibirischen Eisenbahnen ausgehende transbaikalische Eisenbahnnetz aus vorläufig nur zwei Hauptlinien bestehen, und zwar:

a) der bereits Ende 1900 provisorisch vollendeten Strecke Missowaya—Stretensk (—Nikolajewsk), und
b) der Linie Kaidolowo—Wladiwostok—Port-Arthur.

Die Trasse der Linie a) geht von der Station Missowaya der Transsibirischen Eisenbahn am Baikalsee, bezw. dem gleichnamigen Hafen der Baikalschiffahrt aus und führt bis Stretensk am Schilkaflusse, wo selbe Anschluss an die Schilka-, weiterhin die Amur-Dampfschiffahrt und den Hafen von Nikolajewsk am Ochotskischen Meerbusen findet. Der durch Ueberschwemmungen und die Wirren im nördlichen China wiederholt unterbrochene Eisenbahn- und Schiffahrtsbetrieb ist dadurch kostspielig geworden, dass bezüglich des ersteren die Bahnerhaltungsarbeiten grosse Summen in Anspruch nehmen, und zwar für Reconstruction des durch Hochwässer beschädigten Bahnkörpers, Herstellung von Schutzbauten und Auswechslung zahlreicher, durch die bedeutende Kälte geborstener Schienen, deren Profil (23 kg per engl. Fuss) sich als zu schwach erweist.

Die 1100 km lange Linie Missowaya—Stretensk hat 34 durchschnittlich 3·2 km von einander entfernte Stationen, und sollen im Bedarfsfalle täglich je 14 Züge in beiden Richtungen verkehren.

Die Trasse der Linie b) mit der Bezeichnung „Russische Pacificbahn", welche von der Station Kaidolowo der vorbenannten Linie in einer Entfernung von 830 km vom Baikalseeufer abzweigen wird, führt in südöstlicher Richtung im Bereiche eines derzeit durchaus unfruchtbaren Steppengebietes. Nächst der chinesischen Grenze findet selbe Anschluss an die nordchinesische Eisenbahn Wladiwostok—Port Arthur (recte „Dalnie"). In Anbetracht der schwierigen Terrainverhältnisse, sowie der von weither zu beziehenden Baumaterialien und Lebensmittel sind die Kosten dieser Linie per Kilometer mit Frcs. 200.000 bemessen. Der Oberbau wird mit schweren Schienen (30 kg per engl. Fuss) hergestellt, welches Profil übrigens bei dem successiven Austausche des derzeitigen Oberbaues der sibirischen Eisenbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 25 und 86 ex 1900) eingeführt wird. Die klimatischen Verhältnisse dieser Linie sind die denkbar schlechtesten, da Niederschläge äusserst selten sind, und daher grosser Wassermangel, und zwar selbst an Cisternenwasser, vorherrscht. Die finanziellen Opfer, welche der russische Staat für den Bau dieser im eigenen internen Verkehre voraussehbar noch langehin passiven Bahn zu leisten bereit ist, sind durch deren commercielle Bedeutung als Transversalbahn für den Weltverkehr, insbesondere aber durch strategische Interessen und speciell durch die Herstellung einer directen Verbindung der europäischen Gebietstheile Russlands mit dem bedeutenden Kriegshafen von Wladiwostok und dem auch als Mercantilhafen werthvollen Hafen von Port Arthur hinlänglich gerechtfertigt. Ohne den beiden vorbenannten Linien würde übrigens die bisher eröffnete Theilstrecke Moskau—Irkutsk—Baikalsee eine im besten Falle die Betriebskosten deckende Sackbahn bleiben, während dieselbe in Verbindung mit dem Stillen Ocean eine dominirende Bedeutung ersten Ranges im internationalen Welthandel einzunehmen berufen sein wird, und zwar nicht für das europäische Russland allein, sondern auch für die an dieses grenzenden Staaten, welchen neue Consumgebiete für Exportgüter und Industrieerzeugnisse, sowie Bezugsquellen von Rohproducten erschlossen werden.

Australien. (Project für den Bau einer transaustralischen Eisenbahn.) Nach einer Mittheilung des „Dresdner Journals" dürfte sich das Project einer transaustralischen Eisenbahn als erstes Ergebniss des neuen australischen Staatenbundes herausstellen. Es wäre dies eine ähnliche politische Folge, wie seinerzeit der Bau der canadischen Pacific-Eisenbahn nach Begründung der canadischen „Dominion". Auch die geographischen Verhältnisse lassen sich in Vergleich ziehen. Wie damals Britisch-Columbien ohne Verbindung mit dem übrigen Canada war, so liegt gegenwärtig der Staat Westaustralien sozusagen ausserhalb der anderen australischen Staaten, und dieser Zustand wird jetzt umsomehr als unzulänglich empfunden, als die Entwicklung von Westaustralien, namentlich durch die Ausbeutung der Goldfelder, während der letzten Jahre eine ausserordentlich lebhafte geworden ist. Man hat nunmehr den Plan gefasst, den Endpunkt dieses Eisenbahnnetzes von Südaustralien, Port Augusta am Spencer Golf mit Kalgoorlie, einem der Hauptorte in den westaustralischen Goldfeldern, durch eine Eisenbahn zu verbinden. Diese Linie würde sich nirgends weit von der Küste des grossen australischen Meerbusens entfernen. Ihre Kosten sind auf 50 Millionen Mark veranschlagt. Die ersten Vorbereitungen zur Untersuchung des Geländes sind schon im Juli 1901 getroffen worden. Port Enela, der Hauptort in der gleichnamigen Provinz, der etwa in der Mitte zwischen Kalgoorlie und Port Augusta gelegen ist, müsste jedenfalls als Centrale für den Bau der Eisenbahn dienen. Uebrigens gleicht das ganze Unternehmen in mancher Hinsicht dem französischen Plane zur Durchquerung der saharaischen Wüste durch eine Eisenbahn, denn wenigstens auf einer Strecke von tausend englischen Meilen, in der Luftlinie gerechnet, würde die neue australische Bahn durch eine vollkommene Wüste führen, die unter dem Namen der Nullarborebene und des Hampton-Tafellandes als einer der schlimmsten Theile des australischen Festlandes bekannt ist.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 29. Jänner bis 4. Februar 1902.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

29. Jänner *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Bosnia", Capitän V. Gnrrich, mit Berührnng von Pola, Lnssinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opns und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino nnd Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffnng in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lnssingrande, Novaglia, Valcassione nnd Porto Manzo.

30. „ *) um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Almissa", Capitän N. Chersich, mit Berührnng von Pola,¹ Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

31. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Snltan", Capitän V. Ivellich, mit Berührnng von Rovigno, Pola,¹ Lnssinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Caroher, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orehich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnnovo, Teono, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Bndua nnd Spizza.

1. Februar *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Danubio", Capitän M. Mareglia, mit Berührnng von Pola,¹ Lnssinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pncischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opns nnd Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

4. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Thetis", Capitän P. Marassi, mit Berührnng von Rovigno, Pola,¹ Lnssinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano, Cattaro, Bari, Antivari, Dulcigno, Medna, Durazzo, Valona, Santi Qnaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lnssingrande, Novaglia, Valcassione nnd Porto Manzo.

*) In Verbindnng mit dem aus Wien kommenden Schnellzuge.

¹ Verbindnng mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

NB. Rnndreisebillets 1. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragnsa, K 90.—.

Venedig.

30. Jänner, 3. Febrnar, Dampfer „Apollo", Capitän . . . . . Dampfer „Metcovich", Capitän G. Knezevich } um Mitternacht

Levante und Mittelmeer.

30. Jänner um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Capitän R. Colledani, nach Alexandrien mit Berührnng von Brindisi.

30. „ nm 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Tebe", Capitan . . . . . , mit Berührnng von Dnrazzo, Valona, Santi Qnaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus, Smyrna, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsnn, Kerassund, Trapeznnt Rizeh und Batnm.

2. Febrnar, um 11 Uhr Vorm. (Syrisch-Caramanische Linie B), Damper „Enterpe", Capitän L. de Stahile, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patrasso, Alexandrien, Port Said, Beyrnth (4 Tage Quarantäne), Jaffa, Caifa, Beyrnth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Alexandrette, Mersyn, Rhodns, Chios, Smyrna, Dardanellen nnd Constantinopel.

2. „ nm 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Vesta" Capitän G. Gilhuber, mit Berührnng von Finme†), Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräns, Syra, Vatny, Chios, Cesmè, Mytilene nnd Smyrna.

4. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Thalia", Capitän P. Ivelich, mit Berührnng von Brindisi, Santi Qnaranta, Corfu, Patras, Piräns Dardanellen nnd Constantinopel. Für Passagiere, Post- nnd Werthsendnngen Ueberschiffnng in Santi Qnaranta nach Dnrazzo, Medna, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Manra nnd Prevesa.

6. „ um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habshnrg", Capitän A. Leva, nach Alexandrien mit Berührnng von Brindisi. Ueberschiffnng in Alexandrien nnd Lattakia.

Ostindien, China und Japan.

3. Febrnar, nm 4 Nachmittags (direct nach Bombay**), Dampfer „Imperatrix", Capitän V. Gutmann, mit Berührnng von Port Said, Suez, Aden nnd Bombay. Anschluss in Bombay nach Singapore, Hongkong und Shanghai.

5. „ nm 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Silesia", Capitän P. Craglietto, [von Finme†) am 1. Febrnar] mit Berührnng von Port Said, Snez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama, nnd Kobe.

12 „ nm 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Erzherzog Franz Ferdinand", Capitän A. Martinolich (von Finme† am 6. Febrnar) mit Berührung von Port Said, Snez, Aden, Karachi, Colombo, Rangoon nnd Calcntta.

23. „ nm 4 Uhr Nachm. (Winterlinie Bombay-Karachi), Dampfer „Vindobona", Capitän G. Klansberger, (von Finme† am 19. Febrnar) mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi nnd Bombay.

Brasilien.

1. Febrnar, Dampfer „Orion", Capitän D. Mistrorigo, nach Santos mit Berührnng von Finme,*) Genua, Las, Palmas, Pernambnco, Bahia nnd Rio Janeiro.

*) Zwischen Triest und Finme nnd nmgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffnng angenommen.

**) Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates anfgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständignng der Ladnngen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührnng von Finme erfolgt einige Tage vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „China" von Kobe.) Dieser Dampfer von 3855 Tonnen Gehalt ist am 16. November 1901 nach 7ltägiger Fahrt mit 10 Passagieren und 4586 Tonnen factischer Ladung, von welcher 42 Tonnen nach Fiume und 667 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Kobe 400.000 kg Kupfer; aus Hongkong 4624 kg Sternanis (wovon 3000 kg für das Ausland), 900 kg ätherische Oele, 760 kg Curiositäten, 6343 kg Seide, 960 kg indisches Rohr, und 29.750 kg Quassia; aus Yokohama 17.000 kg Effecten; aus Canton 7000 kg Quassia; aus Singapore 86.832 kg Cocosnussfaser für das Ausland, 70.260 kg Pfeffer (wovon 5040 für das Ausland), 805 kg Thee, 50.400 kg Zinn und 7680 kg Kaffee; aus Penang 70.800 kg Pfeffer und 183.618 kg Cocosnussfasern für das Ausland; aus Macassar 1981 kg Perlmutter; aus Colombo 5600 kg Cocosnüsse, 10.059 kg Zinn (wovon 5000 kg für das Ausland) und 4445 kg Thee (wovon 1050 kg für das Ausland); aus Calcutta 154.889 kg Cocosnussöl (wovon 42.224 kg für Fiume), 77.600 kg Sackleinwand für das Ausland, 122.059 kg Felle (wovon 17.514 kg für das Ausland), 14.057 kg Thee (wovon 14.000 kg für das Ausland), 2,970.549 kg Jute (wovon 271.766 kg für das Ausland) und 4313 kg Gummilack; aus Aden 5075 kg Ingwer, 29.942 kg Weihrauch, 18.270 kg Kaffee und 99.775 kg Saaten; aus Suez 1827 kg Perlmutter und 40.010 kg Gummi und aus Port Said 1020 kg Sennesblätter, 54.226 kg Kaffee, 250 kg Seide, 12.840 kg Felle, 9600 kg Leder, 600 kg Gummi, 3150 kg Datteln, 950 kg Indigo und 4500 kg Pfeffer. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 3,260.849.

— (Ankunft des Dampfers „Cleopatra" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2132 Tonnen Gehalt ist am 19. November 1901 nach 20tägiger Fahrt mit 49 Passagieren und 1477 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 108 Tonnen nach Fiume, 8 Tonnen nach Venedig und 805 Tonnen nach dem übrigen Auslande bestimmt waren, von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Hongkong 300 kg ätherische Oele und 9000 kg Seide; aus Shanghai 9600 kg Häute (wovon 8000 kg für Venedig), 5760 kg Samen und 73.000 kg Pflanzenunschlitt für Fiume; aus Malabar Coast 1116 kg Cigarren, 245 kg Thee und 5075 kg Pfeffer; aus Bombay 750 kg Spelt, 333.322 kg Baumwolle (wovon 277.500 kg für das Ausland), 670.205 kg Samen (wovon 456.750 kg für das Ausland), 200 kg Wolle, 4567 kg Gummi, 184.222 kg Mirabolanen und 390 kg Thee für Fiume; aus Karachi 35.000 kg Knochenstaub für Fiume und 79 740 kg Baumwolle (wovon 70.740 kg für das Ausland); aus Aden 4670 kg Kaffee, 2316 kg Wachs, 7308 kg Weihrauch, 300 kg Myrrne und 4263 kg Perlmutter; aus Suez 1385 kg Sennesblätter und aus Port Said 16 600 kg Paraffin, 9916 kg Kaffee, 4370 kg Indigo und 8804 kg altes Eisen. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 1,043.392.

— (Abfahrt des Dampfers „Auguste" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 1716 Tonnen Gehalt ist am 21. November 1901 ohne Passagiere mit 2498 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 1367 Tonnen Zucker nebst 2826 Stück Holz, von Triest nach Bombay für Rechnung des Oesterreichischen Lloyd abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 1840 kg Mineralwasser, 844 kg Baumwollwaaren, 270 kg Esswaaren, 460 kg Papier, 147 kg Schafwollwaaren, 147 kg Metallwaaren, 385 kg Möbel, 1513 kg chemische Producte, 178 kg Schuhwaaren, 55 kg Wein, 121 kg Spiritus, 605 Stück Rundhölzer, 544 Stück Balken, 35 Stück kleine Masten, 1120 Stück Staffeln, 249 Stück Pfosten, 52 Stück Bretter, 173 Stück halbzöllige Bretter, 36 Stück Trämme, 12 Stück Balken und 98 kg Knöpfe; nach Bombay 350 kg Mineralwasser, 562 kg Asbest, 8150 kg Knöpfe, 8557 kg Kaffee, 1150 kg Muster, 720 kg Cement, 620 kg Ceresin, 336.800 kg Papier, 1150 kg Spielkarten, 38.100 kg Baumwollwaaren, 20.000 kg Esswaaren, 12.800 kg Kurzwaaren, 3922 kg Esswaaren, 12.152 kg Farben, 4520 kg Musikinstrumente, 18.400 kg Schafwollwaaren, 11.300 kg Holzwaaren, 1145 kg Thonwaaren, 6500 kg Waaren aus leonischen

Gespinnsten, 6300 kg Möbel, 25.800 kg Manufacturwaaren, 18.900 kg Lampen, 149 000 kg Metallwaaren, 1340 kg Glasperlen, 5000 kg Tabak, 8550 kg Seife, 1150 kg Schuhwaaren, 9139 kg chemische Producte, 1300 kg Uhren, 5453 kg Quecksilber, 17.000 kg glasirte Töpferwaaren, 123.300 kg Glaswaaren, 1.155.911 kg Zucker, 1150 kg Spielkarten, 7240 kg Kurzwaaren, 34.670 kg Manufacturwaaren, 750 kg Zündhölzchen, 3200 kg Kurzwaaren, 36.950 kg Papier, 4350 kg Mützen, 5700 kg Farben, 5250 kg Baumwollwaaren, 2050 kg Schafwollwaaren, 6000 kg Manufacturwaaren, 3050 kg Metallwaaren, 2194 kg Möbel, 408 kg Glasperlen, 600 kg Porzellan, 38 kg Schuhwaaren, 6420 kg glasirte Töpferwaaren, 1460 kg Glaswaaren, 780 kg Zündhölzchen, 40 820 kg Zucker, 160 kg Papier, 161 kg Baumwollwaaren, 617 kg Esswaaren, 184 kg Schafwollwaaren, 2040 kg Manufacturwaaren, 1509 kg Glaswaaren, 20.300 kg Zucker, 8600 kg Zündhölzchen, 1160 kg Mützen, 92 kg Parfumeriewaaren, 126 kg Medicinalien, 896 kg Kurzwaaren, 1328 kg Baumwollwaaren, 1857 kg Metallwaaren, 172 kg Holzwaaren, 595 kg Kurzwaaren, 51.250 kg Zucker, 3723 kg Kurzwaaren und 11.770 kg Glaswaaren; nach Singapore 407 kg Knöpfe, 812 kg Kurzwaaren, 27.000 kg Papier, 2645 kg Baumwollwaaren, 397 kg Holzwaaren, 2286 kg Möbel, 4380 kg Metallwaaren, 5300 kg Papier, 1500 kg Papier und 4660 kg Papier; nach Hongkong 1060 kg Papier, 290 kg Muster, 2000 kg Kurzwaaren, 117 kg Esswaaren, 33.370 kg Fenster, 940 kg Manufacturwaaren, 450 kg Glasperlen, 1605 kg Seife, 9900 kg glasirte Töpferwaaren, 8818 kg Glaswaaren und 98.320 kg Zucker; nach Shanghai 333 kg glasirte Töpferwaaren und 95 kg Wein. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 2,556.232.

Ungarisch - Croatische Seeschiffahrts - Actiengesellschaft. (Sistirung directer Refactientarife.) Die Direction der Ungarisch-Croatischen Seeschiffahrts - Actiengesellschaft verlautbart, dass, nachdem die directen Schiffahrten der Ungarisch-Croatischen Seeschiffahrts-Gesellschaft nach den Häfen Zaravecchia, Zlarin, Rogoznica und Lucca di Giup am 1. Jänner 1902 eingestellt wurden, die genannten Häfen aus dem Tarifverzeichniss für directe Refactientarife zu streichen sind.

Linie Fiume — New-York. (Erste Reise des Dampfers „Columbian".) Die neu creirte Linie Fiume—New-York der englischen transatlantischen Seeschiffahrts-Gesellschaft „Ancho Line" wurde durch den kürzlich im Hafen von Fiume eingetroffenen erstclassigen Dampfer „Columbian" inaugurirt, welcher Rohproducte ungarischer Provenienz mit der Bestimmung für New-York als Ladung aufnahm.

Ungarn—Serbien. (Eröffnung einer neuen Trajectverbindung über die Save zwischen den Ufern Slavoniens und Serbiens.) Im Einvernehmen zwischen den Regierungen Ungarns und Serbiens wurde im Interesse des lebhaften Wechselverkehres zwischen den beiderseitigen, von der Save begrenzten Ufergebieten die Eröffnung eines Trajectes nächst Kupinovo (zwischen Mitrovicza und Zimony [Semlin]) im Comitat Szerem (Sirmien) genehmigt. Die Errichtung der Trajectstationen, die Beistellung des Schiffes und der Betrieb des Trajectdienstes wird der Privatindustrie überlassen.

Vereinigte Staaten von Amerika. (Betrieb transatlantischer und transoceanischer (Pacific-) Dampferlinien durch die grossen Eisenbahn-Gesellschaften der Union.) Die grossen über bedeutende Geldmittel verfügenden Eisenbahn-Gesellschaften der Vereinigten Staaten von Amerika beschranken ihre Thätigkeit nicht blos auf den Betrieb von Eisenbahnen, Erz- und Kohlenbergwerken, sondern cultiviren auch den Betrieb von Schiffahrtslinien zur Verbindung des Eisenbahnnetzes der Unionsstaaten mit den südamerikanischen Staaten und den anderen vier Welttheilen, speciell im Interesse der Heranziehung des internationalen Verkehres auf ihre Linien. Dieser Betrieb, bezw. der directe Einfluss der Eisenbahn-Directionen auf den Betrieb von Seeschiffahrts-Unternehmungen erfolgt unter diversen Modalitäten, als:

a) die Eisenbahn-Gesellschaften betreiben die Seeschiffahrt mit ihren eigenen Schiffen und auf eigene Gefahr;
b) sie kaufen Schiffe an und übergeben sie den unter ihrer Controle stehenden Schiffahrts-Unternehmungen mit Participation am Gewinne;
c) bestehenden Schiffahrts-Unternehmungen wird im Anschlussverkehre an die Endstationen der gesellschaftlichen Eisenbahnlinien ein Minimum der Einnahmen des Schiffahrtsbetriebes zugesichert;
d) die Eisenbahn-Gesellschaften chartern im Falle sich ergebender günstiger Conjuncturen im überseeischen Handel Schiffe auf Zeitdauer, eventuell selbst für nur einzelne Fahrten. Es ist dies ein beliebtes Verfahren zur Zeit von Strikes in den europäischen Kohlenwerken oder schlechter Ernte sowohl in Europa als auch in Indien.

Concurrirende und speciell die in mehr oder weniger transversaler Richtung die beiderseits langgestreckten Seeküsten der Union verbindenden oder an diesen ausmündenden Eisenbahn-Unternehmungen trachten den transoceanischen östlichen und westlichen Verkehr durch kürzere Fahrzeit ihrer Dampfer und Herabsetzung der Seeschiffahrtstarife, Hafen-, Lagerungs- etc. Spesen bis zum und auch unter den Selbstkostenpreis auf ihre Linien zu lenken.

Von den mächtigsten Eisenbahnen der Union ist in erster Linie die Great Northern Railway Co. hervorzuheben welche in jüngster Zeit 30,000.000 Dollars in den Bau von Schiffen modernster Construction und bedeutendsten Tonnengehaltes, insbesondere für den Transport von Massengütern nach Europa, investirte. Dieser zunächststehend ist die Morgan Line, deren Schiffe sowohl den Atlantischen als auch den Stillen Ocean befahren. Die Gesellschaft ist derzeit bestrebt, die die Welt umspannende „Morgan Steamship Line" (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 119 ex 1901) zu creiren.

Fast sämmtliche der die ausgedehnten Binnenseen der nördlichen Unionsstaaten umspannenden und an diesen ausmündenden Eisenbahn-Verwaltungen besitzen eine diese Gewässer durchkreuzende Mercantilflotte.

England. (Ausgestaltung des Hafens von Dower.) Das englische Parlament hat über Antrag des „Board of Trade" (Handelsamt der Regierung) in seiner letzten Session das Project der Erweiterung des Ausbaues des Hafens von Dower und der Neugestaltung der Hafeninstallationen genehmigt. Dem bereits en detail ausgearbeiteten Project zufolge soll der Wasserspiegel des Hafenbassins wesentlich vertieft, verbreitert und verlängert, die Anzahl der Docks vermehrt und die bereits bestehenden derart ausgestaltet werden, um gleichzeitig Raum zum Anlegen von je vier der grössten Dampfer und für die Einfahrt von 16 Eisenbahnzügen zu den Landungsplätzen zu gewinnen, um sowohl das directe Umsteigen der Reisenden in und von den Schiffen, sowie auch die directe Güterverladung in die und aus den Waggons ohne Lagerung zu ermöglichen. Des Ferneren soll der Fassungsraum der Ankunfts- und Abfahrts-Eisenbahnhallen dem gegenwärtigen gegenüber mehr als verdoppelt, die Anzahl der Lagerräume entsprechend vermehrt und der Betrieb der Hebekrähne durchaus auf elektrischen Betrieb eingerichtet werden. Da nach Vollendung der schleunigst durchzuführenden Arbeiten zu gewärtigen ist, dass die zwischen Hamburg und den französischen Häfen von und nach Amerika verkehrenden Dampfer, die wegen Platzmangel derzeit Dower nicht berühren, sodann dort Escale nehmen werden, rechnet man auf baldige Verzinsung des mit £ 2,500.000 (circa Francs 50,000.000) präliminirten Investitionscapitales.

China. (Dampfschiffahrt am Strome Yang-Tse-Kiang.) Die Rhedereifirma Melchers & Comp. in Bremen hat im Vereine mit dem Norddeutschen Lloyd eine regelmässige Dampferlinie am Strome Yang-Tse-Kiang zwischen Shanghai und Itschang in einer Stromlänge von 1600 km eingerichtet. Die Unternehmung verfügt vorläufig über drei Dampfer, die sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr vermitteln. Eine zweite Unternehmung, die Rhedereifirma Rickmers & Comp. in Bremerhaven, hat gleichfalls am Yang-Tse Kiang eine Schnellfahrtunternehmung gegründet, deren aus Stahl gebaute und mit Petroleum geheizte, $12^1/_2$ Knoten per Stunde zurücklegende Schiffe die Verbindung zwischen 12 Häfen des Yang-Tse-Kiang unterhalten. Diese Unternehmung will aber den Verkehr ihrer Schiffe nicht lediglich auf die derzeit bereits für grosse Schiffe fahrbaren Strecken des Stromes beschränken, sondern diesen auch, und zwar bis 500 km oberhalb Itschang, über die dort stromaufwärts beginnenden Katarakte und Stromschnellen ausdehnen, um in die überaus fruchtbaren, derzeit noch unausgebeuteten Gebiete des oberen Laufes des Yang-Tse-Kiang vorzudringen. Zu diesem Behufe wurde eine Jonke (flache chinesische Barke) erbaut und mit einer 1500 HP starken Dampfmaschine armirt, um mit einer Geschwindigkeit von 5 bis 10 Knoten das Gefälle der flach verlaufenden Katarakte zu überwinden. Obzwar das Schiff, welches bei der ersten Probefahrt allerdings bis circa 200 km oberhalb der ersten Katarakte bei Itschang bis Tschunking vordrang, dort leck wurde, liessen sich die Unternehmer durch diesen theilweisen Misserfolg nicht abschrecken und nicht nur die Reparatur des Schiffes durchführen, sondern mit Benützung der bei dieser Fahrt erworbenen Erfahrungen sofort eine neue Jonke erbauen, die gemeinsam mit dem älteren Schiffe in nächster Zeit die Reise antreten wird.

Verschiedene Mittheilungen.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Februar:

Ungarische Staatseisenbahn-Anleihe. 4½ pCt. vom Jahre 1889 in Gold. Für je fl. 100 Capital Frcs. 5.62·5.

Oesterr. Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten. 4 pCt. Obligationen. Für je K 200 Capital K 4.—.

Bregenzerwaldbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je K 400 Capital K 8.—.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1898. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Kühnsdorf-Eisenkappel-Localbahn. 4 pCt. Für je K 400 Capital K 8.—.

Lambach-Haag-Localbahn. 4 pCt. Für je K 400 Capital K 8.—.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Mähr.-Budwitz—Jamnitz-Localbahn. 4 pCt. Prioritäten. Fur je fl. 200 Capital K 8.—.

Schwarzenau-Zwettl-Localbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1900. Für je Frcs. 500 Capital Frcs. 10.—.

Triest-Parenzo-Localbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je K 400 Capital K 8.—.

Wolframs-Teltscher Localbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je K 400 Capital K 8.—.

Ybbsthalbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Verlosungen.

Am 1. Jänner:

Localbahn Güns-Steinamanger. 6 pCt. Prioritätsactien vom Jahre 1883 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 2. Jänner:

Budapest-Fünfkirchner Bahn. 4 pCt. Prioritätsanleihe (Rückzahlung ab 1. April).

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 4 pCt. Silberprioritäten vom Jahre 1891, 4 pCt. Goldprioritäten vom Jahre 1891, 3 pCt. Prioritäten vom Jahre 1893 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Eisenbahn Grosswardein-Belényes-Vaskoh. (Rückzahlung ab 1. Juli.)

Popradthaler Vicinaleisenbahn-Actiengesellschaft. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 10. Juli).

Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Goldprioritäten (Rückzahlung ab 1 Juli).

Szepes-Bela-Podoliner Eisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Steiermärkische Landeseisenbahn-Anleihe. (Rückzahlung ab 1. April.)

Zwoleñowes-Smečnaer Eisenbahn. Actien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 13. Jänner:

Lentschauthaler Vicinalbahn. Prioritätsactien.

Rückzahlungen.

Ab 1. Februar:

Ungarische Staatseisenbahn-Goldanleihe.

Pila-Jaworznoer Localbahn. Schuldverschreibungen.

Pinzgauer Localbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen.

Oesterr. Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten. 4 pCt. Obligationen (Schuldverschreibungen) Kategorie A und B.

Generalversammlung.

Am 22. Jänner:

Valsugauabahn. (Wien.) (Ausserordentliche Generalversammlung.)

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Vortrag des Herrn beh. aut. Civil-Ingenieurs E. A. Ziffer, über: „Neuere Tränkungsverfahren behufs Conservirung von Bau- und Werkhölzern, sowie von Eisenbahnschwellen“) Die Thatsache, dass bei den Bau- und Werkhölzern, namentlich bei Eisenbahnschwellen, die Verwendungsdauer einen grossen wirthschaftlichen Factor von einschneidender Bedeutung bildet, gab in dieser Richtung zu eingehenden Studien und Versuchen Anlass. Die Ausführungen des Vortragenden veranschaulichten in übersichtlicher Weise die auf diesem Gebiete vorliegenden praktischen Tränkungsverfahren, durch deren Anwendung eine sehr beträchtliche Erhöhung der Haltbarkeit der Hölzer erzielt wird.

Von den verschiedenen Methoden, welche der Redner in ihren charakteristischen Merkmalen beschrieb, wären anzuführen: Die Conservirung durch elektrischen Strom nach dem Verfahren von Nordon & Bretonneau; die Behandlung des Holzes mit Zinksalz und Zusatz von Steinkohlentheer nach C. B. Wiese in Hamburg; die Imprägnirung mit verdünntem Theeröl; das bei den kgl. Ungarischen Staatsbahnen angewendete neuere Theeröl-Tränkungsverfahren; die Holzimprägnirung nach der Methode Haselmann; die Tränkung der Buchenschwellen mit Theeröl, welches Verfahren von der französischen Ostbahn bei ungefähr 2½ Millionen Buchenschwellen angewendet wurde und wodurch nach sorgfältigen statistischen Aufzeichnungen eine Dauer bis zu 25 Jahren erreicht worden ist; das Imprägniren des Holzes in der ganzen Masse nach dem System von G. Lebioda & Co. in Boulogne an der Seine, welches auf die Zerstörung der das Holzgewebe zersetzenden Keime beruht. Schliesslich berichtete der Vortragende noch über das Imprägniren mit Naphtha und Naphthaproducten nach den Versuchen von K. W. Charitschkoff; über die fäulnisshindernde Tränkung von Holz mittelst einer Lösung von naphthalinsulfosaurem Zink; ferner über das von Herman Liebau in Magdeburg zur Imprägnirung der Telegraphensäulen angewendete Verfahren und endlich über die Imprägnirungsmethode nach den Versuchen von Hexamer, wodurch insbesondere eine ausserordentliche Feuersicherheit des Holzes erlangt wird. Im weiteren Verlaufe seiner Mittheilungen besprach Civil-Ingenieur E. A. Ziffer eine Reihe von Mitteln, welche zur Haltbarmachung der Hölzer für den Innen- und Aussenbau Verwendung finden und schloss mit dem Wunsche, dass im Hinblicke auf die grosse ökonomische Bedeutung der erhöhten Dauer der Hölzer dieser Frage ein eingehendes Studium zugewendet werden möge.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Versuche mit selbstthätigen Kuppelungen für Eisenbahnwagen.) Am 12. December 1901 trat in München der vom technischen Ausschusse des Vereines niedergesetzte Unterausschuss zusammen, der sich mit der Feststellung von Bestimmungen über die Vornahme von Versuchen mit selbstthätigen Kuppelungen für Eisenbahnwagen zu befassen hat. Die bayerische Staatseisenbahn, der in diesem Unterausschusse der Vorsitz übertragen ist, hatte hiefür ein reiches Berathungsmaterial zusammengestellt; u. A. wurden neun der in Amerika am meisten angewandten Selbstkuppler bezogen. Die Erfahrungen, welche die bayerische Verwaltung mit den seit November 1898 an fünfzehn Wagen versuchsweise angebrachten Janneykupplern gemacht hat, wurden an zwei besonders ausgerüsteten Wagen dem Ausschusse vorgeführt. Die Unterausschussmitglieder werden zunächst für die Anbringung der Kuppler an den Wagen Constructionen ausarbeiten, die dem Unterausschusse bei seiner nächsten Sitzung zur Berathung unterstellt werden.

— (Zurechnung einer neuen Strecke zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 2. December 1901 dem öffentlichen Verkehre übergebene, 13·2 km lange Strecke Brackwede—Schloss Holte der kgl. Eisenbahn-Direction Münster ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Verzeichniss der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten. Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Brünn pro 1902. Laut der vorliegenden Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Brünn beträgt die Zahl der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten 55, mithin um zwei mehr als im Vorjahre. [E. M.-Z. 1339.]

— Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Krakau pro 1902. Laut der vorliegenden Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Krakau beträgt die Zahl der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten 35, mithin um zwei mehr als im Vorjahre. [E.-M.-Z. 1340.]

— Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Innsbruck pro 1902. Laut der vorliegenden Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Innsbruck beträgt die Zahl der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten 101, mithin um zwei mehr als im Vorjahre. [E.-M.-Z. 1410.]

Kleinbahn Königshof-Berann-Konéprus. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 27. October 1901 fand in Prag unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Franz Schön senior und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Bezirkshauptmannes Dr. Josef

Bláha eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Kleinbahn Königshof-Beraun-Konĕprus statt. Bei derselben waren 11 Actionäre erschienen, welche 1850 Actien mit 370 Stimmen vertraten. Die Generalversammlung beschloss, die §§ 19, 26 und 27 mit Rücksicht auf den Umstand, dass der Landesbank des Königreiches Böhmen das Recht zugestanden werden soll, noch ein zweites Mitglied des Verwaltungsrathes zu ernennen, entsprechend abzuändern und bei diesem Anlasse auch den Druckfehler im § 48 der Gesellschaftsstatuten (der Director ist das unverantwortliche Organ, statt richtig das verantwortliche Organ) richtigzustellen. Weiters beschloss die Versammlung den Bau eines neuen Flügels zur Verladestelle Cisařský lom in Angriff zu nehmen und den Verwaltungsrath zum Abschlusse der bezüglichen Verhandlungen mit der Königshofer Cementfabrik und der Regierung, sowie zur Beschaffung der Kosten zu ermächtigen. [E.-M.-Z. 1407.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des IX. Stückes.) Das am 20. Jänner 1902 herausgegebene IX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 586: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 17. Jänner 1902, Z 5737, betreffend das Einfuhrverbot für Zucht- und Nutzschweine aus den politischen Bezirken Steyr (Stadt und Land) in Oberösterreich.

— (Inhalt des X. Stückes.) Das am 21. Jänner 1902 herausgegebene X. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 587: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 9. Jänner 1902, Z. 3067, betreffend die Verkehrbeschränkungen aus Anlass der Tilgung der Schweinepest.

Nr. 588: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 18. Jänner 1902, Z. 6185, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XI. Stückes.) Das am 23. Jänner 1902 herausgegebene XI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 589: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 20. Jänner 1902, Z. 1548, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 590: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 19. Jänner 1902, Z. 1461, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 591: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 21. Jänner 1902, Z. 973, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 592: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 20. Jänner 1902, Z. 12.547, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 593: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 19. Jänner 1902, Z. 1204, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XII. Stückes.) Das am 24. Jänner 1902 herausgegebene XII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 594: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 20. Jänner 1902, Z. 2955, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XIII. Stückes.) Das am 25. Jänner 1902 herausgegebene XIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 595: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 21. Jänner 1902, Z. 2415, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XIV. Stückes.) Das am 27. Jänner 1902 herausgegebene XIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 596: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 27. Jänner 1902, Z. 3001, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 597: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 21. Jänner 1902, Z. 1786, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 598: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 22. Jänner 1901, Z. 2043, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 599: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 20. Jänner 1902, Z. 1456/X, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XV. Stückes.) Das am 28. Jänner 1902 herausgegebene XV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 600: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 28. Jänner 1902, Z. 3299, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Bau-Ausschreibung.

Im Bezirke der k. k. Staatsbahn-Direction Villach werden in den Stationen Eisenerz, Klein-Reifling und St. Michael Personalwohngebäude zur Ausführung gelangen und werden die bezüglichen Arbeiten im Offertwege vergeben.

Die Bausumme für diese Objecte beträgt K 160.800.

Als Vollendungstermin für die in Rede stehenden Arbeiten werden sechs Monate vom Tage der Uebertragung der Bauarbeiten bestimmt.

Die bezüglichen Offerte, mit einem Kronenstempel per Bogen versehen, sind bis 27. Februar 1902, 12 Uhr Mittags, an die k. k. Staatsbahn-Direction Villach, versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für die Herstellung von Personalwohngebäuden in den Stationen Eisenerz, Klein-Reifling und St. Michael" einzubringen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 27. Februar 1902, 3 Uhr Nachmittags, statt.

Der Offertleger hat mit seinem Offert bis 27. März 1902 im Worte zu verbleiben.

Des Vadium beträgt fünf Percent der offerirten Bausumme, welches dann nach Zuschlag als Caution liegen bleibt.

Die auf die Ausführung bezughabenden Projectspläne, allgemeine und specielle Bedingnisse, Baubeschreibung und Kostenberechnungen sind im Bureau der Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau der k. k. Staatsbahn-Direction Villach einzusehen und können daselbst auch die Offertformulare behoben werden.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass sich die k. k. Staatsbahn-Direction Villach das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen und die Objecte einzeln oder alle an einen Unternehmer zu vergeben. Es steht dem Offerenten frei, auch nur auf einzelne Objecte zu offeriren.

Villach, im Jänner 1902.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Villach.

Nachtrag XVI

vom 25. Jänner 1902 zum Gebührentarife vom 1. März 1890

für das

Oeffentliche Lagerhaus und Freilager

Wien, II. Franzensbrückenstrasse Nr. 17,

beziehungsweise zum Specialtarife J für das **Kühlhaus** vom 24. April 1901.

Giltig vom 1. Februar 1902.

Von den Lagerzinsgebühren sammt Gebühr für die Kühlung werden je nach Massgabe des Artikels, des benützten Raumes und der Dauer dieser Benützung, entsprechende Rabatte gewährt.

Offert-Ausschreibung.

In der Station Römerstadt gelangt eine Waggon-Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechung von 8·0 m Länge und 30 t Tragfähigkeit mit seichtem Fundamente zur Ausführung. Die complete Waageconstruction im annähernden Kostenbetrage von K 5600 wird im Concurrenzwege vergeben.

Bezügliche gestempelte Offerte sind bis **15. Februar 1902** bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction einzubringen, wo in der Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau die Lieferungsbedingnisse und sonstigen Behelfe eingesehen werden können.

Olmütz, am 24. Jänner 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Olmütz.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer und Französischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer directer Fahrpreise und Gepäckssätze.

Mit 1. März 1902 gelangen nachstehende directe Fahrpreise und Gepäckssätze zur Einführung:

Von Turin P.N. nach Budapest S.B.

	Schnellzug I. Cl.	Schnellzug II. Cl.	Je 10 kg Reisegepäck
	Francs		
a) über Mailand—Cormons—Pragerhof	140·10	99·25	4·89
b) über Mailand—Pontebba—Villach—Pragerhof . . .	140·10	97·80	4·96

Die Taxen über Cormons gelangen auch für die Gegenrichtung zur Einführung.

Wien, am 25. Jänner 1902. [69]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Uebersicht der Personen-, Gepäcks- und Gütertarife für den Local-, Verbands- und Transitverkehr nach dem Stande vom 1. Juli 1899.

Ein Nachtrag III zur obigen Uebersicht, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen derselben nach dem Stande vom 1. Jänner 1902, ist zur Ausgabe gelangt, und können Exemplare desselben in Wien Südbahnhof (commercielle Direction), sowie im Wege der Stationen zum Preise von 15 Hellern bezogen werden.

Wien, am 29. Jänner 1902. [70]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Abänderung von Frachtsätzen.

Mit 1. März 1902 werden die im Nachtrag I zum Tarife, Theil II, Heft 4, des Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehres, giltig vom 1. Jänner 1902, Seite 21, unter Post Nr. 46, für Melonen und frisches Obst enthaltenen directen Frachtsätze von Török-Becse-Aracs nach den Stationen Czernowitz, Jaroslau, Krakau $\frac{\text{k.k. St.B.}}{\text{K.F.N.B.}}$, Lemberg, Podwołoczyska, Przemyśl, Rymanów und Stanislau infolge der eintretenden Transportsteuerpflichtigkeit der Szeged—Nagy-Kikinda — Nagy-Becskereker Localeisenbahn mit 5 Heller per 100 kg erhöht.

Wien, am 28. Jänner 1902. [71]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Aufnahme der Station St. Ludwig in den Ausnahmetarif Nr. 11.

Auf Seite 80 des Tarifes, Theil II, für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr vom 1. Jänner 1900 sind die nachstehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 11 nachzutragen:

	Ausnahmetarif Nr. 11	
	a)	b)
Triest und Fiume	Obst, getrocknetes Oele, vegetabilische	
	5 t	10 t
	Franken für 100 kg	
St. Ludwig	4·91	3·97

Wien, am 28. Jänner 1902. [72]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf.

Einführung directer Fahrkarten III. Classe und Gepäckstaxen von Oświęcim nach Leipzig.

Mit 15. Februar 1902 gelangen von der Station Oświęcim der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn directe Personenzugsfahrkarten III. Classe und directe Gepäckstaxen nach Leipzig über Oderberg—Olmütz — Böhm.-Trübau — Prag St.E.G. — Bodenbach—Dresden zur Einführung:

Der Fahrpreis und die Gepäckstaxe betragen:

	Personenzug III. Classe	Gepäcksfracht für je 10 kg des Gesammtgewichtes	Gepäcksfracht für je 10 kg des Uebergewichtes
	Mark	Mark a)	Mark b)
Oświęcim—Leipzig .	19·40	1·93	0·97

Alle sonstigen Bestimmungen des Tarifes vom 1. Juni 1897 für den oben benannten Verkehr finden auch auf diese Einführung Anwendung.

Wien, am 30. Jänner 1902. [73]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr. (Tarif, Heft IV.)

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 15. Februar 1902 gelangen directe Personenzugsfahrkarten I., II. und III. Classe zwischen Kolomea

einerseits und Zimir und Máramaros-Sziget andererseits und zwischen Sniatyn-Załucze einerseits und Körösmező andererseits zur Einführung.

Wien, am 28. Jänner 1902. [74]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Wiedereröffnung der Station Paltinoasa für den Gesammtverkehr.

Ab 1. Februar 1902 wird die Station Paltinoasa der Bukowinaer Localbahnen für den Gesammtverkehr wieder eröffnet.

Czernowitz, am 25. Jänner 1902. [75]

K. k. Betriebsleitung.

Sonstige Nachrichten.

Ausland

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Einbeziehung der Station Basel-St. Johann.) Mit Giltigkeit vom 2. Jänner wurde die neue Station Basel-St. Johann für den Frachtgüterverkehr und Thierverkehr (unter Ausschluss von Eilgut) mit den für Basel (Reichsbahn) bestehenden Tarifentfernungen und Frachtsätzen in die einzelnen Hefte des Verbands-Güter- und Thiertarifes einbezogen.

Frankfurt a. M.- etc. Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1902 (Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern). (Einführung eines neuen Gütertarifes.) Der neue Gütertarif trat am 1. Jänner in Kraft.

Durch denselben wird der gleichnamige Gütertarif vom 1. Mai 1898 nebst Nachträgen vom gleichen Tage an ausser Kraft gesetzt; jedoch gelten die Frachtsätze des letzteren noch bis auf Weiteres für den Eil- und Frachtstückgutverkehr mit Mannheim Neckarvorstadt.

Der neue Tarif kann von dem Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und von den übrigen im Tarife angegebenen Verkaufsstellen um den Preis von 80 Pfg. bezogen werden.

— (I. und II. Anhang.) Der I. und der II. Anhang zum gleichnamigen Tarife vom 1. Mai 1898 bleiben weiterhin in Kraft und gelten nunmehr als I. und II. Anhang zum obigen neuen Tarif. Der I. Anhang findet bis 1. October keine Anwendung.

Im II. Anhange traten ab 1. Jänner für einige Stationen Aenderungen der Frachtsätze ein.

Rheinisch-Nassau-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 9, Abth. b), und Einführung weiter ermässigter Frachtsätze.) Der Ausnahmetarif Nr. 9, Abth. b) (Nachtrag VI zu obigem Gütertarif, Seite 14) trat vom 1. Jänner ab ausser Kraft.

An dessen Stelle traten die weiter ermässigten Frachtsätze des Nachtrages V zu dem besonderen „Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für die Beförderung von Eisenerz u. s. w. zum Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Directionsbezirke Erfurt, Essen, Magdeburg u. s. w.“

Saarkohlenverkehr nach der Nordostschweiz. (II. Nachtrag.) Am 1. Jänner erschien zum Saarkohlentarife Nr. 12 der II. Nachtrag, welcher u. A. directe Frachtsätze für einige neu aufgenommene deutsche und schweizerische Stationen enthält.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen. (Einführung ermässigter Frachtsätze.) Mit 1. Jänner traten für Kohlen- etc. Sendungen nach den Stationen Buk, Eichenhorst und Opalenitza des Directionsbezirkes Posen ermässigte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe dieser Sätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Aufnahme der Station Eving.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner wurde die Station Eving der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn in den Tarif für den obenbezeichneten Verkehr aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Altona.

Norddeutsch-Sächsischer Verbandsverkehr. (Einführung des Tarif-Nachtrages XI.) Am 1. Jänner trat der Nachtrag XI zum Gütertarife, Heft 1, für den obgenannten Verbandsverkehr in Kraft. Er enthält ausser den seit 1. November 1900 im Bekanntmachungswege eingeführten Neuerungen im Wesentlichen folgende Ergänzungen des Tarifes:

a) Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Beiern-Langenleuba, Ehrenhain, Holzhausen-Zuckelhausen, Kotteritz und Wuitz-Mumsdorf der Sächsischen Staatseisenbahnen und Emden Aussenhafen des Directionsbezirkes Münster;
b) anderweitige und neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes 8 für Giessereiroheisen von Georgsmarienhütte der Georgsmarienhütten-Eisenbahn;
c) Erweiterungen der Seehafen-Ausnahmetarife A—C, D 1—3, E—G und K.

Insoweit durch die anderweitige Fassung des Ausnahmetarifes für Giessereiroheisen Erhöhungen gegenüber der seitherigen Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere bis 28. Februar in Wirksamkeit.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen (Gruppe II). (Einführung ermässigter Frachtsätze.) Mit Giltigkeit vom 23. December 1901 traten im Verkehre mit den Stationen Buk, Eichenhorst und Opalenitza des Directionsbezirkes Posen ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Deutschland. (Eisenbahn-Tarifcommission.) Die deutsche Eisenbahn-Tarifcommission und der Ausschuss der Verkehrsinteressenten werden am 5. und erforderlichenfalls am 6. Februar in Berlin tagen. Die Tagesordnung für die gemeinschaftliche Sitzung umfasst die nachstehenden Berathungsgegenstände: 1. Mehrgewicht bei Wagenladungen. 2. Lieferfristen für Schnellzugsgut. 3. Lebende Fische. 4. Trass. 5. Sahne. 6. Eisschränke. 7. Emailmasse. 8. Kieselfluornatrium. 9. Brennspäne zur Glasfabrikation. 10. Landwirthschaftliche Maschinen. 11. Futter aus getrocknetem Blut. 12. Eindeckung von Zollgütern. Am Tage zuvor wird der Ausschuss der Verkehrsinteressenten seine vorberathende Sitzung abhalten.

[„Z. d. V. D. E.-V.“]

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes finden unter Anderem im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf die Kochkunstausstellung in Mainz

— 8. mit 12. Jänner —

Anwendung.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr. (Aufnahme der Station Basel-St. Johann.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1902 an wurde die Station Basel-St. Johann der Schweizerischen Bundesbahnen mit den für Basel (Bötzbergbahn) bestehenden Frachtsätzen in den Tarif für den Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehr über Lindau—Romanshorn (Verkehr der Stationen Basel und Schaffhausen) vom 1. Juni 1901 einbezogen. Die Abfertigung von Eilgut jeder Art ist jedoch im Verkehre mit Basel-St. Johann ausgeschlossen.

Das
k. k. Versteigerungs-Amt
(Dorotheum)
WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17
übernimmt **Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wagen, Equipagen, Mobilien aus Hinterlassenschaften und Uebersiedlungen,** sowie **Gegenstände jeder Art** mit Ausnahme von neuen Waaren zur Versteigerung.
Anmeldung täglich von 9—12 Uhr. 652

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
553	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Salzsäure, Salpetersäure (Scheidewasser), Schwefelsäure (Nordhäuseröl, Öl am, Vitriolöl) und für aus diesen Säureartungen gebildete, gemischte Wagenladungen	Kasnian	Bladenz Buchs Schaan-Vaduz Strassenhaus	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 15. Februar 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Theil II, Heft 1, vom 1. März 1896 für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband	Verschieden	Heller 222	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Bregenz Hard-Fussach Lauterach Lindau (Stadt u. Reichsbhf.) Lochau Schwarzach					194				
					Dornbirn Lustenau St. Margrethen					200				
					Feldkirch Rankweil					211				
					Frastanz Nenzing Nenzing					217				
					Götzis Hohenems					206				
554	k. k. österr. Staatsbahnen		Stammholz der Pos. H—18, Punkt 1, der Güterclassification	Stationen der im Tarif-Theil II, Heft 2, Abschnitt A. enthaltenen Linien mit Ausnahme der Localbahn Dollna-Wygoda von 201 km und darüber — von 101—200 km	Drohobycz, Jaslo, Kroscienko, Sądowa wisznia, Starzawa	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen an ein im Betellungsrayon der genannten Bestimmungsstationen befindliches Holzsägewerk adressirt sein und von demselben bezogen werden Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif Specialtarif 2 Ausnahmetarif II aus der Gebührenberechnungs-Tabelle des Tarif-Theiles II, Heft 2, Abschnitt A	Verschieden	46 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		

In diese Publication wurde die Publication im Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 115 vom 14. December 1901 unter fortl. Nr. 3316 einbezogen, und tritt demgemäss diese erstere Publication gleichzeitig ausser Kraft.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		
555	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Střebichowitz-Winařitz	Garsten	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen. Die Kohle muss für Regiezwecke der Steyrthalbahn bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Ausnahmetarif für den directen Kohlenverkehr zwischen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.E.B., k.k.ö.St.B. und Localbahn Swolenoves-Směčna vom 1. Jänner 1902	1072 Heller per Tonne	932 Heller per Tonne	140 Heller per Tonne	Im Kartirungswege		
556	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Cement der Pos. C—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Lobositz St.E.G.	Lemberg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1901	Besteht kein directer Frachtsatz	254 Heller per 100 kg		Im Kartirungswege		
557	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Folgende Artikel laut Güterclassification des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes: Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—5, sofern dieselben nach Ausnahmetarif II a), b) und c) tarifirt werden: Geräthe, landwirthschaftliche, der Pos. G—5 b 1), c 2) und d); Maschinen und Maschinentheile der Pos. M—14 a) und c); Metallwaaren der Pos. M—20	Raudnitz	Husiatyn transito	Aufgabe als Frachtgut a) in Mengen unter 5000 kg; b) Zahlung der Fracht für mindestens 5.000 kg, c) „ „ „ „ „ 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Besteht kein directer Frachtsatz	a) 376 Heller, b) 324 „, c) 274 „ per 100 kg		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
558	k. k. österr. Staatsbahnen	Kremsthalbahn	Kohlen, mineralische, und Kokes	Stupno-Blas	Traun Nettingsdorf Bad Hall Kirchdorf Kirchdorf*) Kremsmünster Micheldorf Klans-Steyrling	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Kohle, für mindestens 10.000 kg bei Kokessendungen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Tarife	Heller per Tonne 898 950 1050 1100 1028 1050 1120 1190		Im Kartirungswege		*) Nur für Sendungen an die mit dem Industriegeleise in Kirchdorf verbundenen Etablissements
559	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Hornvieh in Wagenladungen	Urfahr	Bregenz Buchs Feldkirch Lindau (Stadt und Rangirbahnhof) St. Margrethen	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der Tarifbestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Theil V, Heft 1, vom 1. März 1894, für den Oesterr.-Ungar.-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband	Es bestehen keine directen Frachtsätze	für die Strecke Urfahr—Linz transit 5 Kronen per Wagen ab Linz nach Bregenz } 711 Heller per m² der Bodenfläche des verwendeten Wagens " " " Buchs " " " Feldkirch " " " Lindau " " " St. Margrethen 731 Heller per m² der Bodenfläche des verwendeten Wagens		Im Kartirungswege		
560	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Stückgüter a) der Classe I b) " " II	Fleissen-Grossloh	Bielitz Chrzanów (Frachtenstation) Czernowitz Krakau Lemberg Neu-Sandec Oświęcim Przemyśl	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) b) 683 612 708 673 1465 1183 753 715 1164 1016 927 847 676 645 1048 952		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1	561	562	563
Die Publication erfolgt von der	2	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Südbahn Gesellschaft
und im Namen der	3	Localbahn Chabówka-Zakopane	betheiligten Verwaltungen	k. k. österr. Staatsbahnen
Für Artikel	4	Eis	Walzdraht und Walzeisen	Holzzellstoff und Strohzellstoff (Cellulose) der Pos. H—32 a und b der Güterclassification des Tarifes, Theil I (Abtheilung B, Abschnitt G)
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	5	Stationen der Localbahn Chabówka-Zakopane	Altkladno	Hermsgor / Gratwein / Götz
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) nach	5	Chabówka transit	Dresden-Elbkai / Schönpriesen-Umschlag / Aussig-Landungsplatz / Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Freiung im Böhmerwald
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Aufladen obliegt dem Absender
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	7	vom 24. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. März 1902	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Elbe-Umschlagstarif für Westösterreich vom 1. April 1901	Nord - Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2, bezw. 1, bezw. Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Ansnahmetarif II der Localbahn Chabówka-Zakopane	61 / 61 / 62 Pfennige	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Die ungekürzten Frachtsätze des Ausnahmetarifes II der k. k. österr. Staatsbahnen	87 / 50 *) / 50 / 58 *) Heller	221 / 186 / 270 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	1 / 11 / 11 / 1 Pfennige	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg trs. seewärts, Harburg trs. seewärts oder Lübeck trs. seewärts. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1903 in Vorlage zu bringen	
Besondere Bemerkungen	14		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfge. für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Portlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
564	**Südbahn-Gesellschaft**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Baumwollwaaren, genannt unter Pos. B—7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, unverpackt oder in beliebiger Verpackung	B ö h m. - T r ü b a u	T r i e s t	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut. Die bezüglichen Sendungen müssen nach über den Suezcanal hinaus gelegenen Hafenplätzen — zur See nach dem Auslande (aus dem österr.-ungar. Zollgebiete) zum Exporte gelangen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif, Theil II, Heft 3, für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband	Bezügliche Ausnahmefrachtsätze bestehen nicht	429 Heller incl. Manipulationsgebühr	488 Heller incl. Manipulationsgebühr	Verschieden	Nach Massgabe der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ unter VIII ersichtlichen Bestimmungen im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Nach Massgabe der sinngemäss anzuwendenden „Speciellen Bestimmungen“ des Abschnittes d des nebenbezogenen Verbandstarifheftes im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ unter VIII bezeichneten Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen auf Seite 105 bis 107 des Oesterr.-Adriatischen Verbandstarifheftes 3 beizubringenden Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist

565

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der	2
und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
nach	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Ziegel (Maner- und Dachziegel), insoweit selbe in den Ausnahmetarif IV—a) des für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn giltigen Localgütertarifes vom 1. Juli 1899 fallen		
Zistersdorf		
Stadlau via Neu-Süssenbrunn	Floridsdorf Wien Nordbahn-Donauuferbhf. Wien Nordbahnhof	Stadlau via Neu-Süssenbrunn
Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).		
Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen		
bis Ende December 1902		bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902
Vorstehender Kartirungs-Frachtsatz laut Absatz 1	Localgütertarife	
41	31 32 32	Besteht kein directer Frachtsatz
36	26 27 26	41
5	5 5 6	
Im Rückvergütungswege		Im Kartirungswege
Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses		

Heller

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
566	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Steine der Pos. S—55 a und b der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1902	Zistersdorf	Drösing	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarif vom 1. Jänner 1898	Heller 17	Heller 12	Heller 5	Im Kartirungswege		
					Ringelsdorf				14	12	2			
					Nieder-Absdorf				13	12	1			
					Eichhorn				13	12	1			
567	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	a) Holz des Speciaitarifes 2; b) Brettchen der Pos. H—19 des Tarif-Theiles I	Rokitzan	Časlau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller ad a) b) 104 99		Im Kartirungswege		
				Zbirow						98 94				
				Rokitzan	Wrdy-Bučitz					116 111				
				Zbirow						110 106				
568	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	Porzellanerde, geschlemmte	Alt-Rohlau	Chodau	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	15 Heller	13 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
14	Nr. 1 vom 4. Jänner 1902	75	Kaschau-Oderberger-Eisenbahn	Betheiligte Verwaltungen	Mais (Kukuruntz)	a) Stationen der Linie Hatvan incl., Miskolcz-S.A., etc. etc. b) Stationen der Linie Nagy-Körös incl., Szeged excl., etc. etc. c) Stationen der Linie Szeged incl.—Temesvár—Karansebes incl. etc. etc.	Stationen des Ostdeutsch-Ungarischen, des Westdeutsch - Oesterreich - Ungarischen, des Sächsisch-Oesterreich-Ungarischen und des Rheinisch-Westphälisch - Oesterreich - Ungarischen Eisenbahnverbandes	Die Rubrik 6 dieser Kundmachung ist folgend zu ergänzen: Frachtzahlung hat für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen zu erfolgen. In Rubrik 13 ist der Einreichungstermin von „Ende December" auf „Ende September 1902."	
15	Nr. 2 vom 9. Jänner 1902	141	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich aufgeführt	Mahlproducte der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Bielitz, Czechowitz, Lodygovice, Saybusch-Żywiec	diversen Stationen in Böhmen	In der Rubrik 5 unter „nach" sollen die Stationen „Auscha", bezw. „Komotau B.E.B." richtig heissen: „Auscha A.T.E. und L.G.W.A.", bezw. „Komotau B.E.B. und A.T.E."	
16	Nr. 142 vom 7. December 1901	2904	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Cement	Mannersdorf	Hütteldorf-Hacking trs. Hacking loco	Nebenseitige Bestimmungsstationen sammt Frachtsätzen haben richtig zu lauten: Hütteldorf-Hacking trans. 30 Heller Hütteldorf - Hacking loco 35 Heller per 100 kg	
17	Nr. 3 vom 11. Jänner 1902	172	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte etc.	Bogumiłowice etc.	Bregenz trs. etc.	In der 8. Rubrik ist anstatt: „Oesterr.-Ungar.-Bayer. Eisenbahnverband. Theil III, Heft 5, vom 1. September 1889 zu setzen; „Oesterr.-Ungar.-Bayer. Eisenbahnverband. Theil III, Heft 4, vom 1. April 1901"	
	Nr. 6 vom 18. Jänner 1902	448	Oesterr. Nordwestbahn	In der Rubrik 12 soll es anstatt „Im Rückvergütungswege" richtig „Im Kartirungswege" heissen					

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 13. **Wien, 4. Februar 1902.** **XV Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Die Uganda-Eisenbahn. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 31. Jänner 1902, Z. 4062, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Oesterreich.

Das k. k. Eisenbahnministerium in Wien hat mit Schreiben vom 11. Jänner 1902 dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung gemacht, dass die nachbenannten Eisenbahnstrecken dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt worden sind:

1. die am 17. November 1901 eröffnete Localbahn Lundenburg-Eisgrub und
2. die am 7. December 1901 eröffnete Eisenbahn Schönwehr-Elbogen.

Von diesen Eisenbahnstrecken steht diejenige unter 1. im Betriebe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Liste der Eisenbahnstrecken von 1901, Oesterreich und Ungarn, I A, Nr. 8) und diejenige unter 2. im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen (Liste I A, Nr. 1), weshalb eine Aenderung, beziehungsweise Ergänzung der Eisenbahnliste nicht erforderlich ist. Aus demselben Grunde sind die neuen Eisenbahnen mit dem Tage ihrer Eröffnung in den internationalen Transportdienst eingetreten.

Das genannte Centralamt hat hievon den Vertragsstaaten und den betheiligten Eisenbahnen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 21. Jänner 1902 Kenntniss gegeben.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Der Absender einer Waare haftet der Eisenbahn gegenüber für die Richtigkeit der von ihm im Frachtbriefe vorgenommenen Eintragungen.

(Entscheidung vom 17. Jänner 1901, Z. 16.027 ex 1900.)

Beklagter gab in der Bahnstation Czernowitz am 15. Juni 1899 eine Sendung Fässer an den Besitzer des Spatenbräu in München auf, und füllte im Frachtbriefe die Rubrik „Francaturvermerk des Absenders“ mit „Franco“ aus, ohne jedoch die entfallende Fracht per 142 Mark zu entrichten. Die Station Czernowitz stellte die Gebühren richtiger Weise in die Rubrik „zu erheben“ ein, unterliess es jedoch aus Versehen, den Vermerk „Franco“ zu streichen. Infolgedessen wurde die Fracht vom Uebernehmer der Sendung am 27. Juni 1899 eingehoben, jedoch wegen des am Frachtbriefe stehen gebliebenen Vermerkes „Franco“ an denselben am 29. Juni 1899 wieder zurückgestellt, so dass die Fracht der Bahn gegenüber nicht bezahlt ist. Der Empfänger der Fracht hatte sofort nach Bezahlung der Fracht das Spatenbräudepot in Wien mit dem gleichen Betrage belastet und bezahlte sohin der Beklagte über eine Mahnung seitens dieses Depots unterm 7. Juli 1899 an dasselbe einen Betrag von 142 Mark.

Das Eisenbahnärar belangte nun den Absender mittels Klage auf Zahlung von 142 Mark.

Das Processgericht erster Instanz gab dem Klagebegehren Folge, weil im Grunde der

Zusatzbestimmung zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892 (Verordnung vom 1. März 1896, Tarif I, Abth. a) der Absender für die Fracht aufzukommen hat, die Nichteinhebung der Fracht vom Uebernehmer, rücksichtlich die Rückstellung der bereits eingehobenen an denselben aber durch Verschulden des Beklagten, das ist infolge falscher Angaben im Frachtbriefe erfolgte, derselbe daher nach § 1295 a. b. G.-B. zur Zahlung des durch sein Vorgehen verursachten Schadens verpflichtet ist.

Das Berufungsgericht wies das Klagebegehren ab, weil die Aufnahmebahn durch den irrig eingesetzten Vermerk „Franco" nicht irregeführt wurde, sondern in Anwendung des Art. 12 des bezogenen Internationalen Uebereinkommens die Fracht der Ablieferungsbahn zur Einhebung vom Empfänger vorschrieb, jedoch aus Versehen den Frachtbrief nicht richtig stellte, was zur Folge hatte, dass die Ablieferungsbahn zuerst die Fracht vom Empfänger einhob, nachträglich aber dieselbe zurückstellte, somit das Versehen der Aufnahmebahn die Rückstellung der bereits eingehobenen Fracht verschuldet hat.

Der Oberste Gerichtshof gab der Revision des klagenden Aerars Folge und stellte das erstrichterliche Urtheil wieder her.

Gründe:

Entscheidend ist, dass die den Gegenstand der Klage bildende, der Ziffer nach unbestrittene Frachtgebühr weder vor dem Beklagten als Absender bei der Aufgabe beglichen, noch von dem Empfänger bei der Ausfolgung des Gutes eingehoben worden ist; denn die bei der Abgahe des Gutes vorgenommene Einhebung der Gebühr wurde mit Rücksicht auf den Inhalt des Frachtbriefes (Art. 410 H.-G.-B.) sofort stornirt. Hiedurch blieb der Versuch der Aufgabsstation, die Frachtgebühr trotz des entgegenstehenden Vermerkes auf dem Frachtbriefe von dem Destinatar einzuziehen, ohne Erfolg und wurde die Verfrachtung seitens des klagenden Aerars ohne jegliches Entgelt an dasselbe durchgeführt. Da aber nach Art. 391 H.-G.-B. der Frachtbrief als Beweis über den Inhalt des zwischen dem Frachtführer und dem Absender geschlossenen Vertrages zu dienen hat, so sind die Bestimmungen des Frachtbriefes, wie für die Ausfolgung des Frachtgutes an den Destinatar, ebenso auch für den Absender bindend. Was der Ausdruck „Franco" zu bedeuten hat, ist zwischen den Parteien nich streitig und erscheint amtlich ausgeführt zunächst in der Verordnung vom 11. December 1892, R.-G.-Bl, Nr. 213, über den Gebrauch von Eisenbahnfrachtbriefen und den hiezu erschienenen Nachträgen. Folgerichtig ist auch der Beklagte als Absender für den aus dem Gebrauche dieser Bezeichnung dem Aerar entstandenen Schaden verantwortlich, denn auch der Beklagte hat bei dem Frachtgeschäfte nach Art. 282 H.-G.-B. in seiner Eigenschaft als Absender die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes zu prästiren, und entspricht es derselben nicht, sich des Vermerkes „Franco" zu bedienen, ohne für die Erfüllung der hieraus resultirenden Verpflichtung Sorge zu tragen. Der Beklagte hat mit für den durch sein Verhalten dem Frachtführer zugegangenen Schaden, welcher ziffernmässig mit der Frachtgebühr zusammenfällt, aufzukommen. Damit im Einklange steht die Bestimmung des Art. 12 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, wonach im Falle von unterlaufenen Unrichtigkeiten oder Rechnungsfehlern bei Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren das zu wenig Geforderte nachgezahlt und das zu viel Erhobene zurückerstattet werden muss.

Dass der Beklagte der Bahnverwaltung die Fracht bezahlt habe, behauptet er selbst nicht, die Einsendung des diesfälligen Betrages an einen anderen fällt aber ausser Betracht. Diesem nach kann der rechtlichen Beurtheilung des Berufungsgerichtes nicht beigepflichtet werden, vielmehr war der auf § 503, Z. 4, C.-P.-O. gestützten Revision des klagenden Aerars stattzugeben, das Urtheil der zweiten Instanz abzuändern und jenes der ersten Instanz wieder herzustellen.

[Beilage zum J.-M.-V.-Bl. 1901, Nr. 380.]

Die Uganda-Eisenbahn.

Wir entnehmen einem Consulatsberichte aus Zanzibar nachstehende Mittheilungen:

Der Bau der Uganda-Eisenbahn Mombasa-Victoria wurde im Jahre 1890 beschlossen. Das dichtbevölkerte Uganda, sowie das Quellengebiet des Nil war damals England zugefallen und es galt dessen Herrschaft dort zu befestigen.

Behufs Trassirung unternahm Capitän Mac-Donald 1891/92 die erste Expedition nach dem Victoria-See. Die Trasse wurde seither mehrfach geändert, besonders in ihrem oberen Theile, wo man eine neue, die Bahn um viele Meilen kürzende Route zum See fand. Auch der Charakter der Bahn erfuhr eine Aenderung: sie wurde eine Vollbahn mit Meterspur.

Mit dem Bau wurde im Jahre 1896 begonnen. Grosse Schwierigkeiten stellten sich demselben entgegen. Das Gebiet war nahezu unbekannt. In der Farnwildniss benahm dichter Dornbusch fast jeden Ausblick, zu dem waren die Schwierigkeiten der Wasserbeschaffung gross. Besondere Terrainschwierigkeiten gab es wohl keine zu überwinden; diese begannen erst am Abfall (Escarpement) des grossen ostafrikanischen Grabens.

Ihren Ausgangspunkt nimmt die Bahn in Kilindini, auf gleicher Insel wie Mombasa gelegen, mit schönem, geräumigen und vollkommen geschütztem Hafen. Ueber einen Meeresarm, der die Insel vom Festlande trennt, führt eine eiserne Brücke.

In ziemlich starken Steigungen (1 : 50) und scharfen Curven (Radius bis 583 Fuss) erreicht die Bahn nach Passirung mehrerer unbedeutender Stationen Voi; wichtiger Punkt für den Verkehr nach dem Kilimandscharo. Denn von hier führt eine gut erhaltene und fahrbare Strasse nach Taveta, das am Fusse des Bergriesen gelegen ist. Die nächstwichtige Station wäre Makindu (209 Meilen), das gegenwärtig blos aus einigen Wellblechhäusern für Angestellte der Bahn besteht. Es hat einen Eingeborenen-Bazar, liegt in einem gesunden Klima, so dass es sich zum Handelscentrum des dasselbe umgebenden, nicht unfruchtbaren Gebietes entwickeln wird. Von Makindu bis Nairobi (328 Meilen) durchzieht die Bahn zumeist baumloses und hügeliges Terrain. Beim Durchfahren dieser Strecke begegnet man zahlreichen Rudeln von Antilopen, Zebras und auch Straussen. Von Nairobi an hat die Bahn starke Steigungen (1 : 66) und Krümmungen zu überwinden, bis sie den Rand des Ostabfalles des grossen afrikanischen Grabens erreicht. Ueber diesen führt eine provisorische Drahtseilbahn zum Fusse des Grabens hinab, wo sich dann der Eisenbahn nur geringe Terrainschwierigkeiten entgegenstellen. Diese

beginnen erst wieder beim Westabfalle. In zahlreichen Windungen und über Viaducte führt die Bahn zum höchsten Punkt (circa 8300 Fuss) derselben, fällt dann auf verhältnissmässig kurzer Strecke auf circa 3700 Fuss, dem Niveau des Victoria-Nyanza. Als vorläufiger Endpunkt ist Port Florence (582 Meilen) in Aussicht genommen.

Die Bahn wurde zunächst temporär gebaut, um möglichst bald den Victoria-See zu erreichen. Gleichzeitig wurde auch mit dem Bau der permanenten Linie begonnen. Brücken und Durchlässe wurden aus Holz gebaut, sind aber jetzt bis zur Station Nairobi grösstentheils durch stabile ersetzt worden. Nur auf einer kurzen Strecke ruhen die Schienen auf Holzschwellen, sonst auf Stahlschwellen. Wo sie auf letzteren ruhen, sind sie ohne Beschotterung gelegt worden, und da anfänglich keine besonderen Terrainschwierigkeiten zu überwinden waren, schritt der Bau rasch vorwärts.

Am 31.	März	1897	erreichte	die	Bahn	Meile	40
„	„	1898	„	„	„	„	139
„	„	1899	„	„	„	„	279
„	„	1900	„	„	„	„	362
„	„	1901	„	„	„	„	483

Am 5. August 1901 erreichte die Bahn Meile 518 und war nur mehr 64 Meilen von Port Florence am Nyanza entfernt.

Wie erwähnt, wurde die Bahn zunächst temporär und ohne Beschotterung angelegt. Die ersten 200 Meilen führen durch regenarmes Gebiet mit festem, doch sandigem Boden und die wenigen Regengüsse verursachten keine besonderen Verkehrsstörungen. Der Boden des oberhalb von 200 Meilen gelegenen Gebietes besteht zumeist aus schwarzer Moorerde, und die dort fallenden schweren Regen, die zudem geringen Abfluss haben, weichen den Boden derart auf, dass die ohne Beschotterung gelegten Schienen förmlich darin versinken. So war im Jahre 1900 der Verkehr monatelang unterbrochen und auch im vergangenen Jahre kamen grössere Verkehrsstörungen vor. Man hat daher die Beschotterung unverzüglich in Angriff genommen und sie ist bis zum Ostabfall des afrikanischen Grabens nahezu vollendet.

Der Verkehr hat sich in Anbetracht der Ausdehnung des von der Bahn durchzogenen Gebietes noch wenig entwickelt. Die Ursache liegt wohl hauptsächlich darin, dass die Bahnleitung ihre Hauptaufgabe in der raschen Vollendung der Bahn sieht und sich commerciellen Interessen gegenüber ziemlich gleichgiltig verhält. Bau- und Betriebsmaterial werden in erster Linie befördert, dann erst kommen Kaufmannsgüter. Dies gibt seitens der Verfrächter zu vielen Reclamationen über Verzögerungen Anlass, die aber von der Bahnleitung mit dem Hinweise auf die grosse Anhäufung von zur Beförderung gelangenden Bahnbau- und Betriebsmaterialien gerechtfertigt werden.

Auch die Tarifirung der Güter scheint manches zu wünschen übrig zu lassen und ist wenig geeignet, Handel und Verkehr in Britisch-Ostafrika zu heben. Die Tarifirung erfolgt in sechs Classen:

I. Classe 3 Annas (ca. 30 h) per Tonne und Meile. Bohnen, Kohlen, Cocosnüsse, Zuckerrohr, Ziegel, Feuer- und Bauholz.

II. Classe $3^1/_2$ Annas (ca. 35 h) per Tonne und Meile. Mineral- und Sodawasser, frische Früchte, Häute und Felle, Kartoffeln.

III. Classe 5 Annas (50 h) per Tonne und Meile. Hieher gehören die meisten Industrie-Massenproducte, wie Cement, gemahlene Chemikalien, Salz, ordinäre Zeuge, Eisenketten, Stabeisen, eiserne Platten, Seile, Baumaterialien, Wolle, Seife, Schuhe, Conserven, Petroleum etc., Wellblech, Stacheldraht.

IV. Classe 6 Annas (60 h) per Tonne und Meile. Spirituosen, Bier, Mehl in Säcken, Wein, Messingwaaren, Messer, Leder, Maschinen, Feuerwaffen, Glasperlen, Draht, Baumwollzeuge, Wagen, Tuche, Glas- und Erdwaaren, Möbel.

V. Classe 16 Annas (K 1·60) per Tonne und Meile. Munition, Schiesspulver, Dynamit, Flusspferdzähne.

VI. Classe 32 Annas (K 3·20) per Tonne und Meile. Elfenbein, Straussfedern.

Wie aus obigem Tarife zu ersehen ist, sind Cement, Eisenwaaren, Wellblech, Stacheldraht, Stabeisen und Platten, also Waaren, die bei geringem Volumen schwer sind und in grossen Posten zur Verladung kommen, in die dritte Classe eingereiht und beträgt die Bahnfracht bei Entfernung über 200 Meilen oft mehr als 100 Percent des Facturenpreises cif. Mombasa.

Für Vieh existirt ein Specialtarif, und zwar für Schlachtvieh:

Von Nakuru nach Mombasa (448 Meilen) 56 Rupien (K 89·60) per Stück;

von Nairobi nach Mombasa (328 Meilen) 41 Rupien (K 65·60) per Stück;

von Noi nach Mombasa (102 Meilen) 12 Rupien 12 Annas (K 21·40) per Stück.

Es können auf grössere Entfernungen Viehtransporte nicht stattfinden, weil die Fracht unverhältnissmässig hoch zu stehen kommt.

An Einnahmen wurden erzielt:

Jahr	Dem Verkehre übergebene Meilen	Totale der Einnahmen	Einnahmen aus dem Bahnbaubetriebe	Einnahmen aus dem öffentlichen Verkehre
		Rupien		
1899 . .	298·83	3,853.081	2,847.951	1,005.130
1900 . .	391·70	5,688.579	4,500.583	1,187.996

Die Bahn pflegt das zum Baue und Betriebe bestimmte Material, wie Kohlen, Schienen, Schwellen, zum Selbstkostenpreise zu befördern, und stellen die daraus erzielten Einnahmen den grössten Theil der Gesammteinnahmen dar.

Die Fahrpreise für den Personenverkehr nach den hauptsächlichen Stationen betragen wie folgt:

Station	Meilen	I. Classe		II. Classe		III. Classe
		tour	tour und retour	tour	tour und retour	
		Rupien				
Voi	102	10·2	28·11	9·9	14·6	3·3
Makindu . .	209	39·3	58·13	19·10	29·7	6·9
Nairobi . .	328	61·8	92·4	30·12	46·2	10·4
Nakuru . .	448	84·—	126·—	42·—	63·—	14·—

Der Personenverkehr ist hauptsächlich auf die Benützung der Eisenbahn durch Inder, Coolies, Karawanenträger, Truppen, Protectoratsbeamte beschränkt; Eingeborene nehmen dieselbe fast gar nicht in Anspruch.

Die aus dem Personenverkehre erzielten Einnahmen betrugen im Jahre 1900 Rupien 392.023.

Was die Ausgaben für den Bahnbau anbelangt, so sind bis 31. März 1901 nachstehende Beträge aufgewendet worden:

	Pfund Sterling
Verwaltungs- und allgemeine Ausgaben	358.570
Trassirung	82.673
Landerwerb	16.165
Bau	2,859.828
Ausrüstung	470.013
Betriebsanlagen	102.295
Dämme etc.	14.078
	3,903.602
In Schwebe befindlich	211.400
	4,115.002

Für 1901/02 sind präliminirt:

	Pfund Sterling
Verwaltungs- und allgemeine Kosten	87.000
Trassirung	—
Landerwerb	16.000
Bau	723.000
Ausrüstung	4.000
Betriebsanlagen	6.000
Dämme etc.	7.000
	843.000
Ab in Schwebe befindlich	142.400
	700.600
Die Baukosten werden sich somit, zuzüglich der bis 1901 ausgegebenen	4,115.002
auf	4,815.602
stellen, das sind circa Kronen 115,574.448	

Bis zum Zeitpunkte (31. März 1902), bis zu welchem obige £ 700.600 präliminirt sind, wird die Bahn keineswegs vollendet sein. Beim Westabfalle des afrikanischen Grabens sind mehrere Viaducte noch auszuführen. Die Beschotterung des oberen Theiles der Bahn dürfte bis dahin noch nicht in Angriff genommen worden sein. Auch werden Reparaturen an Dämmen und Einschnitten vorgenommen werden müssen.

Die Gesammtkosten der Bahn, bis zu ihrer endgiltigen Fertigstellung, werden sich auf beiläufig £ 5,206.000 gleich circa Kronen 124,944.000 stellen.

An Arbeitern (Coolies) waren Ende März 1901 22.248 Mann beschäftigt. Eine gewiss bedeutende Zahl, die aber bei der Arbeitsweise der Coolies und ihrer Billigkeit begreiflich erscheint. Auch sonst sind bei der Bahn zumeist Inder oder Portugiesisch-Inder (Goanesen), Eurasiaten als Beamte, Telegraphisten, Locomotiv- und Zugsführer, Stationsvorstände angestellt, und ist die Zahl der angestellten Europäer eine sehr geringe.

Da, wie erwähnt, die Bahnleitung kein Interesse daran hatte, Handel und Verkehr zu beleben, und es ihr nur um die rasche Fertigstellung der Bahn zu thun war, hat letztere auch wenig Einfluss auf die Entwicklung des Landes gehabt. Die britischen Localautoritäten konnten in dieser Hinsicht auch nichts thun, weil die Bahnleitung einen selbstständigen Verwaltungskörper (Railway-Government) bildet, der nur der Foreign-Office in London untersteht, und ihr ausserdem je eine Meile Landes rechts und links vom Bahnkörper gehört.

Wie wenig Interesse die Bahnleitung an der natürlichen Entwicklung des Verkehres hat, sieht man an Kilindini, dem eigentlichen Ausgangspunkte der Bahn. Es hat, wie eingangs bemerkt, einen geräumigen, schönen Hafen, der leicht zugänglich ist, und es wäre zu erwarten gewesen, dass die Kaufleute aus Mombasa nach Kilindini übersiedeln, zumal ersterer Hafen nicht gross ist, die Stadt selbst enge, jede freie Bewegung hindernde Gassen hat. Mombasa ist jedoch noch immer der Haupthandelsplatz von Britisch-Ostafrika geblieben, und in Kilindini befindet sich keine einzige Handelsniederlassung von Bedeutung. Für die Thatsache, dass Kilindini keine Entwicklung genommen hat, wird die Bahnleitung verantwortlich gemacht, die keine Anstalten zur Anlage einer Stadt, noch Vorrichtungen zum Löschen der Dampfer getroffen hat. Auch die Wahl Nairobis zum Sitze der Verwaltung ist weder eine im commerciellen Interesse gelegene, noch überhaupt glückliche zu nennen. Mombasa, oder vielleicht später Kilindini, wird stets das Handelscentrum Britisch-Ostafrikas bleiben. Deren weite Entfernung vom Sitze der Verwaltung kann für die glatte Abwicklung und Hebung des Verkehres keineswegs förderlich sein. Ueber die ungünstige Lage der Stadt ist in einem Specialberichte („Mombasa und Nairobi", Monatsschrift für den Orient, Augustheft 1901) Mittheilung gemacht worden. Es wäre noch hinzuzufügen, dass die Bewohner Nairobis von Ratten, Mäusen und besonders Sandflöhen, die dort üppig gedeihen, sehr zu leiden haben.

Was Port Florence am Nyanza, dem Endpunkte der Bahn, anbelangt, so soll der Platz, nach einem amtlichen Berichte, auch nicht ein in jeder Hinsicht passender zur Anlage einer grösseren Stadt sein. Er liegt an einem seichten Arm der Kairondo-Bai, die selbst wieder sehr seicht ist und vom Lande fast ganz umschlossen wird. Da keine Ebbe- und Fluthbewegungen, noch Flüsse die Reinigung des Wassers im Hafen vornehmen, so muss dasselbe durch die Abfälle einer volkreichen Stadt, sowie der im Hafen verankerten Schiffe verdorben werden. Die Wahl von Port Florence als Endpunkt der Bahn ist vorläufig nur als eine provisorische zu betrachten, dürfte jedoch für den Verkehr der nächsten zehn Jahre genügen. Dass sich dieser zu einem sehr regen gestalten wird, steht zu erwarten, denn der See gestattet einen billigen Transport. Die Producte des ihn umgebenden volkreichen Gebietes werden nach dem Endpunkte der Bahn verfrachtet, andererseits werden einlangende Industrieproducte für die Bevölkerung dieses Gebietes den Gegenweg einschlagen. Doch hegt man keine allzu hohen Erwartungen hinsichtlich der Rentabilität der Bahn; es wird angenommen, dass für die nächsten Jahre das Reich noch Zuschüsse bis zur Höhe von £ 100.000 jährlich wird machen müssen, die sich jedoch allmälig verringern, bis im Jahre 1910 ein kleiner Ueberschuss sich ergeben dürfte.

Die Rentabilität der Bahn steht aber in innigem Zusammenhange mit der Erschliessung und Besiedlung des von ihr durchzogenen Gebietes. Im oberen Theile der Bahn befinden sich Ländereien, die 6—8000 Fuss über dem Meere gelegen und fruchtbar sind und die von Weissen besiedelt werden könnten. Die britische Regierung will jedoch für die Erschliessung des Landes nichts thun. Das Gouvernement in Mombasa hält sogar Farmer, die bereit wären, sich oben anzusiedeln, davon ab. Wie verlautet, will man das Land den Indern überlassen; der überschüssigen Bevölkerung Indiens soll in

Britisch-Ostafrika Platz gemacht werden. Dieser Plan findet bei der weissen Bevölkerung begreiflicherweise lebhaften Protest, denn abgesehen davon, dass zur Besiedlung Britisch-Ostafrikas durch Inder der Bau einer so kostspieligen Bahn aus Reichsmitteln nicht nothwendig gewesen wäre, trägt der Inder zur Hebung des Wohlstandes nichts bei und ist weit entfernt davon, in einem fremden Lande Capitalien zu investiren. Es steht zu erwarten, dass die britische Regierung von ihrem Plane der Besiedlung Britisch-Ostafrikas durch Inder abkommen wird und durch Freigabe des Landes an weisse Ansiedler, durch eine gesunde Tarifpolitik nicht nur Handel und Verkehr im Lande hebt, sondern auch die Bahn rentabel gestaltet.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaadner Localbahnen (Kaaden-Willomitz und Radonitz-Duppau). (Generelle Skizze der Eisenconstructionen der projectirten Egerbrücke in km 4·5/7 der Bahnlinie Kaaden — Willomitz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegte Dispositionsskizze für die Eisenconstructionen der in km 4·5/7 der Localbahn Kaaden-Willomitz (Kaadner Localbahnen) zur Ausführung gelangenden Egerbrücke als Grundlage für die weitere Ausarbeitung des diesbezüglichen Detailprojectes der genannten Brücke unter Beachtung besonders angeführter Momente genehmigt. [E.-M.-Z. 2834.]

Localbahn Piła (Bolecin)-Jaworzno. (Fortsetzungsstrecke bis zum Anschlusse an die Schleppbahn Szczakowa-Jaworzno in Jaworzno: Anberaumung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat hinsichtlich der am 8. October 1901 vertagten Amtshandlung, betreffend die Trassenrevision, Stationscommission und politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen für die projectirte Fortsetzung der normalspurigen Localbahn Piła (Bolecin)-Jaworzno bis zum Anschlusse an die Schleppbahn Szczakowa-Jaworzno in Jaworzno, die neuerliche Anberaumuug der genannten Commission für den 19. Februar bestimmt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am letztgenannten Tage um 12 Uhr Mittags am Bahnhofe in Jaworzno. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann in Chrzanów Eduard Czermak betraut. [E.-M.-Z. 4500.]

Projectirte Localbahn Arnau-Königinhof. (Generelles Project: Anberaumung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vom Bezirksausschusse in Arnau vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Arnau der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn bis zur Station Königinhof a/E. der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission für den 7. und 8. Februar 1902 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am erstgenannten Tage um 9 Uhr Vormittags im Bürgermeisteramte von Arnau. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Carl Svatek betraut. [E.-M.-Z. 4575.]

Localbahn Lundenburg-Eisgrub. (Ergebniss des technisch-polizeilichen Prüfung: Ertheilung des Betriebsconsenses ex commissione: Ertheilung des Benützungsconsenses für die Hochbauten.) Das von der k. k. Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen mitgetheilte Ergebniss der am 14. November 1901 durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der Localbahn Lundenburg-Eisgrub, bei welcher Amtshandlung der Betriebsconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ab 17. November 1901 ex commissione und für die Hochbauten der Benützungsconsens ertheilt worden ist, wurde zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 53.859 ex 1901.]

Localbahn Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf. (Namensänderung der in km 13·9/14·4 projectirten Station „Neustadtl“) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Ansuchen der Bauabtheilung Herrmann Bachstein in Friedland i. B. die Benennung der in km 13·9/14·4 der im Bau begriffenen Localbahn Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf projectirte Station mit „Neustadt an der Tafelfichte“ (Neustadt a. T.) genehmigt. [E.-M.-Z. 2534.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Bauconsenstheilung.) Die k. k. Statthalterei Brünn hat den Bauconsens für die Errichtung eines zweiten Wohngebäudes in der Station Rzikowitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 2291]

Schleppbahnen des Eisenwerkes Witkowitz. (Bauconsenstheilung.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Bauconsens für die Erweiterung der Schleppbahnanlagen bei der Sofienhütte in Eisenwerke in Witkowitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 2605.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien. (Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Linie verlängerte Kärnthnerstrasse — Meidling.) Am 29. Jänner ist der elektrische Betrieb auf der bisher mit Pferden betriebenen Strassenbahnlinie verlängerte Kärnthnerstrasse — Meidling eröffnet worden. Die Wagen verkehren von der Winkelmannstrasse durch die Schönbrunner- und Margarethenstrasse, verlängerte Kärntnerstrasse rechts und links mit einmaliger Umkreisung um den Ring und Quai und umgekehrt.

— (Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Linie Vorgartenstrasse — Praterstrasse.) Am 29. Jänner wurde der elektrische Betrieb auf der bisher mit Pferden betriebenen Strassenbahnliuie Vorgartenstrasse — Praterstrasse eröffnet. Die Wagen fahren von der Vorgartenstrasse über die Kronprinz-Rudolfstrasse im Prater, durch die Praterstrasse und rechts und links im Rundverkehr über den Ring und umgekehrt.

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft. (Politisch-administrative Begehung der projectirten Linie Mestergasse-Schweineschlachthaus.) Am 27. November 1901 fand unter Führung des Sectionsrathes Arpád Papp des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die politisch-administrative Begehung der von der gesellschaftlichen Linie in der Mestergasse abzweigenden, bis zum Schweine-Schlachthause führenden Linie statt. Die neue Linie berührt die Lagerhäuser der Ungar. Escompte- und Wechslerbank und den Bahnhof Budapest-Ferenczváros der kgl. Ungar. Staatsbahnen.

— (Erweiterung des Umsteigeverkehres.) Die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat neuerdings im Interesse des Verkehres zwischen den äussersten Endstrecken ihres Netzes die Vermehrung von Umsteigestellen, bezw. die Ausgabe von Umsteigkarten ohne Erhöhung des Fahrpreises beschlossen, wodurch insbesondere der Wechselverkehr zwischen Uj-Pest, dem Kaiserbade, Altofen und dem Südbahnhofe der Linie Budapest — Pragerhof verwohlfeilt und gehoben wird.

Neue Industriebahn in Budapest. (Ministerielle Genehmigung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Minister des Innern der Actiengesellschaft Ganz & Comp. über Vorschlag der hauptstädtischen Communalverwaltung, die Bewilligung zum Baue und Betriebe einer mit der Budapester Ringbahn (Staatsbahnbetrieb) in Verbindung stehenden Industriebahn zu den gesellschaftlichen Fabriksetablissements in der Lövöházgasse, II Bezirk, Buda (Ofen), ertheilt.

Durch Eisenbahnen und Schiffe vermittelter Wechselverkehr zwischen Ungarn und Oesterreich im Jahre 1900. In Ergänzung unseres Berichtes über den Aussenhandel der Länder der ungarischen Krone im Jahre 1900 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 136 ex 1901) folgt nunmehr, dem Geldwerthe nach, die Statistik des Zwischenverkehres beider Reichshälften im Jahre 1900. Die Hauptergebnisse des Güterverkehres, aus-

schliesslich edler Metalle und Münzen, sind folgende: Einfuhr aus Ungarn 50·8 Millionen Metercentner im Werthe von 921·6 Millionen Kronen. Ausfuhr nach Ungarn 22·1 Millionen Metercentner im Werthe von 885·2 Millionen Kronen, es resultirt daher eine Mehreinfuhr von 28·7 Millionen Metercentnern im Werthe von 36·4 Millionen Kronen. Edle Metalle und Münzen wurden im Werthe von 5 Millionen Kronen aus Ungarn nach Oesterreich ein- und vice versa von 17·9 Millionen Kronen ausgeführt. Nach wirthschaftlich-technischen Gesichtspunkten gruppirt, entfallen von der gesammten Einfuhr Ungarns nach Oesterreich auf Rohstoffe 553 Millionen Kronen gleich 60 pCt., auf Halbfabrikate 58·5 Millionen Kronen gleich 6·3 pCt. und auf Ganzfabrikate 310·1 Millionen Kronen gleich 33·7 pCt. Von der Ausfuhr Oesterreichs nach Ungarn entfallen auf Rohstoffe 86 Millionen Kronen gleich 9·7 pCt., auf Halbfabrikate 89·1 Millionen Kronen gleich 10·1 Percent und auf Ganzfabrikate 710 Millionen Kronen gleich 80·2 pCt. Aus dieser Zusammenstellung ist zu ersehen, dass der Hauptantheil der Einfuhr aus Ungarn auf Rohstoffe, jener der Ausfuhr nach Ungarn auf Fabrikate entfällt. Dieses Verhältniss tritt durch die folgende Zusammenfassung der Waaren nach den wichtigsten Productionsgruppen noch deutlicher vor Augen: Es participiren an der gesammten Einfuhr Ungarns nach Oesterreich die Erzeugnisse der Land- und Forstwirthschaft mit 557·1 Millionen Kronen gleich 60·4 pCt., des Bergbaues und Hüttenbetriebes mit 31 Millionen Kronen gleich 3·4 pCt., der Industrie mit 333·5 Millionen Kronen gleich 36·2 pCt. An der Ausfuhr Oesterreichs nach Ungarn participiren die Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft mit 66·2 Millionen Kronen gleich 7·5 pCt., des Bergbaues und Hüttenbetriebes mit 34·9 Millionen Kronen gleich 3·9 pCt. und der Industrie mit 784·1 Millionen Kronen gleich 88·6 pCt. Das wirthschaftliche Verhältniss der beiden Staaten zu einander verleiht insbesondere jenem Theile der Statistik, der sich auf die Erzeugnisse der Land- und Forstwirthschaft einerseits und der Industrie andererseits bezieht, erhöhtes Interesse. Von den Erzeugnissen der Land- und Forstwirthschaft entfallen in der Einfuhr nach Oesterreich auf Nahrungs- und Genussmittel 450·6 Millionen Kronen, in der Ausfuhr nach Ungarn 25·7 Millionen Kronen; auf Rohstoffe für die Landwirthschaft und Industrie: in der Einfuhr nach Oesterreich 71·3 Millionen Kronen, in der Ausfuhr nach Ungarn 25·3 Millionen Kronen. Von Erzeugnissen der Industrie entfielen: in der Einfuhr nach Oesterreich auf Nahrungs- und Genussmittel 163·4 Millionen Kronen, hievon Zucker 2·8 Millionen Kronen und Mehl 126·6 Millionen Kronen; in der Ausfuhr nach Ungarn auf Nahrungs- und Genussmittel 48·2 Millionen Kronen, hievon Zucker 18·6 Millionen Kronen, Mehl 1·3 Millionen Kronen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Beschäftigung einheimischer Arbeiter bei den Preussisch-hessischen Staatsbahnen.) Das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hält es unter den gegenwärtigen Verhältnissen für angezeigt, die durch den Erlass vom 15. April 1898 aufgehobene Bestimmung der allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten, lautend: „Bei der Annahme von Arbeitern sind die einheimischen, besonders aber die in der Gegend der Arbeitsstellen wohnenden geeigneten Arbeitssucher vorweg von dem Unternehmer zu berücksichtigen", in entsprechender Weise wieder in Wirksamkeit zu setzen. Damit aber da, wo ein Arbeitsmangel nicht besteht, die am Orte befindlichen Arbeitskräfte ihrer sonstigen Thätigkeit nicht entzogen werden, sollen die Eisenbahn-Directionen darüber wachen, dass dort bei Heranziehung einheimischer Arbeiter die Interessen der ansässigen Erwerbszweige, insbesondere der Landwirthschaft nicht geschädigt werden. Der Minister empfiehlt ferner die Aufnahme einer Bestimmung in die Verträge, durch welche die Unternehmer verpflichtet werden, die ihnen von der Eisenbahn-Verwaltung angebotenen Eisenbahnarbeiter im Bedarfsfalle vorwiegend zu berücksichtigen, und hält es für zweckmässig, die durch den Erlass vom 13. December 1899 in neuer Fassung herausgegebenen allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführungen von Erd- u. s. w. Arbeiten im § 16 durch Absatz 4 wie folgt zu ergänzen:

„(4.) Bei der Annahme von Arbeitern sind auf Verlangen der Eisenbahn-Verwaltung die einheimischen, besonders aber die in der Gegend der Arbeitsstellen wohnenden geeigneten Arbeitssucher vorweg von dem Unternehmer zu berücksichtigen. Der Unternehmer verpflichtet sich, die ihm von der Eisenbahn-Verwaltung angebotenen Eisenbahnarbeiter im Bedarfsfalle bei der Einstellung vorwiegend zu berücksichtigen."

Um eine stärkere Heranziehung einheimischer Arbeiter auch bei den laufenden Verträgen herbeizuführen, sollen die Eisenbahn-Directionen bei den Unternehmern, soweit möglich, auf eine Ausschliessung von Ausländern von der Beschäftigung hinwirken. Selbstverständlich darf aber an den Lieferungs- und Leistungsbedingungen zum Nachtheile der Verwaltung dadurch nichts geändert werden.

Deutsches Reich. (Neue Dienstanweisungen für Bahnwärter und Weichensteller und für Locomotivführer und Heizer.) Dieselben kommen für erstere mit dem 1. April 1902, für letztere mit Rücksicht auf den Fahrplanwechsel zum 1. Mai 1902 im Bereich der preussisch-hessischen Staatsbahnen zur Einführung. Mit der Dienstanweisung für Locomotivführer und Heizer wird auch ein einheitliches Muster für den Anhang zum Fahrplanbuch eingerichtet. Die neuen Dienstanweisungen beschränken sich auf eine systematische Zusammenstellung der Betriebsvorschriften. Unberührt bleiben daher Anweisungen, die sich auf die Unterhaltung und Bedienung technischer Anlagen, z. B. Stellwerke, Blockwerke, Bremsen u. s. w. beziehen. Aus diesen sind nur solche Bestimmungen übernommen, die sich auf die Handhabung des Betriebsdienstes beziehen. Die kgl. Eisenbahn-Direction in Altona wird die Drucklegung für den gesammten Staatsbahnbereich veranlassen und die neuen Dienstanweisungen den Eisenbahn-Directionen so zeitig zugehen lassen, dass die Ausrüstung der Beamten und Hilfsbeamten mit den Dienstanweisungen spätestens zum 1. März 1902 erfolgen kann, damit die Betheiligten sich mit letzteren bis zu deren Inkrafttreten vertraut machen können. Um dies sicherzustellen, ist nebenher zu veranlassen, dass die Dienststellenvorsteher mit den Bediensteten die Dienstanweisungen gründlich durchsprechen. Verarbeitet sind in den neuen Dienstanweisungen folgende Vorschriften, und zwar:

1. In der Dienstanweisung für Bahnwärter und Weichensteller:
   a) Die bisherige Dienstanweisung für Bahnwärter;
   b) die bisherige Dienstanweisung für Weichensteller;
   c) die Betriebsordnung;
   d) die Bahnordnung;
   e) die Fahrplanvorschriften;
   f) die Vorschriften über den Rangirdienst;
   g) die Dienstvorschrift für die Benützung der Kleinwagen.

2. In der Dienstanweisung für Locomotivführer und Heizer:
   a) Die bisherige Dienstanweisung für Locomotivführer und Heizer;
   b) die Vorschriften über den Rangirdienst;
   c) die Betriebsordnung;
   d) die Bahnordnung;
   e) die Fahrplanvorschriften;
   f) die Dienstanweisung für Stationsbeamte;
   g) die Vorschriften für Reisen Allerhöchster Herrschaften;
   h) die Vorschriften für die Westinghousebremse;
   i) die Vorschriften für die Schleiferbremse;
   k) die Vorschriften für die Heberleinbremse.

In dem Einführungserlass des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten wird ferner bestimmt, dass bei der Eisenbahn-Direction in Altona ein Ausschuss zur Currenthaltung und Fortentwicklung der Dienstanweisungen, bestehend aus einem administrativen, einem betriebstechnischen und einem maschinentechnischen Betriebsdecernenten, einzusetzen ist. Der Ausschuss hat dafür zu sorgen, dass, soweit geboten, alle Aenderungen und Ergänzungen derjenigen Vorschriften, die als Quellenmaterial gedient haben, in Form von Deckblättern alsbald in den Text der neuen Dienstanweisungen für Bahnwärter und Weichensteller, sowie für Locomotivführer und Heizer eingefügt werden. Nach Ablauf eines Jahres vom Inkrafttreten der neuen Dienstanweisungen ab ist über die gemachten Erfahrungen Bericht zu erstatten.

Deutsches Reich. (Zollamtliche Behandlung der Eisenbahnfahrzeuge der internationalen Schlafwagengesellschaft.) Den vom Bundesrath getroffenen Bestimmungen zufolge werden die Eisenbahnfahrzeuge der internationalen Schlafwagengesellschaft in Brüssel auf Grund des § 114 des Vereinszollgesetzes vom Eingangszolle freigelassen, so lange sie nur zu vorübergehendem Gebrauche im Inlande bestimmt sind. Bedingung für die Freilassung ist, dass die Gesellschaft sich gerichtlich oder notariell verpflichtet, dem Reichs-

eisenbahnamte ein Verzeichniss ihrer in Frage kommenden Eisenbahnfahrzeuge, woraus Ordnungsnummern, Verwendungszweck, Verkehrscours, Aufstellungsort und etwa bereits erfolgte Verzollung zu ersehen sein müssen, einzureichen, dieser Behörde von jeder Aenderung des Wagenbestandes durch Zugang, Verkauf, Unbrauchbarwerden, Verwendung in einem anderen Course oder Zurückziehung, bezw. endgiltige Rückführung ins Ausland spätestens zehn Tage nach Eintritt der Veränderung Anzeige zu erstatten und für jede Zuwiderhandlung gegen diese Verpflichtungen eine Vertragsstrafe von Mk 1000 zu zahlen. Diese Bestimmungen treten sofort in Kraft.

Preussen. (Bahnprojecte der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.) Nachdem die Concession der vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft für den Bau der schmalspurigen Harzgürtelbahn (Wernigerode-Blankenburg-Quedlinburg) erloschen ist, hat nunmehr die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft bei den Regierungen von Preussen und Braunschweig die Concession für eine vollspurige Bahn von Blankenburg nach Quedlinburg mit Abzweigung nach Thale nachgesucht. Um den Bau der Strecke Blankenburg—Wernigerode unnöthig zu machen, hat gleichzeitig die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten ersucht, ihr zu gestatten, die Züge Blankenburg-Minsleben auf der Staatsbahn nach Wernigerode weiterführen zu dürfen. Was die neugeplante Bahnstrecke betrifft, so wird sie etwa 20 km lang, und ihre Kosten sind auf Mk. 2,300.000 veranschlagt. Ferner sei erwähnt, dass die Halberstadt-Blankenburger Bahn auch die 3·5 km lange Verbindungsstrecke Elbingerode—Drei-Annen—Hohne (Station der Harzquerbahn) bauen will; es bedeutet das eine directe Verbindung von Blankenburg aus nach dem Brocken u. s. w.

— (Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Coaks- und Briquettversandtes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.) Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahn-Directionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Coakereien und Briquettwerken sind vom 1. bis einschliesslich 15. December 1901 in 12 Arbeitstagen 196.989 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16.416 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Coaks und Briquetts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 211.640 und auf den Arbeitstag 16.931 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 12½ Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. December auf den Arbeitstag 515 und im Ganzen 14.651 Doppelwagen oder 6·9 pCt. weniger gefördert und zum Versandt gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk beträgt der Versandt an Kohlen und Coaks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. December 1901 29.141 Doppelwagen gegen 29.911, in Oberschlesien 72.308 Doppelwagen gegen 69.130 und in den drei Bezirken zusammen 298.438 Doppelwagen gegen 310.681, und zwar demnach im Saarbezirk 770 Doppelwagen oder 2·5 pCt geringer, in Oberschlesien 3178 Doppelwagen oder 4·6 pCt. höher und in den drei Bezirken zusammen 12.243 Doppelwagen oder 3·9 pCt. niedriger als im gleichen Zeitraum des Jahres 1900.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen. Directionsbezirk Altona: Schliessung der Ladestelle Husum A.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge wird am 31. März die auf der Bahnstrecke Jübek—Garding gelegene Ladestelle Husum A. geschlossen.

— (Directionsbezirk Hannover: Stationsnamenänderung.) Ab 1. Februar erhält die an der Bahnstrecke Bremen—Buchholz gelegene Haltestelle Sprötze die nähere Bezeichnung: Sprötze Süd.

— (Stationsnamenänderung.) Ab 1. Februar erhält die an der Bahnstrecke Sollau—Buchholz gelegene Station Wolterdingen die nähere Bezeichnung: Wolterdingen (Hann.).

Mecklenburg. (Etat der grossherzoglich mecklenburgischen Eisenbahn-Verwaltung.) Der mecklenburgische Landtag hat in der Sitzung vom 10. December 1901 den Etat der Eisenbahn-Verwaltung für 1902/1903 mit geringen Abstrichen nach der Regierungsvorlage genehmigt. Zur Anschaffung von 100 gedeckten Güterwagen, zur Herstellung von Dienstwohnungen für mittlere und untere Beamte, zur Verstärkung des Oberbaues auf den Strecken Neustrelitz—Lalendorf und Rostock—Warnemünde u. s. w. ist die von der Regierung in Vorschlag gebrachte Anleihe von Mk. 1,500.000 bewilligt worden.

Sachsen. (Betriebseinnahmen der Staatseisenbahnen im Monate November 1901.) Die Betriebseinnahmen zeigen im November 1901 den gleichen Rückgang im Verhältniss zum Vorjahre wie in den vorhergegangenen Monaten. Nach vorläufiger Feststelluug wurden im November 1901 vereinnahmt: Mk. 2,620.340 im Personenverkehre (— Mk. 16.622 gegen den gleichen Monat im Vorjahre), Mk. 6,506.840 im Güterverkehre (— Mk. 474.410), Mk. 1,339.515 aus sonstigen Quellen (— Mk. 109.252), Mk. 10.466.695 im Ganzen (— Mk. 600.284 = Mk. 213 auf 1 km Bahnlänge). Der Rückgang der Novembereinnahme beträgt 0·06 pCt. im Personenverkekre, 6·8 pCt. im Güterverkehre und 5·4 pCt. im Ganzen. In der Zeit vom 1. Jänner bis 30. November 1901 beträgt die Einnahme: Mk. 36,987.903 im Personenverkehre (— Mk. 478.368 gegen den gleichen Zeitraum im Vorjahre), Mk. 68,880.567 im Güterverkehre (— Mk. 4,471.109), Mk. 14,594.414 aus sonstigen Quellen (— Mk. 968.185), Mk. 120,462.884 im Ganzen (— Mk. 5,917.662 = Mk. 2146 durchschnittlich auf ein Bahnkilometer). Der Rückgang der Gesammteinnahme beträgt: im Personenverkehre 1·3 pCt., im Güterverkehre 6·1 pCt., im Ganzen 4·7 pCt.

Italien. (Staatliche Subventionirung der Eisenbahn-Unternehmungen im Jahre 1900.) Die kgl. italienische Regierung hat im Jahre 1900 insgesammt Frcs. 15,414.000 als Subventionen für nachfolgend verzeichnete, die Staatsgarantie geniessende Eisenbahn-Unternehmungen ausbezahlt, und zwar:

Name der Eisenbahn	Je 1000 Lire
Actiengesellschaft der kgl. Sardinischen Eisenbahnen	6.726
Sardinische Secundärbahnen	5.945
Palermo-Marsala-Trapani	1.781
Legnago-Rovigo-Adria	71
Verona-Legnago	44
Turino-Lanzo	11
Milano-Incino-Erba	41
Conegliano-Vittorio	14
Albano-Nettuno	38
Schio-Arsiero	23
Udine-Cividale	15
Champo S. Piero-M. Belluna	27
Basaluzzo-Frugarole	9
Rivarolo-Castelmonte	7
Novara-Turbigo	13
Modena-Vignola	26
Verona-Caprino	34
Napoli-Ottogano	23
Roma-Nemi (tronçon Rome-Albano)	25
Cerignola	10
Napoli-Pouzzoles-Cuma	20
Biellois	123
Roma-Viterba-Ronciglione	283
San d'Ellero-Vallombrosa	24
Varese-Porto-Ceresio	44
de S. Georgio di Norgorce (österr. Landesgrenze)	14
Tortona-Scrivia	23
Zusammen	15.414

Ausserdem wurden noch Lire 32,061.645 als rückständige Annuitäten der das Adriatische Netz betreibenden italienischen Südbahn-Gesellschaft, ferner eine Lire 22,666.993 betragende Subvention, und zwar im Sinne des Gesetzes vom 20. Juli 1888, an die Bahnen des Mittelmeernetzes, des Adriatischen Netzes und des Sicilianischen Netzes für Bahnerhaltungs- und Neubaukosten ausbezahlt.

Kleinasien. (Neue Eisenbahnprojecte.) Der kaiserl. türkischen Regierung wurden in jüngster Zeit Concessionsansuchen zum Bau nnd Betrieb von drei neuen Linien im Bereiche Kleinasiens vorgelegt, und zwar:

1. einer von Smyrna bis Vurla-Tschesmé;
2. einer von Smyrne bis Parsa im Anschlusse an die Linie Cassaba—Aïdin,
3. einer von Soma bis Dikili führenden Linie.

Die von diesen Bahnen zu berührenden Gebietstheile sind dicht bevölkert, wohlhabend, gut cultivirt und reich an Mineralschätzen, die in Ermanglung von Communicationen derzeit nicht ausgebeutet werden können, da der Waarentransport im Bereiche dieser Gegenden lediglich und in nur kleinem Umfange durch Kameele und Saumthiere abgewickelt wird.

Rumänien. (Zunahme der Locomotivheizung mit Petroleum und dessen Rückständen.) Einem Berichte des kgl. rumänischen Ministeriums für „Oeffentliche Arbeiten“ zufolge sind von den im Betriebe stehenden 454 Locomotiven der rumänischen Eisenbahnen bereits 203 auf Heizung für Petroleum und Petroleumrückstände eingerichtet. Die in neuester Zeit beschafften Maschinen sind

derart construirt, dass für deren Beheizung sowohl Petroleum als auch Steinkohle und selbst Holz verwendet werden kann.

Australien. (Länge der Eisenbahnen mit Schluss des Rechnungsjahres 1. Juli 1900 bis 30. Juni 1901.) Am 30. Juni 1901 hatte das Eisenbahnnetz Australiens eine Gesammtlänge von 14.443 englischen Meilen, welche sich auf nachfolgend bezeichnete Gebiete vertheilen, und zwar:

Süd-New-Wales mit	2.811	engl. Meilen
Victoria „	3.218	„ „
Queensland „	2.801	„ „
Süd-Australien „	1.736	„ „
West-Australien „	1.353	„ „
Tasmanien „	438	„ „
Neu-Seeland „	2.104	„ „
Zusammen . .	14.443	engl. Meilen

Afrika. (Bau der Linie Cairo—Port Said.) Die ad hoc delegirte ägyptisch-englische Commission, welche mit der Lösung der Frage des Baues einer Cairo mit Port Said verbindenden Eisenbahn betraut wurde, hat sich im Einvernehmen mit der Direction der Suez-Canalgesellschaft und als Concessionärin der projectirten vorbenannten Linie, aus ökonomischen Rücksichten für den Ankauf der alten Linie Ismaïlia—Port Said ausgesprochen, neben deren Trasse die den Anforderungen des modernen Verkehres entsprechend herzustellende neue Linie mit theilweiser Benützung des noch brauchbaren Materiales der alten Linie zu erbauen wäre.

Schiffahrt.

Oberösterreich. (Aichung von hölzernen Ruderfahrzeugen an der Donau im Jahre 1901.) Nach der von der k. k. Statthalterei in Linz verfassten Zusammenstellung über die von den Schiffsaichbehörden in Oberösterreich im Jahre 1901 vorgenommenen Aichungen von hölzernen Ruderfahrzeugen an der Donau wurden im Berichtsjahre insgesammt 12 (1900 : 8) Fahrzeuge mit einer Gesammttragfähigkeit von 2459·55 (1900 : 1316·49) Tonnen geaicht. Hievon entfielen auf die Strombauleitung in Linz 3 Fahrzeuge (Kettenschlepps) mit einer Tragfähigkeit von 797·82 t, auf die Strombauleitung in Grein 9 Fahrzeuge (4 Kettenschlepps, 3 Plätten, 2 Trauner) mit einer Tragfähigkeit von 1661·73 t. Von der Strombauleitung in Aschach wurden im Jahre 1901 keine Aichungen vorgenommen, desgleichen kamen Nachaichungen im Berichtsjahre nicht vor.

Russland. Den Warschauer Localbehörden ist die officielle Verständigung bezüglich der erflossenen ministeriellen Bewilligung zur Durchführung der Vorstudien für einen die Weichsel und den Wartafluss zwischen Włocławeck und Konin (Gouv. Kalisz) verbindenden Canal zugegangen. Die besagten Studien und Arbeiten sind unter Aufsicht des Militärstabes des Warschauer Bezirkes zu unternehmen und hat der Concessionär seinen Bericht über das Resultat derselben dem Communicationsministerium spätestens in zwei Jahren vorzulegen.

Kgl. ungar. Ackerbauministerium. (Eissprengungen im Interesse der Schiffahrt und als Schutz gegen Ueberschwemmungen.) Der kgl. ungar. Ackerbauminister hat in Post „Wasserregulirungsarbeiten" des Budgets für 1902 einen Betrag von K 200.000 für Eissprengungen aufgenommen und dieses Erforderniss damit motivirt, dass die im Vorjahre vorgenommenen diesbezüglichen Versuche sich bestens bewährten.

Dampfschiffahrt auf der unteren Donau zwischen Turn-Severin und Orsova. (Bisher noch aufrechterhaltener Betrieb.) Die Directionen der Ersten Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft und der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrt-Gesellschaft haben mit Rücksicht auf die vorgeschrittene Saison den Verkehr von Personendampfern theils bereits gänzlich eingestellt, theils ist die Einstellung desselben bevorstehend, während der Güterverkehr der erstgenannten solange als möglich noch aufrecht erhalten werden wird. Mit Rücksicht darauf bleibt der Remorquirungsdienst im Bereiche des Eisernen Thores zwischen Turn-Severin und Orsava noch immer in Thätigkeit und wird insolange stattfinden, als die Wasserstandsverhältnisse und der eisfreie Lauf des Stromes die Bergfahrt der in und unterhalb Turn-Severin zumeist mit Cerealien rumänischer Provenienz verladenen Schleppschiffe gestatten.

Ungarische Seeschiffahrt. (Vermehrung der Schiffe der „Adria" und der „Ungarisch-Croatischen Seeschiffahrt-Gesellschaft".) Von der Werfte in New-Castle sind am 2. December 1901 ein Schiff für die Direction der „Adria" und eines für die „Ungarisch-Croatische Seeschiffahrt-Gesellschaft" nach Fiume abgegangen. Das erstere dieser beiden, mit allem Comfort ausgestatteten Schiffe, „Arad" getauft, ist für den transoceanischen Dienst bestimmt und hat eine Ladungsfähigkeit für 6000 t, während das zweite, „Gödöllö" genannt, in den Eilfahrtendienst längs der dalmatinischen Küste bis Cattaro eingestellt werden wird.

Fiumaner Hafen. (Erweiterungsbauten, Vermehrung der Lagerräume etc. und Kostenvoranschläge.) Die Erweiterungsbauten haben bereits im vorigen Jahre mit dem Bau des 360 m langen Quais, westlich vom Maria-Valeria-Molo begonnen, doch wird dieser Quai erst dann zum Anlegen der Schiffe benützt werden können, wenn am Ende desselben ein entsprechender Sperrmolo und eine entsprechende Verlängerung des Maria-Theresia-Wellendammes Schutz gegen die Seewellen bieten wird. Zu diesem Behufe soll am Ende des noch neuer zu vollendenden neuen Quais ein 160 m langer, 50 m breiter Schlussmolo aufgeführt werden; desgleichen soll der Maria-Theresia-Wellendamm in einer Tiefe von 40 bis 50 m um 300 m verlängert werden. Diese beiden Arbeiten nehmen 5½ Millionen Kronen in Anspruch und wird die Durchführung derselben 3½ bis 4 Jahre in Anspruch nehmen. Nach der Vollendung dieser Arbeiten wird im Fiumaner Hafen im Schiffahrtverkehr ein neues grosses Bassin längs der Molos und Quais in einer Uferausdehnung von 610 m zur Verfügung stehen. Landwärts von diesem Quai befinden sich so grosse freie Flächen, dass, den Verkehrserfordernissen entsprechend, in stufenweiser Reihenfolge 7 bis 8 Entrepots insgesammt auf einem Flächenmasse von 18.000 m² werden errichtet werden können. In diesen Lagerhäusern, welche ungefähr 50.000 m² Lagerraum für etwa 600.000 bis 700.000 q Waare bieten sollen, werden die modernsten Ladeeinrichtungen enthalten sein und hat der Handelsminister bereits im Sommer eine Fachcommission nach den verschiedenen Häfen des Continents entsendet, um die dortigen Vorrichtungen für das Aus- und Einladen der Waaren zu studiren. An den Plänen für diese Lagerhäuser wird gegenwärtig gearbeitet; es ist Verfügung getroffen, dass mit dem Bau bereits im nächsten Frühjahre begonnen werden kann.

Fiumaner Hafenverkehr. (Mehlexport in der Betriebsperiode vom 1. Jänner bis Ende September 1901 und speciell im Monate September.) Dem officiellen statistischen Ausweise zufolge betrug vom Beginne des Jahres bis Ende September die gesammte Mehlverschiffung aus Fiume 55.265 t, um 30.240 t weniger als in der entsprechenden Periode des Vorjahres. Von diesem Ausfall sind 11.770 t auf die englische Relation zu setzen, wohin im vorigen Jahre der Export 38.638, heuer blos 27.868 t betrug. Im Monate September wurden insgesammt 7971 t, ungefähr 800 Wagenladungen ungarisches Mehl verschifft, etwas weniger als im August jedoch mehr als September vorigen Jahres, da blos 6675 t verschifft worden waren. Die meisten Ladungen gingen nach österreichischen und englischen Häfen, während der brasilianische Export eine Abschwächung erfahren hat.

Verschiedene Mittheilungen.

Verzeichniss der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten. Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Lemberg für Ostgalizien pro 1902. Laut der vorliegenden Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Lemberg für Ostgalizien beträgt die Zahl der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten 105, mithin um 1 weniger als im Vorjahre. [E.-M.-Z. 3288.]

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 53 km lange Strecke Bremervörde (Hesedorf)—Buchholz der kgl. Eisenbahn-Direction Hannover ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten; ferner sind die Strecken Losoncz—Poltar (18.668 km) und Ipoly-Berzencze—Katalinhuta (9·829 km) der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen stehenden Losoncz-Vidéker Localbahn, welche am 24. November 1901 dem öffentlichen Verkehre übergeben worden sind, den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarifheft 1.

Mit 15. Februar 1902 tritt zum Tarife, Heft 1, für den Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischen Verband der Nachtrag I in Kraft.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und bei der unterzeichneten Direction zum Preise von Mk. 0·05, resp. 6 h per Stück erhältlich.

Wien, am 30. Jänner 1902. [76]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Elbe-Umschlagsverkehr.
Tarif-Theil I vom 1. März 1899.

Tarifirung von Hemlock- und Mimosa-Extract.

Für Hemlock- und Mimosa-Extract findet ab 15. Februar 1902 bis auf Widerruf folgende Tarifirung Anwendung:

für Mengen unter 5000 kg Stückgutclasse II,
für Mengen von mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen Wagenladungsclasse A 1, und
für Mengen von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen Wagenladungsclasse B.

Wien, am 31. Jänner 1902. [77]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Bahnen.

Directer Personenverkehr zwischen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn und der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn über Bodenbach-Aussig-Komotau.

Aufhebung von Fahrpreisen.

Die directen Fahrpreise I. Classe zwischen Karlsbad einerseits und Bensen, Schönlinde und Tetschen andererseits werden Ende März 1902 aufgehoben.

Prag, am 31. Jänner 1902. [78]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn
zugleich namens der mitbetheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.
(Verkehr mit Süddeutschland.)
(Tarif-Theil II, Heft 1.)

Berichtigung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes 82.

Ziffer 1 der „Besonderen Bestimmungen" des Ausnahmetarifes 82, Seite 195, ist wie folgt zu berichtigen:

„1. Die Frachtsätze der Abtheilung a) werden bei Aufgabe von Sendungen unter 5000 kg, jene der Abtheilung b) bei Aufgabe von Sendungen von 5000 kg, die Frachtsätze der Abtheilung c) bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, beziehungsweise bei Zahlung der Fracht für die vorbezeichneten Gewichtsmengen per Frachtbrief und Wagen berechnet."

Wien, am 30. Jänner 1902. [79]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. (Eliminirung von Frachtsätzen.) Durch den vom 1. Jänner 1902 ab giltigen neuen Gütertarif für den Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern sind Frachtsätze zwischen Mannheim-Neckarvorstadt und der Badisch-Bayerischen Gemeinschaftsstation Wertheim eingeführt worden. Die bezüglichen, im Heft B 3 des Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutschen Verbandstarifes enthaltenen höheren Frachtsätze kommen deshalb mit dem gleichen Zeitpunkte in Wegfall.

Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel vom 1. December 1901. (Beitritt neuer Bahnverwaltungen.) Dem Tarife sind noch beigetreten: Die kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen (für den Durchgangsverkehr) und die Main-Neckar-Bahn.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (Aenderungen in den Tarifheften I B, II C und II G.) Die in den Südwestdeutsch-Schweizerischen Tarifheften I B, II C und II G enthaltenen Frachtsätze für Frankfurt a. M. Hauptbahnhof, Frankfurt a. M. Ostbahnhof, Frankfurt a. M.-Sachsenhausen, Hanau Nord-, Ost- und Westbahnhof, sowie Mannheim-Neckarvorstadt im Verkehre mit der Schweiz werden mit Wirkung vom 1. Februar 1902 aufgehoben und durch neue, theilweise höhere Frachtsätze ersetzt. Ferner treten auf den gleichen Zeitpunkt im Verkehre zwischen Mannheim Bad. Bahn und Ludwigshafen a. Rh. einerseits und einer Anzahl ostschweizerischen Stationen andererseits neben Frachtermässigungen auch einzelne Frachterhöhungen von 1 bis 3 Ctms. für 100 kg ein. Diese Ermässigungen und Erhöhungen treten auch ein im Verkehre mit Mannheim Industriehafen, Mannheim-Neckarvorstadt, Gustavsburg, Mainz, Frankfurt und Kastel, soweit deren Taxen nach dem Tarifheft II G durch Anstoss an die Frachtsätze für Mannheim Bad. Bahn gebildet werden.

Die neuen Frachtsätze für den Verkehr mit der Westschweiz werden auf dem Verfügungswege, jene für den Verkehr mit der Ostschweiz durch Nachträge zu den Tarifheften II C und II G eingeführt, deren Erscheinen später bekanntgegeben wird.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen und das Gütertarifbureau der General-Direction der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen.

Gruppentarif III (Directionsbezirk Berlin, Stettin), Gruppenwechseltarife I III (mit Directionsbezirk Bromberg, Königsberg, Danzig), II III (mit Directionsbezirk Breslau, Kattowitz, Posen), III/IV (mit Directionsbezirk Altona, Hannover, Münster), III/V (mit Directionsbezirk Magdeburg, Halle, Erfurt), Ausnahmetarife für Steinkohlen etc. von Stationen der Directionsbezirke Breslau und Kattowitz nach den Directionsbezirken Berlin und Stettin. (Tarifermässigungen.) Im Uebergangsverkehre mit der Uckermärkischen Localbahn (Kleinbahn) wurden vom 15. December 1901 ab für die Artikel:

Holz des Specialtarifes II und des Rohstofftarifes,
Rüben und Rübenschnitze, Kartoffeln, Düngemittel,
Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briquetts,

wenn diese Güter in Wagenladungen von 10 t mit directen Frachtbriefen von, bezw. nach den Stationen der Uckermärkischen Localbahn auf der Uebergangsstation Löcknitz zur Umkartirung gelangen, die in den obengenannten Gütertarifen für die Uebergangsstation Löcknitz bestehenden Frachtsätze der jeweils zur Anwendung kommenden Special- oder Ausnahmetarife — unter Beachtung der für letztere bestehenden besonderen Anwendungsbedingungen — um Mk. 0·02 für 100 kg widerruflich ermässigt.

Die gleiche Massnahme gilt auch für Sendungen nach und von Hamburg, Lüb.-Büchen. Bahn, im Hanseatisch-Ostdeutschen Verbande.

Deutschland. (Generalconferenz der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen.) In der am 20. December 1901 in Berlin abgehaltenen Sitzung sind u. A. folgende Beschlüsse über Tarifänderungen in den Theilen I der deutschen Eisenbahntarife gefasst worden:

1. Aufnahme von Vorschriften über das Verfahren bei Ueberschreitung des Lademasses in den deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abtheilung A;

2. Erweiterung der Frachtbegünstigungen für gebrauchte leere Emballagen;

3. Aufnahme eines Verzeichnisses der zur Beförderung in Kesselwagen zuzulassenden Flüssigkeiten in den deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abtheilung B;

4. Aenderung der Positionen „Glas- und Thonballons" und „Wolle und Wollabfälle" des Verzeichnisses der sperrigen Stückgüter;

5. Aufnahme von Cigarrenkistchenbrettern, gebogenen Hölzern und Speichen, Kalkschlamm der Papierstofffabrikation, getrocknetem und gemahlenem oder gesiebtem Kalkmergel in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter;

6. Ergänzung des Specialtarifes für bestimmte Eilgüter durch Aufnahme von lebenden Pflanzen folgender Art: Forstpflanzen, Heckenflanzen, Obstbäume, Fruchtsträucher, Wildlinge und Gesträuche, und zwar bei Aufgabe als Stückgut, soweit die einzelnen Frachtstücke ein Gewicht von 150 kg und eine Länge von 3·5 m nicht überschreiten, bei Aufgabe in Wagenladungen ohne diese Beschränkung;

7. Aufnahme von phosphorsaurem Kalk unter die „Futtermittel" des Specialtarifes für bestimmte Stückgüter;

8. Aenderung und Ergänzung der Positionen „Eisen und Stahl" der Specialtarife I, II und III;

9. Aenderung der Positionen „Häute und Felle" des Specialtarifes I und des Verzeichnisses der bedeckt zu befördernden Güter;

10. Aenderung der Positionen „Holz" und „Holzwaaren" der Specialtarife I, II und III dahin, dass statt „Sorten" zu setzen ist: „Arten" (die weitergehenden Vorschläge der ständigen Tarifcommission hinsichtlich der namentlichen Bezeichnung der einzelnen Holzarten im Tarife wurden abgelehnt);

11. Detarifirung von Holzwaaren aus Hölzern des Specialtarifes II, lackirt, polirt, vergoldet, versilbert oder bronzirt;

12. Erweiterung der Positionen „Kartoffeln, gedörrte" der Specialtarife I und III;

13. Streichung des Artikels „Futtermehl" in der Güterclassification des deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, Theil I;

14. Erweiterung der Position „Piassava" des Specialtarifes II durch Aufnahme von Palmyrapiassava (Palmyrafibre);

15. Aufnahme von alten abgenutzten Asbestwaaren und Abfällen davon in den Specialtarif III;

16. Aenderung der Position „Baugeräthschaften und Bauwerkzeuge" des Specialtarifes III;

17. Aufnahme von Cementdielen in den Specialtarif III;

18. Aenderung der Ziffer 6 der Position „Holz" des Specialtarifes III, betreffend Grubenholz;

19. Erweiterung der Position „Holz" des Specialtarifes III durch Aenderung der Ziffer 1 für Stangenholz;

20. Detarifirung von weissen Lumpen;

21. Aenderung der Positionen „Steine" der Specialtarife II und III hinsichtlich der zusammengesetzten Mühlsteine;

22. Aenderung der Position „Seifensiederfluss" des Specialtarifes III;

23. Detarifirung von Werggarnabfällen und Heedegarnabfällen, sowie Aufnahme von Spinnabfällen in den Specialtarif III;

24. Versetzung von altem Tauwerk aus dem Specialtarif II in den Specialtarif III;

25. Aufnahme von Schlammdünger aus Kläranlagen in den Specialtarif III;

26. Aenderung der Vorschriften für die Berechnung des Frachtzuschlages für Angabe des Interesses an der Lieferung;

27. Aenderung der Bestimmungen über die Begleitung von Thiersendungen;

28. Aenderung der §§ 8, 10 und 11 der allgemeinen Tarifvorschriften des deutschen Eisenbahntarifes für die Beförderung von lebenden Thieren, Theil I.

Abgelehnt wurden folgende Anträge:

1. Aenderung der Frachtberechnung für Flüssigkeiten in Kesselwagen;

2. Aufnahme von rostfreien Gussspänen und von Schmirgel in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter;

3. Aenderung der Anmerkung zu der Position „Holzwaaren" der Specialtarife I und II, betreffend Fournire;

4. Detarifirung von flüssiger Kohlensäure;

5. Aufnahme von Porzellanpuppen in den Specialtarif II;

6. Aufnahme von Natriumbisulfit in den Specialtarif III und das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter;

7. Ermässigung der Nachnahmeprovision;

8. Aenderung der Desinfectionsgebühren für Geflügelsendungen.

Vertagt wurde ein Antrag auf Versetzung von Stein- und Kernobst in den Specialtarif I und das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter.

Abgesetzt von der Tagesordnung wurde ein Antrag auf Versetzung des zur Denaturirung bestimmten Spiritus in den Specialtarif III.

Zurückverwiesen an die ständige Tarifcommission wurde ein Antrag auf Aufnahme von gehobeltem und rohgesägtem Stabholz in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter.

Diese Beschlüsse werden, soweit sie die Durchführung von Tarifänderungen betreffen, für sämmtliche zu den Generalconferenzen der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen zugelassenen Eisenbahnen bindend, wenn nicht von einer Anzahl der betheiligten Verwaltungen widersprochen wird, die zusammen mehr als ein Fünftel der Stimmen sämmtlicher Verwaltungen führen. Die genehmigten Beschlüsse werden zu einem von der geschäftsführenden Verwaltung der ständigen Tarifcommission bekannt zu gebenden Zeitpunkte von allen zu den Generalconferenzen zugelassenen Eisenbahn-Verwaltungen ausgeführt.

Bayerisch - Schweizerisch - Elsässisch - Südbadischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Mai 1900. (Aenderung der Stationsbezeichnung Basel-Centralbahnhof etc.) Mit Wirksamkeit ab 2. Jänner 1902 erhielt die bisherige Station Basel-Centralbahnhof (Bötzbergbahn, Elsass-Lothringer, bezw. Reichsbahn) die Bezeichnung Basel S.B.B. (Schweizerische Bundesbahn) und dient nur mehr für die Abfertigung des Eilstückgutverkehres.

Vom gleichen Tage ab wird der gesammte Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr mit Basel (ausgenommen der Verkehr mit Basel, Badische Bahn) nach und von der neu eröffneten Station Basel-St. Johann zu den für Basel im Tarife vorgesehenen Frachtsätzen abgefertigt.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1896. (Tarifnachtrag IX.) Am 1. Jänner 1902 kam der Nachtrag IX, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes, zur Einführung.

Mit Giltigkeit vom gleichen Tage werden in der Schnitttafel A des Ausnahmetarifes 5 a für Steine des Specialtarifes III unter Schnittpunkt I nachgetragen:

Freihöls mit . . . . Mk. 0·58 für 100 kg
Langenfeld mit . . . „ 0·32 „ 100 kg.

Directer Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Februar 1901. (Nähere Bezeichnung der Bestimmungsstation Wolnzach.) Frachtbriefe, in welchen die Bestimmungsstation mit „Wolnzach" schlechthin bezeichnet ist, werden nicht mehr angenommen und an die Aufgeber zur näheren Bezeichnung der Bestimmungsstation, als welche entweder die Station „Wolnzach Bahnhof" der Hauptbahnstrecke München C.B.—Ingolstadt C.B. oder die Station „Markt Wolnzach" der Localbahn Wolnzach-Mainburg in Betracht kommen kann, zurückgegeben.

Auf Seite 8 des Tarifes vom 1. Februar 1901 ist entsprechende Vormerkung zu machen.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, und Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. Juni 1901. (Nähere Bezeichnung der Bestimmungsstation Wolnzach.) Frachtbriefe, in welchen die Bestimmungsstation mit „Wolnzach" schlechthin bezeichnet ist, werden nicht mehr angenommen und an die Aufgeber zur näheren Bezeichnung der Bestimmungsstation, als welche entweder die Station „Wolnzach Bahnhof" der Hauptbahnstrecke München C.B.—Ingolstadt C.B. oder die Station „Markt Wolnzach" der Localbahn Wolnzach-Mainburg in Betracht kommen kann, zurückgegeben.

Auf Seite 173 des Tarifheftes C, Abschnitt II, dann auf Seite 282 des Tarifheftes D, vom 1. Juni 1901 ist entsprechende Vormerkung zu machen.

Saarkohlentarif Nr. 8 nach Bayern. (Einführung des Nachtrages VII.) Am 1. Februar 1902 erscheint der Nachtrag VII, welcher theilweise ermässigte und erhöhte Frachten für verschiedene bayerische Stationen enthält. Die erhöhten Sätze erhalten erst Giltigkeit vom 1. April 1902 ab. Verkaufspreis 10 Pfennig.

Norddeutsch - Bayerischer Seehafen - Ausnahmetarif vom 1. Februar 1901. (Ausnahmefrachtsätze für Baumwollstickerei-Sendungen.) Für Baumwollstickerei-Sendungen zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern kamen, wie bereits im Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 28. December 1901, Nr. 150, angekündigt wurde, unter Anwendung der im Nordwestdeutsch-Bayerischen Verbandsgütertarif enthaltenen Controlvorschriften für die Ausfuhr über See folgende Ausnahmefrachtsätze mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1902 zur Einführung, und zwar die unter:

a) Bei Aufgabe von mindestens 5.000 kg
b) „ „ „ „ 10.000 kg
} mit einem Frachtbrief auf einem Wagen

von Lindau nach	für 100 kg in Mark a)	b)
Bremen	4·43	4·03
Bremerhafen, Geestemünde, Nordenham, Brake (Old.)	4·67	4·27
Hamburg H., Wilhelmsburg	4·70	4·27
Altona	4·74	4·31

Rumänien. (Rumänischer Schiffahrtsdienst.) Mit 15. Jänner 1902 wurde der combinirte Schiffahrtsdienst für Waarentransporte zwischen den rumänischen Eisenbahnstationen und der rumänischen Schiffahrtsagentie im Hafen von Constantza folgendermassen abgeändert:

1. Die Eisenbahntaxen nach und von Constantza für Waaren I., II. und III. Classe für den Localtarif der Eisenbahnen werden um 10 pCt. ermässigt;
2. der Preis der Umladung der Waaren im Hafen von Constantza wird fortan in den directen Taxen miteinbegriffen sein;
3. Die vom Exporttarif im localen Verkehr gewährten Ermässigungen werden in den neuen Schiffahrtstarif direct eingeführt, so dass beim Exporte der in den erwähnten Specialtarifen vorgesehenen Artikel ein nachheriges Verlangen behufs Rückerstattung des Taxenunterschiedes nicht mehr nötbig ist;
4. die heute zu Kraft bestehenden Frachtbriefe, welche nur für Sendungen nach Constantinopel giltig sind, erhalten durch den neuen Tarif Giltigkeit nach beiden Transportrichtungen, folglich auch für solche Waaren, welche in Constantinopel für die Stationen der rumänischen Eisenbahnen aufgegeben werden;
5. bis zum heutigen Tage konnten Frachtbriefe nur bis nach Constantinopel ausgegeben werden, vom Tage der Inkrafttretung des neuen Tarifes werden solche auch für jedweden von Constantinopel entfernter gelegenen Hafen ausgegeben werden können;
6. in Constantinopel wird ein Expeditions-Bureau errichtet, welches auf Grund von ermässigten Taxen die Weiterbeförderung der Waaren für jedweden Levante- oder ägyptischen Hafen besorgt.

(Osteuropäische Tarifrundschau, entnommen aus dem „Const. H.-Bl.“)

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verband. (Einführung der Nachträge I zu den Tarifheften 1 und 3.) Am 1. Februar 1902 werden im Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischen Verbande die Nachträge I zn den Tarifheften 1 und 3 eingeführt. Sie enthalten:

1. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Altwarnsdorf der kgl. Sächsischen Staatsbahnen, Gogarten und Ohl-Röhnsahl des Directionsbezirkes Elberfeld, Alterkülz, Castellaun und Cülz des Directionsbezirkes Mainz;
2. Ermässigungen bestehender Entfernungen, insbesondere für die Stationen Camen, Courl, Mombach, Recklinghausen, Recklinghausen-Bruch und Weisenau;
3. Aenderung bestehender Entfernungen für die Stationsverbindungen Viersen—Frankenau, Schalksmühle—Obergrüna, Crefeld—Rochlitz, sowie für den Verkehr mit Capellen-Lauersfort, die, insoweit sie Frachtvertheuerungen in sich schliessen, erst vom 16. März 1902 an gelten;
4. Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6a (Braunkohlen etc.) für Lobstädt und des Ausnahmetarifes 8 (Giesserei-Roheisen) für Dortmund Hafen. Gleichzeitig werden in die Tarifhefte 2 und 4 die Station Altwarnsdorf der kgl. Sächsischen Staatsbahn allgemein und die Station Lobstädt unter die sächsischen Versandtstationen des Ausnahmetarifes 6a (Braunkohlen etc.) einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Verbandsstationen, durch die auch die obenerwähnten Nachträge zu erlangen sind. Ferner werden am 16. März 1902 die Entfernungen und Frachtsätze für den directen Güterverkehr mit der Station Elten der Niederländischen Staatsbahn und die am 1. Mai 1900 im Bekanntmachungswege eingeführten Thierfrachtsätze für diese Station ohne Ersatz aufgehoben.

Ostdeutsch - Nordwestdeutscher und Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1902 wird die Station Friedenthal-Giesmannsdorf des Directionsbezirkes Breslau als Versandtstation in den Seehafen-Ausnahmetarif B (Sprit und Spiritus zur Ausfuhr etc.) der obenbezeichneten Tarife einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Schweizer Bahnen. Interner Tarif der Baseler Verbindungsbahn vom 1. Februar 1886. (Ergänzung.) Die im obgenannten Tarife vorgesehenen Bestimmungen und Taxen finden seit 2. Jänner 1902 auch Anwendung für Gütersendungen zwischen Basel Badischer Bahnhof einerseits und der Güterstation Basel-St. Johann (ausgenommen Eilgutsendungen) andererseits.

Südwestdeutsch - Schweizerische Gütertarife vom 1. October 1899, Theil II, Heft II C. (Nachtrag I.) **Südwestdeutsch-Schweizerische Gütertarife vom 1. Jänner 1899, Theil II, Heft II G.** (Nachtrag II.) Mit 1. Februar 1902 treten obbezeichnete Nachträge in Kraft, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen.

Die Nachträge können von dem Gütertarifbureau in Zürich bezogen werden.

Schweizer Bahnen. Gütertarif Basel S.B.B.-Badische Bahnen, Bodensee-Uferstationen und Station Friedrichsfeld der Main-Neckar Bahn vom 1. November 1901. (Ergänzung.) Laut Publication der Schweizerischen Bundesbahnen wurde die Güterstation Basel-St. Johann mit den für Basel S.B.B. giltigen Frachtsätzen (ausgenommen jene für Eilgut) vom 2. Jänner 1902 ab in den obgenannten Tarif aufgenommen.

Bulgarien. (Ausnahmetarif für Eisen, Stahl, Gusseisen etc. auf den Bulgarischen Staatsbahnen.) Die Direction der Bulgarischen Staatsbahnen hat für den Transport von Eisen, Stahl, Gusseisen und Gusseisenwaaren, sowie für Maschinen aller Art in Ladungen von mindestens 10.000 kg oder wenn die Taxe für dieses Quantum bezahlt wird, auf allen staatlichen Linien, mit Ausnahme der Linie Zaribrod—Bellovo, nachstehende ermässigte Ausnahmsfrachtsätze eingeführt:

	per Tonne und Kilometer Cents.
Von 0—100 km	6
Von 101—200 km für jedes Kilometer von 100 km aufwärts	5
Von 201—300 km für jedes Kilometer von 200 km aufwärts	4
Von 301—400 km für jedes Kilometer von 300 km aufwärts	3
Von 401—500 km für jedes Kilometer von 400 km aufwärts	2
Von 501 km aufwärts	1

Ferner Frcs. 1·— Manipulationsgebühr per Tonne und Kilometer.

Wenn die Ladung 5000 kg ausmacht oder wenn der Satz für dieses Quantum bezahlt wird, werden die obigen Frachtsätze um 20 pCt. erhöht und eine Manipulationsgebühr von Frcs. 1·50 per Tonne eingehoben.

[„Oesterr.-ungar. Consular-Correspondenz“.]

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1896. (Aufhebung von Entfernungen und Frachtsätzen.) Die Entfernungen und Frachtsätze für die Station Elten der Niederländischen Staatsbahn werden mit Giltigkeit vom 1. März 1902 aufgehoben und sind demnach zu streichen.

Berlin-Stettin-Nordwestdeutscher und Ostdeutsch-Nordwestdeutscher Güterverkehr. (Gekürzte Entfernungen und Frachtsätze.) Am 1. Februar 1902 traten infolge Betriebseröffnung der Neubaulinie von Bremervörde (Hesedorf) nach Buchholz anderweite gekürzte Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene Stationen des Directionsbezirkes Hannover in Kraft, über deren Höhe das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Hannover auf Befragen nähere Auskunft gibt.

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Anwendung der Frachtsätze des Deutsch-Niederländischen Gütertarifes auf die Stationen Eger, Franzensbad etc.) Das neue gemeinschaftliche Heft, sowie der Nachtrag 9 zum Heft 1, der Nachtrag 10 zum Heft 2 und der Nachtrag 8 zum Heft 3 des Deutsch-Niederländischen Gütertarifes, sämmtlich giltig ab 15. Jänner 1902, haben für die Stationen Eger, Franzensbad, Hof, Lichtenfels, Meiningen und Probstzella auch im Niederländisch - Bayerischen Verkehr Giltigkeit.

Durch das neue gemeinschaftliche Heft wird die Ausgabe vom 1. Februar 1898 nebst Nachträgen aufgehoben.

Die Nachträge 8 und 9 zu den Tarifheften 1 und 2 sind am 1. Jänner 1902 ausgegeben worden.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Der eiserne Ueberbau der Beraunbrücke bei Žloukovitz in km 12·8/9 der Linie Beraun—Rakounitz ist zu verstärken und die Vergebung der bezüglichen Lieferungen und Arbeiten wird in öffentlicher Concurrenz erfolgen.

Die Brücke hat vier Oeffnungen von 36·25 m senkrechter bezw. 40 m schiefer Lichtweite, von denen je zwei, d. i. die erste und zweite, dann die dritte und vierte mit continuirlichen Tragwerken von 2 × 42·7 in Stützweite überspannt sind.

Die Grundlagen für die Offertstellung als: die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse, die vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigten Detailpläne und die Gewichtsberechnung, dann die Bestimmungen für die Einbringung der Angebote und die Formularien für die letzteren erliegen im Bureau der hierseitigen Abtheilung für die Bahnerhaltung und Bau und konnen während der Amtsstunden, d. i. an Wochentagen von 8 Uhr Früh bis 3 Uhr Nachmittags, an Sonn- und Feiertagen von 9 bis 12 Uhr Vormittags dort eingesehen werden. Dortselbst werden den Offerenten auch alle gewünschten Aufklärungen gegeben und die für die Offertstellung erforderlichen Formularien ausgefolgt.

Das Vadium beträgt K 4000 und ist entweder in Baarem oder in solchen Werthpapieren, welche bei den k. k. Staatsbahnen zum Vadien-, sowie Cautionserlage zugelassen werden.

Die Angebote sind vorschriftsmässig **mit einer Krone per Bogen** zu stempeln und in einem versiegelten, mit der Aufschrift: **„Offert auf die Verstärkung der Beraunbrücke bei Žloukovitz"** versehenen Convert **bis 12. Februar 1902, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction in Prag, Hybernergasse Nr. 1564/II, zu überreichen oder frankirt dahin abzusenden.

Den Offerenten wird es freigestellt, der commissionellen Eröffnung der Offerte, welche zwei Stunden nach Ablauf des Einreichungstermines stattfinden wird, beizuwohnen.

Ausdrücklich wird hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle, namentlich aber technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Angebote, deren Steller die Offertgrundlagen nicht unterschrieben haben, dann jene, welche nicht zum bezeichneten Einreichungstermine eingebracht werden oder deren Einbringung ohne Erlag des Vadiums erfolgte und schliesslich jene, in denen eine gänzliche oder auch nur theilweise Aenderung der Grundlagen der Angebote angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction behält sich ferner ausdrücklich das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der eingelangten Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden oder eventuell auch die sämmtlichen Angebote zurückzuweisen.

Prag, im Jänner 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

LIMAN & PETZOLD, Wien, III. Matthäusgasse 8.
Eiserne Transport-Geräthe.
Rasch-Pumpe!
Oesterr. Patent.

Die beste Pumpe der Gegenwart, von geradezu verblüffender Wirkung als **Schiffs-** und **Baupumpe.**
Leistet ca. 20.000 Liter pro Stunde. Fördert nicht nur Sand und Schlamm, sondern auch grössere Gegenstände mit Leichtigkeit.
Ein Mann Bedienung.

„COURIER"
Internationales Reise- und Fahrkarten-Bureau
NAGEL & WORTMANN
Fahrkarten-Stadtbureau der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn
FAHRKARTENBUREAU der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
WIEN, I. Operngasse 6. — ABBAZIA, Südbahn Hotel Stefanie.

Wiener Wechselstuben-Gesellschaft
KAPUN, HANAKAMP & Co.
Wien, I. Kärnthnerstrasse 18
Eingang: Neuer Markt 3, Halbstock.
Coulantester Ein- und Verkauf aller Gattungen Werthpapiere, Münzen und Valuten.
Besorgung von Capitalsanlagen, Heiratscautionen, Vinculirungen, solideste Ausführung von Börseaufträgen, provisionsfreie Einlösung von Coupons, Revisionen, Evidenzhaltung von verlosbaren Werthpapieren, Depotverwahrung und -Verwaltung. Lose auf Raten. Promessen. Commissionsweise Versicherung von verlosbaren Werthpapieren gegen Coursverlust. Belehnung von Werthpapieren. Annahme von Baareinlagen zur conto-correntmässigen Verzinsung.

M. WOLF
Wien, VI. Mariahilferstrasse 29
Telephon 4435
Uniformen, feine Civil-Garderobe.
Preiscourante auf Wunsch.

G. Winiwarter
BLECH- UND BLEI-WAARENFABRIK
Wien, I. Getreidemarkt 8.
Fabrik in Gumpoldskirchen, Niederösterreich.
Niederlage in Budapest, VI. Andrassystrasse 28.
Liefert: Verzinkte Eisenbleche, verzinkten Eisendraht, Zinkblech, Weissblech, Bleirohre, Bleiplatten, Bleiplomben, Bleidraht, Bleiapparate und Geschirre für die chemische und Glas-Industrie. Zinnrohre, Zinnplatten, Bleifolien, Stanniol.
Specialität:
K. k. priv. verbesserte Hilger'sche Dachpfannen, anerkannt beste Metall-Dachdeckung, Wellenbleche, Trägerwellenbleche, schwarz und verzinkt. Rollbalkenbleche, Eisenbleche verzinnt und verbleit bis 1000×2000 mm.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden ***billig*** *und* ***sachgemäss*** *besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch* ***öffentliche Versteigerungen*** *der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt: von der	3 Die Publication erfolgt: und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	5 Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
569	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Localbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz	Frachtgüter aller Art	J i r i t z	Neratowitz transit	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen; Aufrechthaltung der einschlägigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localgütertarif der Localbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz (Theil II)	Verschieden	13 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		Giltig für Sendungen, welche in Jiritz, mit direct lautenden Frachtbriefen nach Stationen über Neratowitz hinaus zur Aufgabe, bezw. von solchen Stationen zur Abgabe gelangen
					Neratowitz loco					16 Heller				
				oder umgekehrt										
570	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Thon, auch Schieferthon, roh und unverpackt	Blosdorf	Aussig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif, Theil II, Heft 3, des Oesterr. Eisenbahnverbandes	133 Heller	93 Heller	40 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
571	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Flaschenhalter (Flaschenhüllen) Fasshüllen aus Schilf oder Stroh	Laa St.E.G.	Aussig St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	Heller 278			Im Kartirungswege		
					Böhm.-Trübau				136					
					Kolin St.E.G.				196					
					Pardubitz St.E.G.				174					
					Prag St.E.G.				228					
					Wildenschwert transit St.E.G.				143					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
572	**k. k. österr. Staatsbahnen**	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Heu und Stroh, auch Raps- und Reisstroh	Liezen Wien I K.E.B. (Westbhf.) Wien II K.F.J.B.	Burgau	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1902	Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897 (Ausnahmetarif Nr. 87)	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 1·08 1·24 1·27		Im Kartirungswege		
573	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Braunkohle	dem Germania-Schachte bei Triebschitz	dem Schachte: Humboldt I, Humboldt II, Guido I und II, Centrum und Radetzky bei Brüx	Frachtzahlung nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Die Braunkohle muss zu Heizzwecken während der Dauer der Betriebsstörung auf den Schächten der Nordböhmischen Kohlenwerks-Gesellschaft bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens bis Ende März 1902	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Februar 1894	Verschieden	6 Heller		Im Kartirungswege		In diesem Frachtsätze sind die Schleppbahngebühren in Triebschitz und Brüx inbegriffen
574	**Buschtěhrader Eisenbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Unbearbeitetes Stammholz über 2·5 m länge der Pos. H—18 des Gütereclassification des Tarifes, Theil I, Abth. B, der österr., ungar. und bosn.-hercegov. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Pürbach-Schrems via Prag (Smichow) B.E.B.	Kladno (Station) Milostin-Kounowa Smečna-Sternberg Unhoscht	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localgütertarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 85 101 89 84		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
575	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Eis	Siehe nachstehende Tabelle		Es gelten die Frachtsätze bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief, und zwar nur bei Verladung in offen gebauten Wagen. Wenn der Absender die Beförderung in gedeckt gebauten Wagen im Frachtbriefe ausdrücklich vorschreibt, werden den Frachtsätzen nachstehende Beträge zugeschlagen, und zwar: bei Brenner 0·03 Mark } per 100 kg bei Toblach 0·05 Mark }	his auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1902	Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1902	Dermalen bestehen keine Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach	Von Brenner	Von Toblach
	Zugestandener Frachtsatz in Mark für 100 kg	
Ansbach	0·76	0·94
Aschaffenburg	1·01	1·19
Augsburg	0·60	0·78
Bamberg	0·86	1·04
Bruck b. München	0·56	0·74
Donauwörth	0·64	0·82
Ellingen	0·70	0·88
Erlangen	0·80	0·98
Freising	0·58	0·76
Günzburg	0·66	0·84
Ingolstadt C.B.	0·62	0·80
Kitzingen	0·88	1·06
Kitzingen-Etwashausen	0·89	1·07
Kulmbach	0·91	1·09
Landshut	0·59	0·77
Moosburg	0·59	0·77
München C.B.	0·54	0·72

Nach	Von Brenner	Von Toblach
	Zugestandener Frachtsatz in Mark für 100 kg	
München O.B.	0·53	0·71
München-Laim	0·54	0·72
München S.B.	0·53	0·71
Neuulm	0·69	0·87
Nördlingen	0·68	0·86
Nürnberg C.B.	0·77	0·95
Nürnberg O.B.	0·78	0·96
Nürnberg Rangirhhf.	0·77	0·95
Pappenheim	0·68	0·86
Planegg	0·55	0·73
Regensburg	0·66	0·84
Rosenheim	0·43	0·61
Schweinfurt C.B.	0·94	1·12
Schweinfurt Stadt	0·93	1·11
Tutzing	0·57	0·75
Weissenburg a. S.	0·70	0·88
Würzburg	0·88	1·06

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
576	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	laut Waarenverzeichniss des in der 8. Rubrik genannten Tarifes Getreide Hülsenfrüchte Oelsaaten und Oelsamen Mahlproducte und Mehl Stärke Reis	Jinonitz, Station der Buschtéhrader Eisenbahn	Niedersedlitz, Station der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der übrigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 10. Februar 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Theil II, Heft 4, des Tarifes für den Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Besteht kein directer Frachtsatz	105 Pfennige		Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
577	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Roman-Cement	Kiefersfelden	Wien I (K.E.B.)	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 15. Februar 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897 für den Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband (Ausnahmetarif Nr. 29)	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		
					Wien II (K.F.J.B.)				110	99	11			
					Wien-Donauquaibhf.				114	103	11			
					Wien-Lagerhaus				120	108	12			
					Wien-Praterquai				114	108	6			
				Kufstein	Wien I (K.E.B.)				114	108	6			
					Wien II (K.F.J.B.)				111	100	11			
					Wien-Donauquaibhf.				115	104	11			
					Wien-Lagerhaus				121	109	12			
					Wien-Praterquai				115	109	6			
									115	109	6			
578	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	betheiligten Verwaltungen	Stroh	Pusztá-Péteri	Oderberg loco und transit	Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	192 Heller		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	579	580	581
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
für Artikel	Milchgefässe, leere, gebrauchte, mit dem Eigenthumsmerkmale des Besitzers versehen	Holzstoff, geschliffenen, in Pappenform, nicht geleimt und nicht gefärbt, weiss oder naturbraun	Abfälle von Papier, in fester Verschnürung oder verpackt
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Milch via Lundenburg Wien Nordbahnhof	Troppan Nordbahnhof	Brünn Nordbahnhof
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Hadres-Markersdorf via Lundenburg Hadres-Markersdorf	rücksichtlich der Strecken des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Troppan Nordbahnhof
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Aufgabe als Eilgut. Anfrechthaltung der für Eilgüter allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Besorgung des Anfladens der Milch durch den Absender bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 400 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Anlieferung in Mengen unter 5000 kg und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen bis Ende December 1902	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarif	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Localgütertarif vom 1. Juli 1899
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	136	Verschieden	142 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	99	0·82 h per 100 kg und 1 km plus 8 h Manipulationsgebühr per 100 kg	108 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	37	Verschieden	34 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf die reklamirende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die einen Refactiestempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht zurückgestellt	
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer														
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
	Die Publication erfolgt	und im Namen der betheiligten Verwaltungen	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gehühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen	
582	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Eis	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Pozsony fiók pályandvar	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1902	39 Heller	30 Heller	9 Heller	Im Kartirungswege			
583	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Eis	Elbekosteletz und Jiritz	Prag B.N.B.	Aufgabe als Frachtgut. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	K 25·68 per Wagen		Im Kartirungswege		Anf- und Abladen obliegt den Parteien
584	k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen	Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn	Cement	Tschischkowitz	Obernitz	Einhaltung der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 3	Verschieden	Verschieden	50 Percent	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen zu bewirken ist	Die Sendungen müssen für den Erweiterungsbau des Fabriksetablissements Pötschmühle, Bahnstation Gojau, bestimmt sein. Das Anf- und Abladen obliegt der Partei

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
585	Südbahn-Gesellschaft		Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle (Lignit und Glanzkohle)	Kirchbichl	Villa Lagarina	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. Die Sendungen müssen in Villa Lagarina mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	99 Heller	81 Heller	18 Heller	Im Kartirungswege		
586	Oesterr. Nordwestbahn		a) Steine der Classe C b) Steine des Specialtarifes 3	Wostromer	Nenbydžow	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Anf- und Abladen obliegt der Partei	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898	Heller a) 15 b) 13	a) 8 b) 8	a) 7 b) 5	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Beschotterung von Bezirksstrassen bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Nenbydžow als Empfänger erscheinen
				Smidar					a) 12 b) 10	a) 8 b) 8	a) 4 b) 2			

Seidel & Naumann's

Ideal Schreibmaschine

das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.

Auf Kugellager mit sofort und dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem

Decimal-Tabulator.

Leichtester Tastenanschlag. Grösste Durchschlagsfähigkeit. Schriftproben und Prospecte gratis und franco.

General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn:

Hch. SCHOTT & DONNATH, Wien, III. Heumarkt Nr. 9.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, 1. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 14. **Wien, 6. Februar 1902** **XV Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 31. Jänner 1902, Z. 4063, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

I.

Deutschland.

1.) Mit Schreiben vom 17. Jänner 1902 hat das Reichseisenbahnamt in Berlin dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung gemacht, dass die nachstehend aufgeführten deutschen Eisenbahnen dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt worden sind:

1. die am 16. October 1901 eröffnete, von der Badischen Localeisenbahn-Gesellschaft betriebene Nebenbahn Wiesloch Stadt—Waldangelloch,
2. die am 11. November 1901 eröffnete, von ihrer Direction in Braunschweig, Geysostrasse 15, betriebene Braunschweig-Schöninger Eisenbahn,
3. die am 12. November 1901 eröffnete, von ihrer Direction in Berlin W. 10, Hohenzollernstrasse 1, betriebene schmalspurige Gera-Meuselwitz-Wuitzer Nebenbahn,
4. die am 20. October 1901 eröffnete, von der Direction der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft betriebene Schmalspurbahn Amstetten-Laichingen,
5. die am 31. October 1901 eröffnete, von der Direction der Württembergischen Localeisenbahnen in Stuttgart, Hölderlinstrasse 27, betriebene Schmalspurbahn Aalen-Ballmertshofen.

Infolge dieser Mittheilung wird die Liste der deutschen Eisenbahnen unter A II wie folgt abgeändert:

1. In Nr. 15 wird nachgetragen:
   e) Wiesloch Stadt—Waldangellocher Nebenbahn.
2. Hinter Nr. 17 wird eingeschaltet:
   17 a. Braunschweig—Schöninger Eisenbahn.
3. Hinter Nr. 33 wird eingeschaltet:
   33 a. Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn.
4. In Nr. 98 wird nachgetragen:
   a) Amstetten-Laichingen.
   (Die bisherigen Buchstaben a und b werden in b und c abgeändert.)
5. Hinter Nr. 98 a wird eingefügt:
   98 b. Die von der Direction der Württembergischen Localeisenbahnen betriebene Nebenbahn Aalen-Ballmertshofen.

Gemäss Art. 58 (2) des Internationalen Uebereinkommens wird der Eintritt der neuen Eisenbahnen in den internationalen Transportdienst nach einem Monat vom Datum der gegenwärtigen Benachrichtigung an erfolgen.

2.) Infolge des Ueberganges der Linien der Schweizerischen Centralbahn und der Schweizerischen Nordostbahn in den Besitz der Schweizerischen Bundesbahnen (vergl. Kundmachung vom 15. Jänner 1902, Z. 1055, enthalten im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 6 vom 18. Jänner 1902) wird auf Antrag des eidgenössischen Post- und Eisenbahn-Departements in Bern, vom 7. Jänner 1902, und im Einverständnisse mit dem Reichseisenbahnamte in Berlin, vom 15. Jänner 1902, in der Liste der dem Internationalen Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnstrecken der Haupttitel „**Deutschland**“ im Eingang der lit. B III „Schweizerische Verwaltungen“ folgendermassen abgeändert:

„Die von den Schweizerischen Bundesbahnen betriebenen Strecken von der schweizerisch-deutschen Grenze:“

II.

Schweiz.

Aus dem vorstehend unter I—2.) erwähnten Anlasse sind weiters auf gleichzeitiges Verlangen des eidgenössischen Post- und Eisenbahn-Departements im Haupttitel „**Schweiz**“ der Eisenbahnliste unter lit. B II „Deutsche Verwaltungen“ folgende Aenderungen bewerkstelligt worden:

a) Bei Ziffer 21, 22 und 23 wird nach „Basel“ jeweils beigefügt: „Badische Bahn“.

b) Ziffer 24 lautet nunmehr:

24. „Die von den grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen mitbetriebene Verbindungsbahn zwischen Basel Badische Bahn und Basel Schweizerische Bundesbahn.“

c) In Ziffer 25 wird am Schlusse nach „Basel“ beigefügt: „Schweizerische Bundesbahn“.

Das genannte Centralamt hat hievon den Vertragsstaaten und den betheiligten Eisenbahnen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 23. Jänner 1902 Kenntniss gegeben.

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Es liegt in dem Principe der Enteignung zu Bergbauzwecken, dass der Bergwerksbesitzer von dem expropriirten Grunde jenen Gebrauch zu machen berechtigt ist, der eben durch die Zwecke des Bergbaues bedingt ist, selbst wenn dieser Gebrauch bis zur Zerstörung geht.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde der Johanna Fritsche in Karbitz und der Ida Alter in Herbitz gegen die Entscheidung des k. k. Ministeriums des Innern vom 8. October 1898, Z. 30.778, puncto Enteignung von Grundstücken zu Bergbauzwecken, nach durchgeführter öffentlicher mündlicher Verhandlung zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Mit der angefochtenen Entscheidung wurden die Entscheidungen der unteren Instanzen, mit welchen im Grunde des IV. Hauptstückes, allg. Bergges., insbesondere der §§ 98, 102 und 103 desselben, ausgesprochen wurde, dass Johanna Fritsche von der Parcelle Nr. 3058/2 in Karbitz die Theilfläche von 1223·2 Quadratklafter und Ida Alter von der Parcelle Nr. 3059 in Karbitz die Theilfläche von 1466·1 Quadratklafter der Brüxer Kohlenbergbau-Gesellschaft für den Bergbaubetrieb vom Miladа-Schachte aus zur Benützung bis zu dem Zeitpunkte zu überlassen habe, bis zu welchem der Flötzabbau unter diesen Grundflächen und im Umkreise von 50 m hievon beendet und seit dieser Beendigung ein Jahr verstrichen sein wird, bestätigt. Die Nothwendigkeit dieser Grundüberlassung wurde damit begründet, dass die betreffenden Grundparcellen durch den fortschreitenden Abbau des Braunkohlenflötzes beschädigt und zum Theil gänzlich devastirt werden müssen.

Die Beschwerdeführer bestreiten die Zulässigkeit einer zwangsweisen Grundüberlassung zum Zwecke der Beschädigung der zu überlassenden Grundstücke und berufen sich diesbezüglich auf die Bestimmung des § 98 allg. Bergges., wonach der Grundeigenthümer nur verpflichtet sei, die zum Bergbaubetriebe nothwendigen Grundstücke dem Bergbauunternehmer gegen angemessene Schadloshaltung zur Benützung zu überlassen. Um diese Rechtsanschauung auf ihre Richtigkeit zu prüfen, muss man die Bestimmung des § 98 im Zusammenhange mit anderen einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen auffassen.

In dieser Beziehung kommt § 84 allg. Bergges. in Betracht, wonach die Anlage von Schurfbauen und die Erwerbung und Benützung von Grubenfeldern innerhalb oder unter den Tagmassen durch letztere nicht gehindert werden darf, dem Eigenthümer aber im Falle einer Beschädigung ein gleiches Recht auf Schadenersatz zusteht, wie den durch den Bergbau berührten Eigenthümern der Oberfläche (§ 98). Diese ausdrückliche Verweisung auf den § 98 lässt keine andere Deutung zu, als dass die Bestimmungen beider Paragraphe unter denselben Gesichtspunkten erlassen worden sind. Hienach darf das Wort „Benützung“ in § 98 nicht in der engeren und, wie zugegeben werden muss, dem gewöhnlichen Sprachgebrauche entsprechenden Bedeutung „Gebrauch zum Zwecke der ordentlichen Nutzung“ aufgefasst werden; vielmehr ist hier das Wort „Benützung“ als identisch mit dem Worte „Verwendung“, „Inanspruchnahme“ auszulegen.

Es ergibt sich dies auch aus der Natur der Sache, weil ja überhaupt ein zum Zwecke des Bergbaubetriebes verwendeter Grund in der Regel nicht in derselben Weise benützt werden kann, wie vor dieser Verwendung; es müssen nothwendigerweise damit Umgestaltungen vorgenommen werden, welche dessen gewöhnliche Benützung ausschliessen. Damit ist auch die Einwendung der Beschwerde, dass nach den Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches (§§ 354, 362, 507 und 509) nur der Eigenthümer des Grundes, niemals aber der Gebrauchsberechtigte, mit der Substanz zu walten berechtigt ist, nicht zutreffend. Denn abgesehen davon, dass die Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches auf Grundstücke, welche der dem öffentlichen Rechte angehörigen Enteignung unterzogen werden, nicht stricte angewendet werden können, liegt es in dem Principe der Enteignung zu Bergbauzwecken, dass der Bergwerksbesitzer von dem expropriirten Grunde jenen

Gebrauch zu machen berechtigt ist, der eben durch die Zwecke des Bergbaues bedingt ist. Dass dieser Gebrauch auch bis zur Zerstörung gehen kann, liegt in der Natur der Sache, weil sonst in vielen Fällen die Grundabtretung zwecklos wäre. Die Beschwerde selbst gibt ja zu, dass eine Grundabtretung zum Zwecke der Herstellung der Einbaue im Geiste und Zwecke des Gesetzes gelegen sei; aber schon diese Herstellung der Einbaue bedingt eine Zerstörung des Grundes an der betreffenden Stelle.

Wenn die Beschwerde behauptet, dass der Expropriation von Grundstücken, welche durch den Bergbau beschädigt oder zerstört werden sollen, auch die Verpflichtung zur seinerzeitigen Rückstellung des expropriirten Grundes in den früheren Zustand entgegenstehe, so ist dies darum nicht richtig, weil diese Rückversetzung in den vorigen Zustand keineswegs eine im Gesetze dem Bergwerksbesitzer auferlegte Verpflichtung ist. Ist diese Rückstellung nicht möglich, so muss darauf eben bei dem Ausmasse der Entschädigung Rücksicht genommen werden. In diesem Sinne sind auch die Administrativbehörden im § 68 Vollzugsvorschrift zum allg. Bergges. angewiesen. Uebrigens ist dem Grundeigenthümer im § 100 allg. Bergges. auch das Recht eingeräumt, bei der Entziehung seines Grundes zu Zwecken, welche eine bleibende Verwendung voraussehen lassen, auf die eigenthümliche Uebernahme zu dringen.

Die Behauptung der Beschwerde, dass das an den Bergbau geknüpfte, untergeordnete öffentliche Interesse dem höheren Interesse der Landwirthschaft weichen müsse, und dass daher ein Enteignungsbegehren, das nur zum Zwecke der Zerstörung von Grund und Boden gestellt wird, zurückzuweisen sei, ist unhaltbar, weil im § 98 allg. Bergges. die Verpflichtung des Grundeigenthümers, die zum Bergbaubetriebe nothwendigen Grundstücke dem Bergbauunternehmer zur Benützung zu überlassen, ganz allgemein ausgesprochen ist, wogegen in jedem speciellen Falle die Prüfung, ob der Bergbau, für welchen die Expropriation begehrt wird, nach seiner volkswirthschaftlichen Bedeutung eine zwangsweise Grundüberlassung rechtfertige, allerdings den Administrativbehörden obliegt, wobei sie aber nach freiem Ermessen vorzugehen berechtigt sind.

Dass die Enteignung eines der Beschädigung durch den Bergbaubetrieb ausgesetzten Grundstückes mit der Bestimmung des § 170 allg. Bergges., wonach der Bergbaubetrieb gegen jede Gefahr für Personen und Eigenthum möglichst gesichert sein muss, im Widerspruche stehe, ist ebenfalls nicht richtig, weil sich diese Bestimmung nur auf ein solches Eigenthum bezieht, das der Verfügung des Bergbaubesitzers entzogen ist, und weil die Enteignung eben den Zweck hat, diejenigen Grundstücke, welche für den Bergbau erforderlich sind, der Herrschaft des Bergbaubesitzers zu unterwerfen.

[Erkenntniss vom 27. October 1899, Z. 8445; cf. Sammlung Budwiński, Band XXIII, Nr. 13.289.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Linie Nr. 56 [der Concessionsurkunde] „von der Vollbadgasse in Dornbach bis zur Klampfelberggasse in Neuwaldegg“: Ergebniss der technisch-polizeilichen Prüfung: Ertheilung der provisorischen Betriebsbewilligung ex commissione.) Das von der k. k. Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen mitgetheilte Ergebniss der am 29. November 1901 durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der Linie Nr. 56 der Wiener elektrischen Strassenbahnen, und zwar: „von der Vollbadgasse in Dornbach bis zur Klampfelberggasse in Neuwaldegg“, bei welcher Amtshandlung die provisorische Betriebsbewilligung ex commissione ab 4. December 1901 im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt wurde, wurde zur Kenntniss genommen.

[E.-M.-Z. 1057.]

Elektrische Kleinbahn Triest - Scorcola - Opčina. (Project für ein Remisengebäude in der Haltestelle Via Romagna: Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Triest hat den Concessionären der mit elektrischer Kraft zu betreibenden Kleinbahn Triest-Scorcola-Opčina im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums den Bauconsens für das Project eines Remisengebäudes in der Haltestelle Via Romagna ertheilt, nachdem die gepflogenen Erhebungen ergeben haben, dass gegen die projectirte Herstellung ein Anstand nicht obwaltet. Ueber Antrag des Stadtmagistrates in Triest als Baubehörde wurde jedoch der Bauconsens an die Bedingung geknüpft, dass zur Sicherung des Verkehres auf der Via di Romagna die Stütz- und Böschungsmauer gegen die Strasse zu mit einem starken Geländer versehen werde. [E.-M.-Z. 3814.]

Localbahn Gmünd — Gross-Gerungs. (Operat der feuersicheren Herstellungen von km 22·1 bis km 43·7: Ergebniss der Commission zur Festsetzung der feuersicheren Herstellungen: Bauconsensertheilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Wien mitgetheilte Ergebniss der am 22., 23. und 24. October 1901 stattgehabten Commission zur Festzetzung der feuersicheren Herstellungen in den Theilstrecken von km 22·1 bis km 24·2 und von km 35·67 bis km 43·7 der in Bauausführung begriffenen Localbahn Gmünd — Gross-Gerungs, sowie die ex commissione erfolgte Ertheilung des Bauconsenses für die gedachten Herstellungen wurden vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigend zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 57.069 ex 1901.]

Projectirte elektrische Drahtseilbahn von Bozen nach Kollern. (Anberaumung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat hinsichtlich des vom Hotelbesitzer Josef Staffler in Bozen vorgelegten generellen Projectes für eine mit der Spurweite von 1·0 m auszuführenden, elektrisch zu betreibende Drahtseilbahn von Bozen nach Kollern die Trassenrevision für Freitag den 7. Februar 1902 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am genannten Tage um 9 Uhr Vormittags bei der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bozen. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Arthur Meusburger betraut. [E.-M.-Z. 4173.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Betriebsleitung Czernowitz: Wiedereröffnung der Station Paltinoasa für den Gesammtverkehr.) Am 1. Februar ist die auf der Linie Hatna—Valeputna der Bukowinaer Localbahnen zwischen den Stationen Illischestie und Gurahumora gelegene Station Paltinoasa für den Gesammtverkehr wieder eröffnet worden. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 151 vom 31. December 1901, Seite 3803.)

Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien. (Eröffnung der elektrischen Strassenbahnlinie Neuer Markt—Opernring.) Am 2. Februar ist die neue elektrische Strassenbahnlinie Neuer Markt—Opernring dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Die Wagen verkehren vorläufig theilweise von der Endstation Hietzing Hauptstrasse, theilweise vom Mariahilfer Gürtel über die Mariahilferstrasse, Getreidemarkt, Operngasse bis zum Neuen Markt und umgekehrt.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Tarifbegünstigung für Melasse als Viehfütterungsaliment.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die zu Gunsten der Landwirthe für Kleie, Reisabfälle etc. gewährte Tarifbegünstigung auch auf Melasse ausgedehnt wird, welches sich in Oesterreich und speciell in Böhmen als Kraftfuttermittel und zur Mästung von Hornvieh bestens bewährt. Die circa 40percentige Begünstigung, das ist die Anwendung der Sätze der Wagenladungsclasse A für beliebige Mengen anstatt der Stückgutclasse II. kommt insbesondere

jenen Kleingrundbesitzern zugute, welchen ein nur geringes Quantum für eigenen Bedarf genügt. Die Gewährung der vorangeführten Ermässigung ist von der Vorlage eines vom landwirthschaftlichen Vereine des jeweiligen Domicilbezirkes ausgestellten Certificates abhängig.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Localbahnen, bezw. Strasseneisenbahnen mit Dampf- und elektrischem Betriebe ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 20. November 1901, Z. 73.610, den Budapester Einwohnern Stadtbaumeister Christian Lang und dem Civilingenieur Alexander Sztromszky für:

a) eine vom Hauptplatze der Stadt Bártfa (Bartfeld, Comitat Sáros) ausgehende, sich mit Benützung innerstädtischer Strassenzüge im Bereiche des städtischen Territoriums verzweigende und von geeigneten Punkten desselben
b) einerseits zum Bahnhofe der Endstation Bártfa der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden, als Sackbahn endigenden Localbahn Eperjes-Bártfa (Flügelbahn der Linie Kassa (Kaschau)—Abos—Eperjes—Orló (—Tarnow),
c) andererseits zum Badeetablissement des Curortes Bártfafürdö führende schmalspurige (1 m Spurweite) Strassen-, bezw. ausserhalb des städtischen Rayons Localeisenbahn

mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 20. November 1901, Z. 74.762, dem Grossgrundbesitzer Josef Szentiványi und dem Civilingenieur Emil Várnai für eine von der Endstation Csorbató (Csorbasee) der als Sackbahn endigenden, nächst der Station Csorba der Hauptlinie (Oderberg—) Csácza — Csarba — Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn abzweigenden Zahnradbahn (im Betriebe der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn) ausgehende und in deren Fortsetzung mit der voranbezeichneten Spurweite bis zum Cur- und Badeorte Tátra-Füred (Bad Schmecks) führende Zahnradbahn mit Dampf- oder elektrischem Betrieb, auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 22. November 1901, Z. 67.598, der Direction der „Losoncz vidéki helyi érdekü részvéntársaság“ (Firma Losonczer Regional-Localbahnen-Actiengesellschaft) in Budapest (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 78 ex 1901) für eine nach Ausbau der gesellschaftlichen Hauptlinie Losoncz—Zelene—Poltár entweder von deren Endstation Poltár oder von der Station Zelene ausgehende, über Sós-Lehota, Cseh-Brézó und die Gemarkuug der Gemeinde Zlatno bis Ihokova führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 23. November 1901, Z. 75.913, dem Grossgrundbesitzer Grafen Emerich Zacz und dem Bankdirector Johann Baptist Eberwein im Vereine mit der Direction der Firma „Magyar helyi érdekü vasut-részvény-társaság“ (Ungarische Localeisenbahn-Actiengesellschaft) in Budapest für:

a) eine von der Station Töke-Terebes-Gálszécs der Linie (Budapest—) Sátoralja-Ujhely—Legeny-Mihály—Mezö-Laborcz (—Lupkow) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese im Bereiche des Comitates Sáros über Nagy-Ruszka, Gálszécs, Párno-Szécs, Dolyanka, Szacsur, Köporuba, Varannó-Csemernye, Varannó-Csáklyó, Sókut, Jesztréb, Agyagos-Tápolyszép, Feketepatak, Bisztra, Hánusfálva, Medgyes, Kapi-Németfalu, Láda und die Gemarkung der Gemeinde Kapi in der Endstation Bártfa mit der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden, als Sackbahn endigenden Localbahn Eperjes-Bártfa (Flügelbahn der Linie Kassa [Kaschau] — Abon — Eperjes — Orló [—Tarnow]) verbindende;
b) eine von der zukünftigen Station Kapusfalva der Linie a) abzweigende und von dort aus diese in der Station Kapi, eventuell der dieser nächstgelegenen Station Alsó-Sebes, gleichfalls mit der Localbahn Eperjes—Alsó-Sebes—Kapi—Bártfa verbindende

normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlass vom 20. November 1901, Z. 73.417, der Firma „Aradi közuti vospálya és tég lagyár részvény társaság“ (Arader Strasseneisenbahn- und Ziegelfabriks-Actiengesellschaft) in Arad für:

a) eine von einem geeigneten Punkte des innerstädtischen Strasseneisenbahn-Betriebsnetzes der kgl. Freistadt Arad ausgehende und diese mit Benützung entsprechender Strassenzüge nach Ueberbrückung des Marosflusses mit dem Bahnhefe der Station Uj-Arad der Linie Arad—Uj-Arad—Temesvar-Józsefváros—Báziás der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende;
b) eine von einem gleichfalls geeigneten Punkte des Arader innerstädtischen Betriebsnetzes abzweigende, im Bereiche der nach Bocskó führenden ärarischen Landstrasse bis zu dem im Csalaerwalde liegenden Forsthause führende schmal-, eventuell normalspurige Strasseneisenbahn mit Dampf-, eventuell elektrischem Betrieb, auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Deutsches Reich. (Bau einer Stadt- und Vorortebahn in Hamburg.) Der seit der Mitte der Neunziger-Jahre erörterte Plan, die inneren Theile der Stadt Hamburg durch eine dem Schnellverkehre dienende Bahn mit den Aussenorten zu verbinden, hat jetzt durch eine vom Senate an die Bürgerschaft gerichtete Vorlage feste Gestalt angenommen. Der Senat hat mit den Firmen Siemens & Halske in Berlin, der Allgemeinen Elektricitätsgesellschaft daselbst und der Hamburger Strasseneisenbahn-Gesellschaft unter Vorbehalt der Genehmigung der Bürgerschaft einen Vertrag abgeschlossen, der jetzt im „Hamburgischen Correspondenten“ seinem vollen Wortlaute nach veröffentlicht wird und dessen Inhalt wir nach der „Z.d.V.D.E.-V.“ die folgenden Angaben entnehmen:

Die genannten drei Gesellschaften treten zu einer Actiengesellschaft unter der Bezeichnung „Hamburger Stadt- und Vorortebahn-A.-G.“ zusammen, die mit einem Capital von Mark 15,000.000 ausgestattet, in Hamburg ihren Sitz nehmen wird. Die herzustellende Bahn wird theils als Hochbahn, theils als Untergrundbahn für elektrischen Betrieb vollspurig hergestellt und soll zunächst nur dem Personenverkehre dienen, auf Verlangen des Senats aber auch die Beförderung von Leichen nach dem Ohlsdorfer Kirchhofe übernehmen, sowie auch Vieh- und Postsendungen befördern. Die Bahn soll folgenden Verlauf nehmen: Ausgehend vom Hafenthor am Südwestende der Stadt, wird sie zunächst in östlicher Richtung an der Elbe entlang bis zum Baumwall und von dort in nordöstlicher Richtung bis zum Rödingsmarkt geführt werden. Von hier läuft sie östlich über den Mönckedamm, die Grosse Johannisstrasse und eine neu anzulegende Strasse nach dem Hauptbahnhofe, unterkreuzt hier die Staatsbahn und führt weiter zum Berliner Thor, wo sie nördlich einbiegt und durch Hohenfelde und am Eilbecker Canal entlang über den Barmbecker Marktplatz zur Pestalozzistrasse geht. Dort biegt sie in westlicher Richtung ab nach Winterhude und führt von hier anfangs in südwestlicher Richtung, dann in südlicher Richtung über Eppendorf, Eimsbüttel und Schlump durch St. Pauli und am Millernthor vorbei zum Hafenthor zurück. In Eppendorf schliesst eine Zweigbahn an, die über Lattenkamp und Alsterdorf nach Ohlsdorf führt. Die Strecken vom Hafenthor zum Rödingsmarkt, von der Uhlandstrasse in Hohenfelde über Barmbeck, Winterhude und Eppendorf bis zum Schlump und die Zweigbahn von Eppendorf nach Ohlsdorf sind als Hochbahn, die Strecken in der inneren Stadt vom Rödingsmarkt bis zum Berliner Thor und vom Schlump bis zum Hafenthor als Untergrundbahn geplant. Zwischen dem Berliner Thor und der Uhlandstrasse in Hohenfelde wird die Bahn theilsweise oberirdisch, theils als Untergrundbahn durchgeführt werden. Die so herzustellende Bahnlinie wird eine Gesammtlänge von 22·7 km erhalten. Zur Deckung der Baukosten ist ausser dem Actieucapital der Gesellschaft eine von ihr unter Zinsgewähr des Staates aufzunehmende, mit höchstens 4 pCt. zu verzinsende und in 85 Jahren abzutragende Anleihe bestimmt, deren Höhe nach einer vorläufigen Schätzung nicht über Mark 30,000.000 veranschlagt wird. Es würden also die anschlagsmässigen, von der Gesellschaft aufzubringenden Baukosten rund Mk. 2,000.000 für das Kilometer betragen. Dagegen übernimmt es der hamburgische Staat, der Gesellschaft den für die Bahn, die Bahnhöfe, Haltestellen und Betriebsanlagen erforderlichen Grund und Boden auf die Dauer der Concession, die für 90 Jahre ertheilt wird, unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Die im öffentlichen Eigenthum stehenden Flächen der Strassen und Plätze werden zu diesem Zwecke der Gesellschaft überwiesen, die noch im Privateigenthum stehenden Grundstücke sind vom Staate für seine Rechnung — nöthigenfalls im Enteignungsverfahren — zu erwerben. Zu diesen auf rund Mark 7,000.000 veransch'agten Grunderwerbskosten leistet jedoch die Gesellschaft einen Zuschuss von Mk. 1,500.000 als Beitrag zu den Kosten der Verbreiterung der Grossen Johannisstrasse, wo die mit Nr. 2 bis 14 bezeichneten Häuser angekauft und beseitigt werden müssen. Ausserdem sind die Gesellschaften erbötig, dem Staate den Grund und Boden für die zwischen Rath-

hausmarkt und Hauptbahnhof durchzubrechende neue Strasse zum Preise von Mk. 4,000.000 zur Verfügung zu stellen unter der Voraussetzung, dass ihnen das Enteignungsrecht für die in Betracht kommenden Grundstücke ertheilt wird. Der Senat befürwortet dringend die Annahme dieses Vorschlages. Die Einträglichkeit des Unternehmens hält er deshalb für gesichert, weil bei einer Beförderung von 1,500.000 Personen auf das Jahr und Kilometer sowohl die Betriebskosten, als auch die Verzinsung der Anleihe gedeckt sein wird, während die Berliner Stadtbahn im Jahre 1896/97 6,250.000 Fahrgäste auf das Kilometer befördert hat. Steigt übrigens die Einnahme der Bahn in der Art, dass nicht blos die Anleihe verzinst, sondern auch den Actien ein Gewinnantheil von mehr als 5 pCt. gewährt werden kann, so werden die vom Staate für den Grunderwerb aufgewandten Summen mit 4 pCt. verzinst. Wenn sodann die Actionäre ein sechstes Percent erhalten haben, erhält der Staat von dem verbleibenden Ueberschuss 20 pCt. und diese Gewinnbetheiligung des Staates steigt auf 35 bis 50 pCt. des jedesmaligen Ueberschusses, falls sich die den Actionären zufliessenden Gewinnantheile auf 7, bezw. 8 pCt. belaufen.

Damit aber durch die jetzt zu fassenden Beschlüsse einer ferneren Zukunft nicht vorgegriffen werde und bei veränderten Verhältnissen die Möglichkeit einer staatlichen Uebernahme der Bahnen gegeben sei, ist in dem Vertrage dem Staate das Recht vorbehalten, nach Ablauf von 30 Jahren und zutreffendenfalls später von 10 zu 10 Jahren die Bahn zu übernehmen. Eine dreissigjährige Frist werde genügen, aber andererseits auch nicht zu lang erscheinen, um die Entwicklung des Unternehmens nach jeder Richtung beurtheilen zu können. Haben sich die Verhältnisse alsdann so gestaltet, dass die staatsseitige Uebernahme aus finanziellen oder aus anderen Gründen wünschenswerth erscheint, so werde die Bedingung nicht unbillig erscheinen, dass den Actionären der 25fache Betrag des durchschnittlichen Jahreseinkommens der letzten Jahre, jedenfalls aber der volle Betrag des Actiencapitales ausgezahlt werden soll.

Die allgemeine Anordnung der Anlagen ist mit Rücksicht auf die gestellte Aufgabe, einen bedeutenden Verkehr mit grosser Geschwindigkeit zu vermitteln, so getroffen, dass die Bahnen überall so hoch über oder so tief unter Geländehöhe zu liegen kommen, dass der Strassenverkehr ungehindert unter oder über der Bahn stattfinden kann. Eine Lage der Bahn in der Strassenoberfläche, sowie eine ebenerdige Kreuzung von Strassen und Eisenbahnen war ausgeschlossen. Im Allgemeinen konnte die Höhe der vorhandenen Strassen unverändert gelassen werden, und nur vereinzelt sind unwesentliche Hebungen oder Senkungen nothwendig geworden. Das Kraftwerk wird hochgespannten Drehstrom erzeugen, der in mehreren, längs der Bahn anzuordnenden Unterstationen in Gleichstrom mittlerer Spannung umgewandelt und in dieser Form durch eine isolirte dritte Schiene den Betriebsmitteln zugeführt wird.

Auf der ganzen Strecke sind einstweilen 22 Stationen und Haltestellen vorgesehen. Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird im Allgemeinen bis zu 40 km in der Stunde betragen, doch werden die Betriebsmittel so eingerichtet werden, dass eine Geschwindigkeit von 50 km in der Stunde erreicht werden kann. Durch die Aufenthalte auf den Stationen wird sich eine mittlere Reisegeschwindigkeit von rund 25 km in der Stunde ergeben, so dass der ganze Ring in weniger als einer Stunde umfahren werden kann. Auf den verkehrsreicheren Abschnitten der Bahn, insbesondere zwischen Barmbeck und dem Hafen, ist von Anfang an ein Fünfminutenverkehr in Aussicht genommen, der aber nach Bedarf zum Zweieinhalbminutenverkehr gesteigert werden kann. Ringzüge werden sich in Abständen von 10 Minuten folgen. Der Verkehr nach Ohlsdorf wird an Werktagen auf 20 Minuten beschränkt sein, an Sonntagen aber eine wesentlich dichtere Zugfolge erfahren. Die Wagen werden zu 50 Sitzplätzen eingerichtet sein, und die einzelnen Züge werden je nach Bedarf eine Stärke von einem bis zu fünf Wagen besitzen.

Deutsches Reich. (Uebersicht über die auf den deutschen Eisenbahnen bestehenden Tarife und Verkehrsverbindungen.) Einer Mittheilung des „Dresdner Journal“ zufolge ist vom Reichseisenbahnamte (vergl. Nr. 11 der „Berliner Correspondenz“ vom 25. Jänner 1901) seinerzeit auf ein im Reichseisenbahnamte aufgestelltes, zum erstenmale am 1. Jänner 1901 ausgegebenes Verzeichniss hingewiesen worden, welches den Eisenbahnverwaltungen wie den Verkehrsinteressenten ausser anderen Auskünften namentlich eine vollständige Uebersicht über alle damals auf den deutschen Eisenbahnen bestehenden Tarife und Verkehrsverbindungen darbot. In diesem Verzeichnisse sind im Laufe des Jahres viele und mannigfache Aenderungen eingetreten. Um diese einschliesslich der am 1. Jänner 1902 eingeführten Aenderungen zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, ist im Verkehrsbureau des Reichseisenbahnamtes ein Nachtrag I zum Tarifverzeichnisse ausgearbeitet worden. Der Nachtrag umfasst etwa 37 Druckseiten, ist Ende Jänner (im Verlage von Julius Springer in Berlin N., 24, Monbijouplatz 3) erschienen und zum Preise von 2 Mark vom Verlage zu beziehen.

— (Unterhaltung der Dienstuhren bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen.) Wie das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten den nachgeordneten Eisenbahn-Directionen mittheilt, ist im Bezirke der Eisenbahn-Direction in Stettin die Unterhaltung der Dienstuhren gegen Zahlung vertraglich festgesetzter Pauschalvergütungen an Privatuhrmacher vergeben. Das Verfahren hat sich bewährt, indem die Ausbesserungsarbeiten schneller und die gesammten Unterhaltungsarbeiten mit geringerem Kostenaufwande ausgeführt worden sind, als bei der Ausführung durch eigenes Personal. Auf Anregung der kgl. Oberrechnungskammer und zugleich im Hinblick auf die bevorstehende Neuregelung des technischen Sicherungs- und Telegraphenwesens hat das Ministerium die kgl. Eisenbahn-Directionen, in deren Bezirken bisher abweichend verfahren worden ist, zu einer alsbaldigen Prüfung veranlasst, ob die Einführung des erwähnten Verfahrens sich auch dort empfiehlt. Die etwa verfügbar werdenden Arbeiter und Handwerker sind nicht zu entlassen, sondern anderweitig zu beschäftigen.

— (Verkehrscontrolordung für die preussisch-hessischen Staatsbahnen.) Diese Ordnung, welche mit dem 1. Jänner 1901 in Geltung trat, ist der Gegenstand eines Erlasses des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten vom 31. December 1901. Danach haben trotz der Vereinfachungen in den Geschäften der Verkehrscontrole II, die eine erhebliche Herabsetzung des Personales dieser Controlen ermöglicht haben, die Controlarbeiten an Zuverlässigkeit nicht abgenommen. Durch die den Güterabfertigungsstellen gleichzeitig übertragene Nachprüfung der Frachten bei Anfertigung der Monatsrechnung wurde eine wirksame Gewähr dafür geboten, dass etwaige in dieser Beziehung vorgekommene Fehler schon vor Einsendung der Rechnungen an die Controle richtig gestellt werden. Auch hat sich die in § 11, Abs. 3, der gedachten Controlordnung gegebene Bestimmung, nach welcher von den Belegen und Rechnungen jeder Abfertigungsstelle im Laufe des Rechnungsjahres durchwegs nur der zwölfte Theil eingehend zu prüfen ist, als ausreichend erwiesen, sofern zugleich eine stichweise Nachprüfung der von Güterabfertigungsstellen selbst vorgenommenen Nachrechnung vorgenommen wird. Jedoch hat es sich als nothwendig gezeigt, die Arbeiten zur Prüfung der richtigen Tarifirung und Frachtberechnung in der Verkehrscontrole so zu vertheilen, dass in jedem Monate ein bestimmter, ungefähr gleichmässiger Theil der Fahrkarten geprüft werde. Der bei einer Verkehrscontrole gemachte Versuch, diese Prüfung auf zwei Monate des Jahres zusammenzudrängen, in dieser Zeit aber die Belege und Rechnungen aller Güterabfertigungsstellen vorzunehmen, hat sich als unzweckmässig erwiesen, weil dabei weder eine richtige Ausnützung der verfügbaren Arbeitskräfte, noch eine genügende Controle der Geschäftsführung möglich war. Auch empfiehlt es sich, zur Prüfung der richtigen Tarifirung nur solche Beamte heranzuziehen, die durch ihre bisherige Beschäftigung in Tarifsachen eine genügende Erfahrung und Sachkenntniss besitzen, und es ist zugleich Werth darauf zu legen, dass diese Beamten in ständiger Fühlung mit dem Tarifdecernenten und dem Verkehrsbureau erhalten werden. Da, wo hiezu geeignete Arbeitskräfte in der Verkehrscontrole fehlen, werden nöthigenfalls dazu besonders befähigte Beamte der Verkehrsbureaux herangezogen werden müssen, denen geeignetenfalls auch Gelegenheit zu geben sein wird, an Ort und Stelle Prüfungen vorzunehmen und Aufklärungen zu geben. Auf diesen Punkt behält sich der Minister vor, später noch besonders zurückzukommen. Damit sowohl die Verkehrscontrolen wie die Verkehrsinspectionen jederzeit unterrichtet sind, welche Dienststellen unzuverlässig arbeiten und daher einer besonderen Ueberwachung bedürfen, ist es nothwendig, dass die Controlen und Verkehrsinspectionen sich gegenseitig Nachricht über alle von ihnen bei ihrer amtlichen Thätigkeit wahrgenommenen grösseren Unregelmässigkeiten geben. Auch empfiehlt es sich, dass der Verkehrsdecernent von den getundenen Unregelmässigkeiten von Zeit zu Zeit Kenntniss nimmt, um daraus die Anregung zu etwaigen allgemeinen Anordnungen zu schöpfen. Es hat sich herausgestellt, dass die vorhandenen Arbeitskräfte besser ausgenützt werden könnten, wenn die Frist für die Rücksendung der Versandtrechnungen an die Versandtcontrolen ausgiebiger bemessen und etwa bis zum 6. oder 8. des zweitfolgenden Monates erstreckt würde. Auf diese Weise liesse sich die Arbeit des Vergleichens zwischen Versandt- und

Empfangsrechnungen auf einen längeren Zeitraum vertheilen. Die kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover ist beauftragt, in dieser Beziehung zwischen den controlführenden Directionen, sowie mit den fremden Verwaltungen die erforderlichen Vereinbarungen herbeizuführen. Die durch einen Erlass vom 27. November 1900 in Anregung gebrachte blatt-(bogen-)weise Anlegung der Monatsrechnungen hat sich da, wo sie zur Einführung gelangt ist, gegenüber der bisherigen heftweisen Anlegung dieser Rechnung durchaus bewährt und wird daher zu weiterer Einführung empfohlen. Bei der Verkehrscontrole in Köln hat sich die Rechenmaschine Brunsviga bewährt, und es haben sich daher die controlführenden Directionen nochmals mit der Frage zu beschäftigen, ob durch Einführung von Rechenmaschinen in den Controlen Personenersparnisse erzielt werden können.

(„Z. d. V. D. E.-V.")

Preussen. (Neue Bestimmungen über die Gewährung von Prämien für die Entdeckung oder Verhütung von Schäden an den Eisenbahnen, sowie für die Ermittlung der Urheber von Bahnfreveln und Diebstählen.) Diese Bestimmungen sind vom preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten erlassen und im „Eisenbahn-Verordnungsblatt" veröffentlicht. Die „Z. d. V. D. E.-V." entnimmt denselben Folgendes: „Werden an den Fahrgeleisen oder an den in Dienst gestellten oder zu stellenden Fahrzeugen, Locomotiven, Tendern und Wagen Schäden entdeckt, welche die Sicherheit des Betriebes zu gefährden geeignet sind, so erhalten die Entdecker — wenn die Anzeige so rechtzeitig erfolgt, dass ein weiterer Schaden verhütet wird — Geldprämien nach bestimmten Grundsätzen. Wird der Schaden durch Beamte und Arbeiter des Betriebsdienstes aufgefunden, so werden an Prämien für die Entdeckung Mk. 1—15 gezahlt, wird der Schaden durch Beamte und Arbeiter der Werkstätten ermittelt, so können ihnen Prämien von Mk. 1—6 gewährt werden, wenn eine mehr als gewöhnliche Aufmerksamkeit erforderlich war. Die Höhe der Prämien ist nach den Umständen des Einzelfalles, insbesondere nach der Schwierigkeit der Auffindung und dem Masse der hiebei aufgewendeten Sorgfalt zu bestimmen. Wird eine unmittelbar drohende Betriebsgefahr durch das entschlossene und zweckmässige Handeln von Eisenbahnbediensteten oder Privatpersonen rechtzeitig abgewendet oder wesentlich herabgemindert, so sind hiefür Prämien bis zum Betrage von Mk. 300 zuzubilligen, soferne nicht im Einzelfalle eine darüber hinausgehende Anerkennung geboten erscheint. Derartige Prämien sind auch zu gewähren für entschlossenes und zweckmässiges Handeln bei der Entdeckung und Unterdrückung von Wald- und anderen Bränden, die beim Betriebe der Bahn entstanden sind, sowie in Fällen, in denen Personen aus der Gefahr des Ueberfahrenwerdens oder aus anderen durch den Bahnbetrieb verursachten Gefahren gerettet wurden. Für die Bemessung der Prämien sind Besonderheiten des Falles massgebend, namentlich sind hiebei die Schwere der drohenden Betriebsgefahr, der Grad der bewiesenen Umsicht, Entschlossenheit und Furchtlosigkeit, die Zweckmässigkeit der ergriffenen Massnahmen u. s. w. in Rücksicht zu ziehen. Denjenigen Bediensteten, zu deren besonderen Obliegenheiten die Beaufsichtigung der Bahnanlagen u. s. w. gehört, sind die zulässigen Prämien in gleicher Weise wie den Uebrigen zu gewähren. Für die Bewilligung der ordentlichen Prämien sind die Inspectionsvorstände zuständig; die Bewilligung der ausserordentlichen Prämien bis zu einem Betrage von Mk. 300 für jeden Betheiligten erfolgt durch die kgl. Eisenbahn-Directionen. Auf anderweitige verwaltungsseitige Zuwendungen, welche den Bediensteten etwa zutheil werden, sollen die Prämien nicht angerechnet werden. Erscheinen die Prämien nicht ausreichend, so ist wegen Zuerkennung eines höheren Betrages an den Minister zu berichten; über hervorragende verdienstvolle Leistungen zur Abwendung einer Betriebsgefahr ist sofort zu berichten, damit geprüft werden kann, ob Anlass zur Erwirkung einer besonderen Auszeichnung vorliegt."

— (Beschaffung von Kleineisenzeug.) Das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat in Bezug hierauf an die kgl. Eisenbahn-Direction zu Essen a. R. und die übrigen kgl. Eisenbahn-Directionen einen Erlass gerichtet, dessen wesentlicher Inhalt wie folgt lautet: „Die gegenwärtige Lage der Industrie lässt es angezeigt erscheinen, einen Theil des für das Etatsjahr 1903 für Betriebszwecke erforderlichen Kleineisenzeugs schon jetzt zu beschaffen, falls dies zu angemessenen Preisen möglich ist. Die kgl. Eisenbahn-Direction in Essen a. R. wird deshalb beauftragt, eine Menge von etwa 37.000 t ausschliesslich normalen Kleineisenzeuges mit möglichster Beschleunigung öffentlich auszuschreiben. Diese Menge wird etwa der Hälfte des diesjährigen Gesammtbedarfes an Kleineisenzeug entsprechen. Die Verbrauchs-Directionen werden angewiesen, ihren ungefähren Gesammtbedarf an normalem Kleineisenzeug für das Etatsjahr 1903 unter Angabe der erforderlichen Mengen der verschiedenen Arten der königlichen Eisenbahn-Direction in Essen a. d. Ruhr mitzutheilen. Letztere hat aus den angemeldeten Einzelmengen das in Bestellung zu gebende Quantum von etwa 37.000 t auszuwählen. Sollten die Anmeldungen diesen Betrag nicht erreichen, so ist zunächst nur das angemeldete Quantum auszuschreiben. . . . . Bei der Festsetzung der Lieferfristen ist einerseits der oben ausgesprochenen Absicht, der Industrie über die Schwierigkeiten der gegenwärtigen Lage hinweg zu helfen, andererseits aber auch dem Interesse der Eisenbahn-Verwaltung, soweit als thunlich, Rechnung zu tragen. In dieser Beziehung wird namentlich auch auf die vorhandenen Lagerräume Rücksicht zu nehmen sein."

— (Bahnsteigsperre.) Nach einer Verfügung des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten wird Werth darauf gelegt, dass die Bahnsteigsperre zur Durchführung einer sicheren Controle der Fahrkarten überall auf den Hauptbahnstrecken der Preussischen Staatsbahnen, wo sie noch nicht vorgesehen war, baldthunlichst eingeführt werde. Die Mittel für die hiezu erforderlichen Anlagen sollen in den Etat für 1903 eingestellt werden. Es handelt sich hiebei, abgesehen von der Station Hamburg-Klosterthor der im Umbau begriffenen Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, um folgende Stationen und Strecken von Hauptbahnen: Directionsbezirk Breslau: Station Halbstadt und Seidenberg, Directionsbezirk Bromberg: Strecke Thorn (ausschl.)—Ottlotschin, Directionsbezirk Cassel: Strecke Scherfede—Holzminden, Directionsbezirk Erfurt: Strecke Arnstadt—Saalfeld i. Th., Eisenach—Lichtenfels, Directionsbezirk Frankfurt a. M.: Strecke Elm—Gemünden, Giessen—Fulda, Giessen—Gelnhausen, Sachsenhausen—Goldstein, Directionsbezirk Hannover: Station St. Magnus, Grohn-Vegesack und Directionsbezirk Kattowitz: Station Schoppinitz R. O. U.

— (Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Coaks- und Briquettversandtes im Ruhrkohlenrevier.) Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahn-Directionen Essen und Elberfeld ausschliessenden Zechen, Coaksereien und Briquettwerken sind vom 16. bis 22. December 1901 in 6 Arbeitstagen 98,608 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16.435 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Coaks und Briquetts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 106.799 und auf den Arbeitstag 17.799 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. December 1901 auf den Arbeitstag 1364 und im Ganzen 8191 Doppelwagen oder 7·6 pCt weniger gefördert und zum Versandt gebracht, als im gleichen Zeitraume des Vorjahres.

— (Ruppiner Kreisbahn.) Einem Ausschusse, welcher sich zur Gründung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Ruppiner Kreisbahn, Eisenbahn-Actiengesellschaft" gebildet hat, ist die Concession zum Baue und Betriebe einer für den Betrieb mittelst Dampfkraft und für die Beförderung von Personen und Gütern im öffentlichen Verkehre bestimmten, den Vorschriften der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands unterworfenen vollspurigen Nebeneisenbahn von Neustadt a. D. über Neu-Ruppin nach Herzberg ertheilt worden.

Württemberg. (Verkehr und Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate November 1901.) Im Monate November 1901 wurden bei einer Bahnlänge von 1893·74 (1826·11) km befördert: 2,615.440 (2,604.604) Personen, 724.400 (737.094) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehre Mk. 1,296.000 (1,292.198), aus dem Güterverkehre Mk. 2,810.000 (2,884.360), aus sonstigen Quellen Mk. 378.000 (380.000), im Ganzen Mk. 4,484.000 (4,556.558), weniger gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres Mk. 72.558. Vom 1. April bis letzten November betrugen die Einnahmen Mk. 39,474.000 gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit Mk. 39,762.344 weniger Mk. 288.344.

Sachsen. (Umbau der Leipziger Bahnhöfe.) Den sächsischen Städten ging eine Vorlage über mehrere Eisenbahnangelegenheiten zu, darunter eine solche über den Umbau der Leipziger Bahnhöfe, dessen Gesammtkosten für die Finanzperiode 1902/1903 auf Mk. 14,800.000 veranschlagt sind. Die Regierung beantragt, der Landtag wolle 1. den zum Umbau der Leipziger Bahnhöfe und der Ausführung der damit zusammenhängenden Anlagen nach dem von ihr dargelegten Plane, dessen Ausführung generell auf Mk. 53,000.000 veranschlagt wurden ist, das Einverständniss erklären; 2. der Staatsregierung für die gedachten baulichen Herstellungen, einschliesslich der Herstellungen und Veränderungen von öffentlichen Strassen und Plätzen, die Enteignungsbefugniss, soweit nöthig, ertheilen und 3. als erste Baugeldrate Mk. 14,800.000 bewilligen.

Italien. (Bau der Mestre—Bassano—Primolano—Tezzebahn zum Anschlusse an die Valsuganabahn.) Wie die „Triester Zeitung" dem letzten Berichte des Generalconsulates in Venedig entnimmt, soll allem Anscheine nach der Bau der Mestre—Bassano—Primolano—Tezzebahn zum Anschlusse an die Valsuganabahn in nicht allzuferner Zeit in Angriff genommen werden. Nachdem sich die Verhandlungen über die Bedingungen der Concession zwischen der italienischen Regierung und der Stadt und der Provinz Venedig lange fortgesetzt, wurde in der am 8. December 1901 abgehaltenen Sitzung des Municipalrathes von Venedig das diesbezügliche Project des Gemeindeausschusses mit 40 gegen eine Stimme angenommen. Auf Grund dieses Beschlusses wird die Stadt Venedig nunmehr bei der italienischen Regierung um die Concession zum Baue und Betriebe der erwähnten Eisenbahnlinie unter der Bedingung einschreiten, dass ihr das Maximum der erlaubten Quote, nämlich Lire 5000 per Kilometer auf 70 Jahre für die Strecke Mestre—Bassana und L. 6000 per Kilometer gleichfalls auf 70 Jahre für die Strecke Bassano—Primolano—Tezze, bewilligt werde. Die Gesammtkosten werden mit L. 13,799.660 veranschlagt, wovon zwei Drittel zu Lasten der Stadt und ein Drittel zu Lasten der Provinz entfallen. Die Fonds werden mittelst zwei aufzunehmender 4¼percentiger Anlehen im Betrage von L. 9,568.416, respective L. 2,800.000 beschafft. Die ganze Eisenbahnlinie Mestre—Bassano—Primolano—Tezze wird ungefähr 156 km lang und die bahnmässige Entfernung zwischen Venedig und Süddeutschland um 57 km abgekürzt. Durch die neue Linie sollen die Handelsbeziehungen zwischen Süddeutschland und Venedig gefördert werden. Die deutsche Industrie macht sich auch als beachtenswerthester Concurrent gegenüber allen anderen Provenienzen bemerkbar.

Türkei. (Bagdadbahn.) Wie der „Triester Zeitung" aus Constantinopel gemeldet wird, soll ein Theil des Baues der Bagdadbahn einer französischen Gesellschaft übertragen werden, welche schon andere Eisenbahnlinien in der Türkei hergestellt hat und speciell jetzt die syrische Bahn baut.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Moravia" von Calcutta.) Dieser Dampfer von 2268 Tonnen Gehalt ist am 9. December 1901 nach 32tägiger Fahrt mit zwei Passagieren und 3344 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 806 Tonnen nach Fiume und 515 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, von Calcutta (Reise Nr. 6) in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Rangoon 329.877 kg Reis (für das Ausland) und 2588 kg Häute (für das Ausland); aus Calcutta 52.150 kg Sackleinwand (wovon 16.500 kg für das Ausland), 6460 kg Thee (für das Ausland), 22.635 kg Hanf (für das Ausland), 116.093 kg Häute (wovon 35.120 kg für das Ausland), 13.296 kg Tamarinden (für das Ausland), 2,653.311 kg Jute (wovon 806.417 kg für Fiume und 45.269 kg für das Ausland), 36.236 kg Baumwolle (für das Ausland), 11.165 kg Lackgummi, 1421 kg Därme und 25.375 kg Mirabellen; aus Aden 8272 kg Häute (wovon 7004 kg für das Ausland), 9744 kg Weihrauch, 12.972 kg Kaffee und 760 kg Myrrhen; aus Suez 39.611 kg Gummi, 1002 kg Perlmutter und 320 kg Wachs, und aus Port Said 288 kg Kurzwaaren. Der Werth der eingeführten Waaren betrug Kronen 1,628.534.

— (Ankunft des Dampfers „Trieste" von Kobe.) Dieser Dampfer von 3202 Tonnen Gehalt ist am 11. December 1901 nach 65tägiger Fahrt mit einem Passagier und 2751 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 50 Tonnen nach Fiume, 120 Tonnen nach Venedig, 165 Tonnen nach Odessa und 255 Tonnen nach dem übrigen Auslande bestimmt waren, von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Kobe 150.000 kg Kupfer (wovon 25.000 kg für Fiume); aus Yokohama 65.000 kg Kupfer (wovon 25.000 kg für Fiume) und 420 kg Curiositäten; aus Hongkong 300 kg Sternanis, 127.986 kg Quassia (wovon 3800 kg für Venedig), 120 kg Tabak, 300 kg Oelessenz und 16.855 kg spanisches Rohr; aus Canton 3500 kg Quassia (für Odessa); aus Soerabaya 2946 kg Häute; aus Singapore 75.360 kg Koprah (für Odessa), 99.780 kg Sago (für Venedig), 4800 kg Häute, 35.280 kg Pfeffer, 75.600 kg Zinn, 18.480 kg spanisches Rohr und 7200 kg Ananas; aus Penang 71.400 kg Pfeffer (wovon 15.000 kg für Odessa), 81.723 kg Koprah und 2820 kg Häute (wovon 1320 kg für Trebisonda); aus Calcutta 2740 kg Thee, 90.890 kg Sackleinwand (wovon 64.400 kg für das Ausland), 29.283 kg Häute (wovon 24.005 kg für das Ausland), 1877 kg Ingwer (für Batum), 1,653.283 kg Jute (wovon 135.358 kg für das Ausland) und 34.125 kg Tamarinde (wovon 16.440 kg für Venedig); aus Colombo 10.000 kg Cocosnüsse, 70.542 kg Cocosöl und 2135 kg Thee, und aus Aden 10.759 kg Weihrauch, 760 kg Myrrhen, 4312 kg Gummi und 812 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 1,892.216.

— (Abfahrt des Dampfers „Habsburg" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2420 Tonnen Gehalt ist am 3. December 1901 ohne Passagiere und mit 1602 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 587 Tonnen Zucker, von Triest nach Bombay (Eillinie-Reise Nr. 12) abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 870 kg Alkohol, 127 kg photographische Apparate, 2012 kg Bier, 1891 kg Kaffee, 1499 kg Papier, 1409 kg Theer, 120 kg Muster, 233 kg Kurzwaaren, 6615 kg Esswaaren, 205 kg Baumwollwaaren, 38.800 kg Mehl, 311 kg Manufacturwaaren, 4·81 m³ Holzwaaren, 873 kg Metallwaaren, 296 kg Porzellanwaaren, 147 kg Seife, 1400 kg glasirte Töpferwaaren, 2063 kg Wein, 15.390 kg Zucker, 8 kg Zündhölzchen, 570 kg Esswaaren, 930 kg Seife, 1600 kg Mineralwasser und 6746 kg Papier; nach Suez 1590 kg Alkohol, 240 kg Mineralwasser, 2956 kg Papier, 1201 kg Esswaaren, 307 kg Holzwaaren, 1884 kg Zucker, 279 kg Wein, 94 kg Wein, 94 kg Baumwollwaaren, 47 kg Uhren, 60 kg Alkohol, 5600 kg Papier, 95 kg Korallen, 2000 kg Esswaaren, 628 kg Baumwollwaaren, 2553 kg Manufacturwaaren, 1229 kg Töpferwaaren, 4410 kg Zucker, 1730 kg Metallwaaren und 1660 kg Papier; nach Aden 62 kg Muster, 20.160 kg Cement, 243 kg Perlen, 410 kg Papier, 71.099 kg Baumwollwaaren, 950 kg Mehl, 1750 kg Obst, 102 kg Kurzwaaren, 1932 kg Metallwaaren, 287 kg Manufacturwaaren, 684 kg Perlen, 55.300 kg Zucker, 208 kg Muster, 3262 kg Baumwollwaaren, 8693 kg Papier, 219 kg Metallwaaren, 1558 kg Glasperlen, 1580 kg Esswaaren, 600 kg Seife, 68.050 kg Zucker und 2716 kg Glasperlen; nach Bombay 2670 kg Mützen, 4015 kg Bier, 4700 kg Knöpfe, 1045 kg Muster, 174.300 kg Papier, 128 kg Spielkarten, 2445 kg Ceresin, 4300 kg Kurzwaaren, 4480 kg Farben, 14.683 kg Esswaaren, 15.500 kg Baumwollwaaren, 2050 kg Schafwollwaaren, 5660 kg Lampen, 21.400 kg Manufacturwaaren, 3440 kg Holzwaaren, 6090 kg Quecksilber, 4700 kg Waaren aus leonischen Gespinnsten, 889 kg Knöpfe, 19.679 kg Papier, 13.533 kg Farben, 4022 kg Baumwollwaaren, 2450 kg Manufacturwaaren, 50 000 kg Metallwaaren, 450 kg Uhren, 249.421 kg Erdäpfel, 6300 kg Glasperlen, 1346 kg glasirte Töpferwaaren, 5995 kg Seide, 21 300 kg Glaswaaren, 15.000 kg Talg, 664 kg Wein, 233.650 kg Zucker, 678 kg Glasperlen, 52.000 kg Glaswaaren, 4600 kg Alkohol, 3400 kg Mützen, 7505 kg Kaffee, 2926 kg Papier, 58 kg Muster, 519 kg Leder, 1667 kg Kurzwaaren, 1604 kg Baumwollwaaren, 405 kg Schafwollwaaren, 6058 kg Manufacturwaaren, 1805 kg Metallwaaren, 50 kg Perlen, 83 kg Parfumeriewaaren, 1486 kg Glaswaaren, 1770 kg Zündhölzchen, 208.815 kg Zucker und 1558 kg Perlen; nach Colombo 14 kg Muster; nach Singapore 37 kg Muster; nach Hongkong 10.378 kg Stahl und 15 kg Muster; nach Shanghai 5980 kg Farben, 35 kg Muster, 515 kg Papier, 349 kg Kurzwaaren, 219 kg Esswaaren, 3400 kg Manufacturwaaren, 6213 kg Metallwaaren, 680 kg Glasperlen, 869 kg Seife, 2730 kg glasirte Töpferwaaren, 26.255 kg Glaswaaren, 686 kg Wein, 38 kg Muster und 619 kg Glasperlen, und nach Yokohama 9 kg Muster. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug Kronen 1,653.677.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im Februar 1902.)

Im Monate Februar 1902 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	Februar
Liverpool	„Algerian"	1—10
Rouen*		1—10
Barcelona, Valencia*	„Balaton"	10
Hull, Newcastle o T	„Kolpino"	5—15
Liverpool	„Cypria" (Cunard Line)	5—15
London	„Sultana"	5—15
Hamburg	„Byzanz"	10—20
Antwerpen	„Deak"	10—20
Plymouth, London	„Tibor"	10—20
Liverpool	„Egyptian"	15—25
Lissabon		18—28
Rotterdam	„Kálmán Király"	18—28
Glasgow*	„Nagy Lajos"	18—28
Bordeaux*	„Szt. László"	18—28
Liverpool	„Samaria" (Cunard Line)	18—28
London	„Austria"	18—28
Rouen	„Petöfi"	18—28
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos*	„Stefánia"	1. März

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügenden Ladungen angemeldet werden, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelaufen.

Import.

Von	Nach	Dampfer	Februar
Antwerpen	Fiume	„Arad“	1—10
London	„	„Oria“	5—15
Liverpool	„	„Flaminian“	5—15
Rio de Janeiro, Santos	Triest, Finme	„Jokai“	5—15
Ronen	Fiume	„Matlekovits“	5—15
Liverpool	„	„Tyria“ (Cunard Line)	10—20
Hull, Newcastle o/T	„	„Urbino“	10—20
Antwerpen	„	„Zichy“	10—20
Liverpool	„	„Fabian“	15—25
Hamburg	„	„Roma“	18—28
London	„	„Baross“	18—28
Glasgow	„	„Báthori“	18—28
Bordeanx	„	„Széchényi“	18—28
Rotterdam	„	„Szt. István“	18—28
Liverpool	„	„Veria“ (Cunard Line)	18—28
London	„	„Syria“ oder „Narva“	18—28

Umschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ostindien, China nnd Japan).

Mittelmeer-Dienst.

A. Linie Fiume—Sicilien—Marseille.

Ab Fiume: „Andrassy“ am 3., „Rákóczy“ am 10., „Mátyás király“ am 17., „Kassa“ am 24. Februar.

Ab Marseille: „Mátyás kiraly“ am 2., „Szent László“ am 9., „Andrássy“ am 16., Rákóczy“ am 23. Februar.

B) Linie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Ab Fiume: „Adria“ am 5., „Szápáry“ am 12., „Zrinyi“ am 19., „Tisza“ am 26. Februar.

Ab Marseille: „Zrinyi“ am 5., „Tisza“ am 12., „Adria“ am 19., „Szápáry“ am 26. Februar.

England. (Statistik über den Schiffbau im Jahre 1901. [Lloyds Register of British and Foreign Shipping].) Nach der soeben von Lloyds veröffentlichten Statistik über den Schiffbau im Jahre 1901 sind, wie die „Triester Zeitung“ berichtet, in England 639 Schiffe von 1,524.739 Brutto-Register-Tons von Stapel gelaufen; von diesen waren 591 Dampfer mit 1,501.078 t und 48 Segler mit 23.661 t. An Kriegsschiffen wurden sowohl auf Regierungs- als auch auf Privatwerften 41 mit 211.969 Tons Deplacement zu Wasser gebracbt. Im Ganzen sind also in England im letzten Jahre 680 Schiffe mit 1,736.708 t fertiggestellt, und dieses Ergebniss übertrifft das aller vorhergehenden Jahrc. Die hohen Zahlen der Jahre 1899 und 1900 sind jetzt noch um 108·000, resp. um 82 000 t übertroffen. An Kriegsschiffen wurden im Jahre 1898 191.000 t gebaut, was gegen das Jahr 1901 um 20.000 t zurücksteht. Im Jahre 1889 betrug der Bau der Segelschiffe 10 pCt. von dem ganzen Schiffbau; dieser Percentsatz stieg in den folgenden vier Jahren von 1890—1693 auf 19 pCt. Dann nahm der Bau der Segelscbiffe rasch ab, bis er im Jahre 1899 nur noch 0·14 pCt. betrug, doch erholte er sich wieder in den Jabren 1900 und 1901 und hat jetzt wieder 1·5 pCt. erreicht. Was das im Schiffbaue des letzten Jahres verwendete Material betrifft, so waren 99·8 pCt. davon Stahl. Im Folgenden gibt das vorgenannte Triester Blatt eine Aufzählung der Länder, für welche die im Jahre 1901 in England vom Stapel gelaufenen Schiffe bestimmt sind: Für England 478 Schiffe von zusammen 1,167.802 t, davon 446 Dampfer und 32 Segler; für die englischen Colonien 30 Schiffe von zusammen 28.569 t, davon 21 Dampfer und 9 Segler; für Oesterreich-Ungarn 20 Dampfer von 64·374 t; für Belgien 1 Dampfer von 199 t; für Dänemark 4 Dampfer von 15.368 t; für Frankreich 13 Dampfer von 20.609 t; für Deutschland 20 Dampfer von 83.266 t und 2 Segler von 166 t; für Griechenland 4 Dampfer von 11.924 t; für Holland 11 Dampfer von 61.888 t; für Italien 1 Dampfer von 2875 t; für Japan 1 Dampfer von 7961 t und 1 Segler von 400 t; für Mexiko 3 Dampfer von 2687 t; für Norwegen 6 Dampfer von 8117 t; für Portugal 2 Dampfer von 193 t; für Russland 8 Dampfer von 25.684 t; für Sarawak 1 Dampfer von 400 t; für Südamerika 4 Dampfer von 668 t und 3 Segler von 480 t; für Spanien 9 Dampfer von 9646 t; für Schweden 3 Dampfer von 5582 t; für Nordamerika 1 Dampfer von 132 t und für Rheder, deren Nationalität nicht bekannt ist, oder zum Verkaufe 8 Schiffe mit 6149 t, davon 7 Dampfer und 1 Segler. Was die Häfen betrifft, in denen die Schiffe erbaut wurden, so steht Glasgow mit 139 Schiffen von zusammen 334.806 t obenan. Von diesen waren 120 mit 269.977 t Dampfer, 13 mit 4629 t Segler und 6 mit 60.200 t (Deplacements) Kriegschiffe. Dann folgt Newcastle mit 118 Schiffen von 307.353 t, davon 116 von 292.989 t und 2 Kriegschiffe von 14.364 t; Sunderland mit 77 Schiffen von 268.429 t, davon 76 Dampfer von 268.069 t und 1 Kriegsschiff von 360 t; Greenwek 63 Schiffe von 163.816 t, davon 58 Dampfer von 149.446 t und 5 Segler von 14.370 t; Middlesboo und Stockton mit 46 Dampfern von 161.058 t; Hartlepool und Whitby mit 41 Dampfern von 150.607 t; Belfast mit 18 Dampfern von 149.705 t; London mit 20 Schiffen von 31.831 t, davon 2 Dampfer von 406 t, 4 Segler von 610 t und 14 Kriegsschiffe von 30.815 t; Barrow, Maryport und Workington mit 16 Schiffen von 29·515 t, davon 3 Dampfer von 1547 t, 6 Segler von 1268 t und 7 Kriegsschiffe von 26.700 t; Liverpool mit 16 Schiffen von 20.788 t, davon 12 Dampfer von 6155 t, 1 Segler von 13 t und 3 Kriegsschiffe von 14.620 t; Leith mit 18 Schiffen von 17.242 t, davon 15 Dampfer von 16.492 t und 3 Segler von 750 t; Hull und Grimsby mit 32 Schiffen von 7926 t, davon 29 Dampfer von 7359 t und 3 Segler von 567 t und schliesslich Aberdeen mit 31 Dampfern von 6203 t. Unter den im Jahre 1901 in Grossbritannien vom Stapel gelassenen Dampfern sind 8 von über 10.000 t, nämlicb „Celtic“ mit 20.904 t, „Minnetonka“ mit 13.400 t, „Walmer-Castle“ mit 12.570 t, „Athenie“ mit 12.500 t, „Noordam“ mit 12.340 t „Rijndam“ mit 12.302 t. „Haverford“ mit 11.635 t und „Merian“ mit 11.635 t. Erbaut wurden 82 Fischdampfer oder Fischerfahrzenge, 54 Bagger, Schuten etc., 13 Yachten, 29 Schlepper, 3 Schiffe, die Petroleum in Tanks führen sollen, sowie sonstige für besondere Dienste berechnete Fahrzeuge, 510 Schiffe mit 1,282.966 t standen beim Baue unter der Aufsicht von Lloydsbesichtigern und sollen bei Lloyds classificirt werden. Ausserhalb Englands sind im letzten Jahre 446 Dampfer mit 80.849 t, 453 Segler mit 291.951 t und 82 Kriegsschiffe unter 225.000 t vom Stapel gelaufen. In Frankreich blüht noch infolge der vom Staate bezahlten Prämien der Bau grosser Segelschiffe. 49 von je 2000 t und darüber sind fertiggestellt; das grösste derselben ist der unweit Rouen erbaute „Leon Blum“. Das Totalergebniss des Schiffbaues im letzten Jahre beträgt 2,617.000 t, nämlich 2,302.000 t in Dampfern und 315.000 t in Seglern; abgenommen hat die Flotte der ganzen Welt durch Verlust, Abbruch etc. um etwa 746.000 t nämlich 361.000 t in Dampfern, 385.000 t in Seglern. Während die Seglerräumte also um etwa 70.000 t abgenommen hat, hat die Dampferräumte um 1,941.000 t zugenommen, so dass also die Nettozunabme der Handelsflotte der Welt 1,871.000 t beträgt.

Russland. (Contumazmassregeln gegen Einschleppung der Pest durch Provenienzen aus Batum.) Die kaiserl. russische Regierung hat anlässlich einer in Batum unter pestverdächtigen Erscheinungen vorgekommenen Erkrankung mit letalem Ausgange die Anordnung getroffen, dass alle aus dem Hafen von Batum auslaufenden Schiffe vor der Abfabrt sowohl als nach der Ankunft in Häfen des Schwarzen Meeres sanitären Massnahmen unterworfen, eventuell in Contumaz versetzt werden müssen. Diejenigen Personen, welche Batum mittelst Eisenbahn verlassen wollen, sind einer eingehenden ärztlichen Untersuchung zu unterziehen.

Türkei. (Aufhebung der Contumaz für Provenienzen aus Smyrna.) Der Sanitätsrath in Constantinopel hat die über Provenienzen aus Smyrna verhängte Contumaz aufgehoben, nachdem eine weitere Verbreitung der Pestkrankheit derzeit nicht zu besorgen ist.

— (Verhängung der Contumaz für Provenienzen aus Bagdad.) Nachdem in Bagdad drei Pesterkrankungsfälle mit letalem Ausgange vorkamen und in jüngster Zeit zwei weitere Fälle constatirt wurden, hat der Sanitätsrath in Constantinopel über sämmtliche von dort in Constantinopel eintreffenden Provenienzen die Contumaz verhängt. Mehrere zur Trassirung der Bagdadbahn in Constantinopel eingetroffene europäische Ingenieure haben aus diesem Anlasse die Weiterreise dort unterbrochen.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung einer neuen Strecke zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 10·409 km lange Strecke Süssen—Weissenstein der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, welche am 7. December 1901 dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Ausgabe eines Verzeichnisses der Ladeflächen und Ladegewichte der Güterwagen.

Es wird hiemit zur Kenntniss gebracht, dass zum Zwecke der Abgabe an das Publicum ein Verzeichniss der Güterwagen der gesellschaftlichen Linien und der im Betriebe derselben stehenden Localbahnen, unter Angabe der Ladeflächen und Ladegewichte der Wagen, in Druck gelegt wurde.

Exemplare dieses Verzeichnisses sind bei der Direction und durch alle Stationen der genannten Bahnen um den Preis von 10 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 28. Jänner 1902. [80]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Ausgabe eines neuen Anhanges zu dem Localgütertarife der in unserem Betriebe stehenden Localbahnen mit Ausnahme der Csorbasee-Zahnradbahn.

Am 15. Februar 1902 tritt zu dem Localtarife der im Betriebe der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (mit Ausnahme der Csorbasee-Zahnradbahn) vom 1. Juni 1900 ein neuer Anhang in Kraft, durch welchen der gleichnamige Anhang vom 1. Jänner 1901 aufgehoben wird.

Dieser Anhang ist im Tarifbureau der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, V. Marie Valeriegasse 11) zum Preise von 30 Hellern per Exemplar erhältlich.

Budapest, am 1. Februar 1902. [81]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Ergänzung und Aenderung des Schleppbahngebühren-Verzeichnisses.

Der mit der Station Schwaz-Kuttowitz in Schienenverbindung stehende Kohlenschacht „Mariengrube", Eigenthum des Kohlenindustrie-Vereines in Wien, hat den Betrieb aufgenommen.

Die Schleppbahngebühren bis in die Station Schwaz-Kuttowitz betragen:

a) im Inlandverkehre . . . . . K 1·20
b) im Auslandverkehre . . . . . Mk. 1·10
bezw. Frcs. 1·30

für 10.000 kg bei Berechnung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.

Weiters wurde die Kohlenverladung von der „Wenzelszeche" bei Dux, Besitzer Herr Anton Endisch in Loosch, aufgenommen und sind als Schleppbahngebühren bis in die Station Dux die gleichen Gebühren wie für den „S. Walpurgis-Schacht" in Dux zu berechnen.

Dem im Schleppbahngebühren-Verzeichnisse als „Neuanlage der Brucher Kohlenwerke" bereits enthaltenen Schachte bei Maria-Ratschitz wurde der Name „Kaisergrube" gegeben.

Teplitz, am 1. Februar 1902. [82]

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Frachtberechnung für Hornvieh, Borstenvieh etc. im Verkehre zwischen den Stationen der Localbahn Nagy-Tapolcsany—Bossány—Trencsén einerseits und Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Hütteldorf-Hacking transit und Wien St. Marx andererseits.

Im Verkehre mit den Stationen der Localbahn Nagy-Tapolcsány — Bossány — Trencsén einerseits und Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Hütteldorf-Hacking transit und Wien St. Marx andererseits, finden ab Trencsén transit bis Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Hütteldorf-Hacking transit und Wien St. Marx die im Tarife, Theil II, Heft 6, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes für den Verkehr zwischen der Station Trencsén Isztebnik und den vorgenannten österreichischen Stationen enthaltenen directen Frachtsätze Anwendung.

Diese Frachtberechnung hat bis zur Durchführung im Tarifwege, d. i. bis zur Aufnahme der Stationen der Localbahn Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencsén in den obgenannten Tarif Anwendung zu finden.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 122 ex 1901 auf Seite 2654 verlautbarte Kundmachung [941] tritt hiemit ausser Kraft.

Wien, am 3. Februar 1902. [83]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung bezüglich einiger Frachtsätze.

Auf Seite 41 der deutschen und ungarischen Ausgabe des Tarifes, Theil II, Heft 2, vom 1. October 1899 ist mit Giltigkeit vom 20. März 1902 der Frachtsatz des Specialtarifes 2 in der Relation Leipnik-Kassa (Kaschau-Oderberger Eisenbahn) von 143 Hellern auf **153** Heller per 100 kg zu berichtigen.

Auf Seite 36 der ungarischen Ausgabe des Tarifes, Theil II, Heft 4, vom 1. Juli 1900 ist im 1. Schnitt-Tarife (österr. Stationen) der Schnitt-Frachtsatz für Carlsbad B.E.B. mit sofortiger Giltigkeit von 259 Hellern auf **252** Heller per 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 3. Februar 1902. [84]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Druckfehlers bezüglich eines Frachtsatzes.

In dem vom 1. Februar 1902 giltigen Nachtrage I, zum Verbandsgütertarife, Theil III, Heft 1, vom 1. März 1899 ist auf Seite 8 der Theilfrachtsatz von Bregenz bis zum Schnittpunkte III von Frcs. 10·90 auf Frcs. **0·90** zu berichtigen.

Wien, am 3. Februar 1902. [85]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Gütertarife, Theil IV.

Mit Giltigkeit vom 16. Februar a. St./1. März n. St. 1902 gelangt Nachtrag III zu dem vom 20. December a. St. 1899/1. Jänner n. St. 1900 giltigen Gütertarife, Theil IV (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, Oelsaaten, Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl in vollen Wagenladungen) zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen der Schnitt-Tafeln für den russischen Durchlauf und sind Abdrücke desselben bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, ferner durch Vermittlung der Stationen zum Preise von 10 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 1. Februar 1902. [86]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
(Tarif-Theil II, Heft 3.)

Einführung von Frachtsätzen für Chlorkalium, Kalisalze zum Düngen etc.

Mit Giltigkeit vom 20. Februar 1902 ab wird die Station Salzungen (kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt) in den Ausnahmetarif Nr. 14 D (Kalisalze zum Düngen) des Tarifheftes 3 mit directen Frachtsätzen für Budapest, Léva, Lipotvár, Pozsony und Zsolna aufgenommen.

Ausserdem tritt im Tarifhefte 3 am gleichen Tage ein neuer Ausnahmetarif Nr. 14 C (Chlorkalium u. s. w.) mit directen Frachtsätzen für Salzungen einerseits, Budapest, Léva, Lipotvár, Pozsony und Zsolna andererseits in Kraft.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Wien, am 4. Februar 1902. [87]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.
Verkehr mit Ungarn.

Frachtermässigung für Petroleum, raffinirt etc.

Die von den Frachtsätzen unter „A" der Seehafen-Ausnahmetarife Nr. 16 a und 16 b des vom 1. November 1899 giltigen Verbandsgütertarifes, Theil II, Heft 4, laut der Position III des Nachtrages II zu diesem Tarifhefte für Petroleum, Naphtha (Rohbenzin), bezw. Petroleum, raffinirt, bis Ende December 1901 gewährten Nachlässe, werden für die Zeit vom 25. Februar 1902 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1902 im Rückvergütungswege gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien bis längstens Ende März 1903 zu bewirken ist, wieder bewilligt.

Wien, am 4. Februar 1902. [88]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer und Französischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung directer Arbeiterkarten von Budapest-Kelenföld nach Udine über Cormons.

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1902 gelangen directe Arbeiterkarten III. Classe von Budapest-Kelenföld nach Udine über Pragerhof-Cormons zum Preise von Frcs. 10·85 zur Einführung.

Wien, am 31. Jänner 1902. [89]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

4. Februar. Wegen starken Schneefalles wurde auf der Kleinbahn Neu-Lupkow—Cisna der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

Ausland.

Ostdeutsch-Nordwestdeutscher und Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Königsberg i. Pr. Kaibhf.) Mit sofortiger Giltigkeit wird die Station Königsberg i. Pr. Kaibhf. als Versandtplatz in den Seehafen-Ausnahmetarif P. (Holzzellstoff etc.) mit den für Königsberg i. Pr. Ostbhf. bestehenden Sätzen einbezogen. Gleichzeitig wird der Satz Königsberg i. Pr. Ostbhf.—Hamburg B. in dem Ausnahmetarif P. des Ostddeutsch-Nordwestdeutschen Verkehres auf Mk. 1·80 für 100 kg ermässigt.

Ostdeutsch-Hessischer Güterverkehr. (Einführung des Tarifnachtrages V.) Am 1. Jänner 1902 trat der Nachtrag V für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Derselbe enthält ausser sonstigen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und der früheren Nachträge:

a. Entfernungen für die Stationen der inzwischen eröffneten Neubaustrecken;
b. Entfernungen für einige neu eröffnete Stationen;
c. Entfernungskürzungen für verschiedene Verbindungen, welche durch Eröffnung der unter a) erwähnten Neubaustrecken veranlasst sind;
d. anderweite, zum Theil erhöhte Entfernungen für die Stationen in Bockenheim, Frankfurt a. M. und Hanau;
e. Aenderungen einzelner Ausnahmetarife;
f. die neuen Ausnahmetarife 14, 14 a. und L. (für Zucker) und 19 für den Uebergangsverkehr mit der Polkwitz-Raudtener Kleinbahn.

Die durch Aufhebung von Ausnahme-Frachtsätzen für Giesserei-Roheisen, sowie für Eisen und Stahl in den Ausnahmetarifen 8, 9, 9 S., E. und E. 1 im Verkehre mit einigen Stationen der Directionsbezirke Cassel und Breslau eintretende Frachterhöhung erhält erst vom 15. Februar 1902 ab Geltung.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterabfertigungsstellen, von denen der Nachtrag käuflich bezogen werden kann.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. (Einbeziehung der Station Basel-St. Johann.) Mit Giltigkeit vom 2. Jänner 1902 an wurde die Station Basel-St. Johann der Reichseisenbahnen für den Frachtgüter- und Thierverkehr (unter Ausschluss von Eilgut) mit den für Basel (Reichsbahn) bestehenden Frachtsätzen in den obgenannten Verband einbezogen.

Berlin-Stettin-Westdeutscher Güterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1902 wurden die Stationen Fürstenwalde, Kremmen und Oranienburg des Directionsbezirkes Berlin als Empfangsstationen in den im obgenannten Güterverkehre bestehenden Ausnahmetarif 9 S. für Schiffsbaueisen nach Binnenstationen aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
587	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Cement	Lohositz St.E.G.	Hainfeld	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 135		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					St. Pölten					128				
					Wels					125				
588	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Artikel des Ausnahmetarifes 16 B des Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Tarif-Theil II, Heft 1 (Porzellanerde etc.)	Pilsenetz	Eisfeld	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 16 B giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 15. Februar 1902 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1902	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfennig 81		Im Kartirungswege		
					Linden (Fischerhof)					133				
					Linden (Küchengarten)					134				
589	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Raffinirtes Petroleum, sowie Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle, (mineralische), Petroleumrückstände, Schwefelsäure-Abfallwasser, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech, Asphaltkokes und Petroleumkokes	Kolin Oe.N.W.B.	Gross-Meseritsch	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	50 Heller	79 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Nebenstehende Frachtsätze gelten in umgekehrter Richtung auch für leere, retourgehende Mineralölfässer unter der Bedingung, dass mindestens 40 Stück Fässer per Frachtbrief und Wagen aufgegeben und die Fracht für das wirkliche Gewicht der Fässer bezahlt wird
					Trebitsch									

Fortlaufende Nummer	1	590	591
Die Publication erfolgt: von der	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt: und im Namen der	3		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Inventargegenstände und Betriebsmaterialien der Classen I und II	Ziegel; Kalk der Tarif-Position K—4; Eisen und Stahl der Tarif-Positionen E—5 und E—6
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	Hohenstadt St.E.G. (oder umgekehrt)	Plañan
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	5	Triebitz St.E.G. (oder umgekehrt)	Nimburg St.E.G.
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Anfgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens: das Ladegewicht des verwendeten Wagens; 10.000 kg; 5000 kg; per Frachtbrief nnd Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	7	bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localgütertarif	Localtarif, bezw. Anhang zn demselben
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	20 Heller; Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	37 Heller	15 Heller; 25 Heller; 44 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	5 Heller; Verschieden
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen die landwirthschaftliche Genossenschaft in Nimburg als Empfänger erscheinen muss, einzusenden bis spätestens Ende Februar 1903
Besondere Bemerkungen	14	Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt sein und müssen Dienststellen derselben in den bezüglichen Frachtbriefen als Aufgeber und Empfänger angeführt erscheinen	Die Transporte müssen für den Bau des genossenschaftlichen Lagerhauses in Nimburg bestimmt sein. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
592	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	bethellgten Verwaltungen	Baumwolle, rohe; Baumwollabfälle; auch Abfälle von Baumwollgarn und von Twisten	Altona	Pfivlak-Ponikla	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen, für den Seehafen-Ausnahmetarif Nr. 12 giltigen Tarifbestimmungen	vom 15. Februar 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband, Tarif, Theil II, Heft 2, vom 1. Mai 1901	Pfennige			Im Kartirungswege		
				Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk)					282	278	4			
				Brake (Oldenburg)					293	289	4			
				Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Inlandshafen)										
				Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Fischereihafen)					306	302	4			
				Nordenham										
				Nordenham (Fischereihafen)										
				Hamburg B.					280	276	4			
				Harburg H.										
				Harburg U.E.										
				Wilhelmsburg										
				Hamburg-Steruschanze					282	278	4			
				Lübeck					276	272	4			
				Stettin					221	217	4			
				Grabow a. O.					225	221	4			
				Vulkan-Bredow										
				Züllchow										
				Pommerensdorf					222	218	4			
				Swinemünde					242	238	4			
				Warnemünde					257	253	4			
				oder umgekehrt										
593	Oesterr. Nordwestbahn		Pflastersteine	Skutsch	Deutschbrod	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898	Heller			Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Strassenpflasterung in Deutschbrod bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der Stadtrath in Deutschbrod als Empfänger erscheinen
				Hlinsko					36	22	14			
									28	16	12			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
594	**Oesterr. Nordwestbahn**		Eisen und Stabl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. B—5 und 6 des Tarifes, Theil I	Prag	Stockerau	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für a) Mengen unter 5000 kg b) mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	a) 316 Heller b) 228 Heller	a) 251 Heller b) 193 Heller	a) 65 Heller b) 35 Heller	Im Kartirungswege		
				und vice versa										
595	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Schafwolle	München O.B.	Innsbruck	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für einen Eisenwagen und Frachtbrief.	vom 10. Februar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1902	Tarif-Theil II, Heft 1 (Ausnahmetarif Nr. 11) des Oest.-ung.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	Dermalen besteht kein directer Frachtsatz	1·15 Mark		Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
596	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Schwefelkies	Grevenbrück	Schönpriesen	Frachtzahlung für das Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens aber für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 15. Februar 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif-Theil II, Heft 2 (Ausnahmetarif 14) für den Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Besteht keiner	1·16 Mark		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
597	Südbahn-Gesellschaft		Malz	Velence	Stationen des directen Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Getreideverkehr	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür und Einhaltung der sonstigen in den nebenbezeichneten directen Tarifen enthaltenen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Oesterr.-Ungar.-Bayerischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2	Verschieden	Verschieden	0·06 Mark	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
					Stationen des directen Tarifes für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Getreideverkehr			Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil III, Heft 2						
598	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holzkohle	Uj-Gradiska	Wien-Staatsbahnhof Wien-Nordbahnhof Wien-Matzleinsdorf	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, sowie der allgemein giltigen Tarifbestimmungen; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, beziehungsweise dem Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Westungarisch-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	Verschieden	153 Heller incl. ungar. Transportsteuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
599	Südbahn Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Föhrenzapfen, Kienäpfel (Kienzapfen), Fichten-, Lärchen- und Tannenzapfen	Zala-Egerszeg	Wien-Matzleinsdorf	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Westungarisch-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	94	88 Heller incl. ungar. Transportsteuer	6	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
600	Südbahn-Gesellschaft		Kohle, mineralische, und zwar: Braunkohle (Lignit und Glanzkohle)	Prevali	Marburg Kärntnerbahnhof	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. Sendungen müssen in Marburg Kärnterbahnhof mittelst Strassenfuhrwerk abgeführt werden	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	47 Heller	14 Heller	3 Heller	im Kartirungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
6	Nr. 128 vom 31. October 1901	2305	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlensäure, flüssige	Olmütz K.F.N.B.	Wien Nordbahnhof	20. Februar 1902	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
18	Nr. 145 vom 14. December 1901	3305	K. k. österr. Staatsbahnen		Draht und Drahtnägel aus den Pos. E—5 und E—6 der Güterclassification	Podgórze-Płaszów	Boryslaw Brody Buczacz Czernowitz etc. etc.	In Rubrik 6 („bei Erfüllung nachstehender Bedingungen") ist die Jahreszahl 1900 in der 4. Zeile in „1902" zu berichtigen. In Rubrik 7 („und gilt in der Zeit") sind die Worte „bis auf Weiteres, längstens" zu streichen	
		3306			Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—5 und E—6 der Güterclassification	Friedrichshütte Węgierska Górka Rajcza	Buczacz Czernowitz Drohobycz Gorlice Gryhów etc. etc.		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Landesfürstliche Commissäre

einschliesslich der auf Grund des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, bestellten

Regierungscommissäre.

Bei der Achenseebahn-Gesellschaft: Josef Graf Plaz, Bezirks-Obercommissär bei der Landesregierung in Salzburg.

Bei der Localbahn Asch-Rossbach: Dr. Carl Freiherr von Banhans, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Auspitz-Stadt Auspitz als Regierungscommissär: Hugo Pulpan, Bezirkshauptmann in Auspitz.

Bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft: Richard Gräf, Bezirks-Obercommissär und Leiter der Bezirkshauptmannschaft in Teplitz.

Bei der Austro-Belgischen Eisenbahn-Gesellschaft: Rudolf Graf Chorinsky, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien: Dr. Karl Freiherr Rumler von Aichenwehr, Sectionsrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Josef Freiherr von Beess-Chrostin, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Beneschau-Wlaschim: Stefan Graf Romer, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes.

Bei der Kleinbahn von Beraun nach Koněprus und von Beraun nach Königshof: Ottokar Janota, Bezirkshauptmann in Prag.

Bei der Bielitz-Bialaer Elektricitäts- und Eisenbahn-Gesellschaft: Moriz Mienzil, Bezirkshauptmann in Bielitz.

Bei den Böhmischen Commercialbahnen: Dr. Eduard Ritter von Donheimer-Herlth, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Heinrich Hirt, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Böhmischen Nordbahn: Johann Filip, Statthaltereirath in Prag (hat auch gleichzeitig die Function eines Regierungscommissärs bei der Localbahn Kuttenthal-Unter-Cetno zu versehen). Stellvertreter: Adolf Stitzenberger, Statthaltereirath in Prag.

Bei der Localbahn Borki wielkie-Grzymałów: Doctor Stanislaus Ustyanowski, Statthaltereisecretär in Lemberg.

Bei der Bozen-Meraner Bahn: Demeter Ritter von Mertens, Ministerialrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Oskar Freiherr von Pusswald, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Brandeis a. d. E.-Neratowitz als Regierungscommissär: Heinrich Rehák, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Karolinenthal.

Bei der Bregenzer Waldbahn: Dr. Albert Geutebrück, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Franz Karger, Statthaltereisecretär in Brünn.

Bei der Gesellschaft der Brünner elektrischen Strassenbahnen: Franz Karger, Statthaltereisecretär in Brünn.

Bei der Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (und der zugehörigen Localbahn Sedlitz-Čižkowitz): Emil Knapp, Bezirkscommissär in Prag.

Bei den Bukowinaer Localbahnen: Dr. Basil Ritter von Duzinkiewicz, Bezirkshauptmann mit Titel und Charakter eines Landesregierungsrathes in Czernowitz.

Bei der Neuen Bukowinaer Localbahn-Gesellschaft: (Łużan-Zaleszczyki, Hliboka-Sereth, Radautz-Frassin, Nepołokoutz-Wiżnitz, Itzkany-Suczawa): Alfred Ressig, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Dr. Basil Ritter von Duzinkiewicz, Bezirkshauptmann mit Titel und Charakter eines Landesregierungsrathes in Czernowitz.

Bei der Buschtěhrader Eisenbahn: Alois Hofmann, Hofrath bei der Statthalterei in Prag.

Bei der Localbahn Čerčan-Modřan als Regierungscommissär: Adolf Heinz, Bezirkshauptmann in Beneschau.

Bei der Localbahn Chabówka-Zakopane: Eugen Swoboda, Statthaltereisecretär in Lemberg.

Bei der Localbahn Chlumetz-Königstadtl: Dr. Isidor Mauthner, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei dem Creditinstitute für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten: Dr. Friedrich Freiherr von Raymond, Ministerialrath im Finanzministerium. Stellvertreter: Dr. Robert Grienberger, Ministerialsecretär im Finanzministerium.

Bei der Czernowitzer Elektricitätswerk- und Strassenbahn-Gesellschaft: Jacob Ritter von Mikuli, Bezirkscommissär in Czernowitz.

Bei der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp.: Dr. Carl Freiherr Rumler von Aichenwehr, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes.

Bei der Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka Anton Hołodyński, Bezirkshauptmann in Lemberg.

Bei der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz: Dr. Franz Deschka, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Deutschbrod-Saar: Dr. Franz Deschka, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Dolina-Wygoda: Dr. Hans Dobner von Dobenau, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Dux-Bodenbacher Eisenbahn: Dr. August Weeber, Ministerialrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Carl Janka, Statthaltereirath in Prag.

Bei der Elektricitäts-Actiengesellschaft vormals Kolben & Co. in Prag: Dr. Johann Paraubek, Statthaltereirath in Prag.

Bei der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft: Dr. Carl Schreiber, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Ersten ungar.-galizischen Eisenbahn: Dr. Max Freiherr von Buschman, Ministerialrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Fehring-Fürstenfeld: Heinrich Freiherr von Hammer-Purgstall, Statthaltereirath in Graz. Stellvertreter: Dr. Siegfried Ritter Manger von Kirchsberg, Bezirkshauptmann in Hartberg.

Bei der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft: Rudolf von Amberg, Regierungsrath und Staatsbahndirector-Stellvertreter in Wien.

Bei der Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau): Heinrich Freiherr von Hammer-Purgstall, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Gablonzer Strassenbahn- und Elektricitäts-Gesellschaft: Johann Strachotinsky, Bezirkshauptmann in Gablonz.

Bei der Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor: Dr. Victor Hnidey, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Gaisbergbahn-Gesellschaft: Johann Stöckl, Landesregierungsrath in Salzburg.

Bei der Localbahn Gleisdorf-Weiz: Heinrich Freiherr von Hammer-Purgstall, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Gmundener Elektricitäts-Actiengesellschaft: Julius Graf Salburg, Bezirkshauptmann in Gmunden.

Bei der Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts: Josef Freiherr von Beess-Chrostin, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der elektrischen Kleinbahn von Graz nach Maria Trost: Rudolf Freiherr von Camerlander, Statthaltereisecretär in Graz.

Bei der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft: Josef Schardinger, Oberbergrath bei der Berghauptmannschaft in Wien.

Bei der Grazer Tramway-Gesellschaft mit elektrischem Betriebe: Alphons R. v. Scherer, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha Dr. Victor Hnidey, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Gurkthalbahn: Dr. Theobald Pollak, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn von Heřman-Městec nach Borohradek mit einer Abzweigung von Hrochow-Teinitz nach Chrast als Regierungscommissär: Wenzel Šafařik, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Chrudim.

Bei der Localbahn Hinter-Třeban—Lochowitz als Regierungscommissär: Dr. Josef Blaha, Bezirkshauptmann in Hořowitz.

Bei der Localbahn Innsbruck-Hall i. T.: Felix Gabos, Bezirkscommissär bei der Statthaltcrei in Innsbruck.

Bei der Innsbrucker Mittelgebirgsbahn: Felix Gabos, Bezirkscommissär bei der Statthalterei in Innsbruck.

Bei den Localbahnen Kaaden-Willomitz und Radonitz-Duppau als Regierungscommissär: Carl Blach, Bezirkshauptmann in Kaaden.

Bei der Kahlenberg-Eisenbahn (System Rigi): Josef An der Lan von Hochbrunn, Ministerialrath i. P.

Bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Dr. Emil Ritter v. Hardt, Ministerialrath im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Sectionschefs. Stellvertreter: Dr. Carl Freiherr von Banhans, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt: Dr. Eduard Ritter von Donheimer-Herlth, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Karlsbad-(Dallnitz)-Merkelsgrün als Regierungscommissär: Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Karlsbad Dr. Ferdinand Maurig Ritter von Sarnfeld.

Bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn als Regierungscommissär: Dr. Moriz Ritter von Stibral, k. k. Oberfinanzrath bei der Finanzprocuratur in Wien. Stellvertreter: Dr. Josef Ritter Schoen von Perlashof, k. k. Finanzrath bei der Finanzprocuratur in Wien.

Bei der Localbahn Kolin-Čerčan als Regierungscommissär: Sylvester Schapka, Bezirkshauptmann in Kuttenberg.

Bei den Kolomeaer Localbahnen: Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonnott, Sectionsrath im Handelsministerium mit Titel und Charakter eines Ministerialrathes.

Bei der Localbahn Krakau-Kocmyrzów: Alfred Ressig, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Krakauer Tramway-Gesellschaft: Ladislaus Kowalikowski, Bezirkscommissär in Krakau.

Bei der Kremsthalbahn-Gesellschaft: Carl Graf, Hofrath a. D. in Linz. Stellvertreter: Josef Ritter Schwaiger von Montevento, Statthaltereisecretär in Linz.

Bei der Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel: Dr. Max Ritter von Pichler, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Kuttenberger Localbahn als Regierungscommissär: Heinrich Mahling, Statthaltereisecretär in Prag.

Bei der Localbahn Kuttenthal—Unter-Cetno als Regierungscommissär: der Regierungscommissär der Böhm. Nordbahn, Bezirkshauptmann Joh. Filip hat auch die Function eines Regierungscommissärs bei der Localbahn Kuttenthal—Unter-Cetno zu versehen.

Bei der Localbahn Laibach-Oberlaibach: Rudolf Graf Chorinsky, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Lambach-Haag: Dr. Paul Hopfgartner, Ministerialvicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Laun-Libochowitz als Regierungscommissär: Dr. Josef Hruska, Bezirkshauptmann in Laun.

Bei der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów): Camill Kuranda, Ministerialrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonnott, Sectionsrath im Handelsministerium mit Titel und Charakter eines Ministerialrathes.

Bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft: Camill Kuranda, Ministerialrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonnott, Sectionsrath im Handelsministerium mit Titel und Charakter eines Ministerialrathes.

Bei der Localbahn Lemberg (Kleparów)-Janów: Vincenz Dobrowolski, Bezirkshauptmann in Lemberg.

Bei der Leoben-Vordernberger Bahn: Dr. Carl Russ, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Tramway- und Elektricitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr: Carl Graf, Hofrath a. D. in Linz.

Bei der Kleinbahn Lupków-Cisna: Julius Kadiji, Bezirkshauptmann in Lemberg.

Bei der Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz: Dr. Albert Speil Ritter von Ostheim, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Mährischen Westbahn (Prossnitz-Trübau): Rudolf von Amberg, Regierungsrath und Staatsbahndirector-Stellvertreter in Wien.

Bei der Eisenbahn Marienbad-Karlsbad: Dr. Hans Kolisko, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Mauthausen-Grein: Dr. Hans Gaber, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Melnik-Mšeno als Regierungscommissär Wenzel Brožka, Bezirkshauptmann in Melnik.

Bei der Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee: Josef Ritter von Falser, Bezirkshauptmann in Bozen.

Bei der Localbahn Mšeno—Unter-Četno als Regierungscommissär: Alexius Komers, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Jungbunzlau.

Bei der Mühlkreisbahn-Gesellschaft: Carl Graf, Hofrath a. D. in Linz. Stellvertreter: Josef Ritter Schwaiger von Montevento, Statthaltereisecretär in Linz.

Bei der Murthalbahn (Unzmarkt-Mauterndorf): Dr. Carl Russ, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Netolitzer Localbahn: Heinrich Mahling, Statthaltereisecretär in Prag.

Bei der Localbahn Neuhaus-Neubistritz: Dr. Julius Schlag, Archivdirector mit Titel und Charakter eines Regierungsrathes im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Neuhof-Weseritz als Regierungscommissär: Carl Pezellen, Bezirkshauptmann in Tepl.

Bei der Neutitscheiner Localbahn: Adam Graf Romer, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Neutitschein.

Bei der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt: Dr. Rudolf Schuster Edler v. Bonnott, Sectionsrath im Handelsministerium mit Titel und Charakter eines Ministerialrathes. Stellvertreter: Dr. Arnold Krasny, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft: Doctor August Weeber. Ministerialrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn: Dr. Victor Röll, Ministerialrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Franz X. Freiherr von Buschman, Ministerialrath im Handelsministerium.

Bei den Oesterreichischen Schuckert-Werken: Doctor Theobald Pollak, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Dr. Theodor Zelinka, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: Dr. August Weeber, Ministerialrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Dr. Hans Gaber, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen: Dr. Alfred Freiherr von Buschman, Ministerialrath im Eisenbahnministerium.

Bei den Ostgalizischen Localbahnen: Johann Ritter von Czeżowski, Statthaltereirath in Lemberg.

Bei der Ostrau-Friedlander Eisenbahn: Rudolf von Amberg. Regierungsrath und Staatsbahndirector-Stellvertreter in Wien.

Bei der Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz: Dr. Albert Speil Ritter von Ostheim, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Pinzgauer Localbahn-Gesellschaft: Dr. Hans Dobner von Dobenau, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Piła-Jaworzno: Vinc. Dobrowolski, Bezirkshauptmann in Lemberg.

Bei der Localbahn Plan-Tachau: Johann Dudek, Bezirkshauptmann in Tachau.

Bei der Localbahn Postelberg-Laun: Gottlieb Bayerle, Bezirkseommissär in Prag.

Bei der Localbahn Potscherad-Wurzmes: Rudolf Keller Statthaltereisecretär in Prag.

Bei der Prag-Duxer Eisenbahn: Heinrich Selner, Statthaltereirath in Prag. Stellvertreter: Dr. August Weeber, Ministerialrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Kleinbahn Prag (Smichow)-Košíř als Regierungscommissär: Alfred Pokorný, Bezirkshauptmann in Smichow.

Bei der elektrischen Kleinbahn Prag-Lieben-Vysocan: Carl Svátek, Bezirkshauptmann in Prag.

Bei den mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahnen im Gebiete der kgl. Hauptstadt Prag und der angrenzenden Gemeinden als Regierungscommissär: Heinrich Mahling, Statthaltereisecretär in Prag.

Bei der Localbahn Radkersburg-Luttenberg: Dr. Josef Gormász, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium

Bei der Localbahn Rakonitz-Mlatz als Regierungscommissär: Johann Maydl, Bezirkshauptmann in Kralowitz.

Bei der Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau mit Abzweigung Protiwitz-Luditz-Buchau als Regierungscommissär: Dr. Ferdinand Ritter Maurig von Sarnfeld, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Karlsbad.

Bei der Localbahn Raspenau-Weissbach und Friedland-Reichsgrenze nächst Hermsdorf als Regierungscommissär: Josef Hirseh, Bezirkshauptmann in Friedland.

Bei der Localbahn Raudnitz-Hospozin als Regierungscommissär: Carl Loula, Bezirkshauptmann in Raudnitz.

Bei der Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz als Regierungscommissär: Heinrich Mahling, Statthaltereiseeretär in Prag.

Bei der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn: Emil Ritter Krticzka von Jaden, Sectionsrath im Handelsministerium mit Titel und Charakter eines Ministerialrathes.

Bei der Reichenberger Strassenbahn-Gesellschaft: Dr. Victor Ritter von Steffek, Bezirkshauptmann in Reichenberg.

Bei der Localbahn Saitz-Czeiez-Göding: Dr. Adolf Ritter von Strigl, Ministerialseeretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Joh. Stöckl, Landesregierungsrath in Salzburg.

Bei der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft: Joh. Stöckl, Landesregierungsrath in Salzburg.

Bei der Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank (Pielachthalbahn): Heinrich Ritter Waniek von Domyslow, Bezirkshauptmann in St. Pölten.

Bei der Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal als Regierungscommissär: Ludwig Juza, Statthaltereisecretär und Leiter der Bezirkshauptmannschaft in Joachimsthal.

Bei der Schlossbergbahn-Gesellschaft in Graz: Dr. Carl Russ, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Eisenbahn Schönwehr-Elbogen als Regierungscommissär: Raimund Krautschik, Bezirkscommissär und Leiter der Bezirkshauptmannschaft in Falkenau.

Bei der Schneebergbahn: Rudolf Ritter von Stahl, Bezirkshauptmann in Wr.-Neustadt.

Bei der Localbahn Schwarzenau-Zwettl (und den einen integrirenden Bestandtheil dieser Localbahn bildenden Localbahnen Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya und Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings): Dr. Otto Müller, Ministerial-Secretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Schweissing-Haid als Regierungscommissär: Felix Maschner, Bezirkshauptmann in Mies.

Bei der Società Triestiner Tramway: Alois Fabiani, Statthaltereirath in Tricst.

Bei den k. k. österr. Staatsbahnen als Regierungscommissär: Dr. Moriz Ritter von Stibral, k. k. Oberfinanzrath bei der Finanzprocuratur in Wien. Stellvertreter: Dr. Josef Ritter Schoen von Perlashof, k. k. Finanzrath bei der Finanzprocuratur in Wien.

Bei der Localbahn Stankau-Bisehofteinitz-Ronsperg als Regierungscommissär: Alfred Freiherr von Wimmer, Bezirkshauptmann in Bischofteinitz.

Bei der Localbahn Starkenbach-Rochlitz: Dr. Max Freiherr von Wimpffen, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Stauding-Stramberger Localbahn: Adam Graf Romer, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Neutitschein.

Bei den Steiermärkischen Landesbahnen (mit den Linien Cilli—Wöllan, Pöltschach—Gonobitz, Wieseldorf—Stainz und Kapfenberg—Seebach-Au) als Regierungscommissär: Heinrich Freiherr von Hammer-Purgstall, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Steyrthalbahn-Gesellschaft: Dr. Adolf Ritter von Pitner, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Steyr. Stellvertreter: Anton Rossi, Bezirks-Obercommissär in Linz.

Bei den Localbahnen von Strakonitz über Blatná nach Březnitz, von Blatná nach Nepomuk und von Březnitz nach Rožmital als Regierungscommissär: Wenzel Skákal, Bezirkshauptmann in Blatná.

Bei der Localbahn Strakonitz-Winterberg: Dr. Carl Freiherr von Banhans, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Stramberg-Wernsdorf: Dr. Richard Ziffer, Ministerialseeretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Südbahn-Gesellschaft: Dr. Zdenko Ritter von Forster, Ministerialrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Dr. Victor Rudel, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft: Richard Gräf, Bezirksobercommissär und Leiter der Bezirkshauptmannschaft in Teplitz.

Bei der Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach als Regierungscommissär: Franz Rapprich, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Eger.

Bei der Localbahn von Tłumacz-Palahicze nach Tłumacz als Regierungscommissär: Josef Salamon, Bezirkshauptmann i. P. in Tłumacz.

Bei der Localbahn Triest-Parenzo: Victor Graf Attems, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Trzebinia-Skawce: Ladislaus Kowalikowski, Bezirkseommissär in Krakau.

Bei der Ueberetscherbahn: Josef Ritter von Falser, Bezirkshauptmann in Bozen.

Bei der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt der österreichischen Eisenbahnen: Carl Breisky, Oberinspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen. Stellvertreter: Friedrich Rietsch, Oberinspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

Bei der Ungarischen Westbahn als Regierungscommissär: Dr. Moriz Ritter von Stibral, k. k. Oberfinanzrath bei der Finanzprocuratur in Wien. Stellvertreter: Dr. Josef Ritter Schoen von Perlashof, k. k. Finanzrath bei der Finanzprocuratur in Wien.

Bei der Oesterr. Union Elektricitäts-Gesellschaft: Dr. Franz Schonka, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

Bei den Unterkrainer Bahnen: Alfred Ressig, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Valsugana-Eisenbahn-Gesellschaft: Dr. Victor Rudel, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Gottfried Rapp, Bezirkscommissär in Trient.

Bei der Localbahn Vöcklabruck-Kammer als Regierungscommissär: Dr. Carl Graf Lodron-Laterano, Bezirkshauptmann in Vöcklabruck.

Bei der Niederösterr. Waldviertel-Bahn: Dr. Theodor Zelinka, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn als Regierungscommissär: Dr. Ferdinand Maurig Ritter von Sarnfeld, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Karlsbad.

Bei der Welser Localbahn-Gesellschaft: Ferdinand Rippelly, Bezirkshauptmann in Wels mit Titel und Charakter eines Statthaltereirathes.

Bei der Eisenbahn Wien-Aspang: Ladislaus Miller, Sectionsrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Oskar Freiherr von Pusswald, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei den Wiener Localbahnen: Theodor Hanke Edler von Hankenberg, Ministerialrath i. P.

Bei der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn: Dr. Max Ritter von Pichler, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Dr. Heinrich Schlesinger, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei den Linien der Wiener Stadtbahn als Regierungscommissär: Dr. Moriz Ritter von Stibral, k. k. Oberfinanzrath bei der Finanzprocuratur in Wien. Stellvertreter: Dr. Josef Ritter Schoen von Perlashof, k. k. Finanzrath bei der Finanzprocuratur in Wien.

Bei der Wippachthalbahn (Görz-Haidenschaft): Rudolf Graf Chorinsky, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Eisenbahn Wittmannsdorf-Leobersdorf-Ebenfurth: Dr. Max Freiherr von Wimpffen, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Wodňan-Moldauthein: Dr. Arnold Krasny, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Wodňan-Prachatitz: Dr. Carl Freiherr von Bauhans, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Wolframs-Teltsch: Dr. Hans Kolisko, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Wotic-Selčan: Heinrich Mahling, Statthaltereisecretär in Prag.

Bei der Ybbsthalbahn: Oskar Freiherr von Pusswald, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei den Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan: Dr. Richard Ziffer, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Zillerthalbahn: Anton Kneussl, Bezirkshauptmann in Schwaz.

Bei der Zittau-Reichenberger Bahn: Dr. Victor Röll Ministerialrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Zvoleňoves-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesellschaft: Josef Freiherr von Beess-Chrostin, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Zwittau-Polička: Ladislaus Miller, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 15. **Wien, 8. Februar 1902** **XV Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Zusammenstellung der im Monate December 1901 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen. Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums und des Finanzministeriums vom 20. Jänner 1902,*) betreffend die Abänderung der Verordnung vom 11. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 213, über die Verwendung von Eisenbahn-Frachtbriefen mit aufgedrucktem Stempelzeichen.

Nachdem durch das mit 10. October 1901 in Kraft getretene Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898, R.-G.-Bl. Nr. 142 ex 1901, zu dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, ein neues Formular für den internationalen Eisenbahn-Frachtbrief eingeführt worden ist, wird die Verordnung vom 11. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 213, betreffend die Verwendung von Eisenbahn-Frachtbriefen mit aufgedrucktem Stempelzeichen, in folgender Weise abgeändert:

Im § 2, erster Absatz, Punkt b) ist die Bestimmung hinsichtlich der internationalen Frachtbriefe, welche lautet: „nach Massgabe des Formulars der Anlage 2 zu diesem Uebereinkommen für gewöhnliche Fracht auf weissem, für Eilfracht auf dunkelrosa Papier“ durch nachstehende Bestimmung zu ersetzen: „nach Massgabe des Formulars der Anlage 2 zum Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898, R.-G.-Bl. Nr. 142 ex 1901, zu dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, für gewöhnliche Fracht auf weissem Papier, für Eilfracht auf solchem mit einem auf der Vorder- und Rückseite oben und unten am Rande anzubringenden rothen Streifen“.

Für den Aufbrauch der durch das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, eingeführten internationalen Frachtbriefformulare wird gemäss Artikel 2, Punkt VIII des bezogenen Zusatzübereinkommens als letzter unabänderlicher Termin der 9. October 1902 festgesetzt.

Wittek m. p. **Böhm** m. p.

Anmerkung. Der der Verordnung vom 20. August 1894, R.-G.-Bl. Nr. 188, angeschlossene und in der Kundmachung vom 29. April 1898, R.-G.-Bl. Nr. 72, als weiterhin giltig erklärte Preistarif A der gestempelten Eisenbahn-Frachtbriefe für den internationalen Verkehr wird hinsichtlich der laut Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898, R.-G.-Bl. Nr. 142 ex 1901, zu dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, zur Einführung gelangten neuen Eisenbahn-Frachtbriefe durch die folgende Anlage ersetzt.

Bezüglich der alten internationalen Frachtbriefe, insolange dieselben noch verwendet werden dürfen, sowie bezüglich der internen Frachtbriefe bleibt der bisherige Tarif aufrecht.

*) Enthalten in dem am 30. Jänner 1902 ausgegebenen IV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 22.

Preistarif A

der gestempelten Eisenbahn-Frachtbriefe für den internationalen Verkehr.

Postnummer	Stück	Gattung	Preis K	Preis h	Anmerkung
I	1	Frachtbrief für Fracht- oder Eilgut ohne Firma	—	02	
	1000	Frachtbriefe für Fracht- oder Eilgut ohne Firma	18	—	
II	1000	a) Frachtbriefe für Fracht- oder Eilgut mit Firma und Adresse des Absenders, einfachem Collizeichen	24	—	Einfache Collizeichen, z. B. **AE. BD. STE.** etc.
		b) dto. mit Zusätzen laut angeschlossenen Verzeichnisses	26	—	
III	1000	a) Frachtbriefe für Fracht- oder Eilgut mit Firma, Adresse, beliebigem Collizeichen	26	—	Beliebige Collizeichen, z. B
		b) dto. mit Zusätzen wie Post Nr. II b)	28	—	
IV		Für Adressen oder sonstige (einfache) zulässige Zusätze auf der Rückseite der Frachtbriefe per 1000 Stück	1	—	
V		Bei Bestellungen unter 1000 Stück Frachtbriefen einer Sorte mit Firma wird für den Beidruck derselben 4 K mehr berechnet; es würden also beispielsweise 500 Frachtbriefe Nr. II a) 16 K — h, II b) 17 K — h 500 „ „ III a) 17 „ — „, III b) 18 „ — „ kosten. **Bestellungen auf weniger als 500 Stück einer Sorte mit Firma werden nicht angenommen.**			
		Die Stempelgebühr von 4 h, respective 20 h per Frachtbrief nebst Duplicat ist separat zu entrichten.			

Obige Preise verstehen sich für Frachtbriefe mit ein- oder zweisprachigem Texte.

Den Bestellungen von Frachtbriefen mit Firma, welche durch Vermittlung der Verschleissstellen oder direct an die Direction der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien franco zu senden sind, ist ein Musterfrachtbrief mit Angabe der gewünschten Zusätze und der für die verlangte Anzahl entfallende Geldbetrag beizulegen.

Frachtbriefe ohne Firmadruck werden von der k. k. Hof- und Staatsdruckerei **nicht** geliefert und sind beim nächstgelegenen Stempelmagazine, Steuer- oder Postamte zu beziehen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 4. Februar ergriff zur Beantwortung von Interpellationen das Wort Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek:

Die Herren Abgeordneten Kaiser, Wilhelm und Genossen haben in der 67. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 30. October 1901 an mich eine Interpellation in Betreff der Neuordnung der Fahrgebühren der Locomotivführer auf den Localbahnlinien des österreichischen Staatsbahnnetzes gerichtet.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich auf meine dem hohen Hause in der 69. Sitzung vom 7. November 1901 bekanntgegebenen Ausführungen zu verweisen, mit welchen ich die in derselben Angelegenheit eingebrachte Interpellation der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen in einer den Gegenstand erschöpfenden Weise beantwortet habe. Ich habe diesen Ausführungen nur beizufügen, dass seither keinerlei neue Momente zutage getreten sind, welche geeignet wären, das Eisenbahnministerium zu einer Aenderung des von ihm eingenommenen Standpunktes zu veranlassen.

In der 70. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. November 1901 haben die Herren Abgeordneten August Sehnal und Genossen an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, auf die Verwaltung der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft dahin einzuwirken, dass die zwischen Brünn und Umgebung nur Montag und Samstag verkehrenden Arbeiterzüge täglich eingerichtet werden.

In Beantwortung dieser Anfrage beehre ich mich dem hohen Hause zur Kenntniss zu bringen, dass auf der Strecke Brünn—Blažowitz der Staatseisenbahn-Gesellschaft schon seit dem Jahre 1890 täglich Arbeiterzüge verkehren.

Zwischen Brünn und Blansko, an welcher Strecke eine geringere Anzahl von Arbeitern wohnt, wurde diese Einrichtung bisher nicht getroffen, weil einerseits der tägliche Verkehr von zwei Arbeiterzügen und den hiefür erforderlichen zwei Leerzügen im Hinblicke auf die Stationsverhältnisse in Brünn und den äusserst dichten Zugsverkehr in der Hauptstrecke erhebliche Schwierigkeiten verursachen würde, andererseits aber die in Betracht kommenden Arbeiterwohnorte grösstentheils derart gelegen sind, dass bei täglichem Verkehre der angestrebten Züge trotz der niedrigen Fahrpreise eine auch nur annähernd entsprechende Frequenz, namentlich während des Winterdienstes, nicht zu gewärtigen wäre.

Die Verwaltung der Staatseisenbahn-Gesellschaft hat jedoch zugesagt, die versuchsweise Einrichtung der verlangten Züge während des Sommerdienstes 1902 in Erwägung zu ziehen.

In der Sitzung des hohen Hauses vom 14. November 1901 haben die Herren Abgeordneten Dötz und Genossen an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob mir die Belassung des Stationsvorstandes Gustav Fliegenschnee in Gars auf seinem Dienstposten, trotzdem derselbe der Geschenkannahme in Amtssachen gerichtlich überwiesen worden sei, bekannt sei, und ob ich Anlass nehmen werde, die k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu beauftragen, die Versetzung dieses Stationsvorstandes auf einen anderen Dienstposten unverweilt durchzuführen.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause zur Kenntniss zu bringen, das die Staatsbahn-Direction Wien auf Grund des Ergebnisses der ihrerseits im Gegenstande eingeleiteten Untersuchung, welche erst am 30. October 1901 ihren Abschluss fand, sich veranlasst gesehen hat, mit Erlass vom 20. November 1901 über den genannten Beamten eine Rüge zu verhängen und denselben von der Station Gars abzuziehen.

Was das Vorgehen der Staatsbahn-Direction selbst anbelangt, so ist dasselbe nach dem mir vorgelegenen Actenmaterial als ein durchaus correctes zu bezeichnen.

In einer in der 72. Sitzung des hohen Hauses vom 19. November 1901 eingebrachten Interpellation haben die Herren Abgeordneten Olszewski, Kubik und Genossen an mich die Anfrage gerichtet, ob mir bekannt sei, dass die im Deutschen Reiche erscheinende „Illustrirte Reise- und Bäder-Zeitung“, welche fast ausschliesslich die Curorte Deutschlands bespreche und Firmen des Deutschen Reiches anempfehle, in die Wagenabtheilungen der auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn verkehrenden Züge eingelegt werde, und ob ich geneigt sei, dies künftig abzustellen.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich auf Grund der im Gegenstande gepflogenen Erhebungen Folgendes mitzutheilen:

Von den Staatsbahn-Directionen wurde das Einlegen der „Illustrirten Reise- und Bäder-Zeitung“ in den Wagenabtheilungen der Staatsbahnzüge nicht gestattet, da in den Coupés dieser Züge ohnehin verschiedene im Inlande erscheinende Reisezeitungen aufliegen.

Dagegen hat die Direction der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn die Bewilligung zum Einlegen der genannten Zeitung in die Wagenabtheilungen ihrer Schnellzüge ertheilt.

Da in diesen Zügen auch directe Wagen für den Verkehr zwischen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der österreichischen Staatsbahnen eingestellt sind, so konnten immerhin einzelne Exemplare der vorgenannten Zeitung in solchen directen Wagen auch nach Uebergang derselben in die Züge der österreichischen Staatsbahnen verblieben sein.

Bei dem Umstande, als — wie erwähnt — das Einlegen der gedachten Zeitung auf den Linien der Staatsbahnen nicht gestattet ist, wurde indes bereits verfügt, dass die erwähnte Zeitung aus den Wagenabtheilungen der zwischen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der österreichischen Staatsbahnen verkehrenden directen Wagen vor deren Uebergang auf die Staatsbahnen entfernt werde.

Auch behalte ich mir vor, auf die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn entsprechend einzuwirken.

In der 72. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19. November 1901 haben die Herren Abgeordneten Kubr und Genossen unter Hinweis darauf, dass seitens der Staatsbahn-Direction Prag das Ansuchen der landwirthschaftlichen Genossenschaft in Dušnik um miethweise Ueberlassung eines Theiles des in der gleichnamigen Station befindlichen Bahnmagazins und um Gewährung einer Lagerbegünstigung abgelehnt wurde, an mich die Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, dem erwähnten Ansuchen der landwirtbschaftlichen Genossenschaft in Dušnik zu willfahren.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Zur Ermöglichung einer Vergrösserung der in der genannten Station für die bahnseitige Manipulation zur Verfügung stehenden Magazinsräumlichkeiten habe ich die Verfügung getroffen, dass der seitens der Herren Interpellanten erwähnte Theil des Bahnmagazins in Dušnik, welcher dermalen an eine Partei vermiethet ist, derselben gekündigt werde, so dass fortab sämmtliche Magazinsräume für den allgemeinen Bahnverkehr Verwendung finden werden. Die Ueberlassung eines besonderen Lagerraumes an die landwirthschaftliche Genossenschaft in Dušnik kann nicht in Aussicht genommen werden, da in diesem Falle kein genügender Magazinsraum für die Einlagerung und Abfertigung der Güter aller anderen Parteien einschliesslich der umfangreichen Sendungen des dermaligen Bestandnehmers erübrigen würde.

Was das Ansuchen der landwirthschaftlichen Genossenschaft um Verlängerung der lagergeldfreien Zeit hinsichtlich der für diese Genossenschaft in Dušnik anlangenden Sendungen betrifft, so konnte demselben ohne ernstliche Gefährdung der anstandslosen Abwicklung der Gütermanipulation bisher nicht entsprochen werden. Sollten indessen die Lagerungsverhältnisse in der Station Dušnik infolge der Verwendung des bisher vermietheten Magazinsraumes für den allgemeinen Bahnverkehr eine Besserung erfahren, so wird dem erwähnten Ansuchen der landwirthschaftlichen Genossenschaft in Dušnik nach Thunlichkeit Rechnung getragen werden.

Zu diesem Zwecke wurde die Staatsbahn-Direction in Prag angewiesen, die in Betracht kommenden Verhältnisse im Auge zu behalten und nach Ablauf einer angemessenen Zeit auf diese Angelegenheit mittels Bericht zurückzukommen.

Was schliesslich die in der Interpellation zur Sprache gebrachte Frage des Verhältnisses der Staatseisenbahnverwaltung zu den landwirthschaftlichen Genossenschaften anlangt, so ergreife ich gern diesen Anlass, um mitzutheilen, dass ebensowohl das Eisenbahnministerium, als die ihm unterstehenden Organe den Bestrebungen dieser Genossenschaften das lebhafteste Interesse entgegenbringen und sich bemühen, die Thätigkeit dieser Verbände nach Kräften zu fördern.

Ich kann dies speciell in Bezug auf die Staatsbahn-Direction Prag constatiren, welche in einer Reihe mir bekannt gewordener Fälle Gelegenheit gehabt hat, ihr Verständniss für die Ziele derartiger Verbände praktisch auf das wirksamste zu bethätigen.

In der 73. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 22. November 1901 haben die Herren Abgeordneten Dr. Lemisch und Genossen anlässlich der nachträglichen Verschiebung des Einführungstermines des Wien — Nizza-Expresszuges auf den 19. November eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich bereit sei, die Bahnverwaltungen zu verhalten, dass die Züge in fahrplanmässiger Ordnung verkehren, und anzuordnen, dass Aenderungen in den Fahrplänen rechtzeitig bekannt gegeben werden.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

In den vom 1. October 1901 an giltigen Fahrplänen der Südbahn und der österr. Staatsbahnen war der Einführungstermin der Wien — Nizza-Expresszüge in Uebereinstimmung mit den zwischen sämmtlichen betheiligten Bahnverwaltungen getroffenen Vereinbarungen allerdings mit 15. November angegeben.

Nachträglich, und zwar erst am 13. October erhielten jedoch die General-Direction der Südbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung für den Verkehr der Wien—Nizza-Expresszüge und die Staatsbahn-Direction in Villach ganz unerwartet von der Verwaltung der italienischen Mittelmeerbahn die Mittheilung, dass letztere in dieser Saison ausser Stande sei, die genannten Expresszüge auf ihren Linien vor dem 20. November in Verkehr zu setzen. Da der gegen diesen Vorgang der italienischen Mittelmeerbahn erhobene Protest der österreichischen Bahnverwaltungen, sowie die weiter gestellten Vermittlungsvorschläge dieser Verwaltungen erfolglos blieben, so sahen sich dieselben bemüssigt, den Termin für die Einführung dieser Expresszüge der Forderung der italienischen Mittelmeerbahn anzupassen und auf den 19. November für die Richtung nach Italien und auf den 21. November für die Gegenrichtung zu verschieben.

Um diese Fahrplanänderung rechtzeitig zur öffentlichen Kenntniss zu bringen, hat die Verwaltung der Südbahn sogleich eine Richtigstellung in der Novemberausgabe des officiellen Eisenbahn-Coursbuches veranlasst, welche in einem gleichzeitig mit dem Coursbuche ausgegebenen Nachtrage zur Verlautbarung gelangte.

Weiter wurde seitens der Südbahnverwaltung noch zu Ende des Monates October in allen Wiener Tagesblättern die Einschaltung einer Notiz, den Verkehr der Wien—Nizza-Expresszüge betreffend, veranlasst, in welcher auf die Verschiebung des Einführungstermines besonders aufmerksam gemacht wurde.

Ausserdem wurde von dieser Verwaltung die handschriftliche Richtigstellung der in ihren Stationen ausgehängten Fahrplanplacate vom 1. October 1901 angeordnet, überdies das Fahrplanplacat „Expresszugs-Verbindungen“ neu aufgelegt und bereits am 5. November in allen ihren Stationen, sowie an den öffentlichen Anschlagstellen affichirt.

Seitens der Staatsbahn-Directionen wurde insbesondere die Richtigstellung des für den Fernverkehr wichtigen Fahrplanplacates „Directe Zugsverbindungen“ ebenfalls schon in den

ersten Tagen des Monates November veranlasst: die Berichtigung der Taschenfahrpläne erfolgte durch die Ausgabe eines Nachtrages zu denselben.

Nach dem Gesagten kann den österreichischen Bahnverwaltungen weder die Verschiebung des Termines für die Einführung der Wien — Nizza-Expresszüge, noch ein Versäumniss rücksichtlich der Verlautbarung dieser Verschiebung zur Last gelegt werden, und besteht demnach für die staatliche Eisenbahn-Aufsichtsbehörde kein Anlass, in dieser Beziehung eine weitere Verfügung zu treffen.

In der 73. Sitzung des Abgeordnetenbauses vom 22. November 1901 haben die Herren Abgeordneten König und Genossen in einer an mich gerichteten Interpellation über die Unzulänglichkeit des bestehenden Aufnahmsgebäudes in der Station Stupno-Bras Beschwerde geführt und an mich die Anfrage gestellt, ob mir die in der besagten Station herrschenden Uebelstände bekannt seien und ob ich geneigt sei, für deren Beseitigung zu sorgen.

In Beantwortung dieser Interpellation habe ich die Ehre, dem hohen Hause zur Kenntniss zu bringen, dass die Nothwendigkeit der Erweiterung des Aufnahmsgebäudes der Station Stupno-Bras thatsächlich besteht, eine Abhilfe bisher jedoch aus budgetären Gründen nicht erfolgen konnte.

Da diese letzteren nunmehr dank der Bewilligung des Investitionsgesetzes entfallen sind, ist es nunmehr ermöglicht, für die nothwendigen Erweiterungsbauten, und zwar Herstellung eines zweiten Warteraumes, eines Vestibules und eines Nebengebäudes mit Passagier-Aborten noch Vorsorge zu treffen.

Die bis zur Vollendung der Erweiterung des Aufnahmsgebäudes als Provisorium gewünschte sofortige Adaptirung eines Parterrelocales zu einem zweiten Warteraum erscheint unthunlich, da in dem Aufnahmsgebäude eine hiezu geeignete Localität nicht disponipel ist. Es ist jedoch meinerseits bereits die Anordnung getroffen, dass die nothwendigen Herstellungen noch im laufenden Jahre zur Ausführung gelangen.

In der 75. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 29. November 1901 haben die Herren Abgeordneten Kittel, Alwin Hanicb und Genossen an micb eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob ich die auf der Linie Bodenbach—Komotau bestehenden Uebelstände zu beseitigen und insbesondere anzuordnen gedenke, dass die auf der genannten Linie bisher nur während des Sommerdienstes an Sonn- und Feiertagen geführten Züge Nr. 1017 und 1018 täglich das ganze Jahr bindurch eingerichtet werden.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich micb dem hohen Hause zur Kenntniss zu bringen, dass die gewünschte Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf der Linie Bodenbach—Komotau seitens der zuständigen Staatsbahn-Direction wiederholt in eingehende Erwägung gezogen wurde, dass jedoch die Knappheit der der Staatseisenbahn-Verwaltung budgetmässig zur Verfügung stehenden Geldmittel es nothwendig macht, bei der Durchführung der vorliegenden und den sonst zum Ausdrucke kommenden zahlreichen Wünschen nach Fahrplanverbesserungen mit grösster Rigorosität und unter sorgfältiger Bedacbtnahme auf die Dringlichkeit des Einzelnfalles, sowie auf dessen finanzielle Bedeutung vorzugehen.

Mit Rücksicht hierauf bin ich zwar nicht in der Lage, die sofortige ganzjährige Einrichtung der gewünschten Züge in Aussicht zu stellen; dagegen habe ich weitere Erhebungen über diese Angelegenheit in der Richtung angeordnet, ob nicht die beiden gewünschten Züge vorerst nur während des Sommerdienstes 1902 täglich in Verkehr gesetzt werden könnten.

Die Herren Abgeordneten Wilhelm, Dr. von Derschatta, Dr. Hofmann und Genossen haben in der 78. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 6. December 1901 unter Hinweis darauf, dass auf dem Grazer Staatsbahnhofe die Bahnhof-Restauration von deu übrigen Warteräumen nicht getrennt ist, eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob mir diese Uebelstände bekannt seien und ob ich Vorkehrungen zu treffen gedenke, dass dieser Bahnhof den heutigen Verkehrsverhältnissen entsprechend ausgestaltet werde.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause mitzutheilen, dass ich bereits über den in der Sitzung vom 7. Juni 1901 gefassten Beschluss des Staatseisenbahnrathes die zuständige Staatsbahn-Direction zur Verfassung eines Projectes über die Umgestaltung der fraglichen Baulichkeiten beauftragt habe.

Dieses Project liegt dem Eisenbahnministerium bereits vor, und ist dessen Ausführung für das Jahr 1902 in Aussicht genommen.

In der 78. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. December 1901 haben die Herren Abgeordneten Dr. Ludwig Vogler und Genossen in einer Interpellation an mich die Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, das Erforderliche zu veranlassen, damit die bisherige Beschränkung der Giltigkeitsdauer der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte für Reisen von 600 bis 2000 Kilometer beseitigt und diesen Fahrscheinheften dieselbe Giltigkeitsdauer, wie sie für grössere Reisen besteht, zuerkannt werde.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause mitzutheilen, dass die zusammenstellbaren Fahrscheinhefte eine Einrichtung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen sind und dass Anträge, welche auf Verlängerung der Giltigkeitsdauer dieser Fahrscheinhefte abzielten, bisher die Zustimmung der Mehrheit der Vereinsverwaltungen nicht gefunden haben.

In der 78. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. December 1901 haben die Herren Abgeordneten Stein und Genossen in Angelegenheit des Vorgehens der Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellschaft gegenüber dem Maschinenschlosser Carl Kraus eine Interpellation an mich gerichtet.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause auf Grund der im Gegenstande gepflogenen amtlichen Erhebungen Nachfolgendes mitzutheilen:

Schlosser Carl Kraus wurde im August 1900 vom Heizhausvorstande in Falkenau als gewöhnlicher Taglohnarbeiter aufgenommen.

Dieser Aufnahme ging eine bahnärztliche Untersuchung voran, welche sich jedoch ohne eingehende Erhebung des sonstigen Gesundheitszustandes lediglich darauf zu beschränken hatte, zu constatiren, ob Kraus für die von ihm angestrebte Verwendung als Schlosser im Allgemeinen die nöthige Arbeitsfähigkeit besitze.

Nach Ablauf einer mindestens dreimonatlichen Dienstleistung eines im Taglohne stehenden Arbeiters kann zufolge der bei der Buschtěhrader Eisenbahn geltenden Normen der Dienstvorstand einen Antrag auf Zulassung des Taglohnarbeiters zur Theilnahme an dem Provisions- und Krankenunterstützungs-Institute einbringen. Vor Entscheidung über dieses Ansuchen hat sich der Aufnahmswerber einer neuerlichen, jedoch strengeren bahnärztlichen Untersuchung mit speciell angegebenen Fragepunkten zu unterziehen.

Bei dieser an Kraus vorgenommenen Untersuchung, bei welcher es sich jedoch durchaus nicht um die Frage der definitiven Anstellung des Genannten handelte, wurde vom Bahnarzte der Herzfehler constatirt, welches Leiden Kraus jedenfalls schon vor dem Eintritte in den Bahndienst besessen hatte, ohne dass es aber bei der ersten ganz allgemeinen ärztlichen Untersuchung constatirt werden konnte.

Auf Grund des Ergebnisses dieser zweiten Untersuchung wurde Kraus, da eine Aufnahme in das Provisionsinstitut uud eine eventuelle spätere definitive Anstellung ausgeschlossen erschienen, der Dienst gekündigt.

Seitens des Eisenbahnministeriums kann eine Ingerenz in der berührten Angelegenheit mit Rücksicht auf das der genannten Eisenbahn-Gesellschaft zustehende freie Ermessen hinsichtlich der Aufnahme, Definitivstellung und Entlassung ihrer Bediensteten nicht genommen werden.

In Beantwortung einer in der 79. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 9. December 1901 an mich gerichteten Interpellation der Herren Abgeordneten Choc und Genossen, betreffend die Uebelstände im Heizhause Bubna der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes bekanntzugeben:

Eine Ministerial-Verordnung, welche die seitens des Personales auf der Locomotive zuzubringende Dienstzeit begreuzt, ist rücksichtlich der Privatbahn-Verwaltungen nicht erflossen. Diesbezügliche Bestimmungen gelangten im Jahre 1898 für den Dienstbereich der Staatseisenbahn-Verwaltnng zur Einführung, und wurde den Privatbahn-Verwaltungen empfohlen, gleiche oder möglichst übereinstimmende Vorschriften für ihren Dienstbereich zur Einführung zu bringen.

Dies vorausgeschickt, beehre ich mich weiter zu bemerken, dass wie die im Gegenstande gepflogenen amtlichen Erhebungen ergeben haben, der in der Interpellation namhaft gemachte Functionär der Staatseisenbahn-Gesellschaft insofern ausser Verantwortung steht, als die von ihm entworfenen Dienstturnusse von seinen vorgesetzten Dienststellen genehmigt wurden.

Was das Meritum der Interpellation betrifft, so geht aus den erwähnten amtlichen Erhebungen hervor, dass die in Frage stehenden, nur einen Theil des Tractionsdienstes des Heizhauses Bubua umfassenden drei Turnusgruppen sich nur auf den Güterzugsdienst beziehen. Für diesen ist nach den vorerwähnten Bestimmungen der Staatseisenbahn-Verwaltung die zulässige

Maximaldauer einer Diensttour mit zwölf Stunden bei continuirlicher Beschäftigung auf der Locomotive und mit 18 Stunden bei durch Ruhepausen unterbrochener Anwesenheit auf der Locomotive festgesetzt. Nach je einer solchen Diensttour haben mindestens sechs Stunden Ruhezeit in fremder oder zehn Stunden Ruhezeit in der Domicilstation einzutreten.

Werden die in Rede stehenden Turnusse, mit denen sich übrigens die betheiligten Locomotivführer bei den vorgenommenen Stichproben einverstanden erklärt haben, an der Hand dieser Bestimmungen einer Kritik unterzogen, so ergeben sich nur in einzelnen Positionen unzulängliche Ruhezeiten in fremden Stationen. Behufs Schaffung entsprechender Abhilfe ist die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen bereits an die Staatseisenbahn-Gesellschaft herangetreten.

In der 81. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. December 1901 haben die Herren Abgeordneten Hauck und Genossen unter Hinweis darauf, dass die Südbahn seit Kurzem nicht mehr, wie früher, alle Schnellzüge, sondern nur die Nachtschnellzüge durch Wagenschlosser begleiten lasse, und dass diese Verfügung auf eine analoge Massnahme der Staatseisenbahn-Verwaltung zurückzuführen sei, an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob ich nicht veranlassen wolle, dass sowohl bei den k. k. Staatsbahnen, als auch bei den anderen heimischen Bahnen die Begleitung der Tages- und Nachtschnellzüge durch Wagenschlosser wieder eingeführt werde.

In Beantwortung dieser Interpellation muss ich zuerst hervorheben, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung jederzeit allen Fragen der Verkehrssicherheit die pflichtmässige Aufmerksamkeit zuwendet und sich von zweckentsprechenden Vorsorgen in dieser Hinsicht auch nicht durch Rücksichten der sonst gewiss gebotenen Sparsamkeit abhalten lässt.

Was speciell die Begleitung von Zügen durch Wagenschlosser anbelangt, so kann eine derartige Einrichtung nicht als ein absolut nothwendiges Erforderniss für die Sicherheit des Zugsverkehres erachtet werden, da in zahlreichen Stationen Revisionsschlosser zur Untersuchung der Wagen der verkehrenden Züge aufgestellt sind.

In der thatsächlich eingeführten Begleitung gewisser Züge durch Wagenschlosser kann vielmehr nur eine sehr weitgehende Vorsichtsmassnahme erblickt werden, rücksichtlich welcher die Beurtheilung darüber, in welchen Fällen sie angewendet werden soll, füglich den betreffenden Bahnverwaltungen überlassen bleiben muss.

Zweifellos ist es aber richtig, wenn dabei in erster Reihe die in der Nacht verkehrenden Schnellzüge in Betracht gezogen werden, wie dies seitens der Südbahn geschehen ist.

Die Behauptung, dass die Staatsbahnen die Begleitung der Schnellzüge durch Wagenschlosser eingestellt haben, entspricht übrigens nicht den Thatsachen.

In der 85. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. December 1901 haben die Herren Abgeordneten Laurenz Hofer und Genossen in einer Interpellatien die Anfrage an mich gestellt, ob ich geneigt sei, in Würdignng der Interessen der Stadt Schönbach und der an der Bahnlinie Schönbach—Tirschnitz gelegenen Ortschaften auf dieser Bahnlinie dafür Sorge zu tragen, dass wenigstens an Sonn- und Feiertagen und an Markttagen noch ein Abendzug in Verkehr gesetzt, ferner die Frachtentarife ermässigt und im Personenverkehre der Zonentarif oder doch mindestens ermässigte Retourkarten zwischen Schönbach und Tirschnitz und den Zwischenstationen eingeführt werden.

Ich beehre mich, diese Interpellation wie folgt zu beantworten:

Das Ansuchen um Einführung eines Abendzuges zwischen Tirschnitz und Schönbach musste von der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen nach gepflogenem Einvernehmen mit dem Landesausschusse des Königreiches Böhmen abweislich beschieden werden, weil die Einlegung des gedachten Zuges die Einführung des Nachtdienstes, sowie die Dislocirung einer zweiten Zugsbegleitungspartie nach Schönbach bedingen und infolgedessen Mehrkosten im beiläufigen Betrage von 11.000 Kronen jährlich verursachen würde, welche durch die zu gewärtigenden Mehreinnahmen ihre Deckung nicht finden könnten.

Was die Tariffrage anlangt, so sind begründete Ansuchen um Ermässigung der Frachtentarife bisher stets berücksichtigt worden und erlaube ich mir diesbezüglich auf die im Localverkehre der genannten Bahn laut Localgütertarif der k. k. österreichischen Staatsbahnen, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1901 und im Verkehre mit der anschliessenden a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn laut Tarif für den Nordwestböhmischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, sowie im Nachtrag III zum Anhange dieses Tarifes vom 1. October 1901 bestehenden Begünstigungen hinzuweisen. Auch in Hinkunft wird selbstverständlich mit auf die Hebung des Güterverkehres auf der genannten Localbahn abzielenden Tarifmassnahmen erforderlichen Falles vorgegangen werden.

Bezüglich des Personentarifes der genannten Localbahn beehre ich mich mitzutheilen, dass auf der Localbahn Tirschnitz-Schönbach bereits seit 1. Juli 1901 ermässigte Rückfahrkarten mit dreitägiger Giltigkeit zur Einführung gelangt sind.

Eine anderweitige Ermässigung der Personentarife der in Rede stehenden Localbahn, insbesondere im Wege der Einführung des Zonentarifes der Oesterreichischen Staatsbahnen, welcher mit dem bezüglichen Hinweise in der in Rede stehenden Interpellation wohl gemeint sein dürfte, kann derzeit mit Rücksicht auf den ungünstigen Einfluss, welchen eine solche Massnahme auf die Rentabilität des Unternehmens zu üben geeignet wäre, nicht in Aussicht genommen werden.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Zuckmantel-Olbersdorf. (Generelles Project: Ergebniss der Trassenrevision und Stationscommission.) Auf Grund des Ergebnisses der am 26. September 1901 durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission der von den Concessionswerbern projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Zuckmantel der Staatsbahnlinie Niklasdorf—Zuckmantel über Hermannstadt nach Olbersdorf zum Anschlusse an die gleichnamige Station der Staatsbahnlinie Olmütz—Jägerndorf—Reichsgrenze (Ziegenhals) hat das k. k. Eisenbahnministerium unterm 20. Jänner 1902 die Trassenführung der gegenständlichen Projectslinie als Grundlage für die eventuelle weitere Verfolgung des Projectes principiell genehmigt.

[E.-M.-Z. 51.313 ex 1901.]

Projectirte Localbahn Tabor-Bechyn. (Mauerwerksplan für den Viaduct in km 1·2/4.) Der vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegte Mauerwerksplan für den Viaduct über den Lužnitzfluss in km 1·2/4 der projectirten Localbahn Tabor-Bechyn wurde vom k. k. Eisenbahnministerium zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 2946.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ausbau und maschinelle Einrichtung der neuen Werkstätten am Rákos [bei Budapest] und Verwendung der im Sinne des Nothstands-Investitionsgesetzes vom Jahre 1901 bewilligten Summen zu Gunsten der Arbeiterschaft.) Wie wir seinerzeit berichteten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 128 ex 1891), hat die kgl. ungarische Regierung, vorbehaltlich der parlamentarischen Sanction, um der durch den Arbeitsmangel herbeigeführten Nothlage der Arbeiterschaft abzuhelfen, einen als „Extraordinarium“ zu behandelnden Betrag von K 45,000.000 behufs Vornahme bedeutender Investitionen, und zwar vornehmlich für Zwecke und den Bedarf der kgl. Ungarischen Staatsbahnen gewidmet. Von dieser Summe werden circa K 5,000.000 für den in erweitertem Umfange vorzunehmenden, bereits begonnenen Ausbau der Werkstätten am Budapester Rákos (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16 und 130 ex 1901), für die maschinelle Einrichtung der Werkstätten etc. und zur Vornahme von Investitionen in verschiedenen Locomotiv- und Waggon-Reparatur-Filialwerkstätten verwendet werden. Die diesbezüglich in nächster Zeit zur Ausschreibung gelangenden Lieferungen betreffen die Beistellung von Arbeitsmaschinen, sowie von Dampfmaschinen und Kesseln etc. zum Betriebe der ersteren, von Dynamomaschinen zur Erzeugung elektrischer Kraft für Beleuchtungs- und diverse Zwecke; von Werkstätten-Einrichtungsgegenständen, Werkzeugen etc.; von Schiebebühnen, Drehscheiben, Hebkranichen etc.; schliesslich von Materialien aller Art. Der Betrag von K 40,000.000 ist nahezu ausschliesslich zur Ergänzung der Fahrbetriebsmittel der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu verwenden, und zwar in erster Linie für die Vervollständigung des Wagenparkes, deren Lieferung ungarischen Firmen übertragen wird, während die Beistellung von Locomotiven der Staats-Maschinenfabrik überlassen bleibt. An der Concurrenz für Beistellung von Wagen, darunter 150 Personenwagen, werden die Waggonfabriken der Firmen Ganz & Comp. in Budapest, Schlick, Weitzer in Arad und die Waggonbauanstalt in Györ, für jene von Arbeitsmaschinen, Werkzeugen etc. die Firmen „Danubius“, Nicholson, Vulkan, Budapester Pumpen-

und Maschinenfabrik betheiligt; die Lieferung von optischen Signalen und Lampen aller Art, Spänglerarbeiten, Gelbguss, Tischlerarbeiten, Posamentrie etc. etc. werden an Gewerbsleute der betreffenden Arbeitskategorien vergeben. Nach Vollendung der neuen Werkstätten wird eine grosse Anzahl von Arbeitern bei der Demolirung der alten Werkstätten und der Regulirung des gewonnenen, weit ausgedehnten Terrains theils für Geleiseanlagen des Personenbahnhofes, theils für Neubauten etc. umso gewisser dauernde Beschäftigung finden, als auch die Verlegung des umfangreichen Kohlenbahnhofes ausserhalb des Bereiches der Stadtbezirke in das Bauprogramm aufgenommen ist.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung der Haltestelle Kupiszine als Verladebahnhof.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass im Bereiche der in ihrem Betriebe stehenden Vereinigten Localbahnen Szeged — Nagy-Kikinda — Nagy-Becskerek die zwischen den Stationen Szerb-Keresztur und Török-Kanizsa gelegene, bisher nur für den Verkehr von Personen und Reisegepäck eingerichtete Haltestelle Kupiszine für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet wurde.

— (Prämiirung der Stationsorgane im Interesse der ausgiebigen Ausnützung der Güterwagen.) Seitdem der Wagenpark der kgl. Ungar. Staatsbahnen zumeist durch Anschaffung von Wagen mit einer Ladefähigkeit von 15 Tonnen gegenüber den früher üblich gewesenen 10 Tonnen vermehrt wird, ist die gute Ausnützung dieser Wagen umsomehr ein wesentlicher Factor im Betriebsdienste geworden, als die Anzahl jener Artikel, für welche der Tarif auf Grund des Ladegewichtes des beigestellten Wagens zu bezahlen ist, im Laufe der letzten Jahre auf Drängen der interessirten Kreise stets kleiner wurde. Die Direction hat, um einerseits den bestehenden Wagenpark bestmöglich auszunützen und um andererseits das aus betriebsökonomischen Rücksichten höchst wichtige System der Verkehrsabwicklung mittelst grosser Frachtwagen nicht nur nicht fallen lassen zu müssen, sondern auch noch weiter entwickeln zu können, im Interesse entsprechender Belehrung jener Verfrächter, welche in der ersten Zeit der Einführung dieser Neuerung sich ablehnend verhielten, ihren Stationsorganen für die erfolgreiche Thätigkeit auf diesem Gebiete besondere Prämien zugesichert. Nachdem nun die Ausnützung der fünfzehntonnigen Wagen gerade mit solchen Artikeln, bezüglich welcher ein tarifarischer Zwang rücksichtlich der Wagenbeladung nicht besteht, wie z. B. Getreide, Mehl u. s. w. in stetiger Zunahme begriffen ist, indem gegenüber den beiläufig 20.000 Wagen des ersten Jahres im laufenden voraussichtlich über 50.000 solcher Wagen durch Mitwirkung der Stationen voll ausgenützt werden, was eine Ersparniss von 25.000 zehntonnigen Wagen involvirt, wurde die Gewährung dieser Prämien auch auf das Jahr 1902 ausgedehnt. Die Direction gibt sich der Hoffnung hin, dass auf diesem Wege, der sich bereits im Vorjahre bewährte, das Publicum auch ohne Zwangsmassnahmen zur Förderung wichtiger ökonomischer Interessen der Staatsbahnen herangezogen werden kann, und dass andererseits die Verfrächter immer mehr zur Einsicht gelangen, dass die Inanspruchnahme der Wagen mit grösserem Ladegewichte, namentlich zur Zeit des stärkeren Verkehres, wo ein Wagenmangel erfahrungsgemäss schwer vermieden werden kann, ihrem eigensten Interesse entspricht.

Zusammenstellung

der im Monate December 1901 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direction Wien	611	15626	991	17228	13	34	8	55	0·3	43	1	4	2	2	.	.	3	.	1
„ Linz	190	3287	217	3694	3	50	1	54	1·5	44	5	4	2	3	.	.	.	.	3
„ Innsbruck	372	2030	124	2526	7	30	3	40	1·6	25	.	50	.	.	.	.	.	1	1
„ Villach	217	2281	2790	5288	10	39	20	69	1·3	54	.	16	.	2	.	.	1	.	.
„ Triest	64	923	124	1111	6	16	1	23	2·1	15	.	6	.	.	.	.	1	1	1
„ Pilsen	186	2427	4056	6669	4	36	29	69	1·0	69	15	43	1	2	.	.		3	20
„ Prag	219	2914	3629	6762	8	97	41	146	2·2	90	1	50	.	4	.	.	1	.	18
„ Olmütz	124	1727	3484	5335	3	7	11	21	0·4	9	4	6	.	2	.	.	.	.	5
„ Krakau	96	1850	310	2256	6	35	8	49	2·2	27	.	22	9	.	.	.	2	.	1
„ Lemberg	62	1613	380	2085	1	5	1	7	0·3	11	.	2	.	.	.	.	.	.	.
„ Stanislau	124	1756	3251	5131	3	6	.	9	0·2	5	.	.	.	2	.	.	2	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	963	682	1645	.	31	1	32	1·9	32	17	42	.	.	.	.	.	.	16
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1203	1147	2542	.	26	4	30	1·2	42	17	42	.	3	.	.	.	.	4
Buschtěhrader Eisenbahn	124	440	1678	2242	6	10	3	19	0·8	12	9	2	.	.	.	.	.	.	2
Eisenbahn Wien-Aspang	.	957	62	1019	.	10	.	10	1·0	7	.	2	.	.	1	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	372	.	372	.	1	.	1	0·3	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	795	5417	5075	11287	106	226	7	339	3·0	330	49	91	19	.	.	.	.	.	36
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	75	624	13	712	2	3	.	5	0·7	3	.	1	1	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	1	.	1	0·4	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	363	5807	150	6320	18	40	.	58	0·9	68	.	58	.	.	.	.	.	.	20
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	713	5783	3813	10309	30	116	16	162	1·6	132	.	101	.	2	.	.	2	1	11
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	328	45	373	.	10	.	10	2·7	10	4	1	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1024	6544	248	7816	72	65	3	140	1·8	124	10	29	3	1	.	.	1	.	3
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1928	.	1928	.	11	.	11	0·6	11	1		.	.	.	.	.	.	8
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	558	.	558	.	.	.	.		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsunfälle auf deutschen Eisenbahnen im Monate November 1901.) Im Monate November sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 12 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 6 bei Personenzügen), 16 Entgleisungen in Stationen (davon 5 bei Personenzügen), 2 Zusammenstösse auf freier Bahn (davon 1 bei Personenzügen), 25 Zusammenstösse in Stationen (davon 8 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 4 Reisende und 4 Bahnbedienstete getödtet, 53 Reisende, 21 Bahnbedienstete und 4 fremde Personen verletzt.

— (Neuregelung des technischen Sicherungs- und Signalwesens bei den Preussisch-hessischen Staatsbahnen.) Aus dem diese Neuregelung betreffenden Erlasse des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten theilt die „Z. d. V. D. E.-V." Folgendes mit:

1. Die Unterhaltung der innerhalb der Diensträume gelegenen Telegraphenanlagen soll, soweit es sich um innerhalb der Diensträume auszuführende fortlaufende Arbeiten handelt, die nothwendig sind, um die vorhandenen Einrichtungen (Morsewerke, Registrirwerke u. s. w.) in arbeitsfähigem Zustande zu erhalten, von den mit der Bedienung der Apparate betrauten Bediensteten ausgeführt werden. Zu diesen Arbeiten gehören die Reinhaltung, tägliche Prüfung und richtige Einstellung der Werke, die Instandhaltung der Stromquellen, die Mitwirkung bei Feststellung und Eingrenzung von Leitungsfehlern, sowie die Beseitigung kleiner Mängel an den Blitzschutzvorrichtungen. Soweit die Wiederherstellung beschädigter oder die Erneuerung zerstörter Bestandtheile der Telegrapheneinrichtungen innerhalb der Diensträume mit den Hilfsmitteln, welche der Telegraphendienststelle zur Verfügung stehen, nicht bewirkt werden kann, sind die erforderlichen Ersatztheile von der Telegraphenwerkstätte anzufordern. Die hiebei erforderlichen Aus- und Einschaltungsarbeiten obliegen ebenfalls den mit der Bedienung der Apparate betrauten Bediensteten. Darüber, wie die erwähnten Arbeiten auszuführen sind, geben die „Vorschriften für den Telegraphendienst und das Zugmeldewesen", die den Eisenbahn-Directionen im Entwurf bereits mitgetheilt sind und in der endgiltigen Fassung alsbald bekannt gegeben werden sollen, umfassende Anleitung.

2. Die in der Prüfungsordnung für mittlere und untere Beamte und anderweit vorgeschriebenen einmaligen und wiederkehrenden Prüfungen von Beamten, Hilfsbeamten und Arbeitern im Telegraphiren und in den sonstigen telegraphendienstlichen Kenntnissen sollen fortan, soweit es sich nicht um die im Stations- und Stellwerksdienst verantwortlich zu beschäftigenden Beamten und Anwärter handelt, von den Stationsvorstehern oder von geeigneten, seitens des Inspectionsvorstandes bestimmten Vertretern der Stationsvorsteher vorgenommen werden.

3. Die Arbeiten zur Unterhaltung, Ergänzung und Neuausführung der Telegrapheneinrichtungen ausserhalb der Diensträume, sowie die gesammten Arbeiten dieser Art an den inneren und äusseren Theilen der Blockeinrichtungen gehen hingegen fortan auf die Bahnmeister über. Sofern es sich bei den Blockeinrichtungen um die Instandsetzung oder den Ersatz beschädigter oder zerstörter Werktheile oder um andere aussergewöhnliche Unterhaltungsarbeiten handelt, die mit dem Arbeitspersonal und den Arbeitsmitteln des Bahnmeisters nicht bewerkstelligt werden können, ist durch Vermittlung des Vorstandes der Betriebsinspection die Telegraphenwerkstätte in Anspruch zu nehmen. Ebenso bedarf es wie bisher auch künftig der Mitwirkung der Telegraphenwerkstätte bei der Instandsetzung beschädigter Läutewerke, Glockenbuden und Stromschlussvorrichtungen. Die eigentlichen elektrischen Betriebseinrichtungen (Morsewerke, Fernsprecher, Blockwerke, Läutewerke u. s. w.) sind für jede Ergänzungs- und Neuausführung bei der Telegraphenwerkstätte anzuliefern und von dieser auf ihre Bauart und alle sonstigen in den besonderen Lieferungsbedingungen festgesetzten Eigenschaften zu prüfen und für den Betrieb vorzubereiten (zu schalten). Darüber, ob diese Einrichtungen auch durch das Personal (Monteure, Mechaniker) der Telegraphenwerkstätte an Ort und Stelle aufzustellen sind, oder ob diese Aufstellung dem Bahnmeister überlassen werden kann, trifft die Eisenbahn-Direction Entscheidung. Nach der Abnahme der Einrichtungen durch den Vorstand der Betriebsinspection gehen die neuen Einrichtungen in den Unterhaltungsbereich des Bahnmeisters über.

4. Zu den Aufgaben der unter Leitung der Eisenbahn-Direction stehenden Telegraphenwerkstätte sollen gehören:

a) Die regelmässige Untersuchung und Instandsetzung der elektrischen Telegraphen-, Signal- und Sicherungswerke innerhalb der hiefür von der Eisenbahn-Direction festgesetzten Fristen;
b) die Wiederherstellung und Erneuerung beschädigter und zerstörter Werke;
c) die Prüfung, Abnahme und Verrechnung neu angelieferter Werke, Werkstücke und Ersatztheile zu den elektrischen Telegraphen-, Signal- und Sicherungsanlagen, sowie derjenigen Telegraphenbau- und Betriebsmaterialien, an die besondere Anforderungen in elektrotechnischer Beziehung zu stellen sind;
d) die Zusammensetzung, Schaltung und Vorbereitung der zu c) bezeichneten Werke und, soweit dies von der Eisenbahn-Direction angeordnet wird, die Ausführung und Inbetriebsetzung der Werke an Ort und Stelle;
e) auf Anordnung der Betriebs-Inspectionsvorstände die Hilfeleistung bei grösseren Störungen an den Anlagen oder bei sonstigen aussergewöhnlichen Vorkommnissen;
f) die Unterweisung und Vorbereitung der Anwärter für den Bahnmeisterdienst in den Kenntnissen des Telegraphen- und Sicherungswesens nach Massgabe der Vorschriften der Prüfungsordnung.

Für die Ausführung der unter a) und b) bezeichneten Arbeiten gilt als Grundsatz, dass kein Gegenstand in der Werkstätte neu angefertigt werden soll. Die erforderlichen Ersatztheile sind vielmehr fertig aus Fabriken zu beziehen, in denen sie als Massenartikel mit Hilfe besonderer Maschinen vollkommener und billiger hergestellt werden, als es in der Werkstätte mittelst Handarbeit möglich ist. Die in der Telegraphenwerkstätte zu beschäftigende Anzahl von Arbeitskräften und die Höhe der ihnen zu gewährenden Löhne wird von der Eisenbahn-Direction bestimmt.

5. Die Telegraphenwerkstätte ist zugleich das Magazin und die Vorrathsstelle für den Directionsbezirk. Welche Telegraphen-Bau- und Betriebsmaterialien und welche Werkstätte zu Telegrapheneinrichtungen, Fernsprech-, Signal- und Blockanlagen in der Telegraphenwerkstätte vorräthig zu halten sind, ergeben besondere Verzeichnisse. Die nicht genannten Telegraphen-Bau- und Betriebsmaterialien sind in den Bahnmeister- und Betriebsmaterialienmagazinen vorräthig zu halten. Die Eisenbahn-Direction bestimmt auf den Vorschlag der Betriebsinspection, ob und welche Werkstücke, Ersatztheile u. s. w. bei den einzelnen Bahnmeistereien in Reserve zu halten sind.

6. Denjenigen Telegraphenmeistern, die nicht im Bahnmeisterdienste Verwendung finden, sondern den Betriebsinspectionen zur Beschäftigung zugetheilt werden, sind durch die Arbeitsvertheilungspläne der Betriebsinspectionen die Bureaugeschäfte, die sich auf das Telegraphen- und Sicherungswesen beziehen, sowie gegebenenfalls weitere technische Bureaugeschäfte zuzuweisen. Es soll jedoch den Vorständen der Betriebsinspectionen bis auf Weiteres gestattet sein, diese telegraphentechnischen Beamten auch zur Beaufsichtigung von Ergänzungs- und Neuausführungen, sowie von Arbeiten zur Beseitigung grösserer Störungen der Telegraphen- und Blockeinrichtungen auf die Stationen und Strecken zu entsenden, soweit und solange diese Aufsicht nicht den Bahnmeistern in vollem Umfange übertragen werden kann.

— (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen: Stationsnamenänderung.) Die an der Bahnstrecke Diedenhofen—Teterchen zwischen den Verkehrsstellen Diedenhofen und Metzerwiese gelegene Station Diesdorf führt fortan zur Unterscheidung von den Orten Diesdorf, Kreis Wanzleben, Diesdorf (auch Dissdorf), Kreis Salzwedel, Diesdorf bei Bectzendorf und der Station Diesdorf der Dessau-Radegaster Kleinbahn die nähere Bezeichnung „Diesdorf in Lothr."

Deutsches Reich. (Abänderung der für den Bereich der Preussisch-hessischen Staatsbahnen geltenden Fundordnung vom 6. März 1895.) Nachdem sich durch verschiedene Versuche herausgestellt hatte, dass bei einem monatlichen Verkaufe der Fundstücke bessere Erträge erzielt werden, als bei dem in der Fundordnung ursprünglich vorgeschriebenen vierteljährigen Verkaufe, da bei letzterem das grosse Angebot der zu verkaufenden Sachen ungünstig auf die Preise zu wirken pflegt, hat das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten angeordnet, dass die Verkäufe der im Bahnbereiche angesammelten Fundsachen forthin unter Einhaltung der vorgeschriebenen Fristen allmonatlich stattzufinden haben.

Preussen. (Abstand fester Gegenstände von den Geleisen.) Im Reichseisenbahnamte haben im Februar 1901 eingehende Berathungen über Massnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit stattgefunden, in welchen auch vorgeschlagen

wurde, zwischen der Umgrenzungslinie des festen Raumes und den mehr als 76 cm über Schienenoberkante hervorragenden festen Gegenständen einen Spielraum durchzuführen. Die in dieser Beziehung vom Reichseisenbahnamte empfohlenen Massnahmen entsprechen durchwegs den bei den preussischen Staatsbahnen bestehenden Anordnungen, welche durch einen Erlass vom 11. April 1901 zur Einführung gelangt sind. Wo dies jedoch bislang nicht der Fall war, ist das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten nunmehr den Vorschlägen des Reichseisenbahnamtes beigetreten und hat durch einen Erlass vom 19. December 1901 wegen deren Durchführung nähere Weisungen an die nachgeordneten Eisenbahn-Directionen erlassen. Zugleich sind die kgl. Eisenbahn-Commissäre beauftragt worden, darauf hinzuwirken, dass nach diesen Bestimmungen bei den ihrer Aufsicht unterstellten Privatbahnen verfahren wird.

Preussen. (Signale an Geleisesperren und Entgleisungsvorrichtungen.) Von einer preussischen Staatsbahn-Direction ist angeregt worden, zur besseren Kennzeichnung der Geleisesperren und der vielfach Entgleisungsvorrichtungen genannten Schutzvorrichtungen, soweit deren Ausrüstung mit einem Signal überhaupt für nothwendig erachtet wird, also z. B. überall da, wo diese Vorrichtungen in Stellwerke einbezogen sind, ein einheitliches Signal vorzusehen, dass von den Weichensignalen deutlich unterschieden werden könne. Sie schlägt nach längerer erfolgreicher Erprobung vor, die Sperr- oder Entgleisungsanlage durch eine Signallaterne zu kennzeichnen, die bei gesperrtem Geleise nach beiden Seiten Kreuzform — mattweisses Kreuz auf schwarzem Grunde — bei freiem Geleise das Signal VI A des Signalbuches zeigt. Das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat nun die nachgeordneten Eisenbahn-Directionen zum Bericht aufgefordert, welches Signal für diesen Zweck dort etwa zur Anwendung gekommen ist, ob das vorgeschlagene Signal auf eine seinem Zwecke entsprechende Entfernung deutlich zu erkennen ist und ob es sich etwa empfehlen möchte, auch die Prellböcke durch ein solches Signal zu kennzeichnen. Etwaige Bedenken gegen die allgemeine Einführung eines einheitlichen Signales für solche Zwecke sind vorzutragen.

— (Bewältigung des Ruhrkohlenverkehres im Jahre 1901.) Nachdem die endgiltigen Ergebnisse der Wagengestellung für den Kohlen-, Kokes- und Briquettversandt im Jahre 1901 nunmehr vorliegen, dürfte ein Rückblick auf die Wagengestellungsverhältnisse während der einzelnen Monate des Jahres nicht ohne Interesse sein. Das Jahr 1900 ist zum Vergleich in dieser Hinsicht wegen der ungewöhnlich hohen Zunahme der Koblen- und Kokesproduction weniger geeignet als 1899.

Monat	Es wurden gestellt und beladen			Es konnten nicht gestellt werden	
	Wagen zu 10 t			Wagen zu 10 t	
	1899	1901	1901	1899	1901
Jänner	379.116	408.311	+ 29.195	992	66
Februar	352.915	373.268	+ 20.353	120	148
März	390.499	406.319	+ 15.820	765	132
April	360.665	382.968	+ 22.303	656	—
Mai	375.783	412.183	+ 36.400	1.740	—
Juni	373.068	394.377	+ 21.309	1.555	—
Juli	398.732	426.670	+ 27.938	1.529	—
August	409 096	418.519	+ 9.423	1.707	—
September . .	401.149	398.688	— 2.461	784	—
October	388.970	425.375	+ 36.405	21.544	—
November . . .	392.403	398.734	+ 6.331	1.772	—
December . . .	339.228	385.420	+ 46.192	33.622	—
Im Ganzen . .	4,561.624	4,830.832	+ 269.208	66.786	346

= + 5·9 pCt.

Mit Ausnahme der ersten drei Monate, in denen vereinzelt einige Kokeswagen nicht rechtzeitig gestellt werden konnten, sind somit die Anforderungen rechtzeitig befriedigt worden, und zwar auch während der Zeit des stärksten Herbstverkehres, in welcher für 1899, wie in allen verflossenen Jahren, hohe Fehlzahlen zu verzeichnen gewesen sind. Es kommt hiebei noch in Betracht, dass der gegen Ende September einsetzende Rübenversandt, zu dessen Bewältigung die gesammten Wagenbestände des preussischen Staatsbahn-Wagenverbandes herangezogen werden, in diesem Herbste um 162.500 Doppelwagen stärker gewesen ist als im Jahre 1899. Wie die pünktliche Gestellung des eingeforderten Leermateriales nach den Zechenbahnhöfen ohne nennenswerthe Verzögerungen sich vollzogen hat, so ist auch die Abholung und Beförderung der beladenen Wagen regelmässig und ohne Störungen vonstatten gegangen. Verkehrsstockungen sind während des ganzen Jahres nicht zu verzeichnen gewesen. Die ungewöhnlich hohen Versandtziffern des Jabres 1900 sind in dem soeben abgelaufenen Jahre zwar nicht erreicht worden; immerhin legt das eben so seltene, wie erfreuliche Vorkommniss eines mangellosen Herbstes Zeugniss dafür ab, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung mit ihren Massnahmen bezüglich der Beschaffungen an Wagen- und Locomotivmaterial, sowie der Ausgestaltung der Bahnanlagen und des raschen Umlaufes der Wagen den Bedürfnissen des Güterverkehres im Rubrkohlengebiete vollauf entsprocben hat. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen. Directionsbezirk Cöln: Aufhebung einer Verkehrsbeschränkung in der Station Derkum.) Einer Mittbeilung obiger Eisenbahn-Direction zufolge ist in der auf der Strecke Cöln—Trier—Saargemünd zwischen den Verkehrsstellen Weilerswit (Vernicb) und Ennskirchen gelegenen Station Derkum die Geleisewaage wieder in Betrieb genommen worden.

— (Directionsbezirk Hannover: Stationsnamenänderung.) Die auf der Bahnstrecke Bremervörde—Buchbolz gelegene Station Moisburg erhielt die nähere Bezeichnung „Staersbeck-Moisburg" und die auf derselben Strecke gelegene Station Sprötze die nähere Bezeichnung „Sprötze Nord".

Bayern. (Vorconcession zu Eisenbahnbauten.) Den Gemeinden Osterhofen, Winzer, Iggensbach, Schöllnach, Aussernzell und Eging wurde vom zuständigen Staatsministerium die nachgesuchte Bewilligung zu technischen Vorarbeiten für eine die genannten Gemeinden berührende Localbahn auf die Dauer eines Jabres ertheilt.

— (Arbeitsvermittlung im Bereiche der Staatsbahnverwaltung.) Mit Genehmigung des zuständigen Staatsministeriums hat die General-Direction der Staatseisenbahnen an ihre äusseren Dienststellen soeben nähere Bestimmungen hinausgegeben, nacb denen zu verfahren ist, um dem infolge der Verkehrsabnahme entlassenen oder noch zu entlassenden Taglohn- und Arbeiterpersonal, soweit möglich, Beschäftigung bei anderen Dienststellen der Bahnverwaltnng oder bei Neubauten durch die Eisenbahn-Betriebsdirectionen zu vermitteln. Aus diesen Bestimmungen entnehmen wir im wesentlichen Folgendes:

a) Zur Arbeitsvermittlung sind die Eisenbahn-Betriebsdirectionen zuständig, und zwar sowobl für den eigenen Geschäftskreis, als auch für jenen der in ihrem Bezirk gelegenen Centralwerkstätten, Magazinverwaltungen, Imprägniranstalten und Eisenbahnbausectionen; bei letzteren ist die Arbeitsvermittlung jedoch nur auf Regiearbeiten beschränkt;
b) die zur Aufnahme und Entlassung von Arbeitern zuständigen Dienststellen haben bei bevorstehendem Bedarf an Arbeitern umgehend ihrer Eisenbahn-Betriebsdirection über die Zahl der benöthigten Arbeiter, über die Art und voraussichtliche Dauer ihrer Verwendung, deren Entlobnung u. s. w. Mittheilung zu machen und hiebei zugleich anzugeben, bis zu welchem Zeitpunkte die angemeldeten Stellen für die Arbeitsvermittlung offen stehen; über die offenen Stellen darf bis zu dem angegebenen Zeitpunkte nicht anderweitig verfügt werden;
c) die wegen Arbeitsmangel zur Entlassung gelangenden Arbeiter sind so frühzeitig als möglich zur Erklärung aufzufordern, ob sie die Vermittlung einer anderen Dienststelle durch die Eisenbahn-Verwaltung anstreben; gegebenenfalls haben sie zugleich anzugeben, ob sie ausschliesslich am gleichen Orte oder auch auswärts und in welchen Dienstzweigen sie die Beschäftigung suchen; die sich ergebenden Anmeldungen sind mit dem Vermerk über bisherige Beschäftigung, Alter und Familienstand der Entlassenen umgehend den zuständigen Betriebs-Directionen zu übersenden und haben letztere zunächst zu suchen, die ihnen zugehenden Anmeldungen durch den ihnen mitgetheilten Stellenbedarf im eigenen Bezirk auszugleichen, wobei verheirathete Arbeiter für die Verwendung an ihrem bisherigen Arbeitsorte oder in thunlichster Nähe desselben in erster Reibe zu berücksichtigen sind;
d) soweit keine Möglichkeit besteht, die entlassenen Arbeiter im eigenen Bezirke unterzubringen, haben die Eisenbahn-Betriebsdirectionen umgehend ein autographirtes Verzeichniss

anzufertigen und dieses den übrigen Betriebs-Directionen zu übersenden; diese eingehenden Verzeichnisse haben die Betriebs-Directionen sofort zu würdigen und gegebenfalls über die Möglichkeit einer Verwendung die für die Vermittlung zuständige Betriebs-Direction telegraphisch zu verständigen, so dass noch am gleichen Tage unter den verschiedenen einlaufenden Mittheilungen die Wahl getroffen werden kann. Wird aber seitens des Arbeiters von der angebotenen Arbeitsgelegenheit kein Gebrauch gemacht, so ist die anbietende Eisenbahn-Betriebsdirection umgehend in Kenntniss zu setzen; es darf jedoch bis zum Einlauf der Rückantwort von der anbietenden Eisenbahn-Betriebsdirection über die offene Stelle nicht anderweitig verfügt werden. Die für die Vermittlung zuständige Eisenbahn-Betriebsdirection lässt — erforderlichenfalls telegraphisch — den stellensuchenden Arbeiter von der Verwendungsmöglichkeit verständigen und darüber einvernehmen, ob er diese Arbeitsgelegenheit aufsuchen will; bejahendenfalls wird ihm sofort ein Ausweis behufs Vorzeigung bei der neuen Dienststelle eingehändigt und zugleich für die Reise dahin ausnahmsweise freie Eisenbahnfahrt gewährt;

e) das im Vorstehenden erörterte Verfahren ist auch auf die Unterbringung derjenigen Arbeiter zu erstrecken, welche bereits v o r dem Inkrafttreten vorliegender Bestimmungen entlassen wurden.

Zum Schlusse wird der Erwartung Ausdruck verliehen, dass die Vorstände der zur Aufnahme und Entlassung von Arbeitern zuständigen Dienststellen an der Unterbringung des entlassenen Personales p e r s ö n l i c h I n t e r e s s e nehmen.

Bayern. (D a s P l a c a t w e s e n i n d e n B a h n h ö f e n u n d a n d e n S t r e c k e n d e r S t a a t s e i s e n b a h n e n.) Dasselbe hat ab 1. Jänner eine Regelung der seitherigen Bestimmungen und Tarife erfahren, wovon die „Z. d. V. D. E.-V." Nachstehendes anführt:

a) Die Anbringung von Placaten, Geschäftsanzeigen, Schaukästen, Firmentafeln u. dgl. wird nur in stets widerruflicher Weise gestattet und es darf die ertheilte Genehmigung ohne Zustimmung der Bahnverwaltung an Dritte nicht übertragen werden. Alle diesbezüglichen Gesuche sind nunmehr nur bei einer der zehn Eisenbahn-Betriebsdirectionen einzureichen;

b) Placate, Geschäftsanzeigen, Schaukästen, Firmentafeln u. s. w. politischen Inhaltes, sowie solche, welche das religiöse Gefühl oder die Sittlichkeit verletzen oder sonst berechtigten Anstand erregen könnten, endlich solche, deren Inhalt das Ansehen und die Interessen der Bahnverwaltung zu schädigen geeignet ist, sind ausgeschlossen;

c) die Auswahl des Platzes geschieht durch die Stationsvorstände und es soll hiebei den Wünschen der Gesuchsteller thunlichst Rechnung getragen werden; auf den Bahnsteigen dürfen Placate nicht angebracht werden; die Placate müssen aufgezogen und ebenso wie Schaukästen und Firmentafeln mit Vorrichtungen zum Aufhängen versehen sein, soweit nicht seitens der Bahnverwaltung für Wartesäume und Bahnhofwirthschaften einzelner Stationen Einrahmung und stilgerechte Ausstattung verlangt wird; Aufkleben von Anzeigen an den Wänden ist unzulässig; für die ausgehängten Gegenstände übernimmt die Bahnverwaltung keinerlei Haftung;

d) die Gebühren für diese Anbringungen werden in folgender Weise berechnet: Sämmtliche Eisenbahnstationen sind zunächst in vier Gebührenclassen eingetheilt; zur ersten Gebührenclasse gehören die Stationen München C.B. und Nürnberg C.B.; den weiteren drei Gebührenclassen sind die übrigen Stationen nach ihrer Grösse und Bedeutsamkeit, sowie im Hinblick auf den sich dort abwickelnden grösseren oder minderen Verkehr zugewiesen.

Für die Genehmigung der Anbringung in den Bahnhöfen und auf Bahngebiet werden nachstehende Jahresgebühren erhoben:

A. Für Anzeigen einer einzelnen Firma in erster Classe an Raummiethe für 1 m² Mk. 0·20 und an Mindestgebühr für eine Anzeige Mk. 5·00; in zweiter Classe Mk. 0·15, bezw. Mk. 4·00; in dritter Classe Mk. 0·10, bezw. Mk. 2·50 und in vierter Classe Mk. 0·05, bezw. Mk. 1·25. Sollen die Anzeigen in den Wartesälen und Bahnhofwirthschaften angebracht werden, so beträgt die Gebühr auf Stationen der ersten Gebührenclasse das vierfache, der zweiten Classe das zweifache und der dritten Classe das einundeinhalbfache der obigen Raummiethegebühren.

B. Für Anzeigen, auf denen die Ankündigungen mehrerer Geschäftsfirmen vereinigt sind und während des Kalenderjahres Aenderungen nicht eintreten:

a) die nach A sich berechnende Raummiethe und Mindestgebühr;

b) für jede anzeigende Firma ein Zuschlag, der auf Stationen der ersten Gebührenclasse Mk. 1·00, der zweiten Mk. 0·50, der dritten Mk. 0·20 und der vierten Mk. 0·10 beträgt.

Eine Anmerkung zum Gebührentarif A und B besagt ausserdem: Sollen Geschäftsanzeigen auf einer grösseren Anzahl von Stationen aufgehängt werden, so werden bei der dritten und vierten Gebührenclasse bei Aushang der Placate auf mindestens 25 Stationen 25 pCt., 50 Stationen 30 pCt., 100 Stationen 40 pCt., 250 Stationen 50 pCt. und 500 Stationen 60 pCt. Nachlass gewährt.

C. Für Geschäftsanzeigen, auf denen die Ankündigungen mehrerer Firmen vereinigt sind und während des Kalenderjahres Aenderungen in den einzelnen Firmen eintreten sollen, ferner für Pachtung von Wandflächen mit der Berechtigung, beliebige Anzeigen anbringen zu dürfen, endlich für Aufstellung und Anbringung von Klebetafeln zur Aufnahme von wechselnden Geschäfts-, Vergnügungsanzeigen u. dgl. behält sich die General-Direction die Bestimmung der Gebühren selbst vor.

D. Für den Aushang von Schaukästen werden die gleichen Gebühren wie für den Aushang von Geschäftsanzeigen erboben; dieselben dürfen in Wartesälen und Bahnhofwirthschaften nicht zum Aushange gelangen.

E. Für die Anbringung von Firmentafeln ausserhalb der Bahnhofgebäude sind an Gebühren zu erheben; für den ersten Quadratmeter des Flächenraumes Mk. 5·00, welcher Betrag zugleich als Mindestgebühr gilt, dann für jeden weiteren angefangenen Quadratmeter Mk. 1·00. Pächter von bahneigenen Grundstücken haben für ihre auf diesen errichteten Firmentafeln keine besondere Gebühr zu bezahlen, sofern nicht der Bahngrund nur zur Grasnutzung gepachtet ist.

Nach der Schlussbestimmung bleibt den Eisenbahn-Betriebsdirectionen vorbehalten, den unentgeltlichen Aushang von Placaten u. dgl., die ausschliesslich zur Hebung des Verkehres dienen, für die Stationen ihres Bezirkes zu genehmigen.

— (A n w e n d u n g d e s § 21 d e r E i s e n b a h n - V e r k e h r s o r d n u n g, H e f t A.) Aus Anlass der Verbescheidung von Gesuchen um Rückvergütung erhobener oder um Erlass nicht zur Erhebung gelangter Fahrgeldzuschläge nach § 21 der Eisenbahn-Verkehrsordnung hat die General-Direction der Bayerischen Staatsbahnen in einem Anschreiben an die Eisenbahn-Betriebsdirectionen u. A. Folgendes verfügt: „Wenn auch zur Vermeidung von Unbilligkeiten und Hintanhaltung einer lässigen Dienstausübung darauf bestanden werden muss, d a s s d i e S t a t i o n e n i n j e d e m F a l l e sich an den Wortlaut des § 21 der Verkehrsordnung halten und ihnen kein Recht eingeräumt werden kann, im einzelnen Falle von der Erhebung des Zuschlages aus Billigkeitsrücksichten abzusehen, so haben doch die Eisenbahn-Betriebsdirectionen, sobald sie mit Gesuchen um Rückvergütung oder Erlass der verwirkten Geldbusse befasst sind, alle Umstände zu erwägen, welche zu Gunsten des betreffenden Reisenden sprechen." Des weiteren besagt genannte Verfügung: „Von der Anwendung der erwähnten Bestimmung wird ohne Weiteres Umgang zu nehmen sein, wenn die Absicht einer Fahrgeldhinterziehung unzweifelhaft ausgeschlossen ist und ein in Mitte liegendes Verschulden des Reisenden oder eine Unkenntniss der bestehenden Vorschriften, wie z. B. über die Nothwendigkeit der Bestätigung der Fahrtunterbrechung, sei es wegen jugendlichen Alters, wegen Lebensunerfahrenheit oder wegen eines sonstigen entschuldbaren Grundes, ihm aus Rücksichten der Billigkeit zu seinem Nachtheil nicht angerechnet werden kann. Insbesondere wird es bei dem häufig vorkommenden Fall, dass ein Reisender seine Zielstation wegen Verschlafens überfährt, auf den nicht schwer zu erbringenden Nachweis ankommen, dass der Reisende überhaupt gar kein Interesse daran hatte, auf die e n t f e r n t e r e Station zu gelangen, da ihm durch das Ueberfahren der Zielstation ohnehin schon genug an Unannehmlichkeiten erwachsen sein dürfte u. s. w."

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Baden. (B e s o r g u n g d e s F a h r d i e n s t e s d u r c h j ü n g e r e B e a m t e a u f d e n S t a a t s b a h n e n.) Ein Erlass der General-Direction der Badischen Staatsbahnen ordnet an, dass Beamte, die eben das Mindestalter von 21 Jahren überschritten haben und die demgemäss im praktischen Fahrdienst noch nicht erfahren sein können, zum Fahrdienst auf der Hauptbahn mit dichtem Zugverkehr oder auf anderen wichtigen Fahrdienststationen in der Regel nicht zugelassen werden sollen, ausser wenn der betreffende Beamte schon vorher auf der Station im Abfertigungsdienst längere Zeit verwendet war und die Verhältnisse kannte. Auch muss er die Fahrdienstprüfung mit durchaus gutem Erfolge abgelegt und gezeigt haben, dass er allen Anforderungen gewachsen ist.

Württemberg. (Nebeneisenbahn Gaildorf-Untergröningen.) Die Nummer 1 des „Regierungsblattes“ für das Königreich Württemberg vom 7. Jänner enthält u. A. eine Bekanntmachung des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, betreffend Aenderungen der Concessionsurkunde für Nebeneisenbahnen von Ebingen nach Onstmettingen, von Gaildorf nach Untergröningen und von Amstetten nach Laichingen. Sie ist dadurch veranlasst, dass bei der Bahn Gaildorf-Untergröningen mit Zustimmung der Unternehmerin, der württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft, die vollspurige Ausführung beschlossen worden ist. Der Staatszuschuss für diese Linie beträgt nunmehr Mk. 643.000, der Termin für die Betriebseröffnung zwei Jahre (längstens) von der Ausfolgung des gegenwärtigen Nachtrages zu der Concessionsurkunde an. Neu hinzu tritt folgende Bestimmung: „Die Abtretung der Bahn Gaildorf-Untergröningen kann im Falle ihrer Fortsetzung zum Anschluss an die Remsbahn schon vor Ablauf von 25 Jahren gefordert werden. Als Uebernahmepreis wird dem Unternehmer in diesem Falle das von ihm aus eigenen Mitteln zur betriebsfertigen Herstellung der Bahn aufgewendete Anlagecapital zuzüglich des Werthes der während des Betriebes bewirkten Ergänzungen unter Zuschlag von 10 pCt. erstattet.“

— (Eisenbahn-Telegrapheninspection Cannstatt.) Die gemäss der kgl. Verordnung vom 8. März 1900 neu geschaffene Stelle der Eisenbahn-Telegrapheninspection mit dem Dienstsitz in Cannstatt und der Bezeichnung „Kgl. Eisenbahn-Telegrapheninspection Cannstatt“ ist mit dem 1. Jänner 1902 in Thätigkeit getreten. Die bisherige elektrische Abtheilung der Wagenwerkstätte Cannstatt wird als „Eisenbahn-Telegraphenwerkstätte“ unter Loslösung von der Werkstätteninspection Cannstatt der Eisenbahn-Telegrapheninspection zugetheilt.

Belgien. (Ergebnisse der Staatsbahnen im Jahre 1900.) Nach dem vom Eisenbahnminister Liebaert dem Parlament erstatteten Berichte über die Ergebnisse der Staatsbahnen in 1900 wurden im genannten Jahre für erste Einrichtungen des Staatsbahnnetzes Frcs. 50,700.000 verausgabt, wonach das Gesammtcapital für erste Einrichtungen der belgischen Staatsbahnen Ende 1900 rund 1964 Millionen Franken betrug. Die Betriebseinnahmen stellten sich mit Frcs. 209,200 000 um Frcs. 7,900.000 höher als im Vorjahre, hauptsächlich infolge des grösseren Verkehres zur Pariser Weltausstellung. Da aber die Betriebsausgaben um Frcs. 21,700 000 — wovon fast Frcs. 12,000.000 auf theuerere Kohlen kommen — gegen das Vorjahr auf Francs 140.400.000 wuchsen, so bleibt der Ueberschuss um Frcs. 13.800.000 hinter dem von 1899 zurück. Der Rohertrag des Betriebes belief sich für das Kilometer auf Frcs. 51.524 gegen Frcs. 49.814 im Vorjahre, die Ausgabe auf Frcs. 34.967 gegen Frcs. 29.678. An Betriebspersonal werden 62.134 Angestellte und Beamte gezählt (im Vorjahre 59.226). Von den 4060 km der Betriebslänge waren 1592 doppelgeleisig und 2468 km eingeleisig. Die Gesammtzahl der Züge erhöhte sich unter Einrechnung der Durchgangs- und Sonderzüge von 1.567.904 auf 1,625.103. Die elektrische Beleuchtung nach dem System Stone, deren Ergebniss als befriedigend bezeichnet wird, soll, nachdem 205 Personenwagen damit versehen sind, in weiteren 141 eingerichtet werden. Die Abonnements haben erheblich zugenommen; die Anzahl der beförderten Personen betrug rund 123,000.000 gegen 108,000.000 im Vorjahre, aber der von den Reisenden durchschnittlich entrichtete Fahrpreis hat sich von Frcs. 0·66 auf Frcs. 0·55 verringert.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 5. bis 11. Februar 1902.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

5. Februar*) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Bosnia“, Capitän V. Gurrich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Port-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

6. „ *) um 8½ Uhr Früh (Kildampfer nach Cattaro), Dampfer „Almissa“, Capitän N. Chersich, mit Berührung von Pola,¹ Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

7. Februar*) um 8½ Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Flora“, Capitän R. Signorelli, mit Berührung von Rovigno, Pola,¹ Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

8. „ *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Danubio“, Capitän M. Mareglia, mit Berührung von Pola,¹ Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Puncischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Port-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

11. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Selene“, Capitän S. Lucovich, mit Berührung von Rovigno, Pola,¹ Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnnovo (Megline), Teodo, Risano, Cattaro, Bari, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem aus Wien kommenden Schnellzuge.

¹ Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

²B. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Imperial in Ragusa, K 90.—.

Venedig.

6. Februar, Dampfer „Metcovich“, Capitän G. Knezevich } um
10. „ Dampfer „Metcovich“, Capitän G. Knezevich } Mitternacht

Levante und Mittelmeer.

6. Februar, um 11½ Uhr Vorm. (Kildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg“, Capitän A. Leva, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Lattakia.

6. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Aglaja“, Capitän A. Bartole, mit Berührung von Fiume,† Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

7. „ um 11 Uhr Vormittags (directe Thessalische Linie) Dampfer „Medea“, Capitän S. Tomanovich, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Salonich, Dardanellen, Constantinopel, Burgas, Kustendjè und Varna.

9. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Apollo“, Capitän E. Seberich, mit Berührung von Fiume†), Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Cesmè, Vathy, Khios und Smyrna.

11. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Kildampfer), Dampfer „Vorwärts“, Capitän A. Bilaffer, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

13. „ um 11½ Uhr Vorm. (Kildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia“, Capitän B. Vidos, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

5. Februar, um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Silesia“, Capitän P. Craglietto, [von Fiume†) am 1. Februar] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama, und Kobe.

12. „ um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Erzherzog Franz Ferdinand“, Capitän A. Martinolich (von Fiume† am 6. Februar) mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Colombo, Rangoon und Calcutta.

23. „ um 4 Uhr Nachm. (Winterlinie Bombay-Karachi), Dampfer „Vindobona“, Capitän G. Klansberger, (von Fiume† am 19. Februar) mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo und Rangoon.

3. März, um 4 Nachmittags (direct nach Bombay**), Dampfer „Imperator“, Capitän . . . . . , mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

**) Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt einige Tage vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „India“ von Santos.) Dieser Dampfer von 1797 Tonnen Gehalt ist am 15. December 1901 nach 36tägiger Fahrt ohne Passagiere mit 3852 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 799 Tonnen nach Triest (option) Fiume, 30 Tonnen nach Venedig (option) und 22 Tonnen nach dem übrigen Auslande bestimmt waren, von Santos in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Santos 625.500 kg Kaffee (für Triest), 1,788.000 kg Kaffee (Triest option), 82.5000 kg Kaffee (Triest option Fiume), 30.000 kg Kaffee (Venedig option) und 7500 kg Kaffee (transit Bassorah); aus Rio de Janeiro 392.400 kg Kaffee (für Triest), 356.100 kg Kaffee (Triest option Fiume) und 195.000 kg Kaffee (Triest option) und 15.000 kg Kaffee (transit Constantinopel) und aus Victoria

360.000 kg Kaffee (Triest option Fiume). Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 7,704.000.

— (Ankunft des Dampfers „Imperator" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2320 Tonnen Gehalt ist am 19. December 1901 mit 38 Passagieren und 1806 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 5 Tonnen nach Fiume, 715 Tonnen nach Venedig und 65 Tonnen nach dem übrigen Auslande bestimmt waren, von der Rückfahrt Nr. 11 in der Bombay-Eillinie in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Bombay 280 kg Thee (für Batum), 5075 kg Samen (für Odessa), 446.207 kg Mirabellen (wovon 60.000 kg für Odessa), 10.150 kg Pfeffer (für Venedig), 664.520 kg Baumwolle (wovon 185.000 kg für Venedig), 101.500 kg Rübsamen (für Venedig), 355.250 kg Ricinüssamen (für Venedig), 60.900 kg Leinsamen (für Venedig) und 5750 kg Gingellysamen; aus Karachi 2283 kg Häute (für Venedig) und 10.150 kg Baumwolle; aus Malabar 5075 kg Pfeffer und 22.675 kg Spelt; aus Aden 5176 kg Kaffee, 11.774 kg Weihrauch und 47.299 kg Gummi; aus Suez 2497 kg Sennesblätter und 1975 kg Kaffee und aus Port Said 30.258 Pfeffer (wovon 5237 kg für Fiume), 6880 kg Seide, 5683 kg Häute und 4375 kg Thee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 1,481.828.

— (Abfahrt des Dampfers „China" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 3855 Tonnen Gehalt ist am 8. December 1901 ohne Passagiere mit 3770 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 2411 Tonnen Zucker, nebst 1464 Stück Holz von Triest nach Kobe (Reise Nr. 11) abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 47 kg Muster, 740 kg Papier, 531 kg Kurzwaaren, 197 kg Baumwollwaaren, 115 Stück Balken, 20 Stück Eichenbalken, 919 Stück Stöcke, 44 Stück Raaen, 153 Stück Holzwaaren, 329 kg Töpferwaaren, 1778 kg Spiritus, 317 kg Glaswaaren, 214 kg Wein, 245 kg Zündhölzchen, 4000 kg Zucker, 420 kg Seife und 101 kg Papier; nach Suez 437 kg Wein, 600 kg Spiritus und 5650 kg Droguen; nach Aden 100 kg Kurzwaaren, 102.614 kg Baumwollwaaren, 362 kg Papier, 38 kg Obst, 1 Stück Tannenbalken, 16.810 kg Holzwaaren, 136 kg Manufacturwaaren, 205 kg Metallwaaren, 26 kg Glasperlen, 1561 kg chemische Producte, 655 kg Holzwaaren, 4000 kg Bier, 345 kg Spielkarten, 654 kg Kurzwaaren, 16.272 kg Baumwollwaaren, 158 kg Manufacturwaaren, 734 kg Holzwaaren, 69 kg Metallwaaren, 238 kg Waaren von leonischen Gespinnsten, 1672 kg chemische Producte, 392 kg Seife und 575 kg Spielkarten; nach Colombo 6251 kg Papier, 37 kg Muster, 203 kg Kurzwaaren, 10.000 kg Dünger, 440 kg Baumwollwaaren, 90 kg Schafwollwaaren, 644 kg Musikinstrumente, 3923 kg Manufacturwaaren, 1015 kg Holzwaaren, 1834 kg Metallwaaren, 1403 kg Möbel, 371 kg Glasperlen, 686 kg Seife, 680 kg Glaswaaren, 102.800 kg Zucker, 1937 kg Papier, 36 kg Muster, 84 kg Möbel, 380 kg Seife und 36 kg Möbel; nach Madras 93 kg Muster, 37.961 kg Zucker, 79 kg Kurzwaaren, 831 kg Baumwollwaaren, 2004 kg Lampen, 260 kg Manufacturwaaren, 11.163 kg Metallwaaren, 774 kg Glasperlen, 384 kg Holzwaaren, 2255 kg Seife, 3944 kg Glaswaaren, 171 kg Kurzwaaren, 5165 kg Glasperlen und 1322 kg Glaswaaren; nach Penang 23.854 kg Papier, 20.160 kg Cement, 2378 kg Baumwollwaaren, 364 kg Kurzwaaren, 1028 kg Erdwachs, 95 kg Esswaaren, 1038 kg Lampen, 761 kg Manufacturwaaren, 528 kg Holzwaaren, 17.416 kg Metallwaaren, 1484 kg chemische Producte, 125 kg Perlen, 1670 kg Seife, 849 kg Wein und 124.502 kg Zucker; nach Singapore 1614 kg Mützen, 69 kg Knöpfe, 68.255 kg Papier, 1693 kg Kurzwaaren, 144 kg Muster, 30.086 kg Baumwollwaaren, 88 kg Esswaaren, 2240 kg Erdwachs, 16.800 kg Cement, 105 kg Schafwollwaaren, 540 kg Manufacturwaaren, 154 kg Waaren aus leonischen Gespinnsten, 759 kg Baumwollwaaren, 86.618 kg Metallwaaren, 12.348 kg Holzwaaren, 305 kg Uhren, 185 kg Porzellanwaaren, 935 kg Seife, 186 kg Glasperlen, 6708 kg Töpferwaaren, 276 kg Wein, 2033 kg Glaswaaren, 245.930 kg Zucker, 525 kg Knöpfe, 1560 kg Bier, 37.385 kg Papier, 228.961 kg Erdwachs, 421 kg Kurzwaaren, 23.862 kg Baumwollwaaren, 9 kg Muster, 540 kg Esswaaren, 1335 kg Manufacturwaaren, 64 kg Glasperlen, 159 kg Holzwaaren, 106 kg Möbel, 4365 kg Seife, 872 kg Glasperlen, 1201 kg Metallwaaren, 2836 kg Papier, 2773 kg Baumwollwaaren, 15.114 kg Manufacturwaaren, 1446 kg Glasperlen, 179 kg Glaswaaren und 926 kg Töpferwaaren; nach Hongkong 181 kg Muster, 35.434 kg Papier, 482 kg Esswaaren, 399 kg Baumwollwaaren, 420 kg Farben, 7280 kg Schafwollwaaren, 108.180 kg Metallwaaren, 5520 kg Quecksilber, 511 kg Manufacturwaaren, 8715 kg Töpferwaaren, 560 kg Glaswaaren, 1,545.930 kg Zucker, 4296 kg Seife und 670 kg Perlen; nach Shanghai 6 kg Muster, 313 kg Garne, 7085 kg Seife, 5192 kg Töpferwaaren und 913 kg Glasperlen; nach Kobe 122 kg Knöpfe, 37 kg Muster, 164.268 kg Papier, 3400 kg Glasperlen, 348 6 kg chemische Producte, 2836 kg Seife und 20 kg Papier; nach Hongkong 435 kg Seife; nach Moyi 256.250 kg Zucker und nach Yokohama 7130 kg Mineralwasser, 76 kg Muster, 55.582 kg Papier, 356 kg Baumwollwaaren, 34.400 kg Esswaaren, 13.581 kg chemische Producte, 11.298 kg Metallwaaren, 627 kg Garn, 2131 kg Seife, 128.524 kg Zucker, 4211 kg Wein und 350 kg Glasperlen. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 2,766.039.

Russland. (Projectirter Bau eines das Schwarze Meer mit dem Kaspischen Meere verbindenden Schifffahrtscanales.) Die kais. russische Regierung hat aus commerciellen und strategischen Rücksichten den Bau eines Canales beschlossen, welcher das Schwarze Meer von Batum aus im Bereiche Georgiens, mit Berührung von Tiflis und weiterhin mit Benützung der Gewässer des in das Kaspische Meer unterhalb Baku sich ergiessenden Flusses Kur mit letztgenanntem Meere verbinden wird (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 90 ex 1901). Ein Consortium belgischer Grosscapitalisten und Banken hat nun, wie berichtet wird, der Regierung das Offert gestellt, den Ausbau dieses Canales, dessen Kosten mit Rubel 140,000.000 präliminirt sind, unter der Bedingung zu übernehmen, wenn ihr die Exploitirung dieser Wasserstrasse für eine Reihe von Jahren überlassen werden sollte, und zwar bei kostenfreiem Verkehr von Kriegsschiffen und mit Ausrüstung, Munition und Proviant beladenen Fahrzeugen der Kriegsmarine.

Rumänien. (Ausbau des Hafens von Küstendje [Constanza].) Der Ausbau des Hafens von Küstendje schreitet rasch vorwärts. Ein 550 m langer, 130 m breiter und vom Wasserspiegel aus 7·80 m hoher, aus Stein gebauter Molo wurde im Laufe des November fertiggestellt. Seit 15. Juli 1901 arbeitet ein grosser holländischer Bagger an der Vertiefung des Hafenbassins auf 9 m unter dem Wasserspiegel, um das Anlegen grosser Dampfer, und zwar gleichzeitig deren zehn, am Molo zu gestatten. Im Zusammenhange mit den Wasserbauten steht die Anlage der von der Banca Generale in Küstendje in Ausführung begriffenen Entrepôts für gleichzeitige Einlagerung von 400 Waggons für den Export zur See bestimmten Getreides. Mit der Leitung der Hafenbauarbeiten ist der Oberingenieur Zachariade des rumänischen Verkehrsministeriums betraut.

England. (Ausrüstung eines Dampfers mit Windmotoren zur Erzeugung elektrischer Ströme für Schiffsbeleuchtung.) Der Dampfer „Disovery", welcher kürzlich zu einer Forschungsreise im Bereiche der Gewässer der Südhemisphäre auslief, ist mit Windmotoren ausgerüstet, deren Zweck die Erzeugung elektrischer Ströme für Schiffsbeleuchtung ist. Der Apparat besteht aus zwei Maschinen, einer kleineren und einer grösseren, die an entsprechenden Stellen des Oberdecks aufgestellt sind. Die Windradflügel der beiden Motoren sind bei einem Durchmesser von 5 m 6 m hoch; die Anzahl der Drehungen hängt von der Richtung und der Stärke der Luftströmung ab und kann bis deren 2000 in der Minute betragen. Bei normalen Verhältnissen entspricht das Ausmass der erzeugten Kraft 3 HP, zu deren Herstellung bei stärkerer Luftströmung nur eine der beiden Maschinen in Betrieb zu setzen ist. Der Ueberschuss der zur Beleuchtung erforderlichen Ströme wird in Accumulatoren aufgespeichert, um auch bei absolut windstillem Wetter die Beleuchtungsapparate speisen zu können und Lichtsignale zu geben.

Frankreich-England. (Trajectschiffe zum Transporte ganzer Eisenbahnzüge über den Canal Pas de Calais.) Ein Consortium französischer Grosscapitalisten lässt gegenwärtig zwei Trajectdampfer erbauen, um den Verkehr von Güterzügen ohne Umladung in den Häfen von Calais und Dower direct zwischen Paris und London und vice versa zu ermöglichen. Am Deck dieser Dampfer sind zwei, eventuell drei Gelcise gelegt, um die entsprechend getheilten Züge einschieben zu können, deren Ueberführung selbstverständlich ohne Zuladung der Zugsmaschinen erfolgt, die von den beiderseitigen Hafenbahnhöfen zur Weiterfahrt beigestellt werden. Der Unterschied zwischen der continentalen und englischen Spurweite wird durch Achsen mit verstellbaren Rädern (so wie beim Uebergange russischer Wagen auf die Bahnen der Nachbarstaaten, z. B. bei Hofzügen), ausgeglichen.

Vereinigte Staaten von Amerika. (Gründung einer Turbinen-Eilschiffunternehmung in New-York.) In New-York wurde in jüngster Zeit mit einem Capitale von 30 Millionen Dollars eine Eilschiffunternehmung unter der Firma „Ocean Rapid Transit Company" gegründet, deren nach dem System der Turbinenmotoren betriebenen Schiffe die Fahrt zwischen New-York und England innerhalb von angeblich 90 Stunden zurücklegen werden. Als Heizmateriale für den Betrieb der Schöpfwerke wird zum überwiegend grösseren Theile Petroleum benützt werden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 128 ex 1901, Turbinenschiffe).

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XVI. Stückes.) Das am 29. Jänner 1902 herausgegebene XVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 601: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. Jänner 1902, Z. 3240, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Grenzbezirke Volosca (Küstenland) und die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem Grenzbezirke Gottschee (Krain).

— (Inhalt des XVII. Stückes.) Das am 30. Jänner 1902 herausgegebene XVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 602: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 30. Jänner 1902, Z. 3630, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern bis auf Weiteres geregelt wird.

Nr. 603: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 23. Jänner 1902, Z. 7677, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XVIII. Stückes.) Das am 31. Jänner 1902 herausgegebene XVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 604: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 29. Jänner 1902, Z. 3595, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern nach den Ländern der ungarischen Krone.

— (Inhalt des XIX. Stückes.) Das am 1. Februar 1902 herausgegebene XIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 605: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 29. Jänner 1902, Z. 18.681, betreffend die Ausfuhrverbote für Nutz- und Zuchtvieh nach dem Deutschen Reiche.

Nr. 606: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 27. Jänner 1902, Z. 1457, betreffend die Sperre des politischen Bezirkes Völkermarkt gegen den Verkehr mit Schweinen.

— (Inhalt des XX. Stückes.) Das am 3. Februar 1902 herausgegebene XX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 607: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 2. Februar 1902, Z. 3999, enthaltend eine veterinärpolizeiliche Verfügung in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 608: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 30. Jänner 1902, Z. 2521, betreffend das Ein- und Durchfuhrverbot für Schafe und Ziegen aus mehreren rumänischen Districten.

Fr. Cordes jun., Hamburg

Grosshandlung von Ketten, Ankern, Schiffsartikeln . . . . . .

Preisliste auf gefällige Anfrage.

Das

k. k. Versteigerungs-Amt

(Dorotheum)

WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17

übernimmt **Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wagen, Equipagen, Mobilien aus Hinterlassenschaften und Uebersiedlungen,** sowie **Gegenstände jeder Art** mit Ausnahme von neuen Waaren zur Versteigerung.

Anmeldung täglich von 9—12 Uhr. 652

Preis-Conrants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco

Moritz **TILLER** & Co. k. k. Hoflieferanten

Firma-Inhaber M. Tiller — J. Toffler

WIEN, VII. Mariahilferstrasse 22.

K. k. Eisenbahn-Baudirection.

Bau-Ausschreibung.

Der Bau des im Zuge der Staatsbahn Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest gelegenen, annähernd 6300 m langen, zweigeleisigen Wocheiner Tunnels, sowie die Ausführung der Unterbauarbeiten und der Beschotterung der beiden, an die Tunnelmündungen anschliessenden, zusammen annähernd 1970 m langen, offenen Bahnstrecken ist im Angebotswege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass gegen Vergütung von Einheitspreisen, welche der Anbotsteller selbst in die Preisverzeichnisse einzusetzen hat.

Der Durchschlag des Sohlstollens hat bis längstens 1. Februar 1905 zu erfolgen, und ist der Tunnel einschliesslich der Beschotterung längstens sieben Monate nach dem Durchschlage des Sohlstollens gänzlich zu vollenden.

Die Bestimmungen für die Einbringung des Angebotes, die Drucksorte für die Ausfertigung des Angebotes, die Preisverzeichnisse, Bedingnisse und sonstigen Beilagen des Angebotes sind bei der k. k Eisenbahn-Baudirection in Wien (VI. Gumpendorferstrasse Nr. 10) und bei der k. k. Trassirungs-Expositur in Assling (Oberkrain) einzusehen und von dem Anbotsteller zu fertigen.

Diese Behelfe können bei den vorbezeichneten k. k. Eisenbahn-Baubehörden käuflich erworben werden.

Das Angebot ist unter versiegeltem Umschlage mit der Aufschrift: „Angebot in Betreff des Baues des Wocheiner Tunnels“ bis spätestens **8. März 1902, 12 Uhr Mittags,** bei dem Einreichungsprotokolle der k. k. Eisenbahn-Baudirection, Wien, VI. Gumpendorferstrasse Nr. 10, zu überreichen. Die Eröffnung der Angebote findet daselbst am gleichen Tage um 2 Uhr Nachmittags statt.

Das Vadium beträgt K 1,000.000 (Eine Million Kronen) und ist dasselbe vor Einreichung des Angebotes bei der k. k. Hauptcassa der österr. Staatsbahnen in Wien, I. Elisabethstrasse Nr. 9, zu hinterlegen.

Angebote, welche nicht bis längstens 8. März 1902, 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten Direction eingereicht werden, ferner solche, welchen die vom Anbotsteller ordnungsmässig ausgefüllten und unterschriebenen Preisverzeichnisse nicht beigeschlossen sind, ferner solche, für welche das vorgeschriebene Vadium nicht rechtzeitig erlegt wurde, endlich jene Angebote, in welchen eine gänzliche oder auch nur theilweise Aenderung der Grundlagen des Angebotes angestrebt wird, werden als nicht eingebracht angesehen.

Wien, im Februar 1902.

K. k. Eisenbahn-Baudirection.

G. Winiwarter

BLECH- UND BLEI-WAARENFABRIK

Wien, I. Getreidemarkt 8.

Fabrik in Gumpoldskirchen, Niederösterreich.

Niederlage in Budapest, VI. Andrassystrasse 28.

Liefert: **Verzinkte Eisenbleche, verzinkten Eisendraht, Zinkblech, Weissblech, Bleirohre, Bleiplatten, Bleiplomben, Bleidraht, Bleiapparate und Geschirre für die chemische und Glas-Industrie. Zinnrohre, Zinnplatten, Bleifolien, Stanniol.**

Specialität:

K. k. priv. verbesserte Hilger'sche Dachpfannen, anerkannt beste Metall-Dachdeckung, Wellenbleche, Trägerwellenbleche, schwarz und verzinkt. Rollbalkenbleche, Eisenbleche verzinnt und verbleit bis 1000×2000 mm.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Seidenberg.

Einführung neuer Fahrkarten.

Ab 1. März 1902 gelangen die aus nachstehender Aufstellung ersichtlichen Fahrpreise und Gepäckssätze zur Einführung:

Kilometer	Von — nach und umgekehrt	Einfache Fahrkarten für alle Züge II	Einfache Fahrkarten für alle Züge III	Einfache Fahrkarten für Personenzüge II	Einfache Fahrkarten für Personenzüge III	Giltigkeitsdauer in Tagen	Rückfahrkarten für alle Züge II	Rückfahrkarten für alle Züge III	Gepäcksfracht für 10 kg Gesammtgewicht	Gepäcksfracht für 10 kg Uebergewicht
		Classe					Classe		a	b
		Mark					Mark			
	Friedland i. B.									
249	Leipzig	16·50	11·40	14·90	9·90	45	22·70	14·90	0·06	1·17
	Raspenau									
254	Leipzig	17·00	11·60	15·40	10·10	45	23·80	15·40	0·07	1·17

Die einfachen Fahrkarten für alle Züge gelten für den Verkehr mit Leipzig Dresden. Bhf. über Seidenberg—Görlitz—Dresden-Neustadt— Riesa / oder Meissen —Leisnig; die einfachen Fahrkarten gelten für den Verkehr mit Leipzig Eilenbg. Bhf. über Seidenberg—Görlitz—Ruhland—Torgau; die Rückfahrkarten gelten sowohl zur Hinfahrt, als auch zur Rückfahrt über beide Bahnwege.

Wien, am 1. Februar 1902. [90]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

(Tarif-Theil II, Heft 1.)

Einführung directer Frachtsätze für Heu und Stroh.

Mit Giltigkeit vom 10. Februar dieses Jahres gelangen von den Stationen Arad nach Kétegyháza der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen nach den untengenannten deutschen Stationen für Heu- und Strohsendungen bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief, folgende Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung:

Zwischen	Alt-Carbe	Berlin Anh.-Dresd. Bahnhof, Görlitzer Bahnhof, Schlesischer Bahnhof	Breslau Märkisch-Freiburger Bahnhof	Breslau Oberschlesischer Bahnhof	Breslau Oderthor-Bahnhof	Gührau	Mahbern	Posen
	Pfennige für 100 Kilogramm							
Arad	275	280	218	216	219	237	218	253
Kétegyháza . .	269	272	212	210	213	231	212	247

Budapest, am 3. Februar 1902. [91]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Deutsch-Niederländischer Personen- und Gepäcksverkehr über Zevenaar, Nymwegen, Venlo und Wesel-Goch.

Einführung neuer Fahrpreise.

Ab 1. März 1902 gelangen für Auswanderer directe Fahrtausweise III./IV. Classe Personenzug von Wien-Westbahnhof nach Rotterdam zum Preise von Mk. 28.70 zur Einführung.

Wien, am 4. Februar 1902. [92]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Frachtermässigung für Petroleum, raffinirt etc.

Die im Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 2, vom 1. Mai 1901 auf Seite 93 für Petroleum, raffinirt, und für Petroleumnaphtha (Rohbenzin) zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete von Wien (diverse Bahnhöfe), dann von Floridsdorf, Floridsdorf-Jedlesee, Korneuburg, Nussdorf, Stadlau und Stockerau verzeichneten Frachtnachlässe, deren Giltigkeit mit Ende December 1901 abgelaufen ist, werden für die Zeit vom 25. Februar 1902 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1902 im Rückvergütungswege gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien bis längstens Ende März 1903 zu bewirken ist, wieder gewährt.

Wien, am 5. Februar 1902. [93]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Auflassung der Personenhaltestelle Poremba.

Die nächst der Station Orlau der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn gelegene Personenhaltestelle „Poremba“ wird mit 20. Februar 1902 aufgelassen werden und werden von diesem Tage an die Züge in dieser Haltestelle nicht mehr anhalten.

Budapest, am 4. Februar 1902. [94]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung und Behebung derselben.

K. k. österr. Staatsbahnen.

4. Februar. Auf der Localbahn Borki wielkie-Grzymałow wurde wegen Schneeverwehung der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

5. Februar. Auf der Localbahn Borki wielkie-Grzymałow wurde der Personenverkehr mit dem Zuge 5053 wieder aufgenommen

6. Februar. Auf der Localbahn Borki wielkie-Grzymałow wurde dor Güterverkehr mit dem Zuge 5051 wieder aufgenommen.

Neuauflage des Tarif, Theil I, Gemeinsame Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden. Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1902 gelangte eine Neuauflage des Tarif. Theil I, Gemeinsame Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, zur Ausgabe.

Der neue Tarif findet im Localverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen, auf den vom Staate betriebenen Localbahnen in Galizien und der Bukowina (auf welchen der Localtarif der k. k. österr. Staatsbahnen keine Giltigkeit hat) und endlich auf den im Tarife für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den vom Staate betriebenen Localbahnen des westlichen Netzes, giltig vom 1. October 1899, genannten Babnen Anwendung.

In dem neuen Tarif, Theil I, haben insbesondere jene Abänderungen und Ergänzungen Aufnahme gefunden, welche durch den Nachtrag V des Betriebs-Reglements und den Nachtrag IX zum Gütertarif, Theil I, Abtbeilung B, bedingt waren.

Ausserdem enthält der Anhang zu dem neuen Tarif, Theil I, die Fahrbegünstigungen für die zur Militärdienstleistung einrückenden Wehrpflichtigen des Deutschen Reiches, sowie die bisher im Theil II enthalten gewesenen tarifmässigen Begünstigungen für Musterkoffer von Handlungsreisenden auf österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen.

Ausland.

Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. (Einführung von Tarifnachträgen zu den Heften 1, 2, 4 und 5 der Abtbeilungen A und B etc.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1902 wurden Nachträge zu den Tarifheften 1, 2, 4 und 5 der Abtheilungen A und B herausgegeben. Diese enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Kilometerzeiger, der Stations-Tariftabellen und der Ausnahmetarife.

Ausserdem kommen im Verkehre der Bahnhöfe zu Frankfurt a. M. und Hanau mit Basel und den Stationen der auf badischem Gebiete liegenden Linien der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft theilweise erhöhte Frachtsätze zur Einführung.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Berlin-Stettin-Sächsischer Gütertarif. (Aufnahme neuer Stationen in den Ausnahmetarif für Schiffsbaueisen.) Am 15. Jänner 1902 wurden die Stationen Fürstenwalde, Kremmen und Oranienburg in den im obgenannten Gütertarife enthaltenen Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen als Empfangstationen aufgenommen.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Güterverkehr. (Ausserkrafttreten directer Frachtsätze.) Am 1. März 1902 treten die directen Frachtsätze für die Station Elten der Niederländischen Staatsbahn ausser Kraft. Etwaige Sendungen zwischen bayerischen Stationen und Elten werden auf die Umexpedition auf einer Unterwegsstation verwiesen.

Kgl. Preussische etc. Staatseisenbahnen. (Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen.) Im Gruppen- und Wechselverkehr der Preussisch-Hessischen Staatseisenbahnen, im Binnenverkehre der kgl. Militär-Eisenbahn und der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, ferner im Militärbahn-Staatsbahnverkehr und im Reichsbahn-Staatsbahnverkehr, sowie im Wechselverkehre der Preussisch-Hessischen Staatseisenbahnen mit der Oldenburgischen Staatseisenbahn und mit der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn wurde für Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen ein allgemeiner Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifes für Wegebaustoffe für die Zeit vom 1. Februar bis einschliesslich den 31. December 1902 eingeführt.

Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. (Tarifnachtrag III.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1902 wurde ein Nachtrag III zum Tarifheft B 2 (Mainz-Pfalz) herausgegeben. Er enthält Entfernungen und Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen des Directionsbezirkes Mainz, Aenderung der Stationstariftabellen uud der Ausnahmetarife. Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Ostdeutsch-Westdeutscher Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Neusalz a. O.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1902 wurde die Station Neusalz a. O. des Directionsbezirkes Posen als Empfangsstation in den im Ostdeutsch-Westdeutschen Güterverkehre bestehenden Ausnahmetarif 8 (Giesserei-Roheisen) aufgenommen. Ueber die Höhe der Ausnahmefrachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskuft.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1902. (Tarifnachtrag I.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1902 kam der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält neben Anderem hauptsächlich theilweise ermässigte Entfernungen und Ausnahmefrachtsätze für Mombach und Weisenau.

Berlin-Stettin-Westdeutscher Güterverkehr. (Tarifnachtrag VI.) Am 15. December 1901 wurde zum Tarife für den obgenannten Güterverkehr der Nachtrag VI herausgegeben. Derselbe enthält u. A. Entfernungen für mehrere neu aufgenommene Stationen, Entfernungsabkürzungen infolge Eröffnung neuer Strecken, Frachtsätze des Ausnahmetarifes 8 (Roheisen) für die Station Dortmund Rangirbahnhof, des Ausnahmetarifes 8 a (Giesserei-Roheisen) für die Station Ruhrort Rhein, sowie der Ausnahmetarife 9, 9 S., E., E. 1 und E. 2 (Eisen und Stahl der Specialtarife I und II etc.) für die Stationen Dortmund Hafen und Dortmund Rangirbahnhof des Directionsbezirkes Essen, ferner einen Ausnahmetarif 20 für den Uebergangsverkehr mit der Franzburger Südbahn und 21 für den Uebergangsverkehr mit der Kleinbahn Casekow-Penkun-Oder.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz, abgeröstetem Schwefelkies etc. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz vom 1. Juni 1901. (Einbeziehung neuer Stationen etc.) Vom 15. December 1901 ab wurden die Station Naila der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie eine Anzahl Stationen der kgl. Preussischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz, abgeröstetem Schwefelkies (Schwefelkiesabbränden), Kupfererzabbränden (Purple ore), Puddel- und Herdfrischschlacken, Luppen-, Schweissofen-, Hammer- und Walzenschlacken, eisenhaltigen Converterschlacken, sowie eisenoxidhaltigen Abfällen der Anilinölfabrikation zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz vom 1. Juni 1901 als Versandtstation einbezogen.

Gleichzeitig wurden die Ausnahme-Frachtsätze für Eisenerze etc. von Station Hof der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen — Seite 4/5 des Nachtrages II zum vorbezeichneten Ausnahmetarife — vom 25. Jänner 1902 ab aufgehoben.

Nähere Auskunft ertheilen die Verkehrsbureaux der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Sächsischer Kohlenverkehr. (Einbeziehung der Station Beucha bei Brandis.) Mit Giltigkeit vom 15. December 1901 wurde die Station Beucha bei Brandis der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in den vorbezeichneten Kohlentarif einbezogen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz u. s. w. zum Hochofen- und Bleihüttenbetriebe. (Einführung des Tarifnachtrages V.) Zum vorbezeichneten Ausnahmetarife ist am 1. Jänner 1902 der Nachtrag V in Kraft getreten. Derselbe enthält Frachtsätze der Tarifabtheilung A. und C. für Eisenerz etc. von Station Call des Directionsbezirkes Cöln, der Tarifabtheilung A. für Eisenerz etc. von Stationen des Directionsbezirkes Frankfurt a. M. nach Station Rosenberg der Bayerischen Staatsbahnen, sowie Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifes. Preis Mk. 0·10.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Einbeziehung der Station Neudamm in den Ausnahmetarif für Kartoffelstärkefabrikate.) Am 1. Jänner 1902 wurde die Station Neudamm der Stargard-Küstriner Eisenbahn als Versandstation in den Ausnahmetarif 27 für Kartoffelstärkefabrikate im Verkehre mit Basel der Badischen Staatsbahn und der Reichseisenbahnen einbezogen.

Der Frachtsatz beträgt Mk. 1·83 für 100 kg für Ladungen von mindestens 10.000 kg mit einem Frachtbriefe auf einen Wagen.

Nähere Auskunft ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfragen.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. Gruppentarif II. (Neue Entfernungen.) Mit Giltigkeit vom 23. December 1901 traten im Verkehre zwischen Buk, Eichenhorst und Opalenitza mit den Stationen der Strecke Kosten—Breslau und südlich davon (einschliesslich der an die einzelnen Stationen dieser Strecke ansehliessenden Abzweigungslinien) anderweite Entfernungen in Kraft.

Ueber die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 25. December 1901 wurde die Station Godramstein der Pfälzischen Bahnen in den Ausnahmetarif Nr. 12, Abth. IV (Mühlenfabricate), des Südwestdeutsch-Schweizerischen Tarifheftes I B und die schweizerische Station Balsthal in den gleichen Ausnahmetarif der Hefte I A und I B einbezogen. Ferner traten auf den gleichen Zeitpunkt Frachtsätze für Holz des deutschen Specialtarifes III zwischen Ueberlingen einerseits und Bern, Luterbach, Oensingen und Balsthal andererseits in Kraft.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Einführung des Nachtrages III zum 7. Heft.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1902 ist zum 7. Heft des Südwestdeutschen Verbandsgütertarifes (Verkehr Baden—Saarbrücken) der Nachtrag III ausgegeben worden.

Derselbe enthält ausser den im Verfügungswege schon durchgeführten Tarifmassnahmen neue Stationstarife für die Stationen Basel und Mannheim; die ersteren sind theilweise erhöht, die letzteren theilweise ermässigt. Ausserdem sind, unter Berücksichtigung der in der Zwischenzeit schon durchgeführten Aenderungen, die Ausnahmetarife neu zusammengestellt worden.

Bemerkt wird, dass die Station Wasenweiler zunächst nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtet ist.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Belgisch-Südwestdeutscher Verband. (Einführung von Tarifnachträgen.) Zu den Gütertarifen des Belgisch-Südwestdeutschen Verbandes für den Verkehr mit:

der Reichsbahn (Hefte 3a und 3b vom 1. Jänner 1895),
dem Bezirk Mainz (Heft 4b vom 1. März 1888),
der Pfälzischen Eisenbahn (Hefte 5a und 5b vom 1. September 1895),
der Badischen Staatsbahn (Hefte 6a und 6b vom 1. Juni 1896),
der Württembergischen Staatsbahn (Hefte 7a und 7b vom 1. November 1897),
dem Bezirk Frankfurt a. M. (Hefte 8a und 8b) vom 1. März 1888),
der Main-Neckar-Bahn (Heft 9a vom 1. September 1885 und 9b vom 1. März 1888);

ferner zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen, Coakes und Steinkohlenbriquetts für den Verkehr von Belgien nach:

dem Bezirk Mainz vom 15. Juni 1892,
der Pfälzischen Eisenbahn vom 15. April 1892,
der Badischen Staatsbahn vom 1. Juni 1896,
der Württembergischen Staatsbahn vom 1. November 1897,
dem Bezirk Frankfurt a. M. vom 15. Juni 1892,
der Main-Neckar-Bahn vom 15. Juni 1892;

und zu den Englisch-Südwestdeutschen Tarifheften für den Verkehr der Station London mit:

der Pfälzischen Eisenbahn (Heft 5 vom 1. October 1897),
der Badischen Staatsbahn (Heft 6 vom 1. October 1897),
der Württembergischen Staatsbahn (Heft 7 vom 1. November 1899),
dem Bezirk Frankfurt a. M. (Heft 8 vom 1. Februar 1889).
der Main-Neckar-Bahn (Heft 9 vom 1. Februar 1899),

treten am 1. Februar 1902 Tarifnachträge in Geltung.

Durch die Nachträge zu den Tarifen für den Bezirk Frankfurt a. M. werden für die Stationen Frankfurt a. M. Ostbahnhof und Sachsenhausen neue erhöhte Frachtsätze und für die Stationen Hanau Ost- und Westbahnhof neue, theils erhöhte, theils ermässigte Sätze eingeführt.

Die eintretenden Erhöhungen betragen:

bei Frankfurt a. M. Ostbahnhof für Eilgut bis zu 15 Cts. für 100 kg und in den übrigen Tarifelassen bis zu 74 Cts. für 1000 kg;

bei Frankfurt a. M.-Sachsenhausen für Eilgut bis zu 10 Cts. für 100 kg und in den übrigen Tarifelassen bis zu 50 Cts. für 1000 kg;

bei Hanau Ost- und Westbahnhof für Eilgut bis zu 9 Cts. für 100 kg und für Stückgut bis zu 47 Cts. für 1000 kg.

Die Nachträge zu den Tarifen für die Main-Neckar-Bahn enthalten im Wesentlichen Veränderungen in Bezug auf den Verkehr der Station Darmstadt Hauptbahnhof und eine Bestimmung wegen Ueberführung der Station Friedrichsfeld M.-N.-B. in die Tarifhefte für die Badische Staatsbahn.

Die Nachträge zu den Tarifen für die Reichsbahn, Pfälzische Eisenbahn, Badische Staatsbahn und Württembergische Staatsbahn enthalten u. A. neue Leitungsvorschriften.

Für einige belgische Binnenstationen treten durch diese Nachträge im Verkehre mit dem Bezirk Mainz, der Pfälzischen Eisenbahn, der Badischen Staatsbahn und der Württembergischen Staatsbahn Ermässigungen ein.

Im Verkehre von Belgien nach den Badisch-Schweizerischen Uebergangsstationen (belgisch-südwestdeutsche Hefte 6a und 6b) wird durch die betreffenden Nachträge ein neuer Ausnahmetarif für Eisen und Eisenwaaren der Specialtarife I und II eingeführt.

Neu tarifirt werden:

in Bezug auf den Verkehr mit Belgien die Stationen Dillingen (Saar), Niederbruck und Oberbruck-Dollern der Reichsbahn, die Stationen Gutach i. Br. und Kollnau der Badischen Staatsbahn und die Stationen Friedrichshafen, Heibronn Südbahnhof und Sontheim a. N. der Württembergischen Staatsbahn;

in Bezug auf den Verkehr mit London die Station Oos der Badischen Staatsbahn und die Station Feuerbach der Württembergischen Staatsbahn.

Durch die Nachträge zu den Belgischen Kohlen- u. s. w. Ausnahmetarifen werden u. A. auch directe Sätze für den Verkehr von Antwerpen transit, Gent transit und Terneuzen transit eingeführt.

Im Uebrigen enthalten die Nachträge alle bisher auf dem Verfügungswege durchgeführten Aenderungen und Ergänzungen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verkehrsbureau der betheiligten preussischen Eisenbahn-Directionen und die Tarifbureau der übrigen bezeichneten Verwaltungen.

Deutsch-Italienische Gütertarife vom 1. September 1900, Theil II, Abtheilung B. Ausnahmetarif Nr. 2 für Wein u. s. w. zwischen Italien und Deutschland vom 1. Februar 1898. Ausnahmetarif für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln aus Italien nach Deutschland vom 1. December 1898. (Taxen für die Stationen der Linie Cecina—Volterra.) Die in den obgenannten Tarifen bereits ausser Kraft gesetzten directen Frachtsätze, bezw. Entfernungen der Stationen Casino di Terra, Ponte Ginori, Riparbella und Volterra werden hiemit wieder giltig erklärt.

Schweizer Bahnen. Rückvergütungsfrachtsätze für Transporte von Maschinen, Maschinentheilen und groben Gusswaaren Pino transit (Legnano)—Buchs transit (Podwołoczyska Bahnhof transit). Laut Publication der Direction der Gotthardbahn werden für den Transport von circa 410 t der vorstehend genannten Artikel bei Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg oder hiefür zahlend, mit Herkunft von Legnano und Bestimmung nach Podwołoczyska Bahnhof transit, mit sofortiger Giltigkeit auf dem Rückvergütungswege gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe für den Gesammtdurchlauf auf der Strecke Pino transit—Buchs (Rheinthal) transit die folgenden Ausnahmetaxen gewährt:

	Francs für 100 kg
a) für Maschinen und Maschinentheile . . .	1·78
b) für grobe Gusswaaren	1·08

Schweizer Bahnen. Ausnahmetarif für Getreide etc. Württemberg—N.O.B., Bötzbergbahn und Sihlthalbahn vom 1. December 1899. Ausnahmetarif für Getreide etc. Württemberg—S.C.B., A.S.B., S.T.B. und E.B. vom 1. December 1899. (Kündigung.) Laut Publication der Schweizerischen Nordostbahn treten die Ausnahmetarife für Getreide etc. Württemberg—N.O.B., Bötzbergbahn und Sihlthalbahn, ferner S.C.B., A.S.B., S.T.B. und E.B. vom 1. December 1899 ausser Kraft.

Ueber die an deren Stelle tretenden neuen Ausnahmetarife wird seinerzeit besondere Publication erlassen.

Schweizerisch-Italienische Gütertarife via Gotthard vom 1. September 1900, Theil II, Abtheilung B. Schweizerisch-Italienische Gütertarife via Gotthard vom 1. November 1900, Theil II, Abtheilung A, Hefte 1 und 2. (Taxen für die Stationen der Linie Cecina—Volterra.) Die directen Frachtsätze, bezw. Entfernungen der Stationen Casino di Terra, Ponte Ginori, Riparb lla und Volterra, welche am 1. Jänner 1902 ausser Kraft treten sollten, werden hiemit wieder giltig erklärt.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Eröffnung von Nieder-Rengersdorf für den Güterverkehr.) Am 15. Jänner 1902 wurde die zwischen Glatz und Rengersdorf gelegene Haltestelle Nieder-Rengersdorf, die bisher nur dem Personenverkehre diente, für die Abfertigung von Stückgütern und Wagenladungsgütern eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Die der Frachtberechnung zugrunde zu legenden Entfernungen zwischen Nieder-Rengersdorf einerseits und den Stationen der Strecken Nieder-Rengersdorf—Seitenberg a. d. Biele und Nieder-Rengersdorf—Mittelwalde andererseits sind bei den betreffenden Güterabfertigungsstellen zu erfahren, ebenso wie die durch die Eröffnung von Nieder-Rengersdorf eintretenden Abkürzungen zwischen den Stationen der bezeichneten Strecken. Im Uebrigen sind im Güterverkehre mit den Stationen der Tarifgruppe II (Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen), sowie der übrigen Preussischen, Preussisch-hessischen und grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahnen der Frachtberechnung für Nieder-Rengersdorf bis auf Weiteres die um 7 km erhöhten Entfernungen von Glatz zugrunde zu legen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze für niederschlesische Steinkohlen gibt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau Auskunft.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Ausdehnung des Ausnahmetarifes Nr. 6a für Steinkohlen auf Braunkohlen.) Seit 10. Jänner 1902 ab findet der Ausnahmetarif Nr. 6a für Steinkohlen in den Heften 1 und 4 des Verbandsgütertarifes auch für Braunkohlen, wie im Specialtarif III genannt, Anwendung.

Ostdeutscher Gütertarif. (Einführung eines neuen Ausnahmesatzes für Eisen und Stahl.) Mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1902 wurde im Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl des obgenannten Gütertarifes ein Ausnahmesatz von Kattowitz nach Gurkow in der Höhe von Mk. 1·63 eingeführt.

Deutsch-Französischer Verband. Verkehr mit und über Elsass-Lothringen. (Einführung neuer Tarif-Theile I B und II B.) Am 1. Februar 1901 traten unter Aufhebung der Tarife vom 1. Jänner 1899 und 1. August 1898 neue Theile I B (Tarifvorschriften und Güterclassification) und II B (Frachtsätze für die französischen Bahnstrecken) in Kraft.

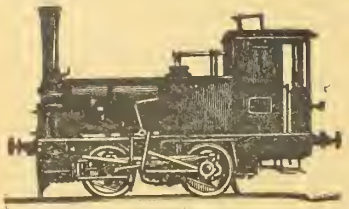
Die Tarife können zum Preise von Mk. 2·— für den Theil I B und Mk. 1·50 für den Theil II B von den Verbandsverwaltungen und der Drucksachen-Controle der kaiserl. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen bezogen werden.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

618



Locomotiven

für

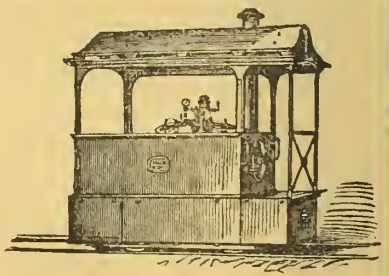
Haupt- und Secundärbahnen

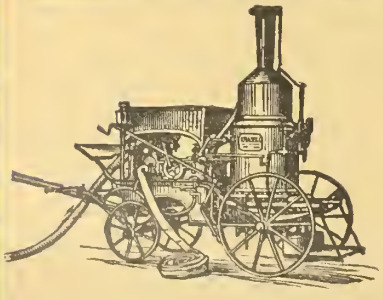
von 10—500 Pferdekraft,

für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft,





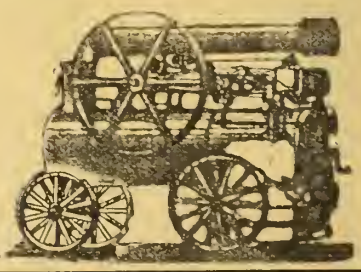
LOCOMOBILEN

von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.



Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
601	**Buschtěhrader Eisenbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Schleifholz a) bis 4 Meter Länge und beliebigem Durchmesser; b) bis 6 Meter Länge und 25 Centimeter Maximaldurchmesser	Běschin Březnitz Čižowa Gratzen Klattau Kolinec Lochowitz Lužan Mirowitz Nakří-Netolitz Přibram Protiwin Ražic Tochowitz Vráž Weseličko-Branitz Wlastetz Wodnian-Čičenic	Schlackenwerth (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Die Sendungen müssen an eine Cellulose- oder Holzpapierstoff-Fabrik in Schlackenwerth adressirt sein und von dieser Fabrik bezogen werden. 3. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 4. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarife	Es stehen keine directen Frachtsätze	Heller 72 71 78 92 70 75 62 66 73 83 67 79 77 69 76 86 82 81		im Kartirungswege		
				Dobříš (L.B.) Kruman (L.B.) Neudorf-Lečic (L.B.) Salnau (L.B.) Stögenwald (L.B.)						93 104 86 122 118				
				Prägarten						102				Instradirung via Saaz
602	**Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft**		Eis	Tannenberg	Čakovic	Unter Aufrechthaltung der Bedingungen des Ausnahmetarifes Nr. 4	bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1902	Localgütertarif	Kronen per Wagen und Frachtbrief 52·88	48·00	4·88	im Kartirungswege		
					Vysočan				56·72	48·00	8·72			
					Prag				58·96	48·00	10·96			
603	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Rohzucker der Pos. Z—8, b der Güterclassification	Žnczaka	Przeworsk	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens durch die Partei	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	213 Heller	141 Heller	72 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
604	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Roman-Cement	Kiefersfelden	Nussdorf	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 15. Februar 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif-Theil II, Heft 1 (Ausnahmetarif Nr 29), des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	112	101	11	Im Kartirungswege		
				Kufstein					113	102	11			
605	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Gyps der Pos. G—26, 1) der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Mezö-Telegd	Krakau k.k.St.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	181 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen
606	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	E i s	Kitzbühel	Reuth bei Erbendorf	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, mindestens jedoch für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	vom 10. Februar 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif-Theil II, Heft 1 des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	Dermalen besteht kein directer Frachtsatz	0·72 Mark		Im Kartirungswege		
607	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Steine der Tarifpos. 8—55 a	Gelersberg	Borohradek (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 25		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Hohenmauth als Empfänger erscheinen
					Brandeis a. d. Adler					16				
					Cerekwitz-Böhm.-Hruschau					25				
					Zamrsk					21				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
608	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	a) Dränröhren b) Ziegel der Tarifposition Z—1	Sadska	Dřís	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 31 Heller b) 30 Heller	a) 28 Heller b) 27 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
609	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Artikel der Ausnahmetarife 14 D b | 14 D a | 14 C des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, Tarif-Theil II, Heft 1	Salzungen	Marchegg	Anfrechthaltung der für die Ausnahmetarife 14 C und 14 D giltigen Tarifbestimmungen	vom 20. Februar 1902 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1902	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	Bestehen keine directen Sätze	190 Pfennige | 168 Pfennige | 170 Pfennige		Im Kartirungswege		
610	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Mauerziegel	Opočno	Starkoč transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Ausnahmetarif 12 zum Localtarife	14 Heller	11 Heller	3 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
611	**Südbahn-Gesellschaft**		Mahlproducte der Pos. M. 4 des Tarifes, Theil I	Budapest S.B.	Abbazia-Mattuglie Adelsberg Dornegg-Feistritz Jurdani Küllenberg Loitsch Ober Lesece Prestranek Rakek St. Peter Sapiane	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. 3. Die Sendungen müssen in der betreffenden Bestimmungsstation mittelst Strassenfuhrwerken abgeführt oder in ein durch ein Industriegeleise mit der Südbahn verbundenes Etablissement bezogen werden	vom 17. Februar 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Anhang zum Localtarife	197 240 221 201 225 265 236 236 246 232 213	185 224 208 192 215 238 224 219 229 219 200	12 16 13 9 10 27 12 17 17 13 13	Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Rabuverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
9	Nr. 1 vom 4. Jänner 1902	15	k. k. österr. Staatsbahnen		a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien b) Fahrbetriebsmittel	den Stationen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft I, Abschn. A, enthaltenen Linien	Triest-St. Andrae etc.	In der Rubrik 5 ist nach „Triest (k.k.St.B.)“ einzuschalten „Triest Molo IV“ **)	**) Hinsichtlich der Ueberstellung nach dem Molo IV gelten die Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest, gültig vom 1. Jänner 1900, Seite 27 und 28
10	Nr. 3 vom 11. Jänner 1902	199	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	a) Abfalllauge der Zuckerfabrikation etc. b) Chilisalpeter (roher Natronsalpeter) etc.	Linien der betheiligten Verwaltungen		Bei: **) Text der Rubrik 5 „Das Zugeständniss wird gemacht für die Linien“ sind unter 2. die Worte: „soweit letztere bereits eröffnet ist oder innerhalb der Dauer dieser Begünstigung noch eröffnet wird“ zu streichen	
11	Nr. 11 vom 30. Jänner 1902	550	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Eisenbahnschwellen	Haus Selzthal	Jenbach	In der Rubrik 7 („und gilt in der Zeit“) soll es statt „bis 30. April 1902“ lauten: „bis 30. Juni 1902“	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

STAATS FINANZARCHIV

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 16. **Wien, 11. Februar 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Personal-Nachrichten. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Gefahrenclassen-Einreihung eines Steinbruch- und Schottergewinnungsbetriebes bei der Unfallversicherung.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde des S. Figdor in Wien gegen die Entscheidung des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. Jänner 1899, Z. 31.229 ex 1898, puncto Classification eines Steinbruch- und Schottergewinnungsbetriebes für die Unfallversicherung nach durchgeführter öffentlicher mündlicher Verhandlung zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Mit der angefochtenen Entscheidung wurde die Entscheidung der niederösterreichischen Statthalterei vom 22. August 1898, Z. 69.998, mit welcher in Abänderung des Classificationsbescheides der Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt in Wien vom 7. November 1896 ausgesprochen wurde, dass der Betrieb „Steinbruch und Schottererzeugung“ des Beschwerdeführers als gemischter Betrieb in die Gefahrenclasse XI, Gefahrenpercent 72, einzureihen ist, bestätigt, und weiters dem Recurse des Beschwerdeführers, insoferne derselbe die Dreitheilung des Unternehmens, beziehungsweise die Ausscheidung der Transportarbeiten aus dem eigentlichen Steinbruchbetriebe, sowie die Classificirung derselben als separaten Betriebszweig anstrebt, keine Folge gegeben. — Diese Entscheidung beruht einerseits auf den bereits in der Statthaltereientscheidung ausgesprochenen Gründen, dass der Abtransport des Materiales als integrirender Bestandtheil des Gesammtbetriebes angesehen werden müsse, und dass die mit dem Abtransporte beschäftigten Arbeiter wenigstens zeitweilig im Bereiche des Steinbruches sich befinden und daher während dieser Zeit der gleichen Gefahr ausgesetzt seien, andererseits auf der Erwägung, dass die mit der Ministerialverordnung vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 167, für „Steinbrüche ober Tag“ vorgeschriebenen Gefahrenclassen die durchschnittliche Unfallsgefahr aller in einem solchen Betriebe beschäftigten Personen ausdrücken, weshalb auch das im Ministerialrecurse gestellte Eventualbegehren, den Betriebszweig „Steinbruch“ mit Rücksicht auf die mindergefährlichen Transportarbeiten in das niedrigste Gefahrenpercent der bei „geringer Gefahr“ vorgeschriebenen Gefahrenclasse X, d. i. 53, einzureihen, umso weniger gerechtfertigt erscheine, als die Verwendung der Transportarbeiter in einem Steinbruche auch nicht als ein „Merkmal“ für die Annahme geringerer Gefahr im Sinne des § 2, cit. M.-V., angesehen werden könne.

Die Beschwerde beharrt auf dem Standpunkte, dass der in Rede stehende Betrieb als „gemischter“ Betrieb unter Zugrundelegung der Dreitheilung in „Steinbruch“, „Transport aus demselben“ und „Schottererzeugung“ zu classificiren gewesen sei, und sucht dies damit zu begründen, dass die Transportarbeiter wesentlich verschiedene Arbeiten zu verrichten haben als die Steinbrucharbeiter und dass sie auch nicht so lange im Bereiche des Steinbruches sich aufzuhalten haben, dass daher der Transport weder als ein integrirender Bestandtheil des Steinbruches, noch die Transportarbeiter als in gleicher Gefahr mit den Steinbrucharbeitern und im Gefahrenbereiche befindlich anzusehen seien. Im Wesentlichen ist die Beschwerde also dahin gerichtet, dass der Steinbruchbetrieb daselbst als ein aus dem eigentlichen Steinbruchbetriebe und dem Transporte zusammengesetzter gemischter Betrieb anzuschen sei.

Diese Einwendungen erscheinen zur Gänze unbegründet. — Gemäss § 6, M.-V. vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 167, ist die Gefahrenclasse und das Gefahrenpercent nach der im § 7 bezeichneten Rechnung für „gemischte Betriebe“ für Unternehmungen zu bestimmen, welche derart zusammengesetzt sind, dass mit dem Hauptbetriebe gewisse in der Gefahrenclassen-eintheilung (Anlage 2) bei dem betreffenden Betriebstitel nicht berücksichtigte Nebenbetriebe in Verbindung stehen,

oder welche mangels einer bezüglichen Vorschrift in der Gefahrenclasseneintheilung nicht ihrer Gänze nach, sondern nur hinsichtlich ihrer einzelnen Betriebstheile classificirt werden können. — Dass letzterer Fall zutreffe, wird von der Beschwerde selbst nicht behauptet. Es kann sich daher nur fragen, ob der Transport der im Steinbruche gewonnenen Mineralien sich als ein mit dem Hauptbetriebe „Steinbruch" in Verbindung stehender, bei dem betreffenden Betriebstitel nicht berücksichtigender Nebenbetrieb darstelllt. — Dass dies nicht zutreffe, ergibt sich aus der einfachen Erwägung, dass das Transportiren der gewonnenen Mineralien aus dem Steinbruche keinesfalls als ein selbstständiger Nebenbetrieb des Steinbruchbetriebes angesehen werden kann, sondern vielmehr einen wesentlichen Theil der bei dem Betriebe des Steinbruches nothwendigen Verrichtungen bildet. Der Steinbruchbetrieb kann ohne Wegschaffung der bereits gewonnenen Mineralien nicht gedacht werden, und das Wegtransportiren ist demnach nur ein Glied in der Reihe der beim Steinbruchbetriebe nothwendigen Arbeiten.

Wenn die Beschwerde Argumente aus den Bestimmungen des § 8, cit. M.-V., ableiten will, so ist darauf zu entgegnen, dass für den vorliegenden Fall diese Bestimmungen überhaupt nicht in Betracht kommen können, denn dieselben sind nur als Ausnahme von den Bestimmungen der §§ 6 und 7 getroffen, kommen also überhaupt nur dann zu berücksichtigen, wenn im Uebrigen die Voraussetzungen für einen gemischten Betrieb vorhanden sind. — Der Beschwerdeführer kann sich daher auf diese Bestimmungen nicht stützen, da nach dem Vorgesagten der Betrieb Steinbruch nicht als ein aus einem Hauptbetriebe („Steinbruch") und einem Nebenbetriebe („Transport") bestehender „gemischter", sondern als ein einheitlicher Betrieb anzusehen ist. — Demnach ist es auch ganz unentscheidend, ob die Transportarbeiter der gleichen Unfallsgefahr, wie die eigentlichen Steinbruchsarbeiter, oder einer geringeren unterliegen und hat der V.-G.-H. darin, dass über die in dieser Beziehung vom Beschwerdeführer im Administrativverfahren vorgeführten technischen Momente kein technischner Beirath gehört worden ist, einen Mangel des Verfahrens nicht erkannt.

Was das Eventualpetit des Beschwerdeführers betrifft, es möge eventuell, wenn die Dreitheilung seines Betriebes nicht als gesetzlich gerechtfertigt anzusehen wäre, verfügt werden, dass der Betriebszweig „Steinbruch", mit Rücksicht auf die mindergefährlichen Transportarbeiten, in das niedrigste Gefahrenpercent der bei geringer Gefahr vorgeschriebenen Gefahrenclasse X, d. i. 53, eingereiht werde, so hat der V.-G.-H, insoferne hiemit ein gegen den letztangeführten Theil der angefochtenen Ministerial-Entscheidung gerichteter Beschwerdepunkt geltend gemacht werden will, auch in dieser Richtung die Beschwerde nicht für begründet erachtet, weil, wie bereits in der Ministerial-Entscheidung ganz richtig betont worden ist, die für Steinbrüche ober Tag vorgeschriebenen Gefahrenclassen schon die durchschnittliche Unfallsgefahr aller in einem solchen Betriebe beschäftigten Personen ausdrücken, der Beschwerdeführer in seiner Beschwerde aber neue Momente, welche diese Begründung der Ministerial-Entscheidung als eine unzutreffende oder unzulängliche würden erscheinen lassen, nicht angeführt hat.

[Erkenntniss vom 2. November 1899, Z. 8759; cf. Sammlung Budwiński, Band XXIII, Nr. 13.306.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Bauconsenseintheilung.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Bauconsens für die Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Hruschau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 4803.]

Projectirte Eisenbahn Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae. (Wasserkraftanlage am Katzenbache bei Podbrdo aus Anlass des Baues des Wocheiner Tunnels [Südseite]: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das von der k. k. Trassirungsexpositur in Assling vorgelegte Operat, betreffend die projectirte Wasserkraftanlage am Katzenbache bei Podbrdo, welche aus Anlass des Baues des Wocheiner Tunnels (Südseite) im Zuge der Projectslinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae zur Ausführung gelangen soll, wurde vom fachlichen Standpunkte als entsprechend befunden und principiell genehmigt. Das obbenannte Project wurde an die k. k. Statthalterei in Triest mit dem Auftrage übermittelt, die politische Begehung rücksichtlich dieses Operates in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung nach Massgabe der Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 und unter Bedachtnahme auf die materiell rechtlichen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes für die gefürstete Grafschaft Görz und Gradisca vom 28. August 1870 mit thunlichster Beschleunigung durchzuführen. [E.-M.-Z. 4741.]

Projectirte Localbahn Retz-Drosendorf. (Generelles Project: Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 7. bis 8. October 1901 durchgeführten Trassenrevision hinsichtlich der vom niederösterreichischen Landesausschusse projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Retz der Oesterr. Nordwestbahn nach Drosendorf hat das k. k. Eisenbahnministerium unterm 27. Jänner 1902 die Trassenführung der gegenständlichen Projectslinie als Grundlage für die eventuelle Aufstellung des Detailprojectes im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 50.458 ex 1901.]

Localbahn Teltsch-Zlabings. (Herstellung eines Reservoirgebäudes und Dampfkessels in der Station Zlabings: Mauerwerksplan.) Der von der Bauunternehmung Joh. Kubiček vorgelegte Mauerwerksplan für die Herstellung eines Reservoirgebäudes mit 30 m³ Inhalt und eines Dampfkessels von 11 m² Heizfläche in der Station Zlabings der Localbahn Teltsch-Zlabings wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-B.-D.-Z. 1874 ex 1901.]

Localbahn Tannwald-Grünthal. (Project für die Wasserstationsanlage [Hochbauanlage] in der Grenzstation Grünthal). Die vom Verwaltungsrathe der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vorgelegten Pläne für die Hochbauanlage des Wasserstationsgebäudes in der Grenz- und Wechselstation Grünthal der in Bauausführung begriffenen Localbahn Tannwald-Grünthal wurden vom fachlichen Standpunkte überprüft und nach Massgabe gewisser Bedingungen entsprechend befunden. Gleichzeitig wurde das Project an die k. k. Statthalterei in Prag zur Prüfung im Sinne des § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung geleitet im Falle eines anstandslosen Prüfungsbefundes den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministerium zu ertheilen. [E.-M.-Z. 56.626 ex 1901.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Eger: Aenderung des Stationsnamens Katowitz in „Katowitz in Böhmen".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Antrag der Staatsbahn-Direction in Pilsen die Aenderung des Stationsnamens Katowitz der Linie Wien—Eger in „Katowitz in Böhmen" vom 1. Mai 1902 an genehmigt und die erwähnte k. k. Staatsbahn-Direction angewiesen, die nöthigen Veranlassungen zu treffen. [E.-M.-Z. 2213/20.]

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft. (Projectirter Bau einer den IV. Stadtbezirk [innere Stadt] in transversaler Richtung durchschneidenden Linie.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft hat im Einvernehmen mit der hauptstädtischen Municipalbehörde den Bau einer für den hauptstädtischen Verkehr überaus wichtigen Linie beschlossen. Die von der südöstlichen Grenze der hauptstädtischen Gemarkung der donaulinksuferseitigen Bezirke (Pest) durch die Barosgasse mit Durchquerung des Calvinplatzes bis zur Universität (IV. Bezirk) führende und dort als Stockgeleise endigende Radiallinie, soll, je nach der Breite der von ihr in Anspruch zu nehmenden Strassen, theils doppelgeleisig, theils mit Benützung entsprechender Parallelgassen eingeleisig in einer Gesammtlänge von 1081 m ab Universität bis zum Franz Josefs-Platze (vor der Kettenbrücke) ausgebaut werden, wird somit in transversaler Richtung das Centrum der Stadt, durchaus im Strassenniveau mit Untergrundleitung führend, durchschneiden, und beim Akademiepalaste Anschluss an die gesellschaftliche Quailinie finden. Die Communalverwaltung hat im Falle der nicht anzuzweifelnden Genehmigung des Municipalrathes (Gemeinderath) und der betheiligten Ministerien, der Gesellschaft nicht nur die für den Bahnbau erforderliche Strassengrundbenützung unentgeltlich zu überlassen versprochen, sondern sich auch bereit erklärt, von der Erfüllung gewisser allgemeiner Bedingungen der Concessionsurkunde, die für die Gesellschaft mitunter von oneroser Bedeutung sind, im Interesse der je früheren Ausführung des Projectes, abzustehen und ausserdem der Gesellschaft die Gewährung weiterer Begünstigungen in Aussicht gestellt.

— (Projectirter Bau einer neuen Hauptlinie.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft hat den Beschluss gefasst, ihre längs dem Donauquai führende Linie stromaufwärts bis Uj - Pest zu verlängern. Durch diese Linie werden die Brückenköpfe der Franz-Josefs (Vámház [Zollamts])—Eskütér (Schwurplatz)—Ketten- und Margarethenbrücke wechselseitig direct verbunden und Anschlüsse an alle von Pest nach Buda führenden Strassenbahn-Radiallinien geschaffen werden.

Budapester Strasseneisenbahn - Gesellschaft. (Bau zweier neuen Linien.) Die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat im Einvernehmen mit der hauptstädtischen Communalverwaltung den Bau zweier neuer grösserer Linien beschlossen, deren eine eine Ergänzung des gesellschaftlichen Betriebsnetzes im Bereiche der donaulinksuferseitigen (Pest), die andere in jenem der rechtsuferseitigen Bezirke (Buda [Ofen]) zu bilden berufen ist. Die erste der beiden Linien wird im Bereiche der neu angelegten Königin-Elisabethstrasse bis zur äussersten nordwestlichen hauptstädtischen Gemarkung, die zweite bis zum neuen Ofener Friedhofe im Farkasrét genannten Gebiete der hauptstädtishen Gemarkung führen. Beide Linien werden auf elektrischen Betrieb (Hochleitung) eingerichtet werden.

Strasseneisenbahnen in Budapest und Umgebung. (Ministerielle Genehmigung zur Herstellung von Strassenbahn-Verbindungslinien mit Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Interesse der Herstellung einer directen wechselseitigen Verbindnng zwischen den zahlreichen, theils im Nordwesten der hauptstädtischen Gemarkung, theils im Extravillangebiete zwischen Uj-Pest und Rákos-Palota gelegenen Fabriks-Etablissements nnd den beiden Stationen Rákos-Palota—Uj-Pest und Angyalföld der kgl. Ung. Staatsbahnen, den Directionen der Strasseneisenbahn-Gesellschaften Budapest—Uj-Pest—Rákos-Palota und der die Station Angyalföld der Budapester Ringbahn des Staatsbahnbetriebes berührenden Budapest-Vidéki (Vororte-)Strasseneisenbahnen, die Bewilligung, sowohl zur Herstellung einer die Linien der beiden Gesellschaften gegenseitig verbindenden Linie, als anch zur péagemässigen wechselseitigen Befahrung der Geleise der beiden derzeit noch getrennten gesellschaftlichen Netze ertheilt und die je frühere Ausführung der Bau- und Einrichtungsarbeiten angeordnet.

Transdanubische (Westungarische) Localbahnen. (Vereinigung sämmtlicher für die einzelnen Linien des gesellschaftlichen Besitzes erflossenen Concessionsurkunden in eine einzige Urkunde, sowie Unificirung der für jede der einzelnen gesellschaftlichen Linien ausgegebenen selbstständigen Titres.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" verlautbart den Wortlaut der zu Gunsten der Transdanubischen Localeisenbahn - Gesellschaft erflossenen Concessionsurkunde, welcher zufolge der kgl. ungarische Handelsminister im Sinne des diesbezüglich der Legislative unterbreiteten Gesetzentwurfes (vergl. Vrdgs.-Bl. 141 ex 1901) und vorbehaltlich der parlamentarischen Sanction, der Direction der Gesellschaft die Bewilligung zur Vereinigung der ihr verliehenen Concessionen in einer Urkunde, ferner die Unificiruug der diesbezüglichen Titres, ertheilt.

Im Sinne dieser Transaction beträgt das nunmehrige Gesammt-Actiencapital der Gesellschaft K 19,866.000; die successive Accumulirung dieser Summe erfolgte im Laufe der Jahre 1888—1890, und zwar nach Massgabe des Baues der vier nachbenannten selbstständigen Localbahnen (deren Betrieb die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen führt) durch Ausgabe von für jede derselben selbstständig geltende Titres, und zwar in der Höhe von:

1.	für die Linie Boba-Jánosháza – Sümeg (H.-M.-E. vom 26. März 1888, Z. 13.577	K 1,360.000
2.	für die Linie Csáktornya—Zala-Szent Ivan—Ukk und deren Flügelbahn Türje—Zala-Szent Gróth (H.-M.-E. vom 3. Juli 1889, Z. 20.496) .	„ 8,076.000
3.	für die Linie Sümeg—Tapolcza (H.-M.-E. vom 28. April 1890, Z. 24.857)	„ 1,110.000
4.	für die Linie Pozsony (Pressburg)—Szombathely (Steinamanger) (H.-M.-E. vom 1. Juli 1890, Z. 39.792)	„ 9,320.000
	in Summa . .	K 19,866.000

Zu bemerken ist, dass in dieser das ursprüngliche Netz der „Transdanubischen Localbahnen", das ist die voranbezeichneten Linien 1—4 betreffenden Summe das Investitionscapital für die seit dem Jahre 1890 neu geschaffenen wechselseitigen Anschlüsse, sowie für die Verlängerung der Linie Türje—Zala-Szent Gróth bis Balaton-Szent György zur Verbindung des gesellschaftlichen Netzes mit der Hauptlinie Budapest—Balaton-Szt. György—Nagy-Kanizsa—Pragerhof nicht inbegriffen ist. Der neuen Eintheilung der Linien zufolge sind diese derzeit benannt:

		Kilometer
a)	Kis-Czell—Boba—Ukk—Türje – Csáktornya . . Diese Linie verbindet die Hauptlinie (Budapest—) Györ—Kis-Czell—Szombathely—Fehring (Graz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen) von Kis-Czell aus mit der Hauptlinie Budapest—Nagy-Kanizsa—Csáktornya—Pragerhof in Csáktornya;	148
b)	Türje—Zala-Szent Gróth — Balaton-Szt. György welche die gesellschaftliche Linie a) von deren Station Türje aus mit der Südhahnlinie Budapest — Balaton-Szent György —Nagy-Kanizsa—Pragerhof verbindet;	48
c)	Ukk—Sümeg—Tapolcza . . . . . die vorläufig als Sackbahn endigt, von Tapolcza aus jedoch einerseits bis Székes-Fehérvár (Stuhlweissenburg) und Puszta-Ságh (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 69 ex 1900, Vorconcession, Post 4a—c), andererseits bis Veszprém (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 78 ex 1901, Vorconcession, Post 3) verlängert werden wird;	28
d)	Zala-Szent Iván — Kisfalud -Szent Iván — Zala-Egerszeg . . . . . welche von Kisfalud-Szent Iván aus die Hauptlinie (Wien—) Wr.-Neustadt—Sopron (Oedenburg) —Szombathely—Zala-Szent Ivan—Nagy-Kanizsa von Zala-Szent Iván aus in den Stationen Kisfalud-Szent Iván und Zala-Egerszeg mit der gesellschaftlichen Linie a) (Kis-Czell—Kisfalud-Szent Ivan – Zala-Egerszeg — Csáktornya) verbindet.	10
	Die Gesammtlänge der Linien der Transdanubischen Localbahnen beträgt somit derzeit	234 km.

Ausland.

Deutsches Reich. (Aufhebung der Telegraphen-Inspectionen bei den Preussisch-Hessischen Staatsbahnen.) Das preussische Ministerium für öffentliche Arbeiten beabsichtigt, die bei den kgl. Eisenbahn-Directionen bestehenden Telegraphen-Inspectionen zum 1. April aufzuheben

und deren Geschäfte den Eisenbahn-Betriebs-Inspectionen mit zu übertragen. Infolgedessen wird eine Aenderung und Ergänzung der Geschäftsanweisung für die Vorstände der Betriebs-Inspectionen, sowie eine solche der Anleitung zur Aufstellung der Geschäftspläne für die Eisenbahn-Directionen erforderlich. Das genannte Ministerium hat nun die beabsichtigten Aenderungen ausarbeiten und den Präsidenten der Eisenbahn-Directionen zur Aeusserung etwaiger Bedenken zugehen lassen. Ueber die beabsichtigten Aenderungen theilt die „Z. d. V. D. E.-V." folgendes mit: Der Geschäftsbereich der Betriebs-Inspectionen erfährt mit dem 1. April eine Erweiterung dahin, dass alle diejenigen dienstlichen Obliegenheiten und Befugnisse, die den Vorständen dieser Inspectionen hinsichtlich der Unterhaltung u. s. w. der baulichen Anlagen bereits übertragen sind, auf die elektrischen Betriebseinrichtungen ausgedehnt worden sind. Bei den Eisenbahn-Directionen sollen nach Auflösung der Telegraphen-Inspectionen die allgemeinen Angelegenheiten des Sicherungs- und Telegraphenwesens die Aufstellung der Entwürfe für die Neuausführung, Erweiterung und Abänderung der Stellwerks-, Block-, Telegraphen- und Fernsprechanlagen, die Ausschreibung und Vergebung der bezüglichen Ausführungen, Abschluss von Verträgen und Abnahme der Anlagen, die Beschaffung von Telegraphen- und Blockwerken oder Werkstücken, die Mitwirkung bei Beschaffung von Telegraphenbau- und Betriebsmaterialien u. s. w., die Vorbereitung der Unterlagen für den Etat und die Statistik, die Mitwirkung bei der Feststellung der Grundsätze für die Regelung der Lohnverhältnisse der Stellwerks- und Telegraphen-Unterhaltungsarbeiter, die Bearbeitung der allgemeinen Dienstanweisungen für den Betrieb der Sicherungs- und Telegraphenanlagen, die Ueberwachung des technischen Sicherheits- und Telegraphendienstes durch die Betriebs-Inspectionen, die Verfolgung von Unregelmässigkeiten und Störungen im Signal- und Telegraphenbetrieb, der Geschäftsverkehr mit der Postverwaltung in telegraphentechnischen Angelegenheiten, sowie mit der Befugniss zur selbstständigen Erledigung die obere Leitung der Arbeiten in der Telegraphenwerkstätte und einige andere diese Werkstätten betreffenden Angelegenheiten in einem neu zu bildenden Dezernat bearbeitet werden.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate December 1901.) Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monate December 1901 ergibt für 74 Bahnen, die schon im December 1900 im Betriebe waren, Folgendes:

Gesammtlänge 44.869·55 km.

Einnahme	im Ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	pCt.
für alle Bahnen im December 1901					
aus dem Personenverkehre . . .	36,422.717	— 1,312.405	829	— 50	— 5·69
aus dem Güterverkehre . . .	86,724.588	— 4,073.952	1.939	— 136	— 6·55
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende December 1901					
aus dem Personenverkehre . . .	348,435.924	— 5,441.722	9.396	— 328	— 3·37
aus dem Güterverkehre . . .	752,486.732	— 23,596.878	19.909	—1027	— 4·91
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Jänner bis 31. December in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende December 1901					
aus dem Personenverkehre . . .	77,968.469	— 95.987	12.323	— 223	— 1·78
aus dem Güterverkehre . . .	138,813.739	— 8,867.296	21.598	—1741	— 7·46

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen. Directionsbezirk Bromberg. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Gross-Neudorf). Am 1. Februar ist — einer Kundmachung obiger Eisenbahndirection zufolge — die an der Bahnstrecke Bromberg—Inowrazlaw zwischen den Verkehrsstellen Güldenhof und Hopfengarten gelegene Haltestelle Gross-Neudorf, welche bisher nur für den Stückgutverkehr eröffnet war, nunmehr auch für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet worden. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 134 vom 19. November 1901, Seite 2961).

— (Stationsnamenänderung). Die an der Bahnstrecke Thorn-Insterburg zwischen den Verkehrsstellen Thorn Stadt rechtes Weichselufer und Tauer (Westprenssen) gelegene Haltestelle Papau erhielt ab 1. Februar die nähere Bezeichnung „Thornisch-Papau."

— (Directionsbezirk Breslau. Stationsnamenänderung.) Der Name der auf der Bahnstrecke Dittersbach—Hirchberg zwischen den Verkehrsstellen Schildau und Merzdorf gelegenen Station Janowitz ist in „Janowitz am Riesengebirge" abgeändert worden.

— (Directionsbezirk Stettin. Verlegnng der Maschineninspection Stettin 1 unter der Bezeichnung „königliche Eisenbahn-Maschineninspection Eberswalde" nach Eberswalde.) Am 1. April wird die Maschineninspection Stettin 1 unter der Bezeichnung „königliche Eisenbahn-Maschineninspection Eberswalde" nach Eberswalde verlegt. Die Maschineninspectionen Stettin 2 nnd 3 erhalten von diesem Tage ab die Bezeichnung „Stettin 1" und „Stettin 2". Von dem genannten Tage ab verwalten:

1. Maschineninspection Eberswalde (bisher Stettin 1) die Strecken: Bernau (ausschl.)—Angermünde, Angermünde—Schwedt, Angermünde—Prenzlau (ausschl.), Angermünde—Freienwalde a. d. Oder—Eberswalde—Freienwalde a. d. Oder—Frankfurt a. d. Oder (ausschl.), Britz—Templin—Fürstenberg i. M., Werneuchen (ausschl.)—Wriezen—Jüdikendorf (ausschl.), Oranienburg (ausschl.)—Neustrelitz (ausschl.), Löwenberg i. d. M.—Templin—Prenzlau.
2. Maschineninspection Stettin 1 (bisher Stettin 2) die Strecken: Angermünde (ausschl.)—Stettin—Finkenwalde, Stettin—Podejnch, Stettin—Cüstrin (ausschl.)—Reppen (ausschl.), Stettin—Jasenitz, Stettin—Pasewalk—Landesgrenze bei Krasburg a. M., Prenzlau—Pasewalk—Ducherow (ausschl.), Jatznick—Uekermünde.
3. Maschineninspection Stralsund die Strecken: Neustrelitz—Stralsund—Sassnitz Hafen, Bergen a. R.—Lauterbach, Stralsund—Rostok (ausschl.), Velgast—Barth, Stralsund—Ducherow, Züssow—Wolgust, Ducherow—Swinemünde—Heringsdorf, Fährbetrieb Swinemünde—Ostswine.

Der Bezirk der Maschineninspection Stettin 2 (bisher Stettin 3) bleibt nnverändert. (Kundmachung obiger Eisenbahndirection vom 16. Jänner).

— Directionsbezirk Hannover. Eröffnung der Neubaustrecke Bremerwörde (Hesedorf) nach Buchholz). Am 1. Februar ist die 53 km lange Neubaulinie von Bremerwörde (Hesedorf) nach Buchholz als vollspurige Nebenbahn mit den Stationen Bargstedt, Beckdorf, Brest—Aspe, Drestedt, Harsefeld, Hollenstedt, Kutenholz, Sprötze Nord nnd Staersbeck-Moisburg für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs-, Vieh- nnd Privatdepeschenverkehr dem Betriebe übergeben worden. Die Station Sprötze Nord ist nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet. Auf den übrigen Stationen findet ausserdem die Annahme nnd Auslieferung von Privatdepeschen, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen und lebenden Thieren statt. Sprengstoffe werden auf keiner Station angenommen und ausgeliefert. Fahrzeuge können nur nach und von den Stationen Harzefeld nnd Hollenstedt abgefertigt werden. (Kundmachung obiger Eisenbahndirection).

Preussen. (Sicherung des Eisenbahnbetriebes.) Das preussische Ministerium für öffentliche Arbeiten hat in einem neuerlichen Erlasse an die kgl. Eisenbahn-Directionen noch auf verschiedene Punkte aufmerksam gemacht, die bei der Vorbereitung der Neuregelung des technischen Sicherungs- und Telegraphenwesens zu berücksichtigen sind. Danach sollen u. A. die Arbeiten zur Unterhaltung, Ergänzung und Neuausführung der Telegrapheneinrichtungen ausserhalb der Diensträume, sowie die gesammten Arbeiten dieser Art an den inneren nnd äusseren Theilen der Blockeinrichtungen fortan, soweit sie nicht der Telegraphenwerkstätte zufallen, auf die Bahnmeister übergehen. Insbesondere sollen die Unterhaltungsarbeiten an den innerhalb der Diensträume befindlichen Theilen der Blockeinrichtungen, obwohl diese Arbeiten an sich einfacher Art sind, von den Bahnmeistern stets persönlich vorgenommen werden, damit unsachgemässe Handlungen, durch welche die betriebsichernde Wirkung

der Blockwerke beeinträchtigt werden könne, unbedingt ausgeschlossen bleiben. Dies gilt auch bezüglich der häufiger vorzunehmenden Besichtigung der Blockwerke zur Prüfung der inneren Theile, insbesondere der Blockfelder, der Verschlüsse und der Magnetinductoren auf ihren arbeitsfähigen Zustand und auf ihr ordnungsmässiges Zusammenarbeiten. Die Kenntniss aller Einzelheiten der Blockeinrichtungen und ihrer Behandlung bei vorkommenden Störungen erlangen die Bahnmeister durch die eingerichteten Unterrichtsstunden und praktischen Uebungen. Da die Beseitigung der Störungen an den Blockeinrichtungen durch die Heranziehung der Bahnmeister wesentlich beschleunigt werden kann, so empfiehlt es sich, die Bahnmeister schon alsbald zu diesen Arbeiten heranzuziehen, sobald sie in der Ausführung der in Frage kommenden Eingriffe in das Blockwerk nach dem Urtheile der zuständigen Betriebsvorstandes und des Telegraphen-Inspectionsvorstandes genügend vorbereitet sind. Bahnmeister, die nicht imstande sein sollten, die geforderten Kenntnisse der elektrischen Theile der Blockeinrichtungen ihrer Bahnmeisterei sich anzueignen, werden in Bezirke mit nur kleinen oder ohne Blockeinrichtungen zu versetzen sein.

Preussen. (Locomotivbestellung der Staatsbahnen.) Seitens des Eisenbahnministeriums hat am 18. Jänner die Vergebung von 755 Stück Locomotiven verschiedener Gattungen im Gesammtwerthe von Mk. 44,000.000 an die preussischen Locomotivfabriken stattgefunden. Betheiligt sind sämmtliche Werke je nach ihrer Grösse, und die Preise haben eine Ermässigung von etwa 3·5 pCt. gegen die Julivergebung des vergangenen Jahres erfahren, was den inzwischen heruntergegangenen Materialpreisen entsprechend sein dürfte. Die Ablieferung sämmtlisher Locomotiven muss bis znm April 1903 auf ausdrücklichen Wunsch des Ministers beendigt sein.

— (Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Coakes- und Briquettversandtes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.) Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahn-Directionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Coaksereien und Briquettwerken sind vom 16. bis 31. December 1901 in 12 Arbeitstagen 188.431 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15.703 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Coakes und Briquettes beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 185.000 und auf den Arbeitstag 16.818 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 11 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 31. December 1901 auf den Arbeitstag 1115 weniger und im Ganzen 3431 Doppelwagen oder 1·8 pCt. mehr gefördert und zum Versandt gebracht als im gleichen Zeitraume des Vorjahres. — Im Saarbezirk betrug der Versandt an Kohlen und Coakes auf der Eisenbahn vom 16. bis 31. December 1901: 28.613 Doppelwagen gegen 26.365, in Oberschlesien 65.655 Doppelwagen gegen 64.136 und in den drei Bezirken zusammen 282.699 Doppelwagen gegen 275.501 und war demnach im Saarbezirk 2248 Doppelwagen oder 8·5 pCt., in Oberschlesien 1519 Doppelwagen oder 2·4 pCt. und in den drei Bezirken zusammen 7198 Doppelwagen oder 2·6 pCt. höher als in demselben Zeitraume des Jahres 1901.

Im ganzen Monat December 1901 stellt sich der Versandt von Kohlen, Coakes und Briquettes auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 385.420 Doppelwagen gegen 396.640, im Saarbezirk auf 57.754 Doppelwagen gegen 56.276, in Oberschlesien auf 137.963 Doppelwagen gegen 133.263 und in den drei Bezirken zusammen auf 581.137 Doppelwagen gegen 586.182 und betrug demnach im Ruhrbezirk 11.220 Doppelwagen oder 2 8 pCt. weniger, im Saarbezirk 1478 Doppelwagen oder 2·6 pCt., in Oberschlesien 4697 Doppelwagen oder 3·5 pCt. mehr und in den drei Bezirken zusammen 5015 Doppelwagen oder 0·8 pCt. weniger als im gleichen Zeitraume des Vorjahres 1900.

Die Gesammtförderung, bezw. der Gesammtversandt an Kohlen und Coakes im Jahre 1901 beträgt im Ruhrbezirk 4,830.832 Doppelwagen gegen 4,934.954, im Saarbezirk 708.829 Doppelwagen gegen 715.721, in Oberschlesien 1,790.669 Doppelwagen gegen 1,770.719 und in den drei Bezirken zusammen 7,330.330 Doppelwagen gegen 7,421.394 und ist demnach im Ruhrbezirk um 104.122 Doppelwagen oder 2 1 pCt., im Saarbezirk um 6892 Doppelwagen oder 0 9 pCt. niedriger, in Oberschlesien um 19.950 Doppelwagen oder 1·1 pCt. höher und in den drei Bezirken zusammen um 91.064 Doppelwagen oder 1·2 pCt. niedriger als im Jahre 1900.

Württemberg. (Verwendung weiblicher Personen im Eisenbahndienst.) Das Amtsblatt der württembergischen Verkehrsanstalten enthält eine Verfügung des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, betreffend die Verwendung weiblicher Personen im Eisenbahndienst. Diese besagt:

„Es ist beabsichtigt, Frauen und Mädchen in den Eisenbahndienst aufzunehmen, welche im Fahrkartenausgabedienst, im Güterabfertigungs- und im Gepäckabfertigungsdienst, im Bureaudienst der General-Direction der Staatseisenbahnen verwendet werden sollen.

Die Vorraussetzungen für die Annahme sind: ein Lebensalter von mindestens 18 und höchstens 30 Jahren, lediger Stand oder Witwenstand ohne Kinder, körperliche Tauglichkeit, insbesondere ausreichendes Seh- und Hörvermögen, guter Leumund und gute Schulbildung, welche entweder durch Schulzeugnisse oder durch Erstehung einer Prüfung nachzuweisen ist. Die Gesuche um Annahme, welche von den Nachsuchenden selbst verfasst und geschrieben sein und eine Darstellung des Lebenslaufes enthalten müssen, sind an die General-Direction der Staatseisenbahnen zu richten. Den Gesuchen sind beizulegen: ein Geburtsschein, ein bahnärztliches Zeugniss, ein Leumundszeugniss der Heimatsbehörde, die Schulzeugnisse, bei Minderjährigen die Erklärung des gesetzlichen Vertreters, dass er mit dem Eintritt der Nachsuchenden in den Eisenbahndienst einverstanden ist.

Soweit die Annahme nicht auf Grund der vorgelegten Schulzeugnisse erfolgt, haben sich die Bewerberinnen einer Aufnahmeprüfung, welche in Stuttgart abgehalten wird, und zu der besondere Vorladung ergeht, zu unterziehen. Bei der Aufnahmeprüfung sind nachzuweisen: die Fähigkeit, das Deutsche orthographisch und grammatikalisch richtig zu schreiben (Niederschreiben eines deutschen Dictates und Fertigung eines Aufsatzes), die Fähigkeit, ein leichteres französisches Dictat ohne gröbere Verstösse niederzuschreiben, einige Kenntnisse in der Geographie Deutschlands und der benachbarten Länder, Gewandtheit im Rechnen in den vier Grundarten, sowie mit gewöhnlichen und Decimalbrüchen. Die Prüfung ist schriftlich, in der Geographie und im Rechnen auch mündlich. Die General-Direction der Staatseisenbahnen erkennt über die Annahme. Das Ergebniss der Prüfung wird den Theilnehmerinnen schriftlich mitgetheilt. Die Wiederholung der Prüfung ist einmal zulässig.

Die als Anwärterinnen Aufgenommenen werden einer geeigneten Stelle zur Einleitung in den Fahrkartenausgabedienst und in die ihnen im Abfertigungsdienst und im Bureaudienst zugedachten Verrichtungen zugetheilt. Sie werden beim Eintritt in den Dienst beeidigt und zählen zu den im Sinne des Art. 118 des Beamtengesetzes im Staatsdienste beschäftigten Personen. Die Uebungszeit dauert 3 Monate; während dieser Zeit wird eine Vergütung nicht gewährt. Vorbehalten bleibt, die Anwärterinnen auch im Telegraphendienst auszubilden. Die Einleitung in den Telegraphendienst und die Prüfung in diesem Dienstzweige erfolgt im Benehmen mit der Gencral-Direction der Posten und Telegraphen. Nach Ablauf der Probedienstzeit hat die mit der Einübung der Anwärterin beauftragte Stelle über ihre Kenntnisse, Befähigung, Fleiss und Verhalten an die General-Direction der Staatseisenbahnen zu berichten und sich darüber zu äussern, ob die Ausbildung der Anwärterin als beendigt anzusehen ist.

Bei genügender Befähigung wird die Anwärterin mit einem Anfangstaggeld von zwei Mark, dessen Erhöhung nach der jeweiligen Taggelderordnung erfolgt, zunächst zu Aushilfen, später als ständige Eisenbahngehilfin verwendet. Diese Verwendung ist stets widerruflich. Den Gehilfinnen bleibt monatliche Kündigung vorbehalten. Verheiratung bewirkt die Auflösung des Dienstverhältnisses. Die etatsmässige Anstellung der Eisenbahngehilfinnen erfolgt bei befriedigender Besorgung ihrer dienstlichen Aufgaben und guter Führung nach Massgabe der Verabschiedung durch den jeweiligen Etat.

Württemberg. (Stuttgarter Verkehrsblatt für dortige Verkehrs-Angelegenheiten.) Die Stuttgarter Strassenbahnen beabsichtigen, in Verbindung mit der Geschäftsstelle für Eisenbahn-Veröffentlichungen — Herausgeber der württembergischen Eisenbahnzeitung — ein Verkehrsblatt täglich erscheinen zu lassen, welches durch unentgeltliche Vertheilung in den Strassenbahnwagen seine Verbreitung finden soll. Das Blatt ist dazu bestimmt, insbesondere der Erörterung der Stuttgarter Verkehrs-Angelegenheiten zu dienen und die Klärung wichtiger Fragen auf diesem Gebiete anzubahnen.

— (Giltigkeitsdauer der Rückfahrkarten.) Die 45tägige Giltigkeitsdauer der Rückfahrkarten erstreckt sich nunmehr, nachdem auch die Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach diese Giltigkeitsdauer im directen Verkehre mit Staatsbahnstationen zugestanden hat, auf den directen Verkehr mit den Stationen der sämmtlichen württembergischen Privatbahnen, und zwar, da die Giltigkeitsdauer der Rückfahrkarten allgemein auf 45 Tage erhöht worden ist, auch auf die von einer Station nach

der in jeder Richtung nächstgelegenen Station (Haltepunkt und Haltestelle) zur Ausgabe gelangenden Rückfahrkarten des inneren württembergischen Verkehres.

Bayern. (Sparsamkeit in der Beleuchtung bei den Staatsbahnen.) Die General-Direction der königl. Bayerischen Staatsbahnen hat ihre sämmtlichen Dienststellen angewiesen, in der Beleuchtung aller Art die grösste Sparsamkeit walten zu lassen, selbstverständlich soweit als dies das Interesse der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes, der Reisenden und des Personales, sowie die ordnungsmässige Erledigung der Geschäftsaufgaben gestattet; insbesondere wird erwartet, dass bei der elektrischen Belenchtung, welche ein rasches und bequemes Ein- und Ausschalten der Lampen ermöglicht, ein recht sparsames Verfahren geübt werde. In dieser Beziehung ist das betreffende Beleuchtungspersonal durch die vorgesetzten Dienststellen entsprechend zu überwachen und zu controliren. Ausserdem haben letztere auch zu prüfen, inwieweit etwa durch andere sachgemässe Anordnungen in den Einrichtungen der Beleuchtungsanlagen eine Herabminderung des Verbrauches an Beleuchtungsmaterialien, Gas und elektrischer Kraft erzielt werden könnte und entsprechende Abhilfe zu treffen, soweit solche in der eigenen Zuständigkeit liegt, während anderenfalls begründeter Antrag an die höheren Stellen zu richten ist.

— (Eisenbahnproject von Garmisch über Mittenwald zur bayerischen Landesgrenze.) Das Eisenbahn-Comité Garmisch—Partenkirchen hat wegen Erbauung vorgenannter Strecke im Anschlusse an eine österreichische Bahn von Innsbruck her kürzlich der bayerischen Abgeordnetenkammer eine zweite Denkschrift in Vorlage gebracht, und zwar aus dem Grunde, weil nach den seither vom Comité gewonnenen Eindrücken noch manche Punkte der ersten Denkschrift zu weiterer Aufklärung ausführlicher zu behandeln seien und insbesondere deshalb, weil ausser vielen Zustimmungserklärungen von verschiedenen Seiten und Stellen gegen das Project auch Einwürfe erhoben wurden, die zu entkräften die zweite Denkschrift bestimmt sein solle. So haben — heisst es in derselben einleitend — besonders die Verhandlungen der oberbayerischen Handels- und Gewerbekammer im vergangenen Monat Fragen auf die Tagesordnung gebracht, welche in so inniger Beziehung zu der ersten an die bayerische Abgeordnetenkammer gerichteten Petition und zur Beurtheilung des Werthes derselben stehen, dass dieses ganz neue Moment nicht übersehen werden konnte, umsoweniger, als gerade die Stellnng der oberbayerischen Handels- und Gewerbekammer eine hohe, ihre Worte von grosser Bedeutung sind, und auch die beiden Gemeindecollegien der Haupt- und Residenzstadt München sich ungefähr im gleichlautenden Sinne geäussert haben.

Der erste Theil der neuerlichen Denkschrift bringt nur einige Erläuterungen zur bereits bekannten ersten Denkschrift, und aus dem zweiten Theil tritt als Schlussfolgerung u. A. Folgendes hervor: „Die Murnau—Garmisch—Mittenwalder Linie ist die natürliche südliche Fortsetzung der Donauwörth—Treuchtlinger Linie. Es wäre eine verhängnissvolle Massnahme, für die Dauer dem grossen internationalen Güterverkehre grosse Umwege (so den über Kufstein) künstlich anzuweisen. Die ausserordentliche Rührigkeit der Nachbarstaaten im Ausbau ihrer Eisenbahnnetze würde schnellstens dafür sorgen, dass für die Güter andere, kürzere Wege ausserhalb Bayerns erbaut würden; eine Verschiebung des Güterverkehres nach dem Westen — von Bayerns Grenze hinweg — wäre die unausbleibliche Folge. In Voraussicht dessen, was kommen wird, habe auch die Staatsregierung die Weilheim—Meringer Linie schon in solcher Weise angelegt, dass deren Umgestaltung in eine Vollbahn kein Hinderniss entgegenstehe. Die Lage von Garmisch-Partenkirchen erscheine geradezu bestimmt, einen Verkehrsknotenpunkt zu bilden, zu dem naturgemäss die Hauptlinien sich hinwenden müssen! Nach Osten führe der Weg über Mittenwald nach Innsbruck, nach Westen über Pass Griesen nach Lermoos und von dort nach dem Fernpass einerseits, nach Reutte-Pfronten-Kempten und dem Bodensee andererseits, und es werde die Linie Mittenwald — Garmisch — Lermoos — Reutte—Pfronten—Kempten eine hervorragend bedeutungvolle Querlinie für Bayern und Tirol werden. Die Wichtigkeit solcher Querlinien habe Oesterreich längst erkannt und deshalb die Arlberg-, Gisela- und Pusterthalbahn gebaut."

Als Schlusswort ist sodann der Denkschrift Nachfolgendes angefügt: „Niemals wäre es uns eingefallen, mit solchem Eifer und solcher Zähigkeit unsere Gedanken besonders zu der gegenwärtigen rückläufigen Zeitperiode zu vertreten, wenn wir nicht die feste Ueberzeugung hätten, dass unsere Linie für ganz Bayern von Nutzen und Vortheil werden wird."

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Schweden. (Errichtung eines Eisenbahnrathes.) Seitens der schwedischen Regierung wurde, vorläufig versuchsweise, für die Jahre 1902—1904 die Errichtung eines Eisenbahnrathes durchgeführt. Derselbe hat die Aufgabe, bezüglich des Verhältnisses zwischen den Staatsbahnen und dem auf denselben verkehrenden Publicum, wie auch bezüglich der mit ihnen in Verkehr stehenden anderen Eisenbahnen Aufklärungen und Rathschläge zu ertheilen und in dieser Hinsicht sein Gutachten in allen von der Regierung an ihn gerichteten Fragen abzugeben, Vorschläge hinsichtlich Abänderungen in den Bestimmungen bezüglich Taxen, Verkehrsreglement und der Hauptgrundzüge für Ordnung im Zugsverkehre und anderer ähnlicher Angelegenheiten, die von der Eisenbahnverwaltung dem Eisenbahnrathe vorgelegt werden, zu prüfen und darüber sein Gutachten abzugeben, sowie vorkommenden Falles selbst Anträge in diesen Angelegenheiten zu stellen. Doch hat sich derselbe nicht mit technischen, Löhne betreffenden oder persönlichen Angelegenheiten zu befassen. Der Eisenbahnrath besteht aus dem Generaldirector und Chef der Staatseisenbahnen als Vorsitzender und sieben von der Regierung gewählten Mitgliedern, wovon eines hauptsächlich die staatsfinanziellen Interessen, eines die Landwirthschaft, eines den Bergbau und das Forstwesen, zwei die Industrie, eines Handel- und Seefahrtswesen und eines endlich die Privatbahnen vertritt.

Italien. (Eröffnung der Linie Salerno—Mercato San Severino der Mittelmeerbahn.) Am 14. Jänner ist die 17·6 km lange Linie Salerno—Mercato San Severino der Mittelmeerbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Dieselbe verbindet Salerno (Station der Linie Neapel—Battipaglia—Reggio—Calabria) mit Mercato San Severino an der Linie Nocera—Avellino—Benevento und stellt so eine neue Verbindung her zwischen dem Landstrich am Tyrrhenischen Meere und der inmitten des Apennins verlaufenden Bahn Terni — Solmona—Benevento.

Russland. (Linie Warschau—Wien: Locomotivheizungsversuche mit Kohlenstaub.) Wie dem „Triester Tagblatt" aus St. Petersburg unterm 4. Februar telegraphirt wird, sollen — einer Meldung der „Russischen Telegraphen-Agentur" zufolge — die auf der Eisenbahnlinie Warschau—Wien angestellten Versuche, die Locomotiven mit aus den schlesischen Gruben bezogenem Kohlenstaub zu heizen, befriedigend ausgefallen seien und man beabsichtige, dieses Heizmaterial einzuführen.

Türkei. (Bagdadbahn. Nähere Mittheilungen über die Linie etc. dieser Bahn.) Die Linie dieser Bahn beginnt — wie die „Frankfurter Zeitung" in einem Artikel über den Inhalt des jüngst bestätigten Vertrages zwischen der türkischen Regierung und der anatolischen Eisenbahngesellschaft unter Anderem mittheilt — als Fortsetzung des anatolischen Bahnnetzes in Konia. Sie berührt Karaman, Eregli, Adana, Canada, Hamidie, Kaganali, Killis, Tell-Habesch, Harrau, Nissibin, Mossul Tekrit, Sadije, Bagdad, Kerbela, Nadjef, Zobejr und Bassora (Basra) mit Abzweigungen von Tell-Habesch nach Aleppo, von Sadije nach Hanikin und von Zobejr zum persischen Golf. Ausserdem verpflichtet sich die Gesellschaft, durch eine etwa 30 km lange Zweigbahn den bedeutenden Garnisonsort Urfa an die Hauptbahn anzuschliessen. Auf letztere Zweigbahn bezieht sich die Bürgschaft indessen nicht. Die Bahn ist eingeleisig mit Normalspur derartig zu bauen, dass im Bedarfsfalle eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 75 km in der Stunde, der Aufenthalt auf den Stationen inbegriffen, eingehalten werden kann. Als Mindestleistung hat täglich in jeder Richtung ein gemischter Zug zu fahren; ferner bei Verkehrsbedürfniss directe Züge I. und II. Classe zwischen Haidar-Pascha und dem persischen Golf mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von nicht unter 40 km in der Stunde. Für den internationalen Durchgangsverkehr fährt allwöchentlich ein Expresszug zwischen Haidar-Pascha—Aleppo, der jede zweite Woche bis an den persischen Golf durchgeführt wird. Seine durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit darf für die Stunde in den ersten zehn Jahren nach Fertigstellung des Netzes nicht unter 45 km, später nicht unter 60 km (Aufenthalt inbegriffen) betragen.

Deutsch-Südwest-Afrika. (Eisenbahnbaufortschritt Swakopmund-Windhoek.) Nach Mittheilungen der „Deutsch-südwestafrikanischen Zeitung" sollte die Station Okahandja am 20. December 1901 für den Personenverkehr und in der Richtung nach Swakopmund auch für den Güterverkehr eröffnet werden. Die 305 m lange Brücke über den Okahandjafluss ist fertiggestellt, und auch der Bau der Swakopmundbrücke, die eine Länge von 200 Metern hat, schreitet gut vorwärts. Auf der Station km 289 ist in einer Tiefe von

40 m genügend Wasser erbohrt worden. Daselbst ist mit dem Bau eines massiven Maschinenschuppens begonnen worden. Auch eine Restauration ist dicht am Bahnhof entstanden, die den Namen „Waldkrug" führt. Die Fertigstellung der Mole in Swakopmund in der Länge von 375 m wird voraussichtlich im Mai erfolgen.

Vereinigte Staaten von Amerika. (Bau einer neuen Untergrnndbahn in New-York.) Die bereits so zahlreichen und ausgebreiteten Verkehrswege von New-York werden neuerdings durch eine im grossartigen Umfange auszuführende Untergrundbahn vervollständigt werden. Die neue, finanziell bereits sichergestellte Linie wird die Manhattan-Island in ihrer ganzen Länge nach durchqueren und von mehreren Stationen aus durch Localschiffe mit dem hauptstädtischen Strassen- und Localbahnnetze von New-York-Festland in Verbindung gesetzt werden. Besonders bemerkenswerth ist, dass die neue Linie, im Interesse des gleichzeitig abzuwickelnden Schnell- und des gewöhnlichen Omnibus-Zugsverkehres, ihrer ganzen Länge nach viergeleisig hergestellt werden wird. Die Omnibuszüge, mit Anhalt in allen Haltestellen (je 4 im Bereiche einer englischen Meile), werden mit einer mittleren Fahrgeschwindigkeit von 29 km, die nur in den Hauptstationen anhaltenden Schnellzüge, mit einer solchen von 60 km per Stunde verkehren.

Italien. (Betriebsergebnisse der drei Haupteisenbahnnetze im Jahre 1900.) Dem officiellen Berichte des Ministeriums für Oeffentliche Arbeiten zufolge, ergab der Betrieb der drei Hauptnetze Italiens im Jahre 1900 L. 288,976.926, d. i. im Vergleiche zu jenem des Jahres 1899 mit L. 290,752.820 weniger um L. 1,775.854. Der Antheil des Staates an dem Gesammterträgnisse der drei Netze mit Inbegriff des Secundärbahnnetzes betrug im Jahre 1900 L. 88,254.547, das ist gegen 1899 mit L. 89.128.313 um L. 873.766 weniger.

Die Gesammtsummen vertheilen sich folgendermassen:

Name des Bahnnetzes	Einnahmen	Im Vergleiche zum Jahre 1899
Mittelländisches Netz	146,330.570	+ 2.757.814
Adriatisches Netz	131,242.020	— 5,230.350
Sicilianisches Netz	11,404.389	+ 696.642
In Summa	288,976.926	— 1,775.894
	Antheile des Staates	
Mittelländisches Netz	38,633.568	+ 844.885
Adriatisches Netz	33,483.190	— 1,392.921
Sicilianisches Netz	271.189	+ 15.632
Secundärbahnen	15,866.641	— 341.562
In Summa	88,254.588	— 873.966

Frankreich. (Ansbau des Tunnels von Mendon.) Im Bereich der Trasse der vom Arondissement des Invalides aus über Val-Flenri bis Versailles im Bau begriffenen Eisenbahn mit elektrischem Betriebe war der Höhenrücken von Mendon durch einen Tnnnel zu durchqueren, dessen Ausführnng bedeutenden Terrainschwierigkeiten begegnete, so dass die 3400 km lange Untergrundstrecke, deren Bau im Mai 1898 begonnen wurde, noch immer nicht vollendet werden konnte, und voraussichtlich kaum vor April 1902 dem Betriebe übergeben werden wird. Die zu beiden Enden des Tunnels im Bereiche durchaus normaler Terrainformation begonnenen Abtäufungen begegneten im Innern des Höhenznges unterhalb von Saint-Quen zuerst mit grosser Gewalt treibendem Schwimmsande und nach mühsamer, eineinhalb Jahre in Anspruch nehmender Bewältigung desselben durch mächtige Einbauten, einem unterirdischen Wasserbecken. Nur durch die mit bedeutenden Kosten und ebenso mühsamer als gefährlicher Arbeit durchgeführte Abdämmung und Ableitung der Grundwässer vermochte man den Einbruch des Wassers in die bereits vollendeten beiderseitigen Tunnelstrecken abznwenden. Gegenwärtig wird an der mächtigen Einwölbung der gesammten mittleren Strecke gearbeitet, die noch Monate in Anspruch nehmen wird.

Creta. (Eisenbahnprojecte.) Das Gouvernement der Insel Creta, welches schon seit Längerem den Bau einer das Innere der Insel mit den Seeküsten verbindenden Eisenbahnlinie beschlossen hat (vergl. Vrdgs. Nr. 43 ex 1901), beabsichtigt zuförderst den Ausbau der Linie Candia—Messara, als der für den Export derzeit wichtigsten Verkehrsader. Die effectiven Baukosten dieser Linie sind mit 5—6 Millionen Francs bemessen, die aus Landesmitteln beschafft werden sollen. Die Betriebsausgaben sind mit Frcs. 300.000 präliminirt, doch ist in erster Zeit auf ein Erträgniss von nur circa Frcs. 180.000 zu rechnen, so dass der Staatsschatz mit einer Beitragsleistung von Frcs. 70.000 bis Frcs. 120.000 in Anspruch zu nehmen sein wird, doch voraussehbar auf nicht lange, da bei fortschreitender Cultivirung des überaus üppigen Bodens, der Export von Wein, Südfrüchten etc. bedeutende Dimensionen anzunehmen verspricht.

Personal-Nachrichten.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 12. Jänner l. J. dem Abtheilungsvorstande beim Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau im Eisenbahnministerium, Oberinspector der österreichischen Staatsbahnen Josef Kühnelt, anlässlich seiner Uebernahme in den bleibenden Ruhestand das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Eisenbahnminister hat den Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium Dr. Albert Geutebrück mit den Functionen eines Regierungscommissärs in Gemässheit des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, für die den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 16. November 1901, R.-G.-Bl. Nr. 196, bildende Localbahn von Stammersdorf nach Auersthal betraut.

[Z. 2283.]

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro Jänner 1902.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	3425·30	2930·51	2825·97	3529·84
Roggen	1957·88	404·12	553·36	1808·64
Gerste	2587·90	104·20	130·17	2561·93
Hafer	590·52	201·80	76·18	716·14
Mais	1428 41	403·79	865·49	966·71
Mehl	1562 35	1129·18	1024·45	1667·08
Wein	5239·42	602·13	411·20	5430·35
Verschiedene	1749·07	1919·68	1998·97	1669·78
Zusammen	18540·85	7695·41	7885·79	18350·47
Versicherungswerth K	590.700	88.600	96.700	582·600

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	25	1	3	23
Versicherungswerth K	221.680	3.500	14.900	210.280
Abgesondert übertragene Warrants Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . K	—	—	—	—

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./$_2$, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Refactie-Tabelle.

Unter den nachstehend angeführten Bedingungen werden von den in der Zeit ab Schiffahrtsbeginn 1902 bis 31. Juli 1902 jeweilig bestehenden tarifmässigen Frachtsätzen für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Oelsaaten und Reis (ungeschält) per 100 kg folgende Refactien gewährt:

1. Von unterhalb Budapest gelegenen Stationen bis inclusive Baja, dann von Ladeplätzen des Franzens- und Franz Josefs-Canales
   a) nach Budapest und Györ (Raab) 10 Heller
   b) nach Pozsony (Pressburg), Fischamend, Wien, Korneuburg und Linz . . . . . 14 „
2. Von unterhalb Baja gelegenen Donaustationen bis inclusive Golubatz, von Theiss-, Drau-, Save- und Bega-Canal-Stationen
   a) nach Budapest und Györ (Raab) . 14 „
   b) nach Pozsony (Pressburg), Fischamend, Wien, Korneuburg und Linz . . . . . 18 „
3. Nach Barcs
   a) von Donaustationen unterhalb Budapest bis inclusive Golubatz, dann von Stationen der Theiss, der Save, des Bega-Canale und Ladeplätzen des Franzens- und Franz Josefs-Canales . . . . . 12 „
   b) von Draustationen . . . . . 10 „
4. Nach Sissek
   a) von Donaustationen unterhalb Budapest bis inclusive Golubatz, dann von Stationen der Theiss und des Bega-Canales . . . . . 14 „
   b) von Savestationen . . . . . 12 „
5. Von Budapest und oberhalb Budapest gelegenen Stationen
   a) nach Györ (Raab), Pozsony (Pressburg) . . . . . 4 „
   b) nach Fischamend, Wien und oberhalb Wien bis inclusive Engelhartszell gelegenen Stationen . . . . . 8 „
6. Von Orsova und unterhalb Orsova gelegenen Stationen
   a) nach Temesvár, Szeged (Szegedin), Eszék (Essegg), Mohács . 20 Centimes
   b) nach Barcs, Sziszek (Sissek), Budapest, Györ (Raab), Pozsony (Pressburg), Wien, Korneuburg, Linz . . . . . 30 „

Die vorbezifferten Refactien können beansprucht werden, wenn an sackirten Theilsendungen in der Zeit vom Schiffahrtsbeginn 1902 bis 31. Juli 1902 in den vorstehend

sub 1, 2, 3 4 und 5 bezeichneten Verkehrsrelationen mindestens 10.000 q,
sub 6 bezeichneten Verkehrsrelationen mindestens 10.000 q

zur Aufgabe gelangen.

Die Cumulirung der Quantität der Verkehrsrelationen sub 1, 2, 3, 4 und 5 mit jener der Verkehrsrelation sub 5 ist nicht gestattet.

Für Schleppladungen von Getreide sind von Fall zu Fall besondere Nettofracht-Vereinbarungen zu treffen.

Die solcherart effectuirten Schleppladungs-Quantitäten geniessen die vorstehenden Refactien nicht, können jedoch behufs Erreichung der obenbezifferten Gesammtmengen mit den Quantitäten der expedirten sackirten Theilsendungen cumulirt werden.

Die Refactien werden bei Einhaltung der vorgeschriebenen Bedingungen gegen Vorlage der Schiffsfrachtbriefe an den Versender (Aufgeber) liquidirt, und sind die betreffenden Frachtdocumente längstens bis Ende September 1902 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf die betreffenden Refactien erlischt.

Wien, im Februar 1902. [95]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Getreide- und Mahlproducte- (Kleie-) Exportverkehre.

Ab Schiffahrtsbeginn 1902 befinden sich folgende Tarife für obgenannte Verkehre in Kraft:

1. Im Verkehre nach Donaulände Obernzell, Passau, Deggendorf und Regensburg die ab Schiffahrtsbeginn 1900 giltigen Kartirungssätze für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlproducte-, Kleie-, Malz- und Oelsaaten-Sendungen.
2. Folgende Ausnahmetarife für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlproducte-, Malz- und Oelsaaten-Sendungen im Exportverkehre mit Umschlag in Wien oder Passau, und zwar:

Im Verkehre nach Bayern:

Ausnahmetarif Nr. I, giltig vom 1. April 1898,
I. Nachtrag, „ „ 1. Juni 1898,
II. „ „ „ 1. April 1899,
III. „ „ „ 1. September 1900.

Im Verkehre nach Süddeutschland:

Ausnahmetarif Nr. II, giltig vom 1. April 1898,
I. Nachtrag, „ „ 1. September 1900.

Im Verkehre nach Lindau und Vorarlberg:

Ausnahmetarif Nr. III, giltig vom 1. April 1898,
I. Nachtrag, „ „ 1. September 1900.

Im Verkehre nach der Schweiz, sowie nach Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz:

Ausnahmetarif Nr. IV, giltig vom 1. April 1898,
I. Nachtrag, „ „ 1. September 1900.

Ausserdem bestehen „Besondere Vorschriften für den Schiffstransport bei Inanspruchnahme der Frachtsätze der ab 1. April 1898 giltigen Ausnahmetarife Nr. I (Bayern), Nr. II (Süddeutschland), Nr. III (Vorarlberg und Lindau) und Nr. IV (Schweiz) für den combinirten Schiffs-

und Bahntransport.“ (Neuauflage, giltig ab Schifffahrtsbeginn 1900.)

Von den jeweiligen Frachtsätzen der vorgenannten Tarife werden für Aufgaben an den Schiffsstationen innerhalb des Zeitraumes ab 1. August 1901 bis Schiffahrtsbeginn 1902 bis 31. Juli 1902 und bei einem in fraglichen Verkehren cumulativ aufgelieferten Gesammtquantum von 10.000 q folgende Refactien gewährt:

Für Sendungen	Pfennige per 100 kg
a) von unterhalb Wien gelegenen Aufgabsstationen (Ladeplätzen) bis exclusive Budapest	8
b) von Budapest und unterhalb gelegenen Donaustationen (Ladeplätzen) bis inclusive Vukovár, dann von der Drau, und dem Franzens- und Franz Josefs-Canale	10
c) von unterhalb Vukovár gelegenen Donaustationen (Ladeplätzen) bis Golubatz, ferner von der Save, Theiss und dem Bega-Canale	20
Für Sendungen von Orsova und unterhalb gelegenen Donaustationen	25

Die Refactien werden an den Aufgeber gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe liquidirt, welche Documente bis längstens Ende September 1902 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf diese Frachtbegünstigungen erlischt.

Bei Reexpeditionen zu den directen Frachtsätzen der combinirten Ausnahmetarife Nr. I, II, III, IV sind stets die für die Zeit der Aufgabe an der ursprünglichen Schiffsstation (Ladestelle) bestandenen, bezw. bewilligten Refactiequoten massgebend.

Wien, im Februar 1901. [96]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güterschiffahrt auf der Save.

Die Güterschiffahrt auf der Save im Schlepp- und Stückgutverkehre zwischen den Stationen der Strecke Zimony (Semlin)—Belgrad—Pancsova—Sissek wird diesjährig zu Berg am 10., zu Thal am 16. Februar eröffnet.

Wien, am 7. Februar 1902. [97]

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.
Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch - Südbadischer Güterverkehr.

Abänderung der Kundmachung bezüglich des Verkehres mit Basel.

In der Kundmachung [65] in Nr. 10 dieses Blattes vom 28. Jänner 1902 (Seite 416) sind im ersten Absatze die Worte: „und dient nur mehr für die Abfertigung des Eilgutverkehres“ zu **streichen.**

Wien, am 6. Februar 1902. [98]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost - Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband.
(Tarif, Theil II, Heft 6, giltig vom 1. Jänner 1902.)

Druckfehler-Berichtigung bezüglich eines Frachtsatzes.

Auf Seite 51, Post Nummer 88 des ab 1. Jänner 1902 giltigen Tarifes, Theil II, Heft 6, für den Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverband ist mit Giltigkeit vom 22. März 1902 rücksichtlich der Stationsverbindung Baranów—Hruschau der Frachtsatz von 129 Hellern auf **171** Heller zu berichtigen.

Wien, am 5. Februar 1902. [99]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Localbahn Časlau—Zawratetz-Třemoschnitz—Časlau—Močowitz.

Einführung von Schülerkarten.

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1902 gelangen in der Station Žleb Schülerkarten zur täglich einmaligen Fahrt von Žleb nach Časlau zur Ausgabe. Der Preis derselben beträgt K 2·60 für je 30 Tage.

Die Benützung dieser Fahrkarten ist an die auf Seite 7 des Tarifes vom 1. November 1898 enthaltenen Bestimmungen gebunden.

Wien, am 6. Februar 1902. [100]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
als betriebführende Verwaltung.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Eröffnung der Güterabfertigungsstelle Oderberg Ks. Od. der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Am Bahnhofe Oderberg der Kaschau-Oderberger Eisenbahn wird am 20. Februar 1902 mit der Bezeichnung Oderberg Ks. Od. eine neue Güterabfertigungsstelle eröffnet.

In der Abfertigungsstelle Oderberg Ks. Od. werden zunächst bis auf weitere Verfügung nur Frachtgüter im Verkehre mit Stationen der eigenen Linie dieser Verwaltung zur Auf- und Abgabe gelangen.

Die Eröffnung der neuen Güterabfertigungsstelle für den allgemeinen Verkehr wird an einem späteren Tage stattfinden.

Budapest, am 8. Februar 1902. [101]

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband.
Verkehr mit Oesterreich.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Ausnahmetarife 39 A und 39 B (Düngemittel etc.)

Die Giltigkeit der im Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1902 enthaltenen Ausnahmetarife 39 A und 39 B wird hiemit bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902 verlängert.

Wien, am 8. Februar 1902. [102]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Aufnahme der Station Donaueschingen in den Ausnahmetarife Nr. 14.

Auf Seite 216 des Tarifes, Theil II, Abth. A, sind folgende, mit 12. Februar 1902 in Wirksamkeit tretende Schnittsätze nachzutragen:

Schnittsätze nördlich von Italien		Ausnahmetarif Nr. 14	
		a	b
		Bier in Fässern nach Italien	
		Frachtsätze in Franken für 100 kg	
		5 t	10 t
Donaueschingen	Pino . .	2·77	2·56
	Chiasso .	3·14	2·89
	Peri . .	4·15	4·00

Wien, am 5. Februar 1902. [103]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Auf der Save wird die Güterfahrt ab Zimony am 10. und ab Sissek am 16. Februar eröffnet werden.

Ausland.

Deutsch-Schweizerische Gütertarife vom 10. October 1901, Theil I, Abtheilung A. (Nachtrag I.) Zum Theil I, Abtheilung A (reglementarische Bestimmungen), der Deutsch-Schweizerischen Gütertarife vom 10. October 1901 trat am 1. Februar der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält eine Neuausgabe der Anlage 1 (Vorschrifteh über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände), sowie des alphabetischen Verzeichnisses der von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände, worin die zwischen der Schweiz und dem Deutschen Reiche abgeschlossene neue „Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen der Schweiz und Deutschlands rücksichtlich der nach dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Gegenstände" Berücksichtigung gefunden hat. Exemplare dieses Nachtrages können direct oder durch Vermittlung der Stationen bei den betheiligten schweizerischen Bahnverwaltungen bezogen werden.

Schweizerisch-Italienische Gütertarife vom 1. September 1900, Theil II, Abtheilung B. (Verlängerung der Taxen des Ausnahmetarifes Nr. 11 [Wein].) Die Giltigkeit der Taxen der Abtheilung b) des vorstehend genannten Ausnahmetarifes, die nach dem Tarife am 14. Februar 1902 abliefe, wird um ein Jahr, also bis 14. Februar 1903, verlängert.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz u. s. w. zum Hochofen- und Bleihüttenbetriebe. (Tarifnachtrag VI.) Zum vorbezeichneten Ausnahmetarife trat am 1. Februar 1902 der Nachtrag VI in Kraft, enthaltend: Frachtsätze der Tarifabtheilungen A. und C. für Eisenerz u. s. w. von den Stationen Hohenlimburg und Milspe des Directionsbezirkes Elberfeld, sowie Station Rottweil der Württembergischen Staatsbahnen, und der Tarifabtheilung A. von den Stationen Aumenau, Kerkerbach und Limburg a. Lahn nach Blankenburg, Harz. Der Nachtrag ist für 10 Pfg. bei den betheiligten Abfertigungsstellen käuflich.

Kgl. Preussische Staatseisenbahnen. (Einführung eines ermässigten Uebergangstarifes für Düngemittel, Rübenerde etc.) Am 1. Februar 1902 kam für Düngemittel, Rübenerde, Wegebaustoffe, Holz des Specialtarifes II, sowie für Holz, Kartoffeln, Erden und Erze des Rohstofftarifes ein um Mk. 0·02 für 100 kg ermässigter Uebergangstarif von und nach Stöven (Staatsb.) im Uebergangsverkehr der Randower Kleinbahn nach und von Stationen der Directionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Cassel, Cöln, Danzig, Essen, Kattowitz, Magdeburg und Stettin, sowie nach und von Hamburg, Station der Lübeck-Büchener Eisenbahn, widerruflich zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Berlin-Stettin-Sächsischer Thiertarif. (Aufnahme der Station Netzschkau.) Am 15. Jänner 1902 wurde die Station Netzschkau in den obenbezeichneten Thiertarif aufgenommen. Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen.

New Century Caligraph-Kartir-Schreibmaschine.

Aluminium- und Stahl-Tastenhebel.

Leichtester Anschlag.

Grösste Schnelligkeit.

Höchste Durchschlagskraft.

Die einzige für Kartirzwecke speciell construirte Maschine, welche die erforderliche Widerstandsfähigkeit besitzt.

Nach gründlicher Probe von allen Standardmaschinen wurde die New Century Caligraph-Kartirmaschine ausschliesslich bei den kgl. ungar. Staatsbahnen eingeführt, und **100 Stück als erste Bestellung in Auftrag gegeben.** Dieselbe steht seit December 1901 in fortwährendem dienstlichen Gebrauch.

Die Kartirmaschine kann auch für jede andere schriftliche Arbeit verwendet werden.

Nähere Auskunft durch die General-Repräsentanz für Oesterreich

SCHWANHÄUSSER

Wien, I. Johannesgasse Nr. 2.

G. Winiwarter

BLECH- UND BLEI-WAARENFABRIK

Wien, I. Getreidemarkt 8.

Fabrik in Gumpoldskirchen, Niederösterreich.

Niederlage in Budapest, VI. Andrassystrasse 28.

Liefert: Verzinkte Eisenbleche, verzinkten Eisendraht, Zinkblech, Weissblech, Bleirohre, Bleiplatten, Bleiplomben, Bleidraht, Bleiapparate und Geschirre für die chemische und Glas-Industrie. Zinnrohre, Zinnplatten, Bleifolien, Stanniol.

Specialität:

K. k. priv. verbesserte Hilger'sche Dachpfannen, anerkannt beste Metall-Dachdeckung, Wellenbleche, Trägerwellenbleche, schwarz und verzinkt. Rollbalkenbleche, Eisenbleche verzinnt und verbleit bis 1000×2000 mm.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
612	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Steine der Classe C der Pos. 8—55 h der Güterclassification	Königinhof und Weiss-Tremeschna	Josefstadt-Jaroměř	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		Bei den mit *) angeführten Frachtsätzen wird der Frachtzuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn nicht besonders erhoben
					Černžitz						Auflassung des Porto-zuschlages der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn			
					Smirltz									
					Königgrätz									
					Alt-Paka									
				Königinhof	Pardubitz				48*)	36*)	12			
					Chrudim				52*)	37*)	15			
					Turnau				55*)	40*)	15			
					Trautenau				54*)	39*)	15			
				Weiss-Tremeschna	Pardubitz				51*)	36*)	15			
					Chrudim				55*)	40*)	15			
					Turnau				52*)	37*)	15			
					Trautenau				57*)	42*)	15			
			Steine des Specialtarifes 3 der Pos. 8—55 a der Güterclassification	Königinhof	Königgrätz				20	16	4			
					Pardubitz				30	17	13			
					Chrudim				34	19	15			
					Alt-Paka				20	16	4			
					Turnau				37	21	16			
					Trautenau				35	20	15			
				Weiss-Tremeschna	Černozitz				17	16	1			
					Königgrätz				23	16	7			
					Smiřitz				18	16	2			
					Pardubitz				33	19	14			
					Chrudim				37	21	16			
					Alt-Paka				17	16	1			
					Turnau				34	20	14			
					Trautenau				38	22	16			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
613	**Oesterr. Nordwestbahn**	bethelligten Verwaltungen	Glassand, unverpackt des Ausnahmetarifes Nr. 14	Hohenhocka B.G. und Oberl. Bnf. des Directionsbezirkes Halle	Znaim Oe.N.W.B. und St.E.G.	Unter Einhaltung der im Ausnahmetarif Nr. 14 enthaltenen Bedingungen	vom 15. Februar 1902 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1902	Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II, Heft 2, vom 1. August 1900		115 Pfennig		Im Kartirungswege		
614	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**	Böhmischen Nordbahn	Haraleim (Harzseife)	Tetschen B.N.B.	Arnau	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	Heller 167	142	25	Im Kartirungswege		
					Freibeit-Johannisbad				176	137	39			
				Tetschen Oe.N.W.B.	Wichsstadtl-Lichtenau				213	159	54			
615	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Holz des Specialtarifes 2 als Frachtgut	Klingenthal (B.E.B.)	Pürstein	1. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarif	Heller 48	43	5	Im Rückvergütungswege	Babnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absenderin lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1903 an die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermässigung
					Hauenstein-Warta				46	43	3			
					Welchau-Wickwitz				44	43	1			
					Klösterle				52	47	5			

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
616	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Cement der Tarifposition C—6 kalk " " K—4	Tschischkowitz St.E.G. Lobositz St.E.G.	Lužec	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	51 Heller 41 Heller	39 Heller 33 Heller	12 Heller 8 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zum Bane eines Lateralcanales von Vranau bis Hofin, beaw. eines Schleppgeleises bestimmt und an die Bauunternehmung adressirt sein
617	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	königl. Ungar. Staatsbahnen	Kalk, gebrannt	Dévény-Ujfalu	Schönfeld-Lassee Siebenbrunn-Leopoldsdorf Raasdorf Gerasdorf Wolkersdorf Schleinbach Neubau-Kreusstetten Ladendorf Mistelbach Frättingsdorf Enzersdorf bei Staatz Staatz Laa	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 22 26 26 38 43 45 50 50 50 50 50 50 50	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
618	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Tannen-, Fichten-, Kiefer- und Föhrenzapfen ausgekleugelt (ohne Samen)	Kassa	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Stadlau und Floridsdorf	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3	162 Heller	129 Heller	33 Heller	Im Kartirungswege		Hiedurch wird die im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 134 ex 1901 sub Pos. 2536 enthaltene Verlautbarung gegenstandslos und tritt ausser Kraft
619	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Weidenkörbe	Szeged-Rókus	Wien St.E.G. oder Wien K.F.N.B.	Bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband Tarif, Theil II, Heft 3	783 Heller	488 Heller	295 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
620	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	1. Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren etc. wie auf Seite 147 des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes im Ausnahmetarif 18 unter „A" genannt, zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete über See nach ausserdeutschen Ländern und deutschen Colonien 2. Eisen und Stahl etc. wie auf Seite 147 und 148 des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes im Ausnahmetarif 18 unter „B" genannt	Siehe nachstehende Tabelle		Aufgabe, bezw. Frachtzahlung a) in beliebigen Mengen b) für mindestens 5.000 kg } per Frachtbrief und Wagen. c) für mindestens 10.000 kg } Beachtung der für die inneren deutschen Verkehre bestehenden Controlvorschriften. Einhaltung der sonstigen einschlägigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 20. Februar 1902 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1902	Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Tarif-Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1902	Bestehen keine directen Sätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		Die in nachstehender Tabelle enthaltenen Frachtsätze finden auch für solche Sendungen der in der Rubrik 4 bezeichneten Artikel Anwendung, welche in Altona oder Hamburg mit der Bestimmung nach Dänemark, Schweden und Norwegen zur Umexpedition gelangen

Nach	Von Elbe-Teinitz (St.E.G.) 1. a)	b)	c)	2. a)	b)	c)	Kolin (St.E.G. und Oe.N.W.B.) 1. a)	b)	c)	2. a)	b)	c)
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig											
Altona	520	399	256	520	399	197	506	389	247	505	389	188
Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk)	536	402	262	536	402	201	524	394	253	524	394	192
Brake (Oldbg.)												
Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Inlandshafen												
Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Fischereihafen)	560	426	280	560	426	212	548	418	271	548	418	203
Nordenham												
Nordenham (Fischereihafen)												
Hamburg B.	515	395	253	515	395	196	503	385	244	503	385	187
Wilhelmsburg												
Hamburg-Sternschanze	—	397	254	—	397	197	—	387	245	—	387	188
Harburg H.	508	390	250	508	390	194	496	380	241	496	380	185
Harburg U. E.	510	391	250	510	391	195	498	381	241	498	381	186
Lübeck	507	389	248	507	389	194	495	379	239	495	379	185
Grabow a. O.	413	320	214	413	320	174	401	308	205	401	308	165
Pommerensdorf	—	316	212	—	316	172	—	304	203	—	304	163
Stettin	405	314	211	405	314	171	393	302	202	393	302	162
Swinemünde	449	347	230	449	347	185	437	335	221	437	335	176
Vulkan-Bredow	—	321	215	—	321	175	—	309	206	—	309	166
Warnemünde	485	374	265	485	374	191	473	362	256	473	362	182
Züllchow	414	321	215	414	321	174	402	309	206	402	309	165

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		"Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg			
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
621	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannt	Devény-Újfalu	Simmering St.E.G.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband; Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 31		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Schwechat-Kledering					31				
					Lanzendorf-Rannersdorf					32				
					Bimberg					34				
					Grammat-Neusiedl					37				
					Götzendorf St.E.G.					41				
					Trautmannsdorf					43				
					Wilfleinsdorf					46				
					Fischamend					53				
					Klein-Neusiedl					51				
					Schwadorf					51				
					Mannersdorf					51				
622	**Böhmischen Commercialbahnen**		Eis	Dymokur	Nimburg St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende April 1902	Localtarif	27 Heller	17 Heller	10 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
623	**Eisenbahn Wien-Aspang**	Südbahn-Gesellschaft	Eis	Sollenau L.B.	Wien E.W.A.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der einschlägigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 7. Februar 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localgütertarif		Heller 22				
624		betheiligten Verwaltungen	Abfallsäure	Sollenau E.W.A. transit (nur für den Uebergang auf die k. u. k. Schleppbahn Felixdorf-Steinfeld)	Aussig Oe.N.W.B. und St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Diese Sendungen müssen in den von Sollenau transit nach Aussig, bezw. Kralup rückkehrenden Cisternenwagen zur Abfertigung gelangen. Einhaltung der einschlägigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1902	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II		136		Im Kartirungswege			
					Kralup B.N.B. und St.E.G.					120				
					Rostok St.E.G.					120				

Fortlaufende Nummer	625	626
1		
Die Publication erfolgt	**Südbahn-Gesellschaft**	**Südbahn-Gesellschaft**
von der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
und im Namen der		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Getreide aus der Pos. G—9 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Hohlglaswaaren der Pos. H—16 h der Güterclassification des Tarifes, Theil I
		Glas und Hohlglaswaaren des Oesterr.-Adriatischen Verband-Ausnahmetarifes XXI
		d
		c
		b
		a
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Budapest D. V. Budapest-d. p. t. p. n. Budapest-fővárosi közraktárak Budapest-Józsefváros Budapest-Kiterö Budapest-Kelenföld Budapest-Angyalföld Budapest-Lipótváros Budapest-nyug. p. n. Ó-Buda-Filatorigát	Dnhnian
nach	Landeck	Triest
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandtarifes. Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für Quantitäten des genannten Artikels von mindestens 5000 kg. | unter 5000 kg. Die Sendungen müssen via Gibraltar oder nach spanischen Häfen oder nach Tunis, Algier oder Marocco | via Suez-Canal oder nach den Levantehäfen Smyrna, Mersina, Alexandretto, Latakia, Tripoli, Beirut, Caifa, Jaffa, Port Said, Alexandria oder nach den Echellen des Schwarzen Meeres zum Exporte gelangen Frachtzahlung und Auf- und Abladen wie im Ausnahmetarife XXI des nebenbezeichneten Verbandtarifes bedungen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Decemher 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Südwestösterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. September 1897	Localtarife, bezw. Tarif, Theil II, Heft 3, für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	358 Heller	Directe Frachtsätze bestehen nicht
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	344 Heller	369 | 345 | 250 | 391 | 323 | 319 Heller 493
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	14 Heller	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Nach Massgabe der „Speciellen Bestimmungen" des Abschnittes J, bezw. K des nebenbezogenen Verbandstarifheftes im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege | Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche längstens binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendeten Eisenbahn-Transportes an die k. k. Staatsbahn-Direction in Innsbruck vorzulegen sind, sowie gegen Beibringung amtlicher Bestätigung, dass das Getreide via Martinsbruck bei Landeck Taufers oder Spiesermühle thatsächlich zur Gänze nach der Schweiz ausgeführt wurde	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen auf Seite 105 bis 107, bezw. 111 bis 113 des Oesterr.-Adriatischen Verbandstarifheftes 3 beizubringenden Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist
Besondere Bemerkungen	Dieser Refactiesatz hat auch für solche Getreidesendungen Anwendung zu finden, welche in einem der Lagerhäuser, welche in der Reexpeditions-Tabelle „im Anhang", Theil I zu den Tarifen des Südwestösterr.-ungar. Eisenbahnverbandes für die betreffende Relation aufgenommen sind, zur Reexpedition gelangen	
	14	13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass von bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
627	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	M a l z	Eywanowitz	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen zur See nach M a r s e i l l e zum E x p o r t e gelangen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife, bezw. Tarif-Theil II, Hefte 3/4, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Bezügliche Ausnahmefrachtsätze bestehen nicht	Heller 264		Nach Massgabe der sinngemäss anzuwendenden „Speciellen Bestimmungen" des Abschnittes K, bezw. I des nebenbezogenen Verbandstarifheftes 3, bezw. 4 im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege der im Sinne der Bestimmungen auf Seite 111 bis 113, bezw. 107 bis 109 des Oesterreichisch-Adriatischen Verbandstarifheftes 3, bezw. 4 beizubringenden Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist	
					Fiume					275 incl. ungar. Transportsteuer				
628	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien	Rakonitz	Pladen	Aufgabe als Frachtgut a) in Mengen unter 5000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen für die im Bane begriffenen Localbahnen Kaaden-Willomitz und Radomitz-Duppau bestimmt und an die Bauleitung der Localbahn Kaaden-Willomitz-Duppau adressirt sein	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	Verschieden	a) 16 Heller b) 12 „	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen zu bewirken ist. Im Falle als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	
629	**Oe.N.W.B.**	betheiligten Verwaltungen	**Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II, Heft 1 und 2.**											

Für Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl) finden ab 15. Februar 1902 die Frachtsätze der „Abtheilung a" des Ausnahmetarifes Nr. 33 (Heft 1 vom 1. März 1899) und des Ausnahmetarifes Nr. 29 (Heft 2 vom 1. August 1900) unter Einhaltung der für diese Ausnahmetarife vorgesehenen Bedingungen Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
630	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Braunkohle	Schallan	Aupperschin loco	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 15. Februar 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Februar 1894	1·2 Kronen für 1000 kg	1·0 Kronen für 1000 kg	0·2 Kronen für 1000 kg	Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
631	**Oesterr. Nordwestbahn**	bethelligten Verwaltungen	Spiritus (Alkohol, Weingeist)	Raudnitz	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899	Pfge. 42	Pfge. 36 *)	Pfge. 6	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag				37	31 *)	6			
					Dresden-Elbkai				89	83	6			
632	**Oesterr. Nordwestbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Steine der Classe C	Slatinan	Kolin Oe.N.W.B. oder St.E.G.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif der betheiligten Verwaltungen	35 Heller	35 Heller		Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Strassenpflasterung in Kolin bestimmt sein; auf den bezüglichen Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Kolin als Empfänger erscheinen
				Chrast	Kolin St.E.G.				39 Heller					

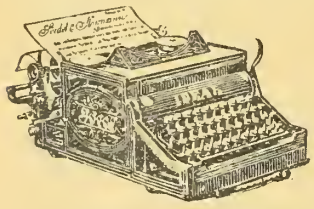
Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
19	Nr. 3 vom 11. Jänner 1902	195	k. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Frachtgüter aller Art	sämmtlichen in den Tarifen, Theil II, Heft 1 und 2, des directen Güterverkehres zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei aufgenommenen Stationen	Zimony	In der 12. Rubrik unter „Art der Durchführung“ hat es statt: „Im Kartirungswege“ richtig zu lauten: „Im Rückvergütungswege“	

Krahne

Personen- und Lastenaufzüge, hydraulische Maschinen, Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben und Schiebebühnen, Waggons und Waggonets, Eisengüsse etc. etc.

liefert: Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Simmering vormals H. D. Schmid.



Ideal

Seidel & Naumann's

Schreibmaschine

das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.

Auf Kugellager mit sofort und dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem

Decimal-Tabulator.

Leichtester Tastenanschlag. Grösste Durchschlagsfähigkeit. Schriftproben und Prospecte gratis und franco.

General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn:

Hch. SCHOTT & DONNATH, Wien, III. Heumarkt Nr. 9.

Centrale: Wien, X/1, Gudrunstrasse 11.

Felten & Guilleaume

Fabrik elektrischer Kabel, Stahl- nnd Kupferwerke Actien-Gesellschaft.

Fabriken in Wien, Bruck a. d. Mur und Diemlach (Steiermark).

Eisen- und Stahlwerke:

Stabeisen, Stabstahl, Rollenbandeisen.

Eisen- und Stahldrähte blank, verzinkt, verzinnt, verkupfert. Drahtstifte, Nägel, Nieten.

Stacheldraht in allen Sorten, speciell Simplex-Stacheldraht.

Barrièrendrähte mit höchster Festigkeit.

Telegraphen- und **Telephondrähte**

Maschinen-Drahtgeflechte.

Hufstollen. **Packschlösser.**

Drahtseilfabrik:

Förder-, Brems- und Seilbahnseile.

Aufzugs- und Transmissionsseile aus Ia Flusseisen-, Holzkohleneisen- oder Pat.-Gussstahldraht, blank oder verzinkt.

SCHIFFSSEILE.

Tragseile für Luftbahnen in Spiral-Construction, in Patent verschlossener Construction.

Specialität:

Aufzugseile für **Personen-Aufzüge** in gewöhnlicher rundlitziger und in Patent flachlitziger Construction.

Kabelfabrik:

Kupfer- und Bronzedrähte, blank u. verzinnt.

Trolley-Draht.

Installations-Leitungen aller Art.

Telegraphenkabel mit Gummi-, Guttapercha- und Okonit-Adern mit verschiedenen Armirungen.

Telephonkabel mit Papierisolation und Lufträumen.

Bleikabel mit imprägnirter Faser- und Papierisolation mit einem, zwei und drei Leitern, concentrisch und verseilt, für Hoch- und Niederspannungsnetze, Gleichstrom, Wechselstrom, Drehstrom.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 17. **Wien, 13. Februar 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Rentabilitätsberechnung für die Sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1900. — Inland: Parlamentarisches. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Rentabilitätsberechnung für die Sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1900.

Wie in früheren Jahren, so ist auch für das Jahr 1900 von der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen eine Rentabilitätsberechnung für die einzelnen Linien aufgestellt worden, die zwar in vielen Beziehungen auf Schätzungen und Durchschnittsberechnungen beruht, im Grossen und Ganzen aber doch ein annäherndes Bild von dem Verkehrsumfang und dem finanziellen Betriebsergebnisse der einzelnen Linien bietet.

Das gesammte Netz hatte im Jahre 1900 insgesammt Mk. 5,916.530 Mehreinnahmen gegen das Jahr 1899 erzielt, wovon Mk. 1,150.755 auf den Personenverkehr, Mk. 2,992.652 auf den Güterverkehr und Mk. 1,773.123 auf andere Einnahmequellen entfielen. Während im Personenverkehre der grösste Theil der Mehreinnahme (Mk. 864.000) aus dem Aufschwung des Reiseverkehres zwischen den Verkehrsstellen im eigenen Bahnbereiche herrührte, war im Güterverkehre der hauptsächlichste Einnahmezuwachs, Mk. 1,918.000, auf den Güteraustausch mit fremden Bahnen zurückzuführen. Die Betriebsausgaben waren gegen das Vorjahr um Mark 5,039.051 gewachsen, und zwar in der Hauptsache infolge Steigerung der Kohlen- und Eisenpreise, durch höhere Vergütungen für Benützung fremder Bahnhöfe und Betriebsmittel, durch das Einrücken von Beamten in höhere Gehaltsclassen, durch Schaffung neuer Beamtenstellen, durch Mehrbedürfnisse für Wohlfahrtszwecke und höhere Aufwendungen für Arbeitslöhne. Der Ueberschuss betrug 1900: Mk. 877.479 mehr als 1899. Er verzinste das Anlagecapital mit 3·702 pCt. wie im Vorjahre. Im Besonderen verzinsten die normalspurigen Linien ihr Anlagecapital mit 3·872 pCt. gegen 3·870 pCt. im Vorjahre, während die schmalspurigen Linien ohne den Aufwand für erheblichere Ergänzungen und Erweiterungen einen Betriebszuschuss von Mk. 36.187 = 0·094 pCt. des Anlagecapitals und mit Einschluss dieses Aufwandes einen Betriebszuschuss von Mk. 95.715 = 0·250 pCt. des Anlagecapitals erforderten. Im Jahre 1899 war im ersteren Falle ein Betriebsüberschuss von 0·245 pCt. des Anlagecapitals und im letzteren Falle ein Betriebszuschuss von 0·029 pCt. des Anlagecapitals zu verzeichnen. Das Betriebsergebniss der schmalspurigen Linien hat sich danach gegen das Vorjahr wesentlich verschlechtert, was weniger auf den Verkehrsrückgang, als vielmehr auf die stärkere Zunahme der Betriebsausgaben zurückzuführen ist.

In der nachfolgenden Uebersicht sind die einzelnen Linien nach der Höhe der Verzinsung ihres Anlagecapitals geordnet. Zum Vergleiche sind die Ziffern des Vorjahres mit aufgenommen.

1. Normalspurige Linien.

	Verzinsung in Percenten	
	1900	1899
Zeithain—Elsterwerda	10·487	10·878
Waldheim—Kriebethal	9·307	9·532
Pirna—Berggiesshübel und Pirna—Grosscotta	7·253	7·605
Werdau—Weida	7·214	7·940
Gaschwitz—Meuselwitz	7·109	7·217
Leipzig—Hof und Leipzig-Plagwitz—Gaschwitz	7·045	6·798
Stollberg—St. Egidien und Höhlteich—Wüstenbrand	6·858	6·954
Görlitz—Dresden-Altstadt	5·955	6·269
Dresden—Elsterwerda	5·455	4·887
Beucha—Seelingstädt	5·314	5·235
Bodenbach—Dresden-Altstadt	5·143	5·233
Dresden—Werdau mit Kohlenb. bei Dresden, Freiberg—Halsbrücke	5·127	5·151
Schönbörnchen—Gössnitz		4·458
Riesa—Chemnitz	4·883	5·530
Waldheim—Rochlitz		0·349
Leipzig—Dresden und Grossenhain—Priestewitz	4·664	4·665
Zeitz—Altenburg	4·616	4·791
Weida—Mehltheuer	3·777	4·164
Plauen—Eger	3·443	3·001
Schönberg—Schleiz	3·225	2·708
Kieritzsch—Chemnitz mit Limbach—Wittgensdorf und Rochlitz—Penig	3·106	2·489
Leipzig—Geithain		4·572
Limbach—Wüstenbrand		1·772 Zuschuss

	Verzinsung in Percenten	
Schönberg—Hirschberg	2·637	2·210
Borsdorf—Coswig	2·564	2 870
Bautzen—Königswartha	2·555	2·522
Kamenz—Pirna	2·544	2·184
Zittau—Nikrisch	2·288	1·833
Johanngeorgenstadt—Schwarzenberg		1·82 Zuschuss
Schwarzenberg—Zwickau und Schneeberg-Niederschlema	2·261	3·892
Buchholz—Schwarzenberg mit Waltersdorf—Crottendorf		0·950
Gössnitz—Gera	1·988	2·169
Gera—Weischlitz	1·329	1·191
Chemnitz—Adorf und Zwota—Klingenthal	0·971	1·074
Klotzsche—Schwepnitz	0·933	2·036
Zwickau—Falkenstein—Oelsnitz		1·068
Herlasgrün—Falkenstein	0·655	1·164 Zuschuss
Falkenstein—Muldenberg		1·696
Reichenbach—Mylau	0·574	0·764
Annaberg—Flöha	0·336	0·542
Bautzen—Schandau, Niederneukirch—Bischofswerda, Neustadt—Dürröhrsdorf, Grosspostwitz—Cunewalde	0·234	0·136
Zwönitz—Altchemnitz	0·156	0·307
Zittau—Löbau, Oberoderwitz—Wilchen, Scheibe—Eibau, Ebersbach—Löbau	0·090	0·046 Zuschuss
Kamenz—Elstra	0·081	0·307 Zuschuss

Betriebszuschuss erforderten folgende Linien:

	1900	1899
Weipert—Annaberg	1·056	0·513
Rossweln—Hainichen—Niederwiesa	0·959	0·854
Löbau—Weissenberg	0·611	0·771
Zwönitz—Scheibenberg	0·421	—
Brunn—Greiz	0·298	0·471 Ueberschuss
Glauchau—Wurzen	0·276	0·230
Reitzenhain—Flöha m. Poskau—Neuhausen	0·187	0·368

2. Schmalspurige Linien.

	1900	1899
Zittau—Markersdorf—Hermsdorf	2·826	2·892
Mügeln—Geising—Altenberg	2·061	2·262
Radebeul—Radeburg	1·159	1·617
Oschatz—Döbeln und Mügeln—Nerchau—Trebsen	0·315	1·560
Oschatz—Strehla		0·145
Schönfeld—Geyer	0·255	0·735

Betriebszuschuss erforderten:

Mosel—Ortmannsdorf	2·521	1·752
Taubenheim—Dürrhennersdorf	2 344	2·137
Kohlmühle—Hohnstein	2·048	1·893
Herrnhut—Bernstadt	1·653	1·234
Hainsberg—Kipsdorf	1·534	2·935
Klingenberg—Frauenstein	1·498	0·511
Mulda—Sayda	0 968	0·589
Grünstädtel—Rittersgrün	0·818	2·861
Hetzdorf—Eppendorf	0·788	0·455
Wilischthal—Ehrenfriedersdorf und Herold-Thum	0·592	0·505
Wolkenstein—Jöhstadt	0·532	0 665
Cranzahl—Oberwiesenthal	0·509	0 823
Potschappel—Nossen	0·462	—
Wilkau—Carlsfeld	0 089	0·127 Ueberschuss

Die Linie Hainsberg—Kipsdorf, die früher gute Erträgnisse lieferte, hat infolge der starken Aufwendungen für sie aus Anlass der Wasserschäden in den letzten Jahren schlechte Betriebsergebnisse geliefert.

[„Z. d. V. D. E.-V.“]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 87. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 4. Februar wurde seitens der Regierung nachfolgender Gesetzentwurf eingebracht:

Gesetz
vom . . . . . .
betreffend
die Ermächtigung zur Convertirung der durch Abstempelung in Staatsschuldverschreibungen umgewandelten Actien der Galizischen Carl Ludwig-Bahn.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Behufs Durchführung des nach § 3 des mit dem Gesetze vom 25. November 1891, R.-G.-Bl. Nr. 164, genehmigten Uebereinkommens der Staatsverwaltung zustehenden Rechtes, die durch Abstempelung in Staatsschuldverschreibungen umgewandelten Actien der Galizischen Carl Ludwig-Bahn auch in einem grösseren als dem tilgungsplanmässigen Umfange zur Rückzahlung zu bringen, wird die Regierung ermächtigt, eine zu einem geringeren Zinsfusse in Kronenwährung steuerfrei verzinsliche Schuld in der Art aufzunehmen, dass dadurch eine dauernde Ersparung für den Staatsschatz gegenüber der gegenwärtigen Annuität erzielt wird.

Die bezeichnete Schuldgattung ist demnach auf einmal oder partienweise zur Rückzahlung, beziehungsweise Umwandlung mit der Wirkung einzuberufen, dass mit Ablauf des vom Finanzminister zu bestimmenden Endtermines die Verzinsung der einberufenen Titres aufhört.

Artikel II.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, wird Mein Finanzminister betraut.

Bemerkungen.

Nach § 3 des zwischen der Staatsverwaltung und der bestandenen k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn abgeschlossenen und mit dem Gesetze vom 25. November 1891, R.-G.-Bl. Nr. 164, genehmigten Uebereinkommens hat die Staatsverwaltung das unverlost im Umlaufe befindliche Actiencapital nach einem neu aufzustellenden Tilgungsplane vom 1. Jänner 1900 angefangen innerhalb längstens 90 Jahren zurückzuzahlen, doch soll es ihr freistehen, in einem oder dem anderen Jahre auch eine grössere als die tilgungsplanmässige Actienzahl zur Rückzahlung zu bringen.

Von dem zur Zeit der Uebernahme der Bahn durch den Staat unverlost im Umlaufe gewesenen Actiencapital per fl. 46,291.140 ö. W. sind in Gemässheit des neuen Tilgungsplanes am 1. April 1900 Nominale fl. 32.760, am 1. April 1901 Nominale fl. 36.540 zur Rückzahlung ausgelost worden, und gelangen am 1. April 1902 weitere Nominale fl. 36.540 zur Auslosung, so dass hienach noch ein Capitalstand von fl. 46,185.300 verbleiben wird.

Die zu Staatsschuldverschreibungen abgestempelten Actien der Galizischen Carl Ludwig-Bahn à fl. 210 ö. W. sind jährlich mit fl. 10 ö. W. Noten — das ist mit 4·762 Percent — verzinslich.

Nach den Verhältnissen des Geldmarktes erscheint es in den Bereich der Möglichkeit gerückt, die Convertirung dieser Schuld mit einer Verringerung der Zinsenlast durchzuführen. Auch lässt die Gestaltung des Courses des in Rede stehenden Effectes erkennen, dass der Markt bereits mit dieser Eventualität rechnet.

Zum Zwecke der Durchführung dieser Convertirung erbittet sich die Regierung mit dem vorliegenden Gesetzentwurfe in Artikel I die Ermächtigung, behufs Rückzahlung der bezeichneten Schuldgattung eine zu einem geringeren Zinsfusse in Kronenwährung steuerfrei verzinsliche Schuld in der Art aufzunehmen, dass dadurch eine dauernde Ersparung für den Staatsschatz gegenüber der gegenwärtigen Annuität erzielt wird.

Die Wahl der neu zu emittirenden Schuldgattung (Eisenbahnschuld mit der gleichen hypothekarischen Sicherstellung wie bisher, eventuell nichthypothecirte Rentenschuld u. s. w.) muss sich die Regierung mit Rücksicht auf die hiebei in Betracht kommenden Wünsche des Capitalsmarktes behufs Erzielung eines möglichst günstigen Resultates im Interesse des Staatsschatzes offen halten.

Das ziffermässige Resultat dieser Operation lässt sich dermal nicht bestimmen.

In derselben Sitzung hat Seine Excellenz der Eisenbahnminister mit Zuschrift vom 13. December 1901 an das Präsidium des Abgeordnetenhauses, entsprechend der vom Abgeordnetenhause bei der verfassungsmässigen Behandlung des Staats-

voranschlages und des Finanzgesetzes für das Jahr 1882 beschlossenen Resolution hinsichtlich der Vorlage der Baurechnungen über die auf Staatskosten erbauten Eisenbahnen, die vom Obersten Rechnungshofe geprüften und für die Indemnitätsertheilung geeignet befundenen Baurechnungen über die auf Staatskosten hergestellte Eisenbahn von Schrambach nach Kernhof, Eisenbahn Jasło-Rzeszów, Abzweigung der Istrianer Staatsbahnen von Herpelje nach Triest, Eisenbahnverbindung von Troppau bis an die Reichsgrenze (Ratibor) nebst den zugehörigen Erläuterungen zur verfassungsmässigen Behandlung vorgelegt. Die Gebahrungen für die genannten Bahnlinien in den einzelnen Baujahren sind in den Staatsrechnungsabschlüssen, und zwar rücksichtlich der Eisenbahn von Schrambach nach Kernhof in jenen der Jahre 1891 bis einschliesslich 1895, Eisenbahn Jasło-Rzeszów in jenen der Jahre 1889 bis einschliesslich 1893, Abzweigung der Istrianer Staatsbahnen von Herpelje nach Triest in jenen der Jahre 1883 bis einschliesslich 1889, Eisenbahnverbindung von Troppau bis an die Reichsgrenze (Ratibor) in jenen der Jahre 1895 und 1896, zur Nachweisung gebracht.

Weiters wurden an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet, u. zw:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Fresl, Klofáč und Genossen, betreffend die Entschädigung eines durch eine Verletzung dienstunfähig gewordenen Conducteurs der Staatsbahnen auf der Montanbahn bei Staab;

2. der Herren Abgeordneten Alwin Hanich und Genossen:

Es wird als ein schwerer Uebelstand seitens der Angestellten der elektrischen Kleinbahnen empfunden, dass denselben nicht ähnliche Vergünstigungen eingeräumt werden, wie dem Personale der Vollbahnen.

So erhalten zum Beispiel die Angestellten der elektrischen Kleinbahn in Teplitz-Schönau keine Fahrpreisermässigungen auf den dortigen Bahnen, trotzdem dieselben ebenso wie die übrigen Eisenbahnangestellten beeidet werden, und die elektrischen Kleinbahnen doch gleichfalls dem hohen Eisenbahnministerium unterstellt sind.

Die Gefertigten stellen daher an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage:

„Ist Seine Excellenz geneigt, die ihm unterstehenden Eisenbahnverwaltungen zu veranlassen, dass dem Personale der elektrischen Kleinbahnen gleichfalls Legitimationskarten zur Benützung auf den Strecken der Vollbahnen ausgestellt werden?“

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen). Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Localbahnen mit Dampfbetrieb ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 20. November 1901, Z. 73.635, dem Civilingenieur Andor Siklóssy, Einwohner von Novakovec, als Rechtsnachfolger des früheren Concessionswerbers, des Grossgrundbesitzers Maximilian Kment in Samobor (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 136 ex 1900, Vorconcession Post 4), für eine von der Station Bozjakovina der Hauptlinie Budapest — Dombovár—Gyékényes—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, in südöstlich-nordwestlich radialer Richtung im Bereiche der Comitate Belovár und Varasd über Sveti-Helena, Sveti-Ivan-Zelena, Bisag und Hum führende und an einem geeigneten Punkte an die von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen gepachtete und von ihr betriebene Zagorianer Localbahn Zágráb-Zábok-Varasd-Csáktornya anschliessende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 4. December 1901, Z. 77.039, dem Advocaten Dr. Stefan Barthalos und Consorten in Pápa für

a) eine von der Station Körmend der Hauptlinie Budapest—Győr (Raab) — Kis-Czell — Szombathely (Steinamanger)—Fehring (—Graz) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Körmend—Német-Ujvár abzweigende und diese im Bereiche des Comitates Zala über Nádasd, Rimány, Hashágy, Zalalevő, Kálczfa und Baksa, eventuell über die Gemarkung der Gemeinde Nova in der Station Csömödör, eventuell der Nachbarstation Rédics mit der Linie Kis-Czell—Boba—Csáktornya der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Transdanubischen (Westungarischen) Localbahnen verbindende;

b) eine von der zukünftigen Station Zalalevő aus die Linie a) über Cséb, Salomvár, Felső-Bagod, Alsó-Bagod, Apátfa und die Gemarkung der Gemeinde Andráshida in der Station Zala-Egerszeg neuerdings mit der vorangeführten Linie der Transdanubischen Localbahnen verbindende;

c) eine von der zukünftigen Station Rimány der Linie a) ausgehende, im Bereiche des Comitates Vas (Eisenburg) über Nagy-Rákos, Eöri-Szt. Peter und Mura-Szombat bis zur ungarisch-österreichischen (steiermärkischen) Landesgrenze nächst Radkersburg führende

normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 10. December 1901, Z. 78.352, dem diplomirten Stadtbaumeister Eugen Berger in Budapest für eine von der Station Baranyavár-Monostor der Hauptlinie Budapest—Uj-Dombovár—Pécs (Fünfkirchen)—Eszék—Bosna-Brod der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese im Bereiche des Comitates Baranya über Szt. István, Petárdo, Beremend, Nagyfalu, Nagy-Harvány, Siklós, Harkány, Ipácsfa, Szerdahely, Piski, Hidvég, Vaiszló, Nagy-Csány und die Gemarkung der Gemeinde Kis-Csány in der Station Baranya-Sellye mit der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Baranya-Szt. Lörincz—Našić—Uj-Kapella-Batrina verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Deutsches Reich. (Aenderungen der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen.) Der Bundesrath hat folgende Aenderungen, beziehungsweise Ergänzungen der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands beschlossen. In § 1: „Mit den Einfahrsignalen, den Streckenblocksignalen und den Deckungssignalen der ausserhalb der Bahnhöfe und Haltestellen gelegenen unverschlossenen Weichen und Bahnkreuzungen, sowie der beweglichen Brücken sind Vorsignale zu verbinden. Inwieweit die Ausfahrsignale mit Vorsignalen zu versehen sind, bestimmt die Landesaufsichtsbehörde.“ Bisher waren nur mit allen Signalen für die Einfahrt Vorsignale zu verbinden. Ferner soll § 46 fortan lauten: „In der Ruhestellung müssen die Einfahr-, Ausfahr- und Blocksignale „Halt“ zeigen und dürfen in dieser Stellung von den Zügen, für die sie gelten, ohne besonderen Auftrag nicht überfahren werden. Sie sind nur für die Ein-, Aus- oder Durchfahrt zu öffnen.“ Die gesperrten Worte bezeichnen die neuen Zusätze. Endlich ist in § 26 die Höchstgeschwindigkeit der Personenzüge unter besonders günstigen Verhältnissen mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde von bisher 90 auf 100 Kilometer in der Stunde erhöht worden, um so die Möglichkeit zu bieten, eingetretene Zugverspätungen durch schnellere Fahrt auf günstigen Strecken wieder auszugleichen und damit die Sicherheit des Betriebes durch Einhalten der Fahrzeit zu erhöhen.

Preussen. (Rundreise- und Sommerfahrkarten sowie Anschlussrückfahrkarten, Sonntags- und Coupékarten im Bezirke der Eisenbahn-Direction Hannover.) Nach einer Mittheilung an den Bezirkseisenbahnrath sind im Bezirke genannter Direction mit dem 1. October 1901 sämmtliche Sommer- und festen Rundreisekarten, Anschlussrückfahrkarten, einige Sonntagskarten und die auf Stationen der Strecke Lehrte—Gr.-Behnitz bisher noch ausgegebenen Coupékarten aufgehoben. Für die damit auch in Wegfall gekommenen eintägigen Rundreisekarten von Hannover und Linden nach dem Deister, Süntel u. s. w. sind am 1. October 1901 eingeführt:

A) Rückfahrkarten mit zwischenliegendem Landweg, giltig 45 Tage und für alle Züge;

B) Sonntagskarten mit zwischenliegendem Landweg, giltig nur für den Tag der Lösung und nur für gewöhnliche Personenzüge.

Es wird ferner beabsichtigt,

a) für die in Wegfall gekommenen Sommer- und Rundreisekarten nach dem Harz Rückfahrkarten mit zwischenliegenden Landwegen einzuführen;

b) an Stelle der aufgehobenen festen Rundreisekarten nach der Wesergegend in Verbindung mit Dampferfahrten auf der Strecke Münden-Hameln besondere Rückfahrkarten auszugeben;

c) an Stelle der bisherigen Sommerfahrkarten nach den Nord- und Ostseebäderu Rückfahrkarten mit wahlweiser Giltigkeit über die verschiedeuen Wege aufzulegen.

— (Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Coaks- und Briquettversandtes im Ruhrkohlenrevier.) Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahn-Directionen Esseu und Elberfeld anschliessenden Zechen, Coaksereien und Briquettwerken sind vom 1. bis 7. Jänner in viereinhalb Arbeitstagen 65.126 und auf den Arbeitstag durchschuittlich 14.472 Doppelwagen zu zehn Tonnen mit Kohlen, Coaks und Briquetts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 75.318 und auf den Arbeitstag 15.063 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei fünf Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 7. Jänner auf den Arbeitstag 591 und im ganzen 10.192 Doppelwagen oder 13·5 Percent weniger gefördert und zum Versandt gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Der Minderversandt ist neben den vielen Sonn- und Feiertagen in der Zeit vom 1. bis 7. Jänner hauptsächlich mit darauf zurückzuführen, dass die Arbeitszeit in derselben Zeit gegen das Vorjahr einen halben Arbeitstag weniger betragen hat.

— (Nebenbahn Fischhausen-Palmnicken.) Die Fortführung des Betriebes auf der staatlichen Nebeneisenbahn von Fischhausen nach Palmnicken durch die Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft naeh Massgabe eines die bisherigen Betriebsbedingungen abändernden Vertrages ist durch Allerhöchste Urkunde vom 23. December 1901 genehmigt worden.

— (Verbesserung der sogenannten (D-Durchgangs-) Wagen und der Wagen IV. Classe.) Auf dem Dresdner Hauptbahnhofe ist kürzlich der „Dresdner Zeitung“ zufolge ein D-Wagen von Vertretern der Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen besichtigt worden, an dem wichtige Veränderungen an den Fensteröffnungen vorgenommen waren. Auf der inneren Gangseite dieses Wagens zeigte sich an drei Stellen eine tiefere Fensteranlage mit je einem nach aussen aufschlagenden und gewöhnlich durch Plombenverschluss gesicherten Doppeldrehfenster, an dessen unterem Ende beiderseitig je ein starker, fester Ledergriff augebracht worden ist. Bei dem Oeffnen des Fensters fällt dieser Griff mit nach aussen und bietet damit einen sicheren Halt bei dem Hinausschwingen aus dem Wagen bei drohender Gefahr. Der Reisende ist dann dem Erdboden so nahe, dass eine besondere Gefahr mit dem Abspringen wohl kaum verbunden ist.

Eine weitere Neuerung wurde zu gleicher Zeit mit in Augenschein genommen. Bekanntlich ist das Ein- und Aussteigen bei den Personenwagen IV. Classe auf derjenigen Stelle umständlich, nach welcher die Thür aufschlägt. Die letztere beengt nicht nur die Plattform, sondern sie beunruhigt auch die Reisenden durch ihre Bewegungen. Auch hier ist Abhilfe geplant, indem mau eine Thür mit Wechselschluss einzuführen beabsichtigt, die nach beiden Seiten sich öffnen lässt. Mag das Ein- oder Aussteigen von dieser oder jener Seite erfolgen, immer wird man die Thür naeh der auderen Seite öffnen können. Die Neuerungen sollen nach und nach durehgeführt werden.

Sachsen. (Einnahmen der Staatsbahnen im Monate December 1901.) Der Einnahmerückgang hat sich aueh im letzten Monat des vergangenen Jahres fortgesetzt, so dass das Jahresergebuiss eine beträchtliche Mindereinnahme gegen das Vorjahr aufweist. Naeh vorläufiger Feststellung wurden im December 1901 vereinnahmt: Mk. 2,946.883 im Personenverkehr (— Mk. 106.868 gegen den gleichen Monat 1900), Mk. 5,857.337 im Güterverkehr (— Mk. 571.940), Mk. 1,358.893 aus sonstigen Quellen (— Mk. 110.311), Mk. 10,163.113 im Ganzen (— Mk. 789.119 = Mk. 275 auf ein Kilometer Bahnlänge). Die Mindereinnahme im December beträgt 3·5 Percent im Persouenverkehr, 9 Perceut im Güterverkehr und 7·2 Percent im Ganzen. Die Jahreseinuahmen betragen nach vorläufiger Berechnung Mk. 39,963.412 im Personeuverkehr (— Mk. 569.214 = Mk. 286 auf ein Bahnkilometer), Mk. 74,836.547 im Güterverkehr (— Mk. 4,9 0.326 = Mk. 1753 auf ein Bahnkilometer), Mk. 15,953.307 aus sonstigen Quellen (— Mk. 1,078.497), Mk. 130,753.266 im Gauzen (— Mk. 6,598.037 = Mk. 2384 durchschnittlich auf ein Kilometer Bahnlänge). Die Jahresmindereinnahme beträgt: 1·4 Percent im Personenverkehr, 6·2 Percent im Güterverkehr und 4·8 Percent im Ganzen.

Schweiz. (Schweizerische Bundesbahnen.) Nach dem vor Jahresfrist erfolgteu Uebergang der Centralbahn an den Bund wurde ihre Zuständigkeit dem Kreis II (Basel) der neu entstandenen Bundesbahnen übertragen, während der Betrieb vorerst noch der Gesellschaft verblieb. Die General-Direction der Bundesbahnen in Bern hat nun an das Personal des Kreises II ein Schreiben gerichtet, in welchem darauf hingewieseu wird, dass laut Vertrag, betreffend den freihändigen Rückkauf der Centralbahn durch den Bund, die Beamten und Angestellten der Centralbahn ohne weiteres zu den bisherigen Anstellungsbedingungen und thunlichst iu gleicher Stelluug in den Dienst des Bundes übergehen. Die Stellung des Personals werde somit nur darin verändert, dass sie nicht mehr mit Vertrag angestellte Beamte einer Privatgesellschaft, sondern Bundesbeamte sind, auf die vom 1. Mai 1903 ab auch die Bestimmungen des Besoldungsgesetzes für die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen Anwendung finden werden. Das Schreiben spricht die Erwartuug aus, dass die Beamten mit der gleiehen Pflichttreue, wie früher der Centralbahn, jetzt dem Bund dienen werden.

Der Bundesrath hat der von der General-Direction vorgelegten Gehaltsordnung für die Beamten und ständigen Angestellten der Bundesbahnen die Genehmigung ertheilt.

Trotzdem die Nordostbahn am 1. Jänner in das Eigenthum des Bundes übergegangen ist und von diesem Zeitpunkt an das Netz von der Kreis-Direction III auf Rechnuug des Bundes betrieben wird, besteht doch der Kreis III (Zürich) der Bundesbahnen noch nieht, und die Nordostbahn wird in ihrem ganzen Bestande wie bisher betrieben. Die „Thurgauer Zeitung“ bemerkt dazu, dass der Eisenbahnkreis III erst dann ins Leben treten wird, weun aueh die Vereinigten Schweizerbahnen an den Buud übergegangen sein werden und neben dem Kreis III auch der Kreis IV thatsächlich vorhanden ist. Denn die Kreise III und IV, welche zusammen die Netze der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen umfasseu, werden so eingetheilt sein, dass der vierte Kreis mit dem Sitz in St. Gallen einzelne, heute noch von der Nordostbahn betriebene Linien und der dritte Kreis mit dem Sitz in Zürich einzelne bisherige Linien der bisherigen Vereiuigten Schweizerbahnen erhält.

Seit 1. Jänner ist der Wageucontroldienst und der Wagenabreehnungsdienst der im Bundesbetrieb stehenden Netze der Sehweizerischen Centralbahn und der Nordostbahn vereinheitlicht und der Centralwageneontrole in Bern übertragen. Die Wagencontrolbureaux in Basel und Zürich bestehen aber unter Zuweisung besoudcrer Aufgaben einstweilen noch fort.

Der Casseudienst und das Rechnungswesen der Bundesbahueu, welche bis Ende 1901 noch von der eidgenössischen Finanzverwaltung besorgt wurden, sind am 1. Jänner auf die eigenen Dienstabtheilungen der Bundesbahuen übergegangeu. Das Rechtsbureau bei der General Direetion der Schweizerischen Bundesbahnen hat unter Anderem die Reclamationen, betreffend den Verkehr mit den ausländischeu Bahnen, zu behandeln.

Die Firma der Bundesbahnen ist bereits durch das Rückkaufsgesetz festgelegt worden und lautet deutsch: „Schweizerische Bundesbahnen“, franzöisch: „Chemins de fer fédéraux“. Für die Wahl der Iuitialeu S.B.B. war nach dem Berner „Buud“ iu erster Linie massgebeud, dass diese mit der Firmabezeichnung übereinstimmen. Im Hiublick auf die Erörterungeu und neuen Vorschläge iu der Presse sei weuig Aussicht vorhauden, dass die getroffene Wahl jetzt noch veräudert werde. Die erste Nummer des Amtsblattes der S.B.B., das unter dem Titel „Eisenbahn-Amtsblatt“ von uun an von der Verwaltung der S.B.B. herausgegebeu wird, ist am 11. Jänner erschienen. Es enthält uuter Anderem die Beschlüsse des Verwaltungsrathes betreffs vorläufiger Orgauisation der Kreise II uud III.

An die General-Dirceticn der Bundesbahnen sind versehiedene Eingaben betreffs zu grüudender schweizerischer Gesellschaften zum Betriebe des Schlaf- uud Restaurationswagendieustes gelaugt. Sie hat darauf geantwortet, dass sie durch besteheude Verträge uoch bis 1903 uud zum Theil noch länger gebunden und übrigens nicht gesonnen sei, für dieseu Dienst auf den Bundesbahuen irgend ein Monopol zu schaffeu. [Z. d. V. D. E.-V.]

Bayern. (Vorconcession für Eisenbahnbauten und zwar für eine Localbahn Deggendorf-Hengersberg-Schöllnach-Eging.) Dem Stadtmagistrat Deggendorf wurde vom zuständigen Staatsministerium die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn Deggendorf-Hengersberg-Schöllnach-Eging auf die Dauer eines Jahres mit dem Bemerken ertheilt, dass durch diese Bewilligung ein Anspruch auf Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe dieser Localbahn nicht erworben wird.

Russland. (Eisenbahn Warschau—Kalisch: Schienenlegung.) Wie dem „Triester Tagblatt“ aus St. Petersburg gemeldet wird, ist am 4. Februar im Gouvernement Kalisch

mit der Schienenlegung auf der neu zu erbauenden Linie Warschau—Kalisch begonnen worden.

Russland. (Gesammteinnahmen der Eisenbahnen für August und die ersten acht Monate des Jahres 1901.) Das Novemberheft der Monatsausgabe der Section für Statistik und Kartographie des Ministeriums der Verkehrsanstalten enthält nähere Angaben über die Transportleistungen und die Einnahmen der Eisenbahnen im August und in den ersten acht Monaten des eben abgelaufenen Jahres.

Im Laufe des August ist die gesammte im Betriebe befindliche Strecke um 224 Werst verlängert worden. Was den Personenverkehr anbetrifft, so konnte im August eine gewisse Belebung desselben beobachtet werden. Im August sind nämlich 9,831.712 Personen gegen 9,530.489 im gleichen Monat 1900 befördert; es entfallen hievon auf die Staatseisenbahnen 7,221.949 Personen gegen 7,009.073 im August 1900, Privatbahnen 2,591.763 Personen gegen 2,521.416 im August 1900. Am meisten ist der Personenverkehr auf der Jekaterinenbahn gestiegen, es folgen dann die baltische Bahn und die Wladikawkasbahn; ein Rückgang des Personenverkehres ist dagegen auf der Moskau-Kursk-, Weichsel-, Riga-Oreler, Nikolajewer Bahn beobachtet worden. Die asiatischen Bahnen haben 217.187 Personen gegen 161.797 im Vorjahre befördert. Auch der Güterverkehr hat im August 1901 zugenommen: es sind 594,590.000 Pud (= 9,746.000 t) gegen 590,754.000 Pud (= 9,664.000 t) im August 1900 befördert. Da aber im Laufe des Jahres die Betriebsstrecke von 40.914 auf 41.853 Werst angewachsen, so ist die Beförderungsmenge für eine Werst berechnet immerhin recht schwach. Von den einzelnen Bahnen lenkt infolge starker Transporte die Jekaterinenbahn die Aufmerksamkeit auf sich (78,912.000 Pud [= 12,940.000 t] gegen 59,173.000 Pud [= 982.000 t] im Vorjahre); dann folgt die Charkow-Nikolajewer Bahn. Die Beförderungsmengen der Localbahnen erreichen 6,280.000 Pud (= 102.586 t) gegen 3,563.000 Pud (= 58.960 t) im Vorjahre, der sibirischen Bahn 3,731.000 Pud (= 61.110 t) gegen 2,091.000 Pud (= 34.000 t) im Vorjahre, der mittelasiatischen Bahn 2,765.000 Pud (= 45.290 t) gegen 1,8[illegible]6.000 Pud (= 31.122 t) im Vorjahre, der Ussuribahn 1,500.000 Pud (= 24.570 t) gegen 1,239.000 Pud (= 20.140 t) im Vorjahre. Die Einnahmen der Bahnen sind im August 1901 im Vergleich zum August 1900 um 185.023 Rubel gesunken, die der Localbahnen 141 639 Rubel und der asiatischen Bahnen um 796.864 Rubel gestiegen. Im Ganzen ist ein Mehr von 753.480 Rubel erzielt worden. Die Einnahmen der Staatsbahnen betrugen 30,930.670 Rubel (August 1900 30,876.577 Rubel), Privatbahnen 13,313.317 Rubel (August 1900 13,552.433 Rubel).

Was die Angaben für die abgelaufenen acht Monate anbetrifft, so ergibt sich, dass der Verkehr 1901 im Vergleich zu 1900 recht flau gewesen ist. So sind von den europäischen Bahnen 65,251.785 Personen gegen 63,442.615 Personen in 1900 befördert. Im Güterverkehr wurden bewegt 4.712,149.000 Pud (= 77,182.560 t) gegen 4.721,450.000 Pud (= 77,329.000 t). Die Einnahmen betrugen 340,575.162 Rubel gegen 338,249.362 Rubel, was für eine Werst 8,158 Rubel gegen 8.315 Rubel ausmacht.

Der Personenverkehr auf den Localbahnen ist, während die Betriebsstrecke von 1083 auf 1439 Werst gewachsen ist, von 1,745.788 auf 2,063.928 Personen, der Güterverkehr von 22,015.000 Pud (= 360.360 t) auf 36,384.000 Pud (= 589.600 t), die Einnahmen von 1,234.688 auf 2,042.862 Rubel oder von 1631 auf 1688 Rubel für eine Werst gestiegen. Die asiatischen Bahnen haben bis zum 1. September 1901 1,737.381 Personen und 83,391.000 Pud (= 1,366.092 t) Güter befördert, wobei die Einnahmen 24,338.438 Rubel oder 3426 Rubel für eine Werst betrugen. In dem gleichen Zeitabschnitte 1900 sind 1,395.946 Personen und 55,958.000 Pud (= 917.000 t) Güter befördert, die Einnahmen betrugen 17,681.283 Rubel oder 2815 Rubel für eine Werst. [Z. d. V. d. E.-V.]

Russland. (Eisenbahnunfälle im Jahre 1899.) Eine Statistik der Eisenbahnunfälle auf den russischen Bahnen im Jahre 1899 wurde vom Ministerium der Verkehrsanstalten veröffentlicht; aus derselben entnimmt die „Z. d. V. d. E. V.", dass in dem genannten Jahre insgesammt 4447 Eisenbahnunfälle (also mehr als 12 auf den Tag) — gegen 3651 im Jahre 1898 — aufgezeichnet wurden. Es fanden statt: Zugentgleisungen 1362 — gegen 1127 —, Zusammenstösse 750 — gegen 539 — und verschiedene andere Unfälle 2335 — gegen 1985 im Jahre 1898. —

Im Vergleich mit dem Vorjahr stieg die Zahl der Unfälle um 22 Percent. Bei den Entgleisungen wurden 21 — gegen 5 — Personen getödtet und 172 — gegen 84 — verwundet; der Sachschaden betrug 552.861 Rubel — gegen 322.173 Rubel im Jahre 1898 —. Bei den Zusammenstössen wurden 19 — gegen 15 — Personen getödtet und 238 — gegen 160 — verwundet; der Sachschaden betrug 605.000 Rubel — gegen 501.397 Rubel im Jahre 1898 —. Bei allen übrigen Unfällen wurden getödtet 1146 — gegen 1078 — Personen und verwundet 2665 — gegen 2290 im Jahre 1898. — Bei Unfällen, die ausserhalb des Betriebes stattfanden, wurden getödtet 30 — gegen 34 — Personen und verwundet 3860 Personen — gegen 3387 Personen im Jahre 1898 —.

Im Ganzen wurden getödtet 1226 — gegen 1132 — und verwundet 6933 Personen — gegen 5921 Personen im Jahre 1898 —. Es entfallen auf 1,000.000 Reisende 4·0 — gegen 4·9 — Beschädigte; auf eine Milliarde Personenwerst kamen 37·2 — gegen 43·2 — und auf 1,000.000 Personenzugwerst 4·3 Verletzte — gegen 5·3 im Jahre 1898 —, wobei zu bemerken ist, dass im Berichtsjahre keine grossen Eisenbahnunfälle zu verzeichnen waren.

Bei den Staatsbahnen entfallen auf je 100 Werst 13·18 Unfälle, bei den Privatbahnen auf je 100 Werst 9.25 Unfälle. Die meisten Unfälle fanden statt: auf der Katharinenbahn auf je 100 Werst 36·02; auf der Transkaukasusbahn auf je 100 Werst 25·23; auf der Nikolaibahn auf je 100 Werst 27·20.

Württemberg. (Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen: Stationsnamenänderungen.) Die Namen der auf den Bahnstrecken Pforzheim—Calw—Hort. respective Tübingen—Ulm gelegenen Stationen Weissenstein bei Pforzheim und Gingen bei Geislingen sind in Dill-Weissenstein, bezw. Gingen a. d. Fils abgeändert worden.

Schweiz. (Schmalspurige Eisenbahn von Alpnachstadt nach Altdorf.) Für die von der Brünigbahn nach der Gotthardbahn abzweigende, 42 km lange schmalspurige Eisenbahnlinie von Alpnachstadt nach Altdorf, deren Baukosten auf Frcs. 8,500.000 veranschlagt sind, beantragte der schweizerische Bundesrath, einem schweizerisch-französischen Initiativcomité die Concession zu ertheilen.

Belgien. (Ausserordentliche Generalversammlung der Société anonyme des Wagons-lits [Schlafwagen-Gesellschaft] in Brüssel.) Die Direction der Schlafwagen-Gesellschaft hat in einer vor Kurzem nach Brüssel einberufenen ausserordentlichen Generalversammlung ihrer Actionäre, die Reorganisirung ihrer Statuten zum Beschlusse erhoben. Von der Versammlung wurden einstimmig folgende Vorschläge angenommen:

1. das Stammcapital der Gesellschaft wird von Frcs. 50,000.000 auf Frcs. 35,000.000 reducirt und gelangen 60.000 Stück Prioritätsactien (actions privilégiés) zu Frcs. 250 zur Ausgabe;
2. die Herren Marcel Bayens, Dubois de Frondeville und Villars werden in den Directionsrath und Albert Chabert in den Aufsichtsrath berufen;
3. die Abänderungen der Statuten werden im Sinne der Vorschläge der Direction genehmigt.

Der neue Directionsrath hat der ihm von der Generalversammlung ertheilten Vollmacht zufolge seinerseits beschlossen, das Bezugsrecht für die zur Emission gelangenden 60.000 Stück Prioritätsactien den bisherigen Actionären zum al pari-Course von Frcs. 250 anzubieten. An der Verzinsung der gesellschaftlichen Titres participiren in erster Linie die Besitzer der Prioritätsactien mit 5 pCt.; nach deren Befriedigung jene der ursprünglichen Stammactien (actions ordinaires) mit gleichfalls 5 pCt.; nach voranbezeichneter Verwendung des Reinerträgnisses nach dem Betriebe wird der Ueberschuss in folgender Weise vertheilt:

a) 7½ pCt. zu Gunsten der Mitglieder des Directionsrathes;
b) 92½ pCt. pro rata an die Inhaber der Prioritäts- und der Stammactien.

Der Bezug der neuen Prioritätsactien erfolgt gegen Baarzahlung des Betrages von Frcs. 250, doch wurde den Zeichnern das Recht eingeräumt, nur Frcs. 125 sofort, Frcs. 125 bis 15. April zu erlegen — in diesem Falle jedoch gegen Bezahlung von 5 pCt. Intercalarzinsen, anteripondo für die Zeit vom 15. Jänner bis 15. April.

Den Besitzern von ursprünglichen Stammactien wurde zugestanden 5 Stück derselben à Frcs. 350 gegen 7 Stück Prioritätsactien der neuen Emission einzutauschen. Besitzer von 100.000 Stück Stammactien hatten dieselben an den zu diesem Behufe bezeichneten Stellen in Brüssel, Lüttich, London, Amsterdam, Cöln und Paris zu deponiren.

Frankreich. (Liquidation der „Compagnie française des Voies ferrées économiques, Société anonyme" [Kleinbahn-Actiengesellschaft].) Die Direction der „Compagnie des Voies ferrées économiques" hat sich, wie berichtet wird, veranlasst gefunden, unter Vorlage ihrer Bilanz um gerichtliche Liquidation der

Gesellschaft einzuschreiten. Der durch die andauernde Krise im Geschäftsleben sich vollziehende Rückgang der Course und speciell jener der Titres der falliten Firma „Compagnie lyonaise de Tramways", wovon sich grosse Posten im Portefeuille der Gesellschaft befinden, hat diese in eine finanzielle, äusserst precäre Lage gesetzt, aus welcher ihr nur der Ausweg einer noch freiwilligen Liquidirung übrig bleibt, umsomehr, als sie den Ansprüchen der Bauunternehmungen zur Deckung der ferneren Baukosten der in Ausführung begriffenen Kleinbahnnetze im Bereiche der Departements „Deux Sevres", „Auhe" und der Tramways von Saumur, ferner des Strassenbahnnetzes in Algerien, nicht mehr nachzukommen vermag. Da man in Finanzkreisen besorgt, dass der Zusammenbruch der Actiengesellschaft nicht nur Paris, sondern auch andere bedeutendere Plätze in der Provinz in Mitleidenschaft ziehen würde, gibt man sich in massgebenden Kreisen der Hoffnung hin, dass ein Ausgleich durchführbar sein werde, wenn Seitens der Gläubiger nicht nur ein Moratorium zugestanden würde, sondern auch die Gewährung weiterer Subventionen zu erzielen wäre, wodurch die Gesellschaft in die Lage käme, die in Ausführung begriffenen und theilweise im Stadium der Vollendung begriffenen Linien fertig zu stellen.

Türkei. (Längen und Betriebsergebnisse der ottomanischen Eisenbahnen im Jahre 1900 im Vergleiche zu jenen des Jahres 1899.) Die Gesammtausdehnung des ottomanischen Eisenbahnnetzes, und zwar der europäischen und kleinasiatischen Linien, hatte mit Ende des Jahres 1900 eine Gesammtlänge von 6080·3 km erreicht. Es betrugen im Jahre 1900 die Einnahmen Frcs. 52,012.000, d. i. gegenüber den Einnahmen des Jahres 1899 mit 45,354.000 Frcs., mehr um Frcs. 6,658.000.

Längen und Einnahmen vertheilen sich auf folgende Linien:

Eisenbahn	Länge in Kilometern	Francs	
		1900	1899
1. Orientbahnnetz, und zwar die Linien:			
a) Sarembey—Constantinopel	552·0		
b) Zsibefle—Üsküb—Salonik	214·0		
c) Tirnova—Semenli—Yamboli	106·0		
d) Adrianopel—Dedeagatsch	148·0		
e) Salonik—Monastir	220·0		
f) Üküb—Mitrovitza	120·0		
Zusammen	1490·0	10,032.000	10,296.000
2. Salonik—Constantinopel	510·5	6,086.000	6,344.000
3. Salonik—Monastir	219·2	1,510.000	1,461.000
4. Haidar-Pascha—Angora	577·5	5,277.000	4,135.000
5. Eski-Sehir—Konia	444·8	1,851.000	1,033.000
6. Hamidie—Ada-Bazar	1360·0	11,977.000	10,810.000
7. Smyrna-Kassaba (alte Linie)	266·0	3,644.000	1,656.000
8. Smyrna-Kassaba (neue Linie)	251·0	895.000	694.000
9. Aïdin-Netz	516·0	7,021.000	6,073.000
10. Beirut—Damaskus—Haurau	250·0	2,216.000	2,056.000
11. Mudania—Brussa	41·3	254.000	287.000
12. Jaffa—Jerusalem	87·0	728.000	735.000
13. Mersina—Adoua	67·0	521.000	574.000
In Summa	6080·3	52,012.000	45,354.000

Schweden. (Einführung des Zonentarifes auf den schwedischen Eisenbahnen.) Die kgl. schwedische Regierung hat sich, wie berichtet wird, zur Einführung des Zonentarifes im Betriebe der Eisenbahnen des Landes entschlossen. Gegen die schon vor längerer Zeit ins Auge gefasste Einführung dieses Systems, welches voraussichtlich eine bedeutende Zunahme des Personenverkehres zur Folge haben wird, wurde von massgebender Seite seinerzeit geltend gemacht, dass der schon für den normalen Verkehr kaum genügende Fahrpark umsoweniger für gesteigerte Leistungen ausreichen würde, namentlich wenn in Betracht kommt, dass auch den Ansprüchen des in stetiger Zunahme begriffenen internationalen Fremdenverkehres mit verwohlfeilten Rundreise- und combinirten Anschlusskarten an die Schiffahrt entsprochen werden müsste. Da aber durch jährlich bedeutende Nachschaffungen der staatliche Eisenbahn-Fahrpark nunmehr in durchaus genügendem Ausmasse ergänzt ist, steht der Lösung dieser Frage nichts mehr entgegen. Die Meistbegünstigung wird dem Fernverkehr zugute kommen, in welchem für Entfernungen von über 600 bis 1200 km eine durchschnittliche Verwohlfeilung der gegenwärtigen Tarife um 30 bis 50 pCt. in Aussicht genommen ist.

Frankreich. (Limitirung der den Eisenbahnen dritter Ordnung und den Tramwayunternehmungen jährlich auszubezahlenden staatlichen Subventionsbeträge.) Im Sinne des § 2, Artikel 14, des Gesetzes vom 11. Juni 1880 geniessen jene Eisenbahnen dritter Ordnung (chemins de fer d'intérêt local), sowie auch Tramwaylinien (Kleinbahnen mit theilweiser Benützung communaler und departementaler Strassen, sowie staatlicher Chausséen), die als Ergänzung des französischen Hauptbahnnetzes von volkswirthschaftlicher, commercieller und verkehrspolitischer Bedeutung sind, mitunter ziemlich bedeutende Subventionen seitens des Staates (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 26 ex 1897). Die anderen Staaten gegenüber verhältnissmässig langsame Entwicklung von Verkehrswegen dieses Systems veranlasste die Regierung, Baulust und Unternehmungsgeist durch Gewährung von Subsidien zu heben, deren Höhe bis in die jüngste Zeit den Staatsschatz nicht übermässig in Anspruch nahm, seit der Millenniumsausstellung aber ganz bedeutende Dimensionen anzunehmen beginnt. Aus diesem Anlasse sah sich nun die Legislative veranlasst, die Höhe der fernerhin zu gewährenden Garantien auf ein Maximum von jährlich Frcs. 600.000 per Departement, und für das gesammte europäische Gebiet Frankreichs auf jährlich Frcs. 34,400.000 zu beschränken, während eine weitere Garantie oder Beisteuer dem freien Willen der Departements und Communen überlassen bleibt.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.) Die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 46 (Stargard-Cüstriner Eisenbahn) und Nr. 63 (a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn) sind neu herausgegeben worden. Ferner sind an Nachträgen erschienen: Zu den Güterwagenparkverzeichnissen Nr. 39 a (kgl. Eisenbahndirection Kattowitz) und Nr. 42 (kgl. Eisenbahndirection Magdeburg) je der Nachtrag I; zu dem Güterwagenparkverzeichniss Nr. 74 (k. k. österr. Staatsbahnen) der Nachtrag II und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen" der Nachtrag 1 Durch die neu herausgegebenen Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 46 und Nr. 63 werden die im Jänner 1899, bezw. April 1897 ausgegebenen Verzeichnisse gleicher Nummer und durch den Nachtrag I zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen" alle bis Ende 1901 ausgegebenen Nachträge zur „Sammlung u. s. w." aufgehoben.

— (Vereinskilometerzeiger.) Neu herausgegeben sind die Kilometerzeiger Nr. 8 (Eisenbahnen in Elsass-Lothringen), Nr. 39 (kgl. Eisenbahn-Directionen Hannover, Cassel und Münster) und Nr. 110 (dänische Eisenbahnen). Zu den Kilometerzeigern Nr. 40 (kgl. Eisenbahn-Directionen Cöln, St. Johann-Saarbrücken und Essen), Nr. 74 und Nr. 74a (k. k. österr. Staatsbahnen) ist je der Nachtrag IV, zu dem Kilometerzeiger Nr. 42 kgl. Eisenbahndirection Magdeburg) der Nachtrag V. zu dem Kilometerzeiger Nr. 94 (kgl. rumänische Eisenbahnen) der Nachtrag I und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" der Nachtrag I erschienen. Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 8, 39 und 110 werden die älteren Kilometerzeiger nebst den zugehörigen Nachträgen und durch den Nachtrag I zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" die in der Zeit vom 1. Jänner 1901 bis einschliesslich December 1901 ausgegebenen Nachträge zur „Sammlung u. s. w." aufgehoben.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 13·1 km lange Strecke Wipperfurth—Marienheide der kgl. Eisenbahndirection Elberfeld, welche am 15. Jänner für den Personen- und Güterverkehr eröffnet wurde, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung des I. Nachtrages zum Tarife, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1902 tritt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarifnachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:

Aenderung des Titelblattes des Haupttarifes, Aenderung und Ergänzung des Vorwortes, der besonderen Bestimmungen, der allgemeinen Tarife, der Ausnahmetarife und der Lieferfristtabelle, dann Aufhebung von Frachtsätzen, sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Insoferne durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Mai 1902 in Wirksamkeit.

Exemplare des I. Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von zwei Kronen für das Stück zu beziehen.

Wien, am 8. Februar 1902 [104]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Druckfehler-Berichtigung bezüglich eines Frachtsatzes.

Auf Seite 30 des Tarifes, Theil II, Heft 4, vom 1. Jänner 1901 ist in der Post Nummer 30 der Frachtsatz für Petroleum, gereinigt, sowie Petroleum-Naphta (Rohbenzin) in der Stationsverbindung Ustrzyki-Eperjes von 199 Heller auf 148 Heller mit sofortiger Giltigkeit zu berichtigen.

Wien, am 10. Februar 1902. [105]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Böhmischer Personen- und Gepäcksverkehr. (Tarif vom 1. Jänner 1899.)

Auflassung bestehender Fahrkarten.

Im obigen Verkehre werden ohne Ersatz aufgelassen:

a) Mit 1. März 1902 sämmtliche Fahrkarten zur Fahrt von Bayreuth nach Teplitz;

b) mit 1. April 1902 sämmtliche Fahrkarten zur Fahrt von Teplitz nach Bayreuth, ferner die einfachen Personenzugskarten aller drei Wagenclassen, sowie die Personenzugs-Rückfahrkarten III. Classe im Verkehre zwischen Fürth einerseits, Karlsbad (B.E.B.) und Prag St.E.G. andererseits.

Prag, am 8. Februar 1902. [106]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Deutscher Viehverkehr.

Frachtsätze für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut von Kecskemét nach deutschen Stationen und Fahrpreise für die Thierbegleiter.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1902 treten für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut von Kecskemét nach Bischofswerda, Lüneburg, Winsen a. d. Luhe und Wulfsen unter Aufrechthaltung der einschlägigen Bestimmungen des ab 1. April 1895 giltigen Tarifes für den Ungarisch-Deutschen Viehverkehr die folgenden directen Frachtsätze, bezw. Fahrpreise für Thierbegleiter in Kraft:

Nach	Von Kecskemét				
	Kilometer	Frachtsätze für 10 Kilogramm	Frachtsätze für 15 Kilogramm	Frachtsätze für 100 Kilogramm	Fahrgeld für einen Thierbegleiter für die Hinfahrt
		Markpfennige			
Bischofswerda	909	108	144	881	1337
Lüneburg	1240	248	284	1585	2133
Winsen a. d. Luhe . . .	1259	254	290	1611	2171
Wulfsen	1261	254	290	1615	2175

Wien, am 10. Februar 1902. [107]

Die Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband.
Verkehr mit Ungarn.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer des Ausnahmetarifes Nr. 19 (Düngemittel etc.).

Die Giltigkeit des im Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 3, vom August 1902 enthaltenen Ausnahmetarife Nr. 19 wird hiemit bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902 verlängert.

Wien, am 10. Februar 1902. [108]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Frachtberechnung für Eis im Binnen-Güterverkehr.

Die mit Bekanntmachung vom 27. Jänner 1902 im Binnengüterverkehre — vollspurige Linien und schmalspurige Linien im Uebergangsverkehre mit der Vollspurbahn — für die Beförderung von Roheis eingeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Wegebaustoffe gelten vom 15. Februar 1902 ab bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief

und je einen Wagen der Vollspurbahn, sowie für je zwei Wagen der Schmalspurbahn. Gleichzeitig wird die Giltigkeitsdauer des Ausnahmetarifes für Eis bis Ende December 1902 verlängert.

Dresden, am 8. Februar 1902. [109]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

10. Februar. In der Theilstrecke Borszczów—Iwanie puste der Linie Teresin—Iwanie puste wurde infolge Dammrutschung der Güterverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

Der Personenverkehr wird bei den Zügen 3854 und 3857 durch Umsteigen der Reisenden bei den Unterbrechungsstellen aufrecht erhalten. Die Züge 3853 und 3860 verkehren nur zwischen Teresin und Borszczów.

Generalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Ausgabe 1901. (Nachtrag XIII zu demselben.) Dieser mit 1. Februar zur Einführung gelangte Nachtrag enthält alle mit gleichem Tage auf den k. k. österr. Staatsbahnen in Wirksamkeit tretenden neuen Tarife, sowie die zu den bestehenden Tarifen ausgegebenen Nachträge. Diese letzteren sind theils mittelst Ersatzseiten, theils mittelst zu den einzelnen Abtheilungen des Generalgütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Berichtigungsblättern zur Durchführung gelangt.

Zuchtstier- und Kalbinnen-Ausstellung in Prerau. (Frachtermässigung für Ausstellungsthiere.) Anlässlich der am 4. März in Prerau stattfindenden XIX. Zuchtstier- und Kalbinnen-Ausstellung gelangen für die Beförderung der hiezu bestimmten Ausstellungsthiere auf den in Mähren und Schlesien gelegenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, ferner auf den in Mähren gelegenen Linien der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Oesterr. Nordwestbahn, sowie auf sämmtlichen im Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn stehenden Linien die im Gemeinsamen Tarife, Theil I, Abtheilung B, Abschnitt C, X, angeführten Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen bis vier Wochen nach Schluss der Ausstellung zur Anwendung.

Landwirthschaftliche Wanderausstellung in Olmütz. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände.) Anlässlich der vom 12. bis 15. Juni in Olmütz stattfindenden landwirthschaftlichen Wanderausstellung gelangen für die Beförderung der hiezu bestimmten Ausstellungsgegenstände und Thiere auf den in Mähren gelegenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, sowie auf den bezüglichen Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterr. Nordwestbahn und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft die im Gemeinsamen Tarife, Theil I, Abth. B, Abschnitt C, IX und X vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen zur Anwendung.

Ausland.

Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen. Localgüterverkehr. (Zeitweiliger Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg.) Mit sofortiger Giltigkeit und bis vorerst 31. December 1902 gelangt ein zeitweiliger Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg zur Einführung.

Der Frachtberechnung werden die im Kilometerzeiger, beziehungsweise in den Stationstarifen angegebenen Entfernungen und die in der besonders erschienenen Tariftabelle aufgeführten Frachtsätze zugrunde gelegt.

Bei Stellung von Wagen mit einem Ladegewicht von 12·5 und 15 t und darüber muss die Fracht mindestens für das Ladegewicht dieser Wagen bezahlt werden, falls nicht die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendungen nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Specialtarifes III eine niedrigere Fracht ergibt.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Schliessung der Station Lagerhof bei Gesundbrunnen als öffentliche Anschlussstelle.) Am 1. April treten die in den Gütertarifen für die Station Lagerhof bei Gesundbrunnen enthaltenen Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze ausser Kraft. Von diesem Tage ab unterliegen Sendungen nach und von dieser Station den im Gruppentarif III, S. 28, enthaltenen Bestimmungen über die Privatanschlüsse.

Südwestdeutscher Verband. (Aenderung, bezw. Ergänzung.) Im Ausnahmetarif 3 a des 6. Heftes (Verkehr Baden-Main-Neckar-Bahn) ist die Station Rappenau Saline als Versandtstation gestrichen worden. Für den Verkehr dieser Station gelten die Frachtsätze des Specialtarifes III nach den Entfernungen der genannten Station. Ausserdem ist bei den Entfernungsangaben für die Badischen Uferstationen des Bodensees ein auf die Erhebung der Umladegebühren in Constanz bezüglicher Vermerk beigefügt worden.

— (Einführung eines Ausnahmetarifes für Eis.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar bis Ende December 1902 wurde im Verkehre zwischen den Stationen der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft einerseits und den Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Main-Neckarbahn und der kgl. Eisenbahn-Direction in St. Johann-Saarbrücken andererseits ein Ausnahmetarif für Eis in Ladungen von wenigstens 10.000 kg eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Belgisch-Südwestdeutscher Gütertarif. (Nachtrag I zum Gleichstellungsverzeichnisse für die nicht tarifirten belgischen Stationen, enthalten im Anhang zum Heft 1.) Zu dem für die Hefte 3 b bis 9 b giltigen Gleichstellungsverzeichniss für die nicht tarifirten belgischen Stationen im Anhang zum Heft 1 des Belgisch-Südwestdeutschen Gütertarifes vom 1. September 1901 trat am 1. Februar ein Nachtrag I in Geltung. Durch diesen Nachtrag wird die Gleichstellung verschiedener belgischer Stationen geändert. Soweit hiedurch Frachterhöhungen eintreten, kommen die niedrigeren Frachtsätze nach der bisherigen Gleichstellung noch bis zum 15. März zur Berechnung.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (Erhöhung der Eil- und Frachtstückguttaxen.) Die auf Seite 10 des III. Nachtrages zum Tarifheft I B enthaltenen Eil- und Frachtstückguttaxen werden ab 1. April um 10, bezw. 5 Cts. für 100 kg erhöht.

Directer Güterverkehr unter deutschen Bahnen. (Ausnahmetarif für Eis.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar bis 31. December 1902 kam in nachstehenden Verkehren der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der bayerischen Stationen der Localbahn-Actiengesellschaft München:

Badisch-Bayerischer Güterverkehr,
Württembergisch-Bayerischer Güterverkehr,
Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Güterverkehr,
Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr,
Main-Neckarbahn-Bayerischer Güterverkehr,
Frankfurt a. M. u. s. w.-Bayerischer Güterverkehr (Verkehr der Rhein- und Mainhafen-Stationen mit Bayern),
Rheinisch-Nassau-Bayerischer Güterverkehr,
Hessisch-Bayerischer Güterverkehr,
Saarbrücken-Bayerischer Güterverkehr,
Schlesisch-Süddeutscher Güterverkehr (Heft 1 und 2)

für die Beförderung von Eis in Wagenladungen ein Ausnahmetarif auf der Grundlage des Ausnahmetarifes für Wegebaustoffe zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verband. (Einbeziehung neuer Stationen.) Im obgenannten Verbande werden die Stationen Hainsberg und Niederneukirch vom 15. Februar 1902 an in den Ausnahmetarif 8 (Giesserei-Roheisen) einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den Endverwaltungen und den oben genannten Stationen zu erfahren.

Liman & Petzold
WIEN III, Matthäusgasse 8.
Im Nu entfernt den Rost
„Antoxin“. Erspart 5/6 Arbeitszeit und eine Menge Putzwolle.
„Rostschutzöl“ schützt jeden Gegenstand vor Rost unter allen Verhältnissen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
633	k. k. österr. Staatsbahnen	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft	Bleiröhren, Bleikugeln und Bleischrot	K o s t e n	Bensen	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Tarif-Theil II, Heft 2, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen andererseits, giltig vom 1. Jänner 1902	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller		Im Kartirungswege		
					Böhm.-Kamnitz					65				
					Böhm.-Leipa (B. N. B.)					78				
					Rumburg					85				
					Schluckenau					114				
					Schönlinde					123				
					Steinschönau					108				
					Warnsdorf					114				
					Weisswasser					114				
					Zwickau i. B.					121				
634	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	a) Papier der Pos. P—1a b) Pappe (Pappendeckel) der Pos. P—3a } der Güterclassification des Tarifes, Theil I	N e u b r u c k	Z e n i c a	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen und Frachtbrief Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Es bestehen keine directen Frachtsätze	ad a) 728 Heller ad b) 588 Heller ad a) 744 Heller ad b) 744 Heller ad a) 894 Heller ad b) 894 Heller		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
635	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holzkohlen, auch gemahlen und körnig	Völkermarkt-Kühnsdorf	München O. B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif-Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1897 des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes (Ausnahmetarif Nr. 70)	Dermalen besteht kein directer Frachtsatz	1·13 Mark		Im Kartirungswege.		
636	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Lebendes Geflügel als Eilgut in Wagenladungen mit Bestimmung nach Spanien	Orosháza, Station der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Genf transit	Siehe nachstehende Tabelle	vom 20. Februar 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Es besteht kein solcher		Laut nachstehender Tabelle		Im Kartirungswege		Hiedurch wird die Publication in Nr. 151 dieses Blattes vom 31. December 1901 unter fortl. Nr. 3913 aufgehoben und ersetzt

	Francs für 1000 kg	
Bis zum Schnittpunkte: Bei Frachtzahlung für mindestens 2000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	132·40	
Vom Schnittpunkte: Bei Frachtzahlung für jeden verwendeten Wagen	für einen	
	einbodigen	doppelbodigen
	Wagen	
	Francs	
a) Bei Leitung der Transporte **über Biel** . .	187·20	280·80
b) Bei Leitung der Transporte **über Bern** .	194·55	291·80

Die Gesammtfracht ergibt sich durch Addition der bis zum und vom Schnittpunkte **getrennt** zu berechnenden Theilfrachten.

Die Abfertigung der Sendungen entweder **über Biel** oder **über Bern** ist von dem Aufgeber im Frachtbriefe vorzuschreiben. Hiebei ist es ihm freigestellt, einen der folgend angeführten Beförderungswege zu wählen, und zwar:

Ujszász—Kelenföld—Bruck a. d. L.—Wien—Bischofshofen—Arlberg—Buchs— { Biel, bezw. Bern } oder

Brod—Sziszek—Laibach—Tarvis—Villach—Franzensfeste—Arlberg—Buchs— { Biel, bezw. Bern.

Das Auf- und Abladen der Sendungen ist Sache der Partei.

Im Uebrigen ist für die Beförderung der Sendungen der Tarif-Theil I, Abtheilung A des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes massgebend.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
637	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Saar i. M. Sazawa	Beraun	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 119 115		Im Kartirungswege		
638	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Siehe nachstehende Tabelle			Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 15. Februar 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif-Theil II, Heft 3 A des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach und von	Wisterschan							
	Station der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft							
	Eilgut	Stückgutclasse		Wagenladungs-Classe		Specialtarife		
		I	II	A 1	B	A 2	I	II	III
	Frachtsätze für 100 kg in Hellern								
Asch B.St.B.	562	236	204	151	143	143	139	113	88
Asch Stadt	574	238	206	153	147	147	143	117	92

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
639	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft	Cement, auch hydraulischer Kalk	B e r a n n		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Tarif-Theil II, Heft 2, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen andererseits, gültig vom 1. Jänner 1902	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach den Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft

Aužic	Bakov	Bensen	Böhm.-Kamnitz	Böhm.-Leipa	Bösig	Čakovic	Chrasterhof	Ebersdorf-Markersdorf	Falkenau-Hillemühl	Franzenthal	Georgswalde-Ebershach	Grund-Georgenthal	Habichtstein	Haida	Hainspach-Wölmsdorf	Hirschberg	Josefsthal-Komanos	Jungbunzlau	Klomin	Krelhitz-Teichstatt	Kuttenthal	Langenau	Lihlic-Bišic	Mešic	Münchengrätz
Frachtsätze in Hellern für 100 kg																									
56	63	73	76	70	66	49	60	74	76	73	78	76	68	71	81	68	62	62	55	76	60	74	57	52	63

Nach den Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft

Neratovic	Niedergrund	Nixdorf	Politz-Sandau	Rabstein	Rehdörfel	Röhrsdorf	Rumburg	Satalic	Schluckenau	Schönau	Schönfeld	Schönlinde	Steinschönau	Stranov-Krnsko	Stranssnitz-Neustadtl	Svijan-Podol	Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Turnau	Wrutic	Vsetat-Privor	Vysočan	Warnsdorf	Welswasser	Woken	Zwickau i. B.
Frachtsätze in Hellern für 100 kg																									
55	78	81	71	71	68	73	78	45	79	79	74	76	96	60	71	65	76	66	58	55	39	78	65	66	79

Fortlaufende Nummer	1	610	611
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft
von der Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	4	Braunstein (Manganerz) der Pos. E—21 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Kesselbleche aus Eisen und Kupfer, Achsen, Radreifen, Radscheiben, Räderpaare, Radsterne, Stahlabgüsse, Federn (Buffer-, Trag- und Zugfedern), Schienen*) und Schienenbefestigungsmittel*) *) Diese Artikel nur rücksichtlich der Strecke Bruck a. d. M.—Leoben S.B. oder umgekehrt
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5	Valeputna	Bruck a. d. M. oder umgekehrt — Wien
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	5	Kalán-Zeykfalva	Leoben S.B. oder umgekehrt — Graz S.B.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt den Absendern, bezw. Empfängern	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Beförderung a) als Eilgut, b) als Frachtgut in jedem Gewichte, c) als Frachtgut und Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein, bezw. von einer solchen zur Aufgabe gebracht werden. Bei Wagenladungen von mindestens 5000 kg obliegt das Auf- und Abladen dem Absender, bezw. dem Empfänger
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902, resp. nur bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung der im Bau begriffenen Strecke Valeputna—Jakobeny	vom 17. Februar 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Localtarife	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Directer Frachtsatz besteht nicht	Verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	254 Heller	ad a) 14 Heller ad b) 8 Heller ad c) 8 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		ad a) 180 Heller ad b) 90 Heller ad c) 70 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Verschieden Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
642	**Südbahn Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Schwefel und Schwefelhüte	Triest oder Fiume	Hohenau (K.F.N.B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen der nebenbezeichneten Verbandtarife. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife, resp. Tarif, Theil II für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband (Heft 3, bezw. 4)	Directe Frachtsätze bestehen nicht	244 Heller incl. Manipulations-Gebühr, bezw. auch incl. ungar. Transportsteuer		Im Kartirungswege		
643	**Südbahn-Gesellschaft**	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Erze der Pos. E 21 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Vordernberg transit	Donawitz	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der allgemeinen Tarifbestimmungen. 2. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. 3. Das Abladen der Sendungen obliegt dem Empfänger	vom 17. Februar 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	Heller per Tonne zu 1000 kg 150	92	58	Im Kartirungswege		
644	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	**Eisen und Stahl**, eingereiht in den Ausnahmetarif II des Oesterr.-Adriatischen Verbandtarif-Heftes 3	Mähr.-Ostrau (K.F.N.B.) Schönbrunn (K.F.N.B.)	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandtarifes. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Das Aufladen obliegt den Absendern	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif, Theil II, Heft 3, für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband	Heller 300 300	287 286	13 14	Im Kartirungswege		
645	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Reis, geschält, Reisgries, Reismehl der Pos. R—4 b, Reishülsen, Reiskleie, Reisstaub der Pos. R—5 des Tarifes, Theil I	Cervignano	Budapest S.B. Cilli Graz S.B. Innsbruck Klagenfurt Knittelfeld Laibach S.B. Marburg-Hauptbahnhof Neunkirchen Villach S.B. Wien (Matzleinsdorf) Wr. Neustadt	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen in der Bestimmungsstation mittelst Strassenfuhrwerken zur Abfuhr gelangen	vom 1. März 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht 226 226 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	234 192 226 300 218 240 148 220 226 190		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	646	647	648
1			
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Böhmischen Commercialbahnen
von der Namen der betheiligten Verwaltungen			
für Artikel	Korbwaaren der Pos. K – 27 der Güterclassification des Tarifes, Theil I (Abth. B)	Schotter	Eis
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Rudnik	Bautsch	Mesno-Lipnic
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Triest oder Fiume	Hohenau	Nezvěstic
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, sowie der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandsgütertarifes. Aufgabe als Frachtgut a) von mindestens 5000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Abladen obliegt den Empfängern; b) von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt den Absendern, bezw. den Empfängern	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger	Aufgabe in vollen Wagen ohne Rücksicht auf das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende April 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Galizisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II	Localgütertarif für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und temporärer Anhang zum Localgütertarife für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bezügliche Ausnahme-Frachtsätze bestehen nicht	65 Heller	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 646 Heller incl. ungar. Transportsteuer b) 365 „ „ „ „	58 Heller	10 Kronen per Wagen
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		7 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
649	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Tarifposition E—6 E—5	Mähr.-Ostrau	Mähr.-Bndwitz	Anfgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für a) beliebige Mengen, b) mindestens 5.000 kg, c) mindestens 10.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 213 Heller b) 167 Heller c) 166 Heller		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. der im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen stehenden Localbahnen bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen müssen Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen als Absender und als Empfänger angeführt erscheinen
			Siehe untenstehende Tabelle			Anfrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Verschieden	Siehe untenstehende Tabelle	Verschieden				

Von	nach	Frachtgüter der Classen I	II	A	B	C
		Heller per 100 Kilogramm				
Olmütz (St.E.G.) transit	Chlumetz (Oe.N.W.B.)	—	139	120	95	—
	Deutschbrod (Oe.N.W.B.)	—	166	143	115	—
	Starkenbach-Martinitz	—	160	140	121	—
	Kolin (St.E.G.)	—	143	113	90	—
	Morawan (St.E.G.)	—	107	89	69	—
Prag (B.N.B.)	Chlumetz (Oe.N.W.B.)	63	54	51	45	33
	Starkenbach-Martinitz	107	88	78	68	47
Prag-Hrabovka transit	Königstadtl (B.C.B.)	63	54	51	45	33

650	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Gröding (K.F.N.B.)	Jungbunzlau (Oe.N.W.B.)	Anfgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestebt kein directer Frachtsatz	134 Heller		Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
651	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Staukohle und Staubgrieskohle	Kladno Dubý Altkladno Neukladno Buschtěhrad	Simmering St.E.G.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	bestehen keine directen Frachtsätze	950 Heller per Tonne à 1000 kg		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, hahnämlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1903 vorzulegen sind	Für andere Kohlengattungen als Staukohle und Staubgrieskohle hat dieses Zugeständniss keine Giltigkeit
				Strebichowitz-Vinařitz (auch Libusiner Schacht)					1308 Heller per Tonne à 1000 kg	950 Heller per Tonne à 1000 kg	358 Heller per Tonne à 1000 kg			
652	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Ziegel der Pos. Z—1	Mistelbach	Siebenhirnn-Leopoldsdorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wageus. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Ansnahmetarif 12 des Localtarifes	Heller 35	Heller 31	Heller 4	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
653	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Brennholz der Classe C	Rapotitz	Possitz-Joslowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	Heller 50	Heller 44	Heller 6	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
	Holz des Specialtarifes 2			Okřischko St.E.G.	Kanitz-Ebenschitz				66	60	6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gesehen muss	Besondere Bemerkungen
654	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Heu und Stroh, auch Raps- und Reisstroh	Budapest-d. p. t. p. u. Budapest-Józefváros Budapest-Kelenföld Budapest-Lipótváros Budapest-nyugoti p. u. Budapest d. v.	B u r g a n	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 15. Februar 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif-Theil II, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. September 1900	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 1·96		Im Kartirungswege		
655	**Niederösterr. Landes-Eisenbahnamt**	Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. P.-Mank	Cement in Fässern oder Säcken	Steinschal-Tradigist	St. Pölten-Localbahn	von 5000—8000 Tonnen	Ermässigter Wagenladungstarif der Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. P.-Mank		25·6 Heller	22·2 Heller	3·4 Heller			
656			Kohle und Coaks	St. Pölten-Localbahnhof	Steinschal-Tradigist	über 8000 Tonnen, und zwar nur für das 8000 Tonnen überschreitende Quantum	bis 31. December 1902			21·2 Heller	4·4 Heller	Im Rückvergütungswege		
			von mindestens 1000 Tonnen							24·0 Heller	1·6 Heller			

und Ausnützung der Wagen nach dem vollen Ladegewichte (Laderaum) oder Frachtzahlung für diese Minimal-Wagenladung, auch wenn dieselbe nicht erreicht wird

Original-Aufgabsschein oder -Frachtbrief und Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehnngsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
657	**Buschtěhrader Eisenbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Thon, auch Schieferthon, roh, unverpackt	Trnowan (B.E.E.)	Inzersdorf (k.k.St.B.) (Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localgütertarife, bezw. Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Es besteht kein directer Frachtsatz	110 Heller		Im Kartirungswege		
658	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Mineralkohle	Oderberg trs. *)	Liptó-Szent Miklós	**Minimalquantum 2000 Tonnen.** Einhaltung der Bestimmungen unseres Ausnahmetarifes 1	vom 1. Februar 1902 bis 31. December 1902	Localgütertarif	Heller per Tonne von 1000 kg: 670	640	30	Im Rückvergütungswege	Gegen auf eine und dieselbe Partei als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe bis 31. März 1903	*) Für Sendungen, die in Oderberg aus Deutschland übertreten, wird noch an Ueberfuhrsgebühr 20 Heller per 1000 kg aufgerechnet
				Dombrau					630	600	30			
				Karwin					620	590	30			
659	**k. k. Staatsbahn-Direction Wien**		Cement der Pos. C—6	allen Stationen	Wien I K.E.B.	Verladung in Fässern und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Localtarif. Nebengebühren der Empfangsstation. Ablade- und Anflegegebühr	Abladegebühr 2 Heller Anflegegebühr 2 Heller	Abladegebühr 1 Heller Anflegegebühr 1 Heller	Abladegebühr 1 Heller Anflegegebühr 1 Heller	Im Kartirungswege		Im Maximum werden per Frachtbrief und Wagen an Ablade- und Anflegegebühr zwei Kronen erhoben

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
660	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Localbahn	Steine aller Art (exclusive Marmorsteine und Mühlsteine) in Quadern oder Platten, roh, behauen, dann Pflaster-, Saum- und Bordsteine aus Pos. 8—55 b der Güterclassification	Kalinowszczyzna	Kimpolung	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zum Baue und zur Instandhaltung der städtischen Communicationen in Kimpolung bestimmt sein und mit einem an das Gemeindeamt in Kimpolung als Empfänger lautenden Frachtbriefe aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	Verschieden	109 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
661	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Starkenbach-Rochlitz, k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C, ferner Borke und Lohe	Rochlitz	Turnau (S.N.D.V.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	59 Heller		Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
20	Nr. 8 vom 23. Jänner 1902	491	K. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Magnesit	Kőhánya alsó palyaudvar	Granica trs., bezw. Szczakawa trs.	In der Rubrik 10 ist der Frachtsatz von 153 auf 144 Heller per 100 kg und in der Rubrik 11 der Nachlass von 3 auf 12 Heller per 100 kg zu berichtigen	
21	Nr. 8 vom 23. Jänner 1902	484	k. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich aufgeführt	Eilgüter: gewöhnliche, ermässigte, besonders ermässigte Güter der Classe: I II Güter der Classe: A	Gabel	Bielitz oder umgekehrt	Die Stationsbezeichnung Gabel in Rubrik 5 unter „von" ist auf Deutsch-Gabel abzuändern	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 18. **Wien, 15. Februar 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 6. Februar 1902, Z. 47.947 ex 1900,*) an sämmtliche österreichischen Privateisenbahn-Verwaltungen, betreffend die Umgestaltung „getheilter" Handschranken an Niveaukreuzungen der Eisenbahnen mit Strassen und Wegen.

Mit dem hieramtlichen Erlasse vom 14. November 1899, Z. 19.370, wurde die Belassung bestehender, sowie die Ausführung neuer „getheilter" Handschranken auf Rampen in eingeleisiger Bahn ausserhalb des Verschubbereiches der Stationen eingeschränkt.

Die vor einiger Zeit auf einer solchen Rampe während der Bedienung des daselbst aufgestellten getheilten Handschrankens eingetretene Verunglückung des Wächters lässt aber erkennen, dass auch in der currenten Strecke eingeleisiger Bahnen noch Rampenabsperrungen der erwähnten Art bestehen, deren Bethätigung beim Zusammentreffen ungünstiger Umstände gleichfalls die Sicherheit der Person und des Verkehres gefährden kann.

Insbesondere erscheint durch den angedeuteten Unfall auf Handschranken hingewiesen, wo der Wächter zufolge der Situirung seines Standortes zum Zwecke der Bedienung die Bahn zweimal überschreiten muss und wo der Handschranken eine stark frequentirte Rampe abschliesst, die zugleich eine Bahnstrecke mit dichtem Zugsverkehre kreuzt.

Das Eisenbahnministerium findet sich daher bestimmt, die geehrte Verwaltung einzuladen, solchen getheilten Handschranken auf den dortigen eingeleisigen Bahnlinien ebenfalls das Augenmerk zuzuwenden und gegebenenfalls auch diese im Sinne des bezeichneten hieramtlichen Erlasses nach Massgabe der erhobenen Wichtigkeit zur successiven Umgestaltung in Aussicht zu nehmen.

Auf neu zu erbauenden Bahnlinien und auf solchen Betriebslinien, welche etwa nachträglich aus Betriebssicherheits-Rücksichten noch mit Schrankenabsperrungen auszurüsten sind, dürfen in Hinkunft getheilte Handschranken überhaupt nicht mehr ausgeführt werden.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn mit elektrischem Betriebe in Budweis.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Stadtgemeinde Budweis die mit dem Erlasse vom 24. Jänner 1900, Z. 60.644/2 ex 1899 (Verordnungs-Blatt Nr. 17 vom 13. Februar 1900), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte und mit den Erlässen vom 17. Juli 1900, Z. 33.140/2, vom 26. Jänner 1901, Z. 1048/2, und vom 27. Juli 1901, Z. 34.654/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 90 vom 9. August 1900, bezw. Nr. 20 vom 14. Februar 1901 und Nr. 96 vom 17. August 1901), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe im Gebiete der Stadt Budweis, und zwar vom Aufnahmsgebäude der k. k. Staatsbahnen über den Marienplatz bis zum neuen Communalfriedhofe, auf weitere sechs Monate neuerlich verlängert.

Wien, am 30. Jänner 1902. Z. 3686/2.

*) Der Erlass wurde auch den k. k. Staatsbahn-Directionen zur Kenntnissnahme und Darnachachtung mitgetheilt.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Gleisdorf nach Hartberg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bürgermeister der Landeshauptstadt Graz Dr. Franz Graf im Vereine mit dem Präsidenten der Handels- und Gewerbekammer in Graz Franz Schreiner die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine gegebenenfalls als Hauptbahn zweiten Ranges auszuführende Localbahn von Gleisdorf über Pischelsdorf nach Hartberg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 21. Jänner 1902. Z. 55.906/2 ex 1901.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Riva bis zur Landesgrenze in der Richtung gegen Malcesine.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Stadtgemeinde Riva die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Riva über Torbole bis zur Landesgrenze in der Richtung gegen Malcesine im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 3. Februar 1902 Z. 48.564/2 ex 1901.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn von Lisko-Łukawica nach Jabłonki.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Josef Eduard Bierenz in Wien im Vereine mit Thadäus Ritter von Sołdraczyński in Jabłonki die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn von der Station Lisko-Łukawica der k. k. Staatsbahnen nach Jabłonki im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 29. Jänner 1902. Z. 59.731/2 ex 1901.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Anwendung der elektrischen Oberleitung bei Strassenbahnen begründet dort, wo bereits andere Luftleitungen bestehen, unter allen Umständen ein Verschulden der Bahnunternehmung und macht dieselbe für allen daraus entstehenden Schaden haftbar.
Diese Haftung wird dadurch nicht berührt, dass die Unternehmung alle von der Aufsichtsbehörde vorgeschriebenen Sicherungsvorkehrungen getroffen hat.
Wenn die Unternehmung der elektrischen Strassenbahn die Anwendung absolut sicher wirkender Schutzmassregeln unterlassen hat, so liegt in dem Fortbestande der Telephonleitungen ein Verschulden der staatlichen Telephonverwaltung und ist das Aerar für jeden Schaden solidarisch mit der Bahnunternehmung haftbar.

(Entscheidung vom 5. November 1901, Z. 12929.)

F. H., welcher dadurch, dass er mit einem zerrissenen, auf den Fahrdraht der Strassenbahn herabgefallenen und dadurch starkstromleitend gewordenen Telephondraht zufällig in Berührung kam, verletzt wurde, klagte das Aerar und die Bau- und Betriebsgesellschaft auf Ersatz der Kosten der ärztlichen Behandlung und seines Anzuges, Zahlung einer Rente und Schmerzengeld. Vorerst wurden folgende Zwischenurtheile gefällt:

Das k. k. Landesgericht Wien in Civilrechtssachen erkannte mit Urtheil vom 27. April 1901, G.-Z. $^{Cg.\ III.\ 115-1}_{6}$ zu Recht:

I. Der Anspruch des Klägers F., der sich auf den am 31. October 1900 in der Gudrunstrasse in Wien erlittenen Unfall gründet, besteht der beklagten Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen gegenüber seinem Grunde nach zu Recht; er besteht nicht zu Recht, insoweit er sich gegen das k. k. Telephonärar richtet, und wird das Klagebegehren in diesem Theile zurückgewiesen.

II. Der Kläger ist schuldig, dem k. k. Aerar die mit 139 Kronen 50 Heller bestimmten Kosten binnen 14 Tagen bei Execution zu ersetzen; die Entscheidung über den Anspruch des Klägers auf Kostenersatz der beklagten Bau- und Betriebsgesellschaft gegenüber wird dem Endurtheile vorbehalten.

Thatbestand:

Der Kläger, welcher in einem Café in der Gudrunstrasse als Marqueur bedienstet war, hörte in der Nacht vom 31. October auf den 1. November 1900 gegen $^{3}/_{4}12$ Uhr plötzlich Hilferufe von der Strasse erschallen, die von einer weiblichen Stimme herzurühren schienen. Er eilte auf die Strasse hinaus und fand daselbst eine Frauensperson, die auf dem Boden lag und aus Leibeskräften schrie. Ohne zu wissen, was der Frau fehle, eilte der Kläger auf sie zu, und bückte sich nach ihr, um sie aufzurichten. Sowie er jedoch die Frau berührte, erhielt er einen so heftigen elektrischen Schlag, dass er zu Boden stürzte und das Bewusstsein verlor. In der Folge wurde er nach der der Verhandlung nicht unterzogenen Darstellung der Klage auf das Polizeicommissariat Favoriten geschafft, woselbst die durch den elektrischen Strom erlittenen Verletzungen constatirt wurden, deren vorläufige Heilung mehrere Wochen dauerte. An ihren Folgen laborirt der Kläger zum Theile noch heute. Der Kläger stellt die folgenden Schadenersatzansprüche:

1. Die Kosten der ärztlichen Behandlung im Betrage von 150 Kronen;
2. vom Tage des Unfalles bis zur völligen Wiederherstellung des Klägers eine monatliche Rente von 230 Kronen;
3. den Betrag von 40 Kronen für den bei dem Unfalle beschädigten Anzug;
4. an Schmerzengeld den Betrag von 10.000 Kronen.

Der Unfall hatte sich nach der übereinstimmenden Darstellung sämmtlicher Betheiligten in der folgenden Weise ereignet: Einer der Telephondrähte, welche an der kritischen Stelle in grösserer Anzahl nebeneinander gezogen die elektrische Oberleitung der Strassenbahn schräg überkreuzen, war in jener Nacht plötzlich gerissen,

hatte sich im Herabfallen an den starkstromleitenden Fahrdraht angelegt, wodurch ein Contact hergestellt und der Telephondraht selbst starkstromleitend wurde.

Als nun Josef P. ebenso wie die anderen Verletzten mit diesem Telephondraht, den sie bei der herrschenden Dunkelheit nicht sehen konnten, in zufällige Berührung kamen, wurde durch diese Berührung ein Kurzschluss zwischen der elektrischen Oberleitung und Erde hergestellt und Josef P. sowie die beiden Anderen erhielten mehrfache elektrische Schläge, welche sie betäubten, zu Boden warfen und eine Reihe von Verletzungen zur Folge hatten, auf welche sich das Schadenersatzbegehren der Kläger stützt.

Begründet wird dieses Begehren, insoweit es sich gegen das k. k. Telephonärar richtet, damit, dass ein Verschulden des Aerars in zwei Momenten gelegen sei, zunächst darin, dass der Draht von mangelhafter Beschaffenheit, abgenützt und zu schwach gewesen sei, und dass die Telephonverwaltung es schuldarer Weise unterliess, sich durch Revisionen über den Zustand des Drahtes zu unterrichten und seine rechtzeitige Auswechslung zu veranlassen, weiters liege ein Verschulden des beklagten Aerars auch darin, dass es keine Vorkehrungen traf, wodurch das Reissen der Telephondrähte und eine Berührung derselben mit der Starkstromleitung deren Tragweite dem Aerar bekannt sein musste, hätte hintangehalten werden müssen.

Was aber die gleichfalls beklagte Bau- und Betriebsgesellschaft belange, so sei das Verschulden dieses Unternehmens darin gelegen, dass keine Vorkehrungen getroffen wurden, welche die Berührung von Telephondrähten mit dem Fahrdrahte und die hieraus möglicherweise entstehenden Consequenzen völlig zu verhindern geeignet gewesen wären, respective, dass die bestehenden Schutzvorrichtungen keinen zureichenden Schutz boten. Zugegeben wird von klägerischer Seite die ordnungsmässige Beschaffenheit der bestehenden Schutzvorrichtungen (Holzleisten) der städtischen Strassenbahnen, sowie der ordnungsmässige Betrieb im Rahmen der von der Behörde ertheilen Concession.

Zum Beweise des behaupteten Verschuldens der beiden Beklagten wird von klägerischer Seite Einvernehmung von Sachverständigen beantragt. Die Vertheidigung der Beklagten beschränkt sich darauf, das sie jedes Verschulden an dem Unfalle in Abrede stellen. Das k. k. Telephonärar führt insbesondere aus, dass der gerissene Telephondraht von hinreichender Stärke und ordnungsmässiger Beschaffenheit war, dass er übrigens auch nicht infolge seines Alters abgenützt war, dass endlich wiederholte und gründliche Visitationen des Telephondrahtnetzes vorgenommen wurden, welche jedoch im gegebenen Falle den Unfall nicht verhüten konnten. Ueber alle diese Umstände wird Beweis erboten durch die Zeugen Bernhard P., Martin Sch., Johann R., Rudolf Z., Frau M. J., sowie durch Sachverständige. Das k. k. Telephonärar bestreitet ferner seine Verpflichtung zur Herstellung geeigneter Schutzvorrichtungen, Durchziehen von Drahtnetzen etc., da die schwachstromleitenden Telephondrähte an sich ungefährlich seien, und erst durch die zufällige Verbindung mit dem starkstromleitenden Fahrdraht gefährlich wurden, daher es Aufgabe der Bau- und Betriebsgesellscheft war, durch Schutzmassregeln Unfällen vorzubeugen. Die Bau- und Betriebsgesellschaft ihrerseits beruft sich darum, dass die Strassenbahn in der Gudrunstrasse, ebenso wie alle anderen Strassenbahnen der beklagten Gesellschaft mit specieller behördlicher Bewilligung erbaut worden sei, und dass in der diesbezüglichen Bewilligung die bestehenden Sicherheitsvorkehrungen als Schutz gegen herabfallende Telephondrähte angeordnet wurden, die auch, wie angeordnet, ausgeführt worden seien. Da die Bau- und Betriebsgesellschaft somit streng im Rahmen der ertheilten Concession den Betrieb geführt hätte und allen staatlicherseits gestellten Bedingungen entsprochen habe, könne von einem Verschulden nicht die Rede sein. Die beklagte Gesellschaft bestreitet ferner, dass die bestehenden Sicherheitsmassregeln ungenügend seien, sowie dass es andere wirksamere Massregeln gegen die Möglichkeit eines derartigen Unglücksfalles gäbe, worüber von der klägerischen Seite Gegenbeweis durch Sachverständige beantragt wird.

Die beklagte Bau- und Betriebsgesellschaft beruft sich auch auf die an die k. k. Staatsanwaltschaft gerichtete Note des k. k. Eisenbahnministeriums vom 28. November 1900, Z. 52.464, wonach nach dortiger Anschauung der Unfall weder durch die Ausserachtlassung der gebotenen Vorsichtsmassregeln, noch durch sonstige Fahrlässigkeit, sondern lediglich durch das Zusammentreffen mehrerer unglücklicher Zufälle herbeigeführt worden ist. Die Aussagen der einvernommenen Zeugen P., Sch., R., Z. und J. ergeben zunächst, dass der gerissene Draht von einer Mauerstütze zu einer auf der anderen Seite befindlichen Objectsäule schräg über die Strasse gespannt war. Ausser dem gerissenen lief noch eine grössere Anzahl von Drähten von der Stütze zur Säule, es ergibt sich ferner, dass die Spannweite des gerissenen Drahtes circa 38 Meter betrug, dass der Draht 1·10 bis 1·12 Millimeter stark und aus Siliciumbronze hergestellt war, sowie dass er nicht an den Endpunkten, sondern gegen die Mitte zu gerissen ist. Keiner der Zeugen kann den Grund erklären, weshalb der Draht gerissen sein mochte, doch bestätigen Alle übereinstimmend, dass Telephondrähte ungemein häufig reissen, und zwar aus mannigfachen, unabwendbaren Ursachen, wie z. B. Witterungsverhältnisse, Temperaturwechsel, Wind etc. Es ergibt sich ferner aus der Aussage dieser Zeugen, dass die Telephonverwaltung zweierlei Drähte verwendet und zwar von $1^1/_2$ und $1^1/_4$ Millimeter Stärke; die stärkeren Drähte werden nur auf dem Lande und in der Stadt zu Leitungen verwendet, die über Dachständer laufen. Der gerissene Draht war somit kein ärarischer, stammte vielmehr nach dem Dafürhalten der Zeugen Z. und J. aus dem Jahre 1891 oder 1892, in welchem Jahre er von der Privatgesellschaft neu gezogen worden sein dürfte.

Im Jahre 1896 wurde die Telephonleitung in der Gudrunstrasse theilweise umgelegt, und bei dieser Gelegenheit dürfte der nunmehr gerissene Draht, ebenso wie andere aus den Jahren 1891 oder 1892 stammende Drähte zu der Neuleitung verwendet worden sein. Aus den Aussagen der Zeugen Johann R. und Rudolf Z. ergibt sich ferner, dass die in Rede stehende Telephonleitung in der Gudrunstrasse in der dem Unfalle unmittelbar vorangehenden Zeit zweimal inspicirt wurde.

Der Zeuge R. gibt an, die fragliche Leitung an der Unfallsstelle circa 14 Tage vor dem Unfalle genau mit Zuhilfenahme der Schubleiter untersucht zu haben. Es hatte sich eine Störung in der Leitung ereignet, welche diese Revision unmittelbar veranlasste. Zeuge fand jedoch Alles in vollständiger Ordnung, keinen der Drähte beschädigt. Seine Aufgabe bestand zunächst darin, die Befestigung der Drähte an den Isolatoren zu überprüfen, er fand jedoch

nicht nur diese Befestigung, sondern auch die Drähte in ihrem Verlaufe, soweit er denselben von seinem Standpunkte überblicken konnte, in völliger Ordnung. Zeuge Rudolf Z. hat die Trasse in der Gudrunstrasse im October oder September 1900 begangen und einer eingehenden Visitation unterzogen. Die Revision der Isolatoren und Befestigungen ist allerdings nicht Sache des Zeugen, vielmehr Sache der Partie, doch ist Zeuge als Bauadjunct, dem dieser Rayon zugewiesen ist, für den Zustand der Leitungen verantwortlich. Er hätte, wenn er bei seiner Inspection einen Defect hätte entdecken können, die Pflicht gehabt, sofort eine Partie hinzubeordern. Was die Stärke des verwendeten Drahtes und die Abhängigkeit der Haltbarkeit eines Telephondrahtes von seinem Alter betrifft, so kommt das Urtheil der beiden Sachverständigen Zeugen Z. und J. in dieser Richtung mit dem Gutachten des Sachverständigen überein.

Die beiden Zeugen erklären, dass der Draht von hinreichender normaler Stärke gewesen sei, und dass, was das Alter des Drahtes betrifft, dieses ein Auswechseln des Drahtes durchaus nicht nothwendig machte, dass übrigens die Wahrscheinlichkeit des Reissens bei alten Drähten sogar geringer ist, als bei neuen. Der Zeuge J. führt insbesondere noch an, dass 1882 anlässlich der Anlage eines Telephonnetzes in Triest, an welcher dieser Zeuge mitarbeitete, Telephondrähte von 0·8 Millimeter Stärke gespannt wurden, welche sich in der Folge bewährten, ja sogar den Borastürmen Stand hielten. Auch in Wien seien nächst der Aspernbrücke Telephondrähte in der Stärke von 0·7 Millimeter über den Douaucanal gespannt, welche sich gleichfalls bewähren, woraus hervorgehe, dass der in Rede stehende Draht jedenfalls hinreichend stark war. Die beiden Sachverständigen Professor Carl Sch. und Dr. J. Z. geben, zum ersten Theile des zu erstatteten Gutachtens nämlich darüber befragt, ob der am 31. October 1900 in der Gudrunstrasse gerissene Telephondraht schadhaft war und ob das Reissen von Telephondrähten hintangehalten werden könne, das folgende vollkommen übereinstimmende Gutachten ab:

Der gerissene Draht ist von vollkommen normaler Beschaffenheit, er ist insbesondere hinreichend elastisch, was daraus hervorgeht, dass man ihn mehrmals an derselben Stelle nach verschiedenen Richtungen biegen kann, ohne dass er bricht. Auch die Spannweite von 40 Meter ist eine durchaus normale und bot eine mehrfache Sicherheit gegen das Reissen das Drahtes. Das Alter des Drahtes war ein durchaus normales, wenn der Draht aus dem Jahre 1891 stammte, und bot keine Veranlassung, den Draht seines Alters wegen auszuwechseln. Ja, dies wäre sogar dann nicht nothwendig gewesen, wenn der Draht aus den Achtziger-Jahren stammte, aus welcher Zeit er frühestens stammen kann, da vorher Telephoneinrichtungen in Wien überhaupt nicht bestanden. Eine technische Erfahrung darüber, wann ein Draht seines Alters wegen ersetzt werden muss, besteht überhaupt nicht. Wenn man jedoch die Zahl der Telephondrähte, die jährlich in Wien durchschnittlich reissen (1000 bis 1200) mit der Zahl der in Wien gezogenen Telephondrähte (über 20.000, entsprechend der doppelten Anzahl der Abonnenten) in Verbindung setzt, so ergibt sich hieraus, das ein Telephondraht durchschnittlich 20 Jahre hält. Der Draht war demnach nicht zu alt.

Was die mögliche Ursache des Zerreissens betrifft, so erklären die beiden Sachverständigen, dass es sich ungemein häufig ereigne, dass Telephondrähte reissen, und zwar aus mannigfachen elementaren Ursachen, wie z. B. Wetter, Wind, Temperaturwechsel etc. Durch alle diese Einflüsse entstehen zunächst Capillarrisse im Inneren des Drahtes, die den Draht schwächen und unter gewissen Voraussetzungen sein Abreissen zur Folge haben. Die feinen Capillarrisse sind mit freiem Auge nicht wahrnehmbar, daher eine Revision in dieser Richtung gar keinen Zweck hätte.

Die Revision eines Drahtes wird gewöhnlich nur an seinen Endpunkten und Befestigungsstellen vorgenommen, und zwar wird die Haltbarkeit dadurch geprüft, dass man auf den gespannten Draht klopft, in welchem Falle ein stark geschwächter Draht reisst, doch ist es auch möglich, dass ein Draht bei dieser Probe Stand hält und später trotzdem reisst. So ist es ganz gut möglich, dass der am 31. October gerissene Draht 10 oder 14 Tage vorher in der üblichen Weise durch Klopfen untersucht wurde, ohne dass ein Schaden bemerkbar war. Was nun den Einfluss der Drahtstärke auf die Haltbarkeit belangt, so äussern sich die beiden Sachverständigen dahin, dass ein Draht in der Stärke von mehreren Millimetern allerdings wahrscheinlich nicht gerissen wäre.

Doch sei es aus technischen Gründen unthunlich, derartig starke Drähte zu spannen, und zwar, weil die Ständer den Zug nicht aushalten würden, weiters, weil die Anschaffung so starker Drähte überflüssigen Kostenaufwand verursachen würde, und schliesslich auch deshalb, weil ein zu starker Draht wieder leicht infolge des eigenen Gewichtes reisst. Beide Sachverständige messen dem Umstande, dass mehrere Drähte nebeneinander gezogen sind, keinen Einfluss auf die Haltbarkeit bei; beide erklären, dass Schutzvorrichtungen, wodurch dass Reissen von Drähten verhindert werden könnte, nicht existiren.

Zum zweiten Theile des zu erstattenden Gutachtens, nämlich darüber befragt, ob irgend welche wirksame Vorsichtsmassregeln getroffen werden können, um die Gefahren zu beseitigen, welche durch die Berührung von gerissenen Telephondrähten mit Starkstromleitungen herbeigeführt werden, geben die beiden Sachverständigen, gleichfalls in völliger Uebereinstimmung mit einander, das folgende Gutachten ab: Zunächst behaupten sie beide, dass ihnen, wie allen Fachleuten, die Gefahren von jeher bekannt gewesen wären, die dadurch entstehen, dass gerissene Telephondrähte mit dem starkstromleitenden Fahrdraht in Contact gerathen. Was nun die Verhütung dieser Gefahren anbelangt, so gibt es nach der Darstellung der beiden Sachverständigen fünferlei Schutzvorrichtungen, die bei verschiedenen elektrischen Strassenbahnbetrieben in Verwendung stehen, und zwar:

1. Schutzleisten, verbunden mit einer Isolirung des Fahrdrahtes an seiner Oberseite (dieses System ist das in Wien bestehende).

2. Drahtnetze, entweder unmittelbar über den Fahrdraht oder unterhalb der Telephondrähte gezogen.

3. Sogenannte geerdete Drähte, die mit den Schienen leitend verbunden sind.

4. Verwendung von isolirten Telephondrähten.

5. Eine Vorrichtung, die darin besteht, dass der Starkstom im Augenblicke, wo er mit dem Telephondraht in leitende Verbindung geräth, sofort automatisch ausgeschaltet wird.

Indem nun die beiden Sachverständigen die Vortheile und Nachtheile jedes dieser fünf Systeme erläutern, kommen sie schliesslich dahin überein, dass keines dieser Systeme einen unbedingten Schutz gegen die geschilderten Gefahren gewähre; ein solcher bestände vielmehr nur dann, wenn einer der beiden Ströme, sei es der Stark-

strom oder der Schwachstrom, unterirdisch geführt würde. Im concreten Falle wäre ein Unfall nach Dafürhalten der Sachverständigen allerdings auch ausgeschlossen worden, wenn die Telephondrähte mit einem nach drei Seiten geschlossenen Drahtnetze umgeben gewesen wären, doch halten die Sachverständigen die allgemeine Anwendung dieser complicirten Schutzmassregel für praktisch nicht durchführbar.

Auf Grund dieses Sachverhaltes begehrten die beiden Beklagten Abweisung der Klage. Die Verhandlung wurde auf die Erörterung des einzigen Punktes eingeschränkt, ob der geltend gemachte Anspruch seinem Grunde nach zu Recht bestehe.

Entscheidungsgründe:

Ein Verschulden des Klägers an dem ihm zugestossenen Unfalle lässt sich nicht feststellen; er wurde von dem elektrischen Schlage getroffen, als er in finsterer Nacht der um Hilfe rufenden Marie Z. Beistand leistete. Er dachte nicht daran, dass er sich dadurch selbst in Gefahr brachte, mit dem Drahte in Berührung zu kommen; dass er dies nicht that, kann ihm als Mangel an der nöthigen Aufmerksamkeit nicht ausgelegt werden, es hiesse vielmehr eine Vorsicht und Ueberlegung verlangen, welche durchschnittlich bei „gewöhnlichen Fähigkeiten" nicht zu finden ist. Es blieb also nur die Frage zu lösen, ob ein Verschulden eines der Beklagten festzustellen sei; wäre ein solches Verschulden nicht feststellbar, so könnte auch eine Schadenersatzpflicht der Beklagten nicht ausgesprochen werden. Einer jener Ausnahmsfälle, in welchen, abweichend von dem in den §§ 1294 und 1295 a. b. G.-B. aufgestellten Grundsatze, eine von dem Verschulden unabhängige Pflicht, den verursachten Schaden zu ersetzen besteht, ist hier nicht gegeben; insbesondere sind die Bestimmungen des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27 über die Haftpflicht der Eisenbahnunternehmungen gegenüber der beklagten Bau- und Betriebsgesellschaft nicht anwendbar, weil die elektrischen Bahnen nicht zu den mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahnen zu rechnen sind, wenn auch zur Erzeugung des elektrischen Stromes Dampfkraft verwendet wird.

Die beiden Streittheile sind auch in diesem Punkte einig, so dass er keiner weiteren Erörterung bedarf. Der Streit zwischen den Parteien dreht sich ausschliesslich darum, ob ein Verschulden der Beklagten vorliegt. Soweit es sich um die beklagte Bau- und Betriebsgesellschaft handelt, kam der Gerichtshof auf Grund der folgenden Erwägungen zum Schlusse, dass ihr ein Verschulden an dem Unfalle beizumessen sei. Wie die Sachverständigen bezeugten, waren jedem Fachmanne die besonderen Gefahren bekannt, welche daraus erwachsen, dass eine durch Oberleitung betriebene elektrische Strassenbahn unterhalb des Zuges von Telephondrähten verkehrt. Diese Gefahren bestehen darin, dass Telephondrähte reissen und herabhängend mit dem sogenannten Fahrdrahte in Berührung kommen, selbst starkstromführend werden und nun Schaden an Leben und Gesundheit von Passanten herbeiführen können. Die Unternehmung, welche unter solchen Verhältnissen, nämlich beim Bestande von Telephondrähten, die oberhalb der Starkstromdrähte angebracht sind, an den Betrieb einer elektrischen Strassenbahn schreitet, wird nur dann frei von aller Haftung den Betrieb ausüben können, wenn sie in der Lage ist, diese Gefahren zu bannen.

Die Bau- und Betriebsgesellschaft behauptet, sie oder die Gemeinde Wien als Concessionärin habe die Entfernung der oberirdischen Telephonleitungen von dem k. k. Telephonärar verlangt und habe auch ein Recht zu solchem Verlangen gehabt. Wenn dem so ist, dann hätte sie dieses Recht durchsetzen, die thatsächliche Entfernung der Telephondrähte erwirken sollen, ehe sie den Betrieb eröffnete, um jeder Haftpflicht zu entgehen. Oder sie hätte in Berücksichtigung der erwähnten Gefahren ein anderes System als der oberirdischen Stromleitung auswählen können. Wenn jedoch der oberirdische Zug sowohl der Schwachstrom- als der Starkstromleitung als einer Abänderung nicht fähige Factoren angesehen werden müssen, dann mussten vollkommen verlässliche Schutzmassregeln getroffen werden, um die bezeichneten Gefahren auszuschliessen.

Die beklagte Gesellschaft hat durch Anbringen von isolirenden hölzernen Schutzleisten oberhalb des Fahrdrahtes eine Massnahme getroffen, um diesen Gefahren zu begegnen. Wie der vorliegende Fall lehrt und wie nach dem Ausspruche der Sachverständigen für den Techniker feststeht, war diese Massregel keine genügende. Die Sachverständigen sagen allerdings, dass überhaupt keine Vorkehrungen bestehen, welche jene Gefahren ausschliessen, daraus kann aber nicht die Folgerung gezogen werden, dass der beklagten Gesellschaft nicht zum Vorwurfe gemacht werden darf, dass sie solche nicht existirende Vorkehrungen nicht getroffen habe; vielmehr ist nur die andere Folgerung statthaft, dass der Betrieb der Bahn unter solchen Umständen nur mit der Gefahr unternommen werden konnte, für allfällige Unfälle wegen Nichtbestehen solcher Vorkehrungen zu haften. Die beklagte Gesellschaft war vor die Wahl gestellt, entweder den Betrieb nicht zu beginnen oder die Gefahren des mangelhaft geschützten Betriebes auf sich zu nehmen. Sie hat nun den Betrieb begonnen, muss also für die Schäden, welche sich aus diesem voraussehbar ergaben, haften.

Die Bau- und Betriebsgesellschaft bringt jedoch als wichtigsten Bestandtheil ihrer Vertheidigung vor, dass die politische Behörde den Betrieb der Strassenbahn in der Weise gebilligt hat, wie er thatsächlich stattfindet. Allein die Frage über das Vorhandensein eines schuldbaren Eingriffes in fremde Privatrechte ist ausschliesslich von den Gerichten zu lösen: die Ansichten anderer Behörden hierüber sind für das Gericht nicht bindend; die beklagte Gesellschaft verkennt auch gänzlich die Bedeutung des Consenses der politischen Behörde zur Betriebseröffnung; diese Behörde hat hiebei weder die Absicht noch die Macht, künftig etwa entstehenden privatrechtlichen Ansprüchen dritter Personen die Wurzel abzuschneiden oder der Unternehmung einen Freibrief dafür auszustellen, dass sie in die privatrechtliche Sphäre Dritter frei von aller Verantwortung eingreifen dürfe. Die politische Behörde muss sich bei Ertheilung der Betriebsbewilligung von ganz anderen Erwägungen leiten lassen; eine grosse Allgemeinheit kann ein so lebhaftes Interesse an einem Bahnbetriebe haben, der Nutzen aus letzterem kann für weite Kreise ein so grosser sein, dass die Behörde sich mit vollem Recht bestimmt finden kann, Betriebe zuzulassen, ohne dass alle mit ihnen verbundenen Gefahren gebannt sind. Für die Ertheilung des Betriebsconses mag es genügen, wenn die getroffenen Schutzmassregeln in der Mehrzahl die Gefahr abwenden; privatrechtlich wird aber eine Haftung für die Gefahr, für den Schaden, der erwachsen ist, nur dann ausgeschlossen sein, wenn er eingetreten ist,

ungeachtet die Schutzmassregeln voraussichtlich alle Gefahren abwenden konnten.

Soweit es sich um das beklagte k. k. Post- und Telegraphenärar handelt, kam dagegen der Gerichtshof auf Grund der folgenden Erwägungen zu einem anderen Schlusse. Das Reissen des Telephondrahtes lässt sich mit einem Verschulden der Telephonverwaltung nicht in Zusammenhang bringen, wie die Sachverständigen mit aller Bestimmtheit ausgesprochen haben. Das Reissen kann überhaupt nicht verhütet werden, der gerissene Draht war im Uebrigen ohne Mängel, er hatte einen genügenden Durchschnitt, war nicht über eine zu grosse Entfernung gespannt, war nicht zu alt. Die gebotene Untersuchung des Telephondrahtnetzes war an der fraglichen Stelle in genügender Weise getroffen worden; es konnte das bevorstehende Reissen des Drahtes auch nicht durch ordnungsmässige Untersuchung entdeckt werden. Es könnte also ein Verschulden des beklagten Aerars nur darin gefunden werden, dass unterlassen wurde, Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, welche das Berühren gerissener Telephondrähte mit dem Fahrdrahte verhinderten. Dem Gerichtshofe schien es von massgebender Bedeutung, dass die Telephondrähte schon längst an der Stelle angebracht waren, ehe die elektrische Strassenbahn gebaut und betrieben wurde, dass ferner das Reissen von Telephondrähten, welche nur einen Schwachstrom führen, Gefahren der hier in Frage stehenden Art nicht mit sich bringt, dass vielmehr erst der unter dem Telephondraht laufende Starkstrom die Gefahren schafft.

Wie liesse sich nun die privatrechtliche Verpflichtung des k. k. Aerars zur Anbringung von Sicherheitsvorkehrungen aus dem Umstände folgern, dass später die gefahrenbringende Starkstromleitung gebaut wurde? Das k. k. Post- und Telegraphenärar, das ja auch im Gebiete des Privatrechtes eine juristische Persönlichkeit ist, hat als solche gar keinen Einfluss auf den Bau der Strassenbahn genommen, konnte ihn nicht einmal verhindern; wie soll der Rechtsgrund dafür zu finden sein, dass sie wegen der willkürlichen Handlung eines Anderen zu einem Thun verhalten werde? Der Gerichtshof vermochte in der That einen Rechtsgrund für eine derartige Verpflichtung des Aerars nicht zu finden. Es sei übrigens auf die ganz abenteuerliche Folge verwiesen, welche sich aus der entgegengesetzten Ansicht ergeben würde. Weil nämlich nach dem Ausspruche der Sachverständigen genügende Schutzmassregeln gegen die gefahrdrohende Berührung gerissener Telephondrähte mit der Starkstromleitung nicht getroffen werden können, hätte das k. k. Aerar, um von aller Haftung für allfällige Schäden frei zu sein, an dem Tage, an welchem die Bau- und Betriebsgesellschaft die elektrischen Strassenbahnen dem Verkehre übergab, wegen dieses von seinem Zuthun unabhängigen Ereignisses alle Telephondrähte beseitigen, den ganzen telephonischen Verkehr unterbrechen müssen. Es wurde auf die Interpellationsbeantwortung Sr. Excellenz des Herrn Handelsministers in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 22. März 1901 (Stenographisches Protokoll S. 1826) verwiesen, um daraus eine Anerkennung der Verpflichtung des k. k. Aerars zur Entfernung der Telephondrähte zu folgern. Mit Unrecht!

Se. Excellenz hatte eine privatrechtliche Verpflichtung des Aerars nicht ausgesprochen, sondern aus öffentlichen Rücksichten die Entfernung der Leitungsstränge, welche Strassen mit elektrischem Bahnbetriebe überkreuzen, in Aussicht gestellt. Die Verurtheilung des Klägers zum Ersatze der Processkosten an das k. k. Aerar gründet sich auf § 41 C.-P.-O., denn im Falle der Rechtskraft wird dieses Zwischenurtheil die Kraft eines Endurtheiles erlangen. Bezüglich der beklagten Bau- und Betriebsgesellschaft wurde der Ausspruch über die Kosten gemäss § 52 C.-P.-O. dem Endurtheile vorbehalten.

(Fortsetzung folgt.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Prager elektrische Strassenbahn. (Linie: vom Nordwestbahnhof in Prag nach Bubenč, mit einer Abzweigung zum Bahnhofe Prag [Sandthor] der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn: Ergebniss der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung: Bauconsensertheilung ex commissione.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilte Ergebniss der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung rücksichtlich des Projectes der Linie der Prager elektrischen Strassenbahnen vom Nordwestbahnhofe in Prag nach Bubenč, mit einer Abzweigung zum Bahnhofe Prag (Sandthor) der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, sowie der auf Grund dieses Ergebnisses der Stadtgemeinde Prag im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione ertheilte Bauconsens für die Theilstrecke km 0·0 bis km 1·5/6 wurde genehmigend zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 48.977 ex 1901.]

Aussiger elektrische Strassenbahnen. (Project für die Weiterführung der Aussiger elektrischen Strassenbahn bis in die Gemeindegebiete von Prödlitz und Pokau, sowie bis zum Aussiger Bahnhofe der priv. Oesterr.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft: Ergebniss der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung: Bauconsensertheilung ex commissione.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilte Ergebniss der am 26. und 27. November 1901 durchgeführten Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung rücksichtlich des vom Stadtrathe in Aussig a. d. Elbe vorgelegten Projectes für die Weiterführung der Aussiger elektrischen Strassenbahn bis in die Gemeindegebiete von Prödlitz und Pokau, sowie bis zum Aussiger Bahnhofe der priv. Oesterr.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft wurde vom k. k. Eisenbahnministerium mit dem ausdrücklichen Bemerken genehmigend zur Kenntnis genommen, dass der ex commissione ertheilte Bauconsens erst mit dem Zeitpunkte der Commissionsertheilung für die obgenannten Fortsetzungslinien in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 58.179 ex 1901.]

Projectirte Localbahn Lemberg (Kozielniki)-Podhajce. (Generelles Project: Anberaumung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat hinsichtlich des im Wege des Landesausschusses des Königreiches Galizien vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von einem Punkte der Lemberg-Czernowitz Jassy-Eisenbahn bei Kozielniki über Lyczaków, Winiki, Przemyślany, Brzezany und Potutory nach Podhajce die Trassenrevision für den 17. bis 23. Februar anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am erstgenannten Tage um $^1/_2$10 Uhr Vormittags im Sitzungssaale des Magistrates in Lemberg. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der bei der k. k. Statthalterei in Lemberg in Dienstesverwendung stehende k. k. Bezirkshauptmann Dr. Stanislaus Ustyanowski betraut. [E.-M.-Z. 6063.]

Localbahn Gmünd—Gross-Gerungs. (Wechsel des Bauaufsichtsorganes und Verlegung der Baukanzlei.) Das niederösterr. Landeseisenbahnamt hat nach der am 15. Jänner erfolgten Abberufung des Herrn Ingenieurs Remigius Zobl von diesem Zeitpunkte ab den Ingenieur Herrn Ludwig Ostersetzer als exponirtes Bauaufsichtsorgan für den Bau der Localbahn Gmünd—Gross-Gerungs bestellt und die früher in Gmünd bestandene Baukanzlei nach Weitra verlegt. [E.-M.-Z. 4722.]

Localbahn Tannwald - Grünthal. (Aenderung im Oberbaue der Zahnstangenstrecke.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Ansuchen des Verwaltungsrathes der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn die Verwendung der nicht nach dem genehmigten Normalplane, sondern nach dem Normale für die Adhäsionsstrecke gelochten Schienensystem XI in der Zahnradstrecke der im Bau begriffenen Localbahn Tannwald-Grünthal unter der Voraussetzung gestattet, dass neue, passend gelochte Laschen beigestellt werden. [E.-M.-Z. 2863.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates December 1901.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluss des Monates December 1901 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund)	
		im Baue am 1. December 1901	verbleiben im Baue am 1. Jänner 1902
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten:			
Lemberg—Sambor—galiz.-ungar. Grenze:			
Theilstrecke Lemberg—Sambor . .	76·8	—	—
a) Einfahrt in die Station Lemberg km 0·0—3·076	—	3·1	3·1
b) km 3·076—10·821	—	7·7	7·7
c) km 10·821—76·054 (Sambor) .	—	66·0	66·0
Tauernbahn	—	—	—
Karawanken- und Wocheiner Bahn . .	—	—	—
Pyhrnbahn	—	—	—
II. Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Erweiterung der Station Salzburg . .	—	—	—
Werkstättenbahnhof in Pilsen . . .	—	—	—
Umbau des Bahnhofes Lemberg . .	—	—	—
Linie Rzeszów—Radymno: Stationserweiterung Jaroslau-Sokaler Abzweigung	—	—	—
Linie Chyrow—Stryj: Stationserweiterung Sambor	—	—	—
Linie Drohobycz—Boryslaw: Stationserweiterung Boryslaw . . .	—	—	—
Linie Wels—Salzburg: Zweites Geleise in der Strecke Steindorf—Salzburg	26·0	26·0	26·0
Zweites Geleise in der Strecke Lambach—Vöcklabruck	21·9	21·9	21·9
Stationserweiterung Vöcklabruck . .	—	—	—
Stationserweiterung Hallwang . . .	—	—	—
Linie Wien—Eger: Zweites Geleise in der Strecke Absdorf—Ziersdorf	14·9	14·0	14·9
b) auf Privatbahnen:			
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:			
Verbindungscurve zwischen der Linie Wien—Brünn und dem oberen Bahnhofe zu Brünn	0·1	0·1	0·1
Linie Brünn—Pardubitz: Stationserweiterung Böhm.-Trübau .	—	—	—
Buschtěhrader Eisenbahn:			
Linie Prag—Komotau:			
Zweites Geleise in der Strecke Kladno—Smečna-Sternberg . . .	5·0	5·0	5·0
Zweites Geleise in der Strecke Milostin-Kounowa—Satkau-Teschnitz	9·3	9·3	9·3
Summe der Hauptbahnen . .	154·0	154·0	154·0
B. Local- und Kleinbahnen:			
I. Neubauten:			
Schönwehr-Elbogen	15·3	15·3	—
Triest-Parenzo:			
Theilstrecke Triest—Buje	59·7	59·7	59·7
Theilstrecke Buje—Parenzo	63·7	63·7	63·7
Spalato-Sinj	40·0	40·0	40·0
Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn) .	34·7	34·7	34·7
Görz-Haidenschaft (Wippachthalbahn) .	26·0	26·0	26·0
Teltsch-Zlabings	29·5	29·5	29·5
Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings . . .	27·0	27·0	27·0
Wlaschim—Unter-Kralowitz	24·2	24·2	24·2
Kühnsdorf-Eisenkappel	17·6	17·6	17·6
Nixdorf-Rumburg-Schönlinde	24·2	24·2	24·2
Laun-Libochowitz	19·4	19·4	19·4
Tannwald-Grünthal	7·0	7·0	7·0
Kimpolung-Dorna watra:			
Theilstrecke Valeputna—Jakobeni .	11·8	11·8	11·8
Theilstrecke Jakobeni-Dorna watra .	11·0	11·0	11·0
Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf	25·5	25·5	25·5
Gmünd—Weitra—Gross-Gerungs . . .	44·0	44·0	44·0
Karlsbad-Merkelsgrün	13·9	13·9	13·9
Elektrische Kleinbahn Triest-Scorcola-Opčina	5·1	5·1	5·1
Elektrische Kleinbahnen in Graz . . .	3·2	3·2	1·0
Elektrische Kleinbahnen in Wien . . .	18·8	18·8	17·1
Kaaden-Willomitz	19·7	—	19·7
Radonitz-Duppau	13·4	—	13·4
II. Erweiterungsbauten:			
Elektrische Kleinbahn Wien-Baden: Zweites Geleise in der Strecke Wien (Matzleinsdorf)—Guntramsdorf . .	17·2	17·2	17·2
Summe der Local- und Kleinbahnen	571·9	538·8	552·7

Es sind sonach durch die bereits vor längerer Zeit begonnene Legung des zweiten Geleises in der Strecke Absdorf—Ziersdorf der Linie Wien—Eger der k. k. österr. Staatsbahnen 14·9 km Hauptbahnen, dann durch den Baubeginn einer Linie (Nr. 56 der Concessionsurkunde) der Wiener elektrischen Kleinbahnen 0·7 km, ferner der Localbahn Kaaden-Willomitz 19·7 km und der Localbahn Radonitz-Duppau 13·4 km, somit 14·9 km Hauptbahnen und 33·8 km Local- und Kleinbahnlinien zugewachsen; dagegen durch die Bauvollendung der Localbahn Schönwehr-Elbogen, welche am 7. December 1901 eröffnet wurde, 15·3 km, dann 2·2 km durch die Eröffnung einer Linie der elektrischen Kleinbahnen in Graz und 2·4 km durch die erfolgte Eröffnung einer Linie der elektrischen Kleinbahnen in Wien, somit 19·9 km Local- und Kleinbahnlinien abgefallen. Es verbleiben somit am Schlusse des Monates December 1901 an Hauptbahnen 154 km und an Local- und Kleinbahnlinien 552·7 km in Bauausführung. Hervorzuheben wäre noch, dass der Sohlstollenvortrieb bis zum 1. Jänner 1902 beim Tauerntunnel Nordseite 257·6 m und Südseite 86·3 m, dann beim Wocheiner Tunnel Nordseite 519·5 m und Südseite 420·1 m, ferner beim Karawankentunnel Nordseite 240·8 m und Südseite 223·7 m und beim Bossrucktunnel der Pyhrnbahn Nordseite 123·8 m und Südseite 248·5 m, beträgt und dass die Installationsarbeiten in diesen vier Tunnels fortgesetzt werden.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Linie Teplitz [Settenz]—Reichenberg: Aenderung des Stationsnamens „Gabel" in „Deutsch-Gabel".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Eingabe des Verwaltungsrathes der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in Teplitz die Aenderung des Stationsnamens „Gabel" in „Deutsch-Gabel" nachträglich genehmigt. [E.-M.-Z. 3487/20.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Bestellung grosser Eilzugsmaschinen.) Der kgl. ung. Handelsminister hat die Genehmigung ertheilt, dass zur Hebung der Leistungsfähigkeit der kgl. Ungarischen Staatsbahnen bei der Staatsmaschinenfabrik fünf Stück Eilzugs-Locomotiven, Type Ie, in Bestellung gebracht werden. Diese Locomotiven sind nach Compound-System zu erbauen, mit Westinghouse-Schnellbremse, Haushälter'schen Geschwindigkeitsmessern und mit Dampfheizungs-Einrichtung zu versehen. Die zu den Locomotiven gehörigen fünf Stück Tender sind ebenfalls zu liefern.

— (Einstellung von „Pullman-Waggons" in den Eilzugsverkehr der Hauptlinien des staatlichen Betriebsnetzes.) Einem speciellen Auftrage des Handelsministers entsprechend, hat die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen angeordnet, dass die auf den Hauptlinien ihres Betriebsnetzes verkehrenden Eilzüge womöglich ausschliesslich aus vierachsigen, mit Truckgestellen ausgerüsteten sogenannten Pullman-Waggons, deren Gang ein sehr ruhiger und gleichmässiger ist, zusammengestellt werden. Um dem in stetiger Zunahme begriffenen Bedarfe an solchen Wagen entsprechen zu können, wird bei Anlass der bevorstehenden Bestellungen in erster Linie auf Beistellung einer entsprechenden Anzahl von Pullmanwagen Bedacht genommen werden.

— (Begünstigungs-Tarifsätze für Fourage-Sendungen nach durch Missernte nothleidenden Gebietstheilen Oberungarns.) Zur Linderung des durch die diesjährige schlechte Ernte an Halmfrucht-Stroh und Wiesenheu herbeigeführten Nothstandes der nördlichen, zum grossen Theil von Slovaken bewohnten Comitate Arva, Trencsén, Liptó und Zólyom, wurden seitens der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit Genehmigung des kgl. ungarischen Handelsministers für nach den Nothstandsgebieten dirigirte Sendungen von Stroh und Heu in ganzen Wagenladungen welch immer Provenienz, und zwar mit Geltung bis Ende April 1902, den normalen Tarifsätzen gegenüber um 30—40 Percent billigere Specialtarife erstellt.

— (Uebernahme von Fahrbetriebsmitteln und Stand des Fahrparkes Ende November 1901.) Der Bestand an Fahrbetriebsmitteln der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat infolge der im Monat November 1901 erfolgten Ablieferungen seitens der ungarischen Locomotiv- und Wagenfabriken folgende Vermehrung erfahren: An Locomotiven wurden vier Stück von der Staatsmaschinenfabrik abgeliefert, wodurch sich der Gesammtbestand auf 2529 Stück stellte. Es wurden ferner zehn Stück Postconducteur-Wagen, neun Stück Personenwagen I/II. Classe und 185 Stück Lastwagen verschiedener Typen zur Ablieferung gebracht, wodurch der Gesammtbestand an Personenwagen die Höhe von 6971 Stück, jener an Lastwagen die von 58 062 Stück erreichte.

Budapester Betriebs-Direction der Südbahn-Gesellschaft. (Eröffnung der Stationen Vasvár und Dömötör als Viehverlade-Stationen.) Die Budapester Betriebs-Direction der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass die in jüngster Zeit als Stationen für den Gesammtverkehr eröffneten ursprünglichen Haltestellen Vasvár und Dömötör der Linie Nagy-Kanizsa—Vasvár—Dömötör—Szombathely (Steinamanger)—Sopron (Oedenburg)—Wr.-Neustadt (—Wien), nunmehr auch als Viehverlade-Stationen eingerichtet wurden.

Ungarisches Betriebsnetz der Südbahn-Gesellschaft. (Anzahl der derzeit im Bereiche der ungarischen Linien der Südbahn-Gesellschaft bestehenden Viehverlade-Stationen.) Im Bereiche der Linien des ungarischen Betriebsnetzes der Südbahn-Gesellschaft bestehen derzeit 45 Viehverlade-Stationen, und zwar: je eine in den Hauptstationen Budapest (Ofen, Christinenstadt), Sopron (Oedenburg) und Szombathely (Steinamanger); ferner zwei im Comitate Pest-Pilis-Solt-Kiskun; acht im Comitate Fehér (Weissenburg); zwei im Comitate Veszprém; neun im Comitate Somogy; sieben im Comitate Zala; sechs im Comitate Vas (Eisenburg) und drei im Comitate Komárom (Komorn).

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Z. 79.105 ex 1901 der Direction der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Szilágyságer Comitats-Localbahnen Nagy-Károly—Zilah und Szilágy-Somlyó—Sarmaság und dem Gutsbesitzer Emerich Nagy in Csikszereda die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von der Station Tasnád-Szántó der gesellschaftlichen Linie Nagy-Károly—Tasnád-Szántó—Zilah abzweigende und diese im Bereiche der Comitate Szilágy und Bihar über Ér-Szodoró, Er-Endréd und die Gemarkung der Gemeinde Vasad in der Station Er-Mihályfalva mit der Hauptlinie (Budapest—) Püspök-Ladány—Debreczen—Ér Mihályfalva—Marmaras-Sziget—Körösmezö (—Woronienka—Stanislau) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in deren Betriebe stehenden Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Ér-Mihályfalva—Nagyvárad verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirte Localbahn Tapolcza-Keszthely. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Tapolcza-Keszthely angeordnet. Die Realisirung dieses Projectes ist von wesentlicher Bedeutung für die Verkehrsverhältnisse der an den Balaton (Plattensee) grenzenden östlichen Gebietstheile des Comitates Zala, nachdem dadurch die derzeit als Sackbahnen endigenden Linien Kis-Czell—Boba—Ukk—Tapolcza der im Betriebe der Direction der kgl. Ung. Staatsbahnen stehenden Transdanubischen (Westungarischen) Localbahnen und Balaton-Szent György des Eigenbetriebes, parallel zum See, und von Kis-Czell aus die Hauptlinie (Budapest—) Györ (Raab)—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring (—Graz) und Székesfehérvár—Kis-Czell der kgl. Ungar. Staatsbahnen mit der Südbahnlinie Budapest—Balaton-Szent György—Nagy-Kanizsa—Pragerhof sowohl als auch mit dem Balatonhafen von Keszthely verbunden werden. Das bereits seit Jahren vorbereitete Project (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 14 ex 1894, Vorconcession Post 4) war aus finanziellen Gründen bisher nicht durchführbar, ist jedoch derzeit als gesichert zu betrachten.

Im Zusammenhange mit dem Ausbaue dieser Linie steht auch die voraussichtliche baldige Realisirung des Projectes der Localbahn Tapolcza—Veszprém-Város (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 78 ex 1901), nach deren Vollendung der Balatonsee seinem ganzen Umfange nach von Schienenwegen umsäumt sein wird, und zwar an seiner Ostseite durch die Südbahnlinie Budapest—Lepsény—Balaton-Szent György und an seiner Westseite durch die combinirte Linie Lepsény—Veszprém—Tapolcza—Keszthely—Balaton-Szent György.

Ausland.

Sachsen. (Entwicklung der Dresdner Strassenbahnen.) Ueber die Entwicklung der Dresdner Strassenbahnen entnimmt das „Dresdner Journal" einem vom Regierungsassessor Dr. Wächter in der Zeitschrift des kgl. sächsischen statistischen Bureau veröffentlichten Aufsatze „Die sächsischen Städte im 19. Jahrhundert" nachstehende Angaben: Die erste Strassenbahn Dresdens wurde von der „Continental-Pferdeeisenbahn-Actiengesellschaft" zu Berlin im Jahre 1872 erbaut und verband das damals nur etwa 1600 Einwohner zählende Dorf Blasewitz mit der Hauptstadt. Noch in demselben Jahre wurde ihre Weiterführung vom Böhmischen Bahnhofe (jetzt Hauptbahnhof) durch die Chemnitzer Strasse nach Plauen begonnen, und am 11. März 1873 wurde die ganze Strecke Blasewitz—Dresden (Böhmischer Bahnhof)—Plauen in Betrieb genommen. Die Gesammtlänge dieser Bahn betrug 9897 m, wovon 5433·5 m innerhalb des Stadtgebietes lagen. Die im Jahre 1879 gegründete „The Tramways Company of Germany Limited" baute weitere Linien und übernahm auch pachtweise den Betrieb der Linien der Continentalen Gesellschaft. Nachdem die Tramways Company sich im Jahre 1894 in eine deutsche Actiengesellschaft „Dresdner Strassenbahn" umgewandelt hatte, erwarb sie am 1. Jänner 1897 käuflich das Besitzthum der Continental-Pferdeeisenbahn-Actiengesellschaft. In den ersten Jahren nach Eröffnung der ältesten Gesellschaft steigerte sich der Verkehr der Dresdner Pferdebahn nur langsam, aber seit dem Jahre 1884 hat sich die Betriebslänge um 18.248 m (43 pCt.) vermehrt, wogegen die Zahl der Wagenkilometer um 29.181 (436 pCt.) und die Zahl der beförderten Personen um 39,640.558 (464 pCt.) zugenommen hat. Bis zum Jahre 1893 fand der Betrieb ausschliesslich durch Pferde statt; im November des genannten Jahres wurde mit elektrischem Betriebe zunächst auf der Linie Blasewitz—Laubegast begonnen, und bis zum Jahre 1900 wurde der elektrische Betrieb auf sämmtlichen Strecken eingeführt. Die dadurch ermöglichten schnellen und dabei billigen Fahrten haben den Verkehr ganz gewaltig gehoben, die Zahl der Wagenkilometer

hat sich in den Jahren 1895—1900 von 5,478.319 auf 12,268.550 erhöht und die Zahl der beförderten Personen nahezu verdoppelt, nämlich von 24,742.139 auf 48,186.779. Im Jahre 1890 bildete sich in Dresden eine zweite Strassenbahn-Gesellschaft, die „Actiengesellschaft Deutsche Strassenbahn-Gesellschaft zu Dresden", die bis zum Ablaufe des Jahres 1900 13 Linien in Betrieb hatte, während die ältere Gesellschaft deren 11 besitzt. Die Gesammtlänge der Linien der „Deutschen Strassenbahn-Gesellschaft" steht der der „Dresdner Strassenbahn" nicht nach, dagegen ist der Verkehr auf letzterer gegenwärtig noch wesentlich stärker.

Schweden. (Einführung des elektrischen Eisenbahnbetriebes.) Eine hochbedeutsame Umwälzung auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehres wird von der schwedischen Regierung zur Zeit vorbereitet. Es handelt sich um nichts Geringeres, als sämmtliche Staatseiseubahnen elektrisch zu betreiben. Hiebei wird hauptsächlich mit den natürlichen Kraftquellen, über welche Schweden in seinen zahlreichen Wasserfällen und Sturz-Elfs verfügt, gerechnet. Man will die bisherigeu Massenzüge, deren Waggons oftmals von zwei oder gar drei Locomotiven vorwärts bewegt werden, bei dem elektrischen Bahnbetrieb durch eine grössere Anzahl kleinerer Specialzüge mit geringerer Wagenzahl ersetzen. Was die technische Verwendung der vorhandenen Wasserfälle angeht, so werden nur jene Katarakte als brauchbar bezeichnet, welche selbst bei niedrigstem Wasserstande im Hochsommer eine Energie von mindestens 1500 natürlichen Pferdekräften entwickeln; je geringer der Energievorrath der einzelnen Katarakte erscheint, desto geringer muss auch die Entfernung zwischen Energiequelle und Eisenbahnlinie bleiben. Wasserfälle, welche sich in beträchtlicherem Abstande von dem zur Zeit vorhandenen Eisenbahnnetz befinden, können daher nur in dem Falle Verwendung finden, wenn sie über einen abnorm grossen Wasservorrath verfügen, dessen Ausnützung der Eisenbahnverwaltung unter allen Umständen genügende Sicherheit darbietet. Was die praktische Umgestaltung des bisherigen Dampfbetriebes in den elektrischen Bahnverkehr betrifft, so werden zunächst die sogenannten Stammbahnlinien der bottnischen Küste, ferner die Route Brackle—Storlien, die beiden Hauptlinien durch das obere und untere Norrland, sowie endlich sämmtliche Staatsbahnen der schwedischen Südwestküste in Aussicht genommen. Von besonderem Werthe wird das neue Beförderungsmittel sich für den Verkehr auf der neuen transskandinavischen Exportbahn (Gelivara-Ofoten) erweisen, wo man durch die Gewinnung billiger Frachtsätze auf eine erhebliche Steigerung des schwedischen Erzexportes wird rechnen dürfen. Da Schweden selbst über keine eigenen Kohlenlager verfügt, so würde schon aus diesem Grunde die Einführung der elektrischen Triebkraft im staatlichen Bahnverkehr eine eminente Ersparniss bewirken. Dass das skandinavische Eisenbahnwesen, namentlich soweit dasselbe den ausländischen Transit- und Touristenverkehr berührt, durch die Einführung des elektrischen Betriebes eine Steigerung im weitesten Umfange erfahren wird, wird in den Handelskreisen Skandinaviens als zweifellos angesehen. Auch in dem benachbarten Norwegen ist man geneigt, die ebenso zahlreichen wie ergiebigen Kraftquellen in den Dienst des öffentlichen Verkehres zu stellen.

Türkei. (Einzahlung von gezeichneten Beträgen für die Mekkabahn.) Von den für die Mekkabahn gezeichneten Beträgen, die sich auf rund 800.000 türkische Pfund beziffern, sind, wie dem „Triester Tagblatt" aus Constantinopel gemeldet wird, bisher nur ungefähr 350.000 Pfund eingezahlt worden und sind nun an alle Departements- und Provinzbehörden strenge Befehle zur Eintreibung der gezeichneten Summen ergangen. Für jene Personen, die gewisse Beträge für diesen Bahnbau zeichnen, wurde die Mekkabahn-Medaille gestiftet.

Asien-Amerika. (Project einer die beiden Welttheile im äussersten Norden verbindenden transcontinentalen Eisenbahn.) Der belgische Forschungsreisende Harry de Windt im Vereine mit dem Nordamerikaner Harding werden mit Unterstützung der Regierungen von Russland, der Vereinigten Staaten von Nordamerika und Canadas zum Zwecke des Studiums einer von Irkutsk aus Sibirien mit dem Staate Alaska und weiterhin über Canada mit New-York verbindenden Eisenbahn, die in Aussicht genommene Trasse dieser Linie bereisen. Von der Endstation Irkutsk der transibirischen Eisenbahn ausgehend, führt die Reise mit Benützung von Schlitten von Irkutsk bis Yakutsk in einer Länge von 2400 km, die man in drei bis vier Wochen, zurückzulegen hofft. Von dort aus führt der Weg im Bereiche unbewohnter und kaum erforschter Gegenden über das unwirthbare Werkhoyomskgebirge bis Nijni-Kolyms, der äussersten, von circa 2000 Deportirten bewohnten Niederlassung Russlands, bezw. Sibiriens, welcher Punkt im Laufe des Monates Februar erreicht werden soll. Dort hoffen die Reisenden sich einer Karawane von Pelzhändlern anzuschliessen und mit diesen bis zur Behringsstrasse zu gelangen, deren Breite zwischen Cap Est (Asien) und Cap Wels (Amerika) jener des Pas de Calais entspricht. Die Ueberfahrt nach Amerika soll bei günstigen Eisverhältnissen in Schlitten, sonst aber mit dem von der nordamerikanischen Regierung den Forschern zur Verfügung gestellten Dampfer „Bear" erfolgen. Von dort aus führt die projectirte Trasse theils auf dem Gebiete von Alaska, theils des westlichen Canadas im Thale des Stromes Jukon, eventuell des Mackenzie und weiterhin über Winnipeg, Montreal und Albany bis New-York, welches Ende Mai oder Anfang Juni erreicht werden soll. Die Theilstrecke Klondyke—Behringsstrasse wurde bereits von einem amerikanischen Consortium trassirt, desgleichen auf sibirischem Gebiete die Fortsetzung der transibirischen Eisenbahn von Irkutsk bis Yakutsk als Staatsbahnbau. Gegen die Uebersetzung der Behringsstrasse durch eine Brücke spricht die seitens schwimmender Eisberge drohende Gefahr, wogegen die Unterfahrung der Meerenge mittelst eines Tunnels in Combination gezogen wurde. Im Falle der Realisirung des de Windt'schen Projectes einer transcontinentalen Eisenbahn werden die westliche und östliche Küste der Atlantic durch einen von Frankreich aus in östlich, bezw. von Amerika aus in westlich transversaler Richtung die Welttheile Europa, Asien und Amerika umspannenden Schienenstrang verbunden werden, innerhalb dessen Trasse nur die schmale Behringsstrasse bis zum Zeitpunkte des vollendeten Ausbaues des dortigen submarinen Tunnels, vorläufig durch einen Traject zu übersetzen sein wird.

Ost-Afrika. (Französische Colonien und Abessinien. Project der Eisenbahn Dschibuti-Harrar nebst Abzweigung nach Zeïllah.) Ueber die Angelegenheit der Eisenbahn Dschibuti-Harrar, die kürzlich in der französischen Kammer zur Sprache gebracht wurde und die französischen Colonial-Kreise in sehr lebhafter Weise beschäftigt, erhält die „Triester Zeitung" aus Paris folgende Darstellung: Negus Menelik hat am 9. März 1894 seinem Minister, Herrn Ilg, und einem Franzosen, Herrn Chefneux, das Recht zum Baue einer Abessinien mit dem französischen Hafen Dschibuti verbindenden Eisenbahn verliehen und im Art. 3 des Vertrages zugesichert, dass keine andere Eisenbahngesellschaft ermächtigt werden wird, auf abessinischem Gebiete Concurrenzlinien, sei es von der italienischen Grenze der Erythräa oder von dem englischen Somaligebiete in der Richtung nach Abessinien, sei es von Abessinien gegen den Weissen Nil zu bauen. In französischen Colonialkreisen legt man auf die Einhaltung dieser Vertragsbestimmung um so grösseres Gewicht, als der französische Einfluss in Abessinien der weitaus überwiegende sein würde, falls der Hafen von Dschibuti die alleinige Eingangs- und Ausgangsstation von Abessinien wäre. Man glaubt aber, England wolle von der Linie Dschibuti-Harrar eine gegen den Hafen von Zeïllah abzweigende Linie herstellen und es würde diesen Zweck erreichen, wenn es die Abänderung des oberwähnten Art. 3 des Vertrages durchsetzen könnte. Die kaiserlich äthiopische Eisenbahngesellschaft, welche mit einer französischen Gesellschaft einen Bauvertrag geschlossen hatte, musste denselben im Jahre 1901 auflösen und war infolge von Geldverlegenheiten gezwungen, sich an englische Gesellschaften, die neu-afrikanische Gesellschaft, die neuägyptische Gesellschaft, die consolidirte Oceana-Gesellschaft zu wenden, um den Bau der Linie auf abessinischem Boden fortsetzen zu können. Die genannten drei Gesellschaften haben nun unter dem Namen „Internationale äthiopische Eisenbahnverwaltungs- und Baugesellschaft" nach den getroffenen Vereinbarungen das Project einer Abzweigung nach Zeïllah in Erwägung gezogen, wobei sie jedoch auf zwei Widerstände geriethen: Erstens auf den erwähnten Art. 3 des Vertrages vom Jahre 1894 und zweitens auf die Erklärung Frankreichs, dass der Ort, von welchem aus die Abzweigung erfolgen soll, auf seinem Gebiete liege, während England ihn für abessinischen Boden ausgibt England vertritt die Anschauung, dass das französische Gebiet nicht weiter reiche, als 90 km der Dschibuti-Harrarbahn, während Frankreich das Gebiet bis 201 km beansprucht. Die Zeïllahlinie soll bei km 150 abzweigen. Die französischen Colonialkreise verlangen daher, dass der Vertrag unverändert bleibe, hegen aber die Besorgniss, dass Menelik nach seiner jetzigen Stimmung Niemanden werde begünstigen wollen. Dieser Besorgniss gibt auch das in Dschibuti erscheinende französisch-ägyptische Journal Ausdruck, indem es schreibt: „Menelik ist jetzt Allerweltsfreund, er hütet sich, dem Einen eine Gunst zu erweisen, um nicht die Eifersucht der Anderen zu erwecken" Die Colonialgruppe der französischen Kammer bemüht sich seit

zwei Monaten, die Minister Delcassé und Decrais zu einer Action behufs Abwehr der den französischen Interessen drohenden Gefahr zu bewegen und es heisst, dass die Regierung demnächst einen entscheidenden Schritt zur Regelung der Frage unternehmen wird.

Russland. (Längen des russischen Eisenbahnnetzes am 1. Jänner [alten, 13. Jänner neuen Styles] 1900). Dem officiellen statistischen Ausweise des kaiserl. russischen Communications-Ministeriums zufolge hatte das Gesammtnetz der russischen Eisenbahnen in beiden Welttheilen am 1. Jänner 1900 eine Länge von 49.453 Werst (1 Werst = 1·067 km) erreicht. Von diesen sind bisher nur 3351 Werst doppelgeleisig, somit circa $^5/_6$ des Gesammtnetzes eingeleisig. Vom Gesammtnetze unterstehen 46.988 Werst directe der Ingerenz des Communicationsministers, darunter circa 50 pCt. Privatbahnen, und zwar dies infolge gewisser Bestimmungen der Concessionsurkunden. Die Ausdehnung des Localbahnnetzes beschränkt sich auf 746 Werst, und zwar zumeist im Bereich von Industriegebieten. Vom asiatischen Eisenbahnnetze, von welchem am 1. Jänner 7000 Werst in Betrieb standen, waren 6029 Werst Staatsbahnlinien.

— (Baufortschritte der centralasiatischen Eisenbahn Orenburg—Taschkend.) Am 7. November 1901 wurde in Anwesenheit des russischen Kriegsministers Kuropatkine von Orenburg aus der Bau der centralasiatischen Eisenbahn Orenburg—Kazelinsk—Taschkend begonnen (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 37 ex 1901). Der fast gleichzeitig in der entgegengesetzten Richtung von Taschkend aus in günstigem Terrain und dicht bevölkertem Gebiete begonnene Bau schreitet rasch vorwärts, und hofft man innerhalb von $2^1/_2$—3 Jahren Kazelinsk zu erreichen. Von dieser Theilstrecke der Gesammtlinie werden durch Flügelbahnen die Linien Askabab—Mero und Andian—Tuschka mit dem centralasiatischen Netze verbunden und durch dessen Vermittlung in den europäischen Verkehr einbezogen werden. Die Herstellung dieser Verbindungen ist auch von strategischer Bedeutung für Russland, da sodann Truppen aus den europäischen Gebietstheilen mit Vermeidung der Meeresfahrt direct per Eisenbahn nach Centralasien dirigirt werden können, während für die projectirte Ansichziehung des chinesisch-europäischen Handels der Ausbau der Mandschureischen Eisenbahnen, der Linien Niu-Chuang—Chan—Haï-Kuan, Tien-Tsin—Peking und Peking—Hankeu, von Bedeutung zu werden verspricht.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 12. bis 18. Februar 1902.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

12. Februar*) um $8^1/_2$ Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer (kein) mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

13. „ *) um $8^1/_2$ Uhr Früh (Kildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän B. Bednarz, mit Berührung von Pola,[1] Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

14. Februar*) um $8^1/_2$ Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Sultan", Capitän V. Ivellich, mit Berührung von Rovigno, Pola,[1] Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Caroher, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orehich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Casteinnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

15. „ *) um $8^1/_2$ Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Bosnia", Capitän V. Gurrich, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Puntschie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

18. „ *) um $8^1/_2$ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie) Dampfer „Galatea", Capitän C. Gilovich, mit Berührung von Rovigno, Pola,[1] Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Casteinnovo (Megline), Teodo, Risano, Cattaro, Bari, Antivari, Dulcigno, Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem aus Wien kommenden Schnellzuge.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90.—.

Venedig.

13. Februar, Dampfer „Metcovich", Capitän G. Knezevich } um
17. „ Dampfer „Metcovich", Capitän G. Knezevich } Mitternacht

Levante und Mittelmeer.

13. „ um $11^1/_2$ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia", Capitän B. Vidos, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

13. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Helios", Capitän L. Soich, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus, Smyrna, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt Rizeh und Batum.

16. „ um 11 Uhr Vorm. (Syrisch-Caramanische Linie B), Dampfer „Carniolia", Capitän E. Radeglia, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patrasso, Alexandrien, Port Said, Beyruth (4 Tage Quarantäne), Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Dardanellen und Constantinopel.

16. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Achille", Capitän G. Lucovich, mit Berührung von Fiume†), Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Chios, Cesmè, Mytilene und Smyrna.

18. „ um $11^1/_2$ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Damnfer „Cleopatra", Capitän G. Damianovich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen und Constantinopel. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Durazzo, Medna, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

20. „ um $11^1/_2$ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Capitän R. Colledani, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Lattakia.

Ostindien, China und Japan.

12. Februar, um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Erzherzog Franz Ferdinand", Capitän A. Martinolich (von Fiume† am 6. Februar) mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Colombo, Rangoon und Calcutta.

23. „ um 4 Uhr Nachm. (Winterlinie Bombay-Karachi), Dampfer „Vindobona", Capitan G. Klansberger, (von Fiume† am 19. Februar) mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo und Rangoon.

3. März, um 4 Nachmittags (direct nach Bombay**), Dampfer „Imperator", Capitän C. Androvich, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

5. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Austria", Capitän . . . . . , [von Fiume†) am 1. März] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama, und Kobe.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

**) Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt einige Tage vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Teresa" nach Calcutta.) Dieser Dampfer von 2381 Tonnen Gehalt ist am 15. December 1901 ohne Passagiere mit 2488 Tonnen factischer Ladung, worunter 1949 Tonnen Zucker, nebst 3668 Stück Holz, von Triest nach Calcutta für Rechnung des Oesterr. Lloyd abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 134 Stück Eichenbalken, 18 Stück Trämme, 44 Stück Piloten, 114 Stück Pfosten, 250 Stück Staffeln, 1508 Stück Stöcke, 98 Stück Holzstäbe, 3 Stück Schiffsspeichen, 24 Stück amerikanische Kiefer, 1525 kg Kaffee, 184 kg Papier, 13 kg Muster, 1301 kg Kurzwaaren, 354 kg Leder, 378 kg Esswaaren, 407 kg Schafwollwaaren, 172 kg Metallwaaren, 4101 kg Möbel, 549 kg Parfumeriewaaren, 160 kg Seife, 600 kg Glaswaaren, 17.280 kg Zucker und 1750 kg Esswaaren; nach Padang 253 kg Wein; nach Suez 1050 kg Esswaaren, 54 kg Metallwaaren und 2400 kg Zucker; nach Gedda 317 kg Manufacturwaaren, 10.000 kg Zucker und 210 kg Glasperlen; nach Aden 54 kg Muster, 12.110 kg Baumwollwaaren, 936 kg Obst und 250 kg Lampen, 20 Stück Fugleisten, 300 Stück Staffeln, 985 Stück Bretter, 170 Stück halbzöllige Bretter, 127 kg Manufacturwaaren, 202 kg Metall-

waaren, 81 kg Wein und 12.000 kg Zucker; nach Zanzibar 24.323 kg Baumwollwaaren; nach Massaua 15 kg Muster, 1400 kg Esswaaren, 739 kg Holzwaaren und 1168 kg Wein; nach Hodeidah 12.654 kg Papier und 1397 kg Majolika; nach Colombo 2140 kg Bier, 30 kg Knöpfe, 6 kg Muster, 562 kg Papier, 20.160 kg Cement, 517 kg Kurzwaaren, 7672 kg Baumwollwaaren, 49 kg Glasperlen, 299 kg Glaswaaren und 10.280 kg Zucker; nach Aleppey 180 kg Arzneistoffe; nach Sidney 229 kg Holzwaaren; nach Madras 169 kg Knöpfe, 10 kg Muster, 119.611 kg Papier, 1124 kg Kurzwaaren, 10.080 kg Cement, 902 kg Holzwaaren, 11.411 kg Metallwaaren, 374 kg Seife und 629 kg Glaswaaren; nach Rangoon 123 kg Muster, 6643 kg Papier, 312 kg Kurzwaaren, 30.240 kg Cement, 2367 kg Baumwollwaaren, 1318 kg Schafwollwaaren, 455 kg Lampen, 2372 kg Manufacturwaaren, 69 kg Holzwaaren, 5255 kg Metallwaaren, 532 kg Uhren, 267 kg Glasperlen, 629 kg Seife, 4003 kg glasirte Töpferwaaren, 2438 kg Glaswaaren und 10.000 kg Zucker, und nach Calcutta 81.702 kg Spielkarten, 3550 kg Alkohol, 8531 kg Knöpfe, 539 kg Muster, 6194 kg Kurzwaaren, 37.642 kg Baumwollwaaren, 107 kg Farbeu, 8763 kg Schafwollwaareu, 10.094 kg Lampen, 7067 kg Hopfen, 10.749 kg Manufacturwaaren, 37.416 kg Metallwaaren, 3075 kg Quecksilber, 2715 kg Waaren aus leonischen Gespinnsten, 2099 kg Möbel, 5974 kg Holzwaaren, 238 kg Uhren, 505 kg Kurzwaaren, 93 kg Manufacturwaaren, 325 kg Holzwaaren, 1883 kg chemische Producte, 14.161 kg glasirte Töpferwaaren, 9620 kg Glasperlen, 32.545 kg Glaswaaren, 1488 kg Wein, 1,886.992 kg Zucker, 6850 kg Zündhölzchen, 27.198 kg Glasperlen und 2709 kg Seife. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug Kroneu 1,615.798.

— (Abfahrt des Dampfers „Clio“ nach Karachi und Bombay.) Dieser Dampfer von 2248 Tonnen Gehalt ist am 4. December 1901 ohne Passagiere mit 4595 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 4404 Tonnen Zucker, nebst 9508 Stück Holz, für Rechnung des Oesterr. Lloyd von Triest nach Karachi und Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 10.400 kg Alkohol, 1200 kg Bier, 1633 kg Papier, 60 kg Kurzwaaren, 1981 kg Esswaaren, 2177 kg Obst, 250 kg Alkohol, 2030 Stück eichene Eisenbahnschwellen, 451 Stück Pfosten. 21 Stück eichenes Rundholz, 333 Stück Staffeln, 1439 Stück Stöcke, 577 kg Oel, 508 kg Perlen, 6546 kg Kartoffel und 2069 kg Glaswaaren; nach Aden 120 kg Mineralwasser, 1643 kg Obst, 810 Stück Staffeln, 1565 Stück Bretter, 159 Stück Raaen, 2700 Stück dünne Holzstreifen, 409 kg Glasperlen, 236.600 kg Zucker, 5000 kg Cement, 5698 kg Perlen, 399 kg Majolika und 4711 kg Perlen; nach Karachi 3950 kg Knöpfe, 151 kg Mützen, 650 kg Muster, 25.200 kg Papier, 340 kg Kurzwaaren, 4100 kg Baumwollwaaren, 368 kg Lampen, 600 kg Schafwollwaaren, 6587 kg Manufacturwaaren, 332 kg bearbeitete Steine, 39.700 kg Metallwaaren, 800 kg Holzwaaren, 760 kg Waaren aus leonischen Gespinnsten, 3080 kg Möbel, 80 kg Uhren, 643 kg Seife, 950 kg glasirte Töpferwaaren, 14.278 kg Seide, 3000 kg Glasperlen, 440 kg Glaswaaren, 4,167 562 kg Zucker, 423 kg Papier, 120 kg Kurzwaaren, 2386 kg Baumwollwaaren, 2319 kg Glasperlen und 2300 kg Spielkarten, und nach Bombay 256 kg Knöpfe, 15 300 kg Papier, 67 kg Muster, 240 kg Kurzwaaren, 637 kg Manufacturwaaren, 2069 kg Kurzwaaren, 2353 kg Baumwollwaaren und 397 kg Schafwollwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 2,015.875.

— (Abfahrt des Dampfers „Campania“ nach Karachi.) Dieser Dampfer von 2267 Tonnen Gehalt ist am 20. December 1901 ohne Passagiere mit 1419 Gewichtstonnen Zucker factischer Ladung und 2639 Stück Holz für Rechnung des Oesterr. Lloyd von Triest nach Karachi abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 116 Stück Balken, 10 Stück Trämme, 37 Stück Piloten und 1575 Stück Stöcke, und nach Karachi 1,418.675 kg Zucker. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 399.868.

Schiffsverkehr im Donaustruden bei Grein im Jahre 1901. Nach der von der k. k. Strombauleitung in Grein verfassten Zusammenstellung der Fahrzeuge, welche in dem Schiffahrtsjahre 1901 den Donaustruden passirten, gestaltete sich der Schiffsverkehr im Donaustruden im Jahre 1901 nachstehend:

Es verkehrten in der Thalfahrt: 1023 Dampfschiffe (1900 : 1110), 1041 angehängte Schlepper (1900 : 1056), 230 Kehlheimer, Gamsen und Futterplätten (1900 : 162), 165 Sechserinnen, Pegeleisen und Trauner (1900 : 181), 71 Tiroler und Salzburger Plätten (1900 : 81), 39 beladene, kleinere Fahrzeuge (1900 : 57); weiters 96 unbeladene Flösse (1900 : 80), 528 mit Brenn- und Bauholz beladene Flösse (1900 : 464), und 15 mit verschiedenen Produkten beladene Flösse (1900 : 30).

An Gegenzügen wurden verzeichnet: 1049 Dampfschiffe (1900 : 1120), 1011 angehängte Schlepper (1900 : 1032) und 215 angehängte Holzzillen (1900 : 211). Pferdezüge kamen im Berichtsjahre nicht vor.

Der Gesammtverkehr zu Berg und Thal im Jahre 1901 betrug sonach 5183 Fahrzeuge (1900 : 5585).

Preussen. (Wasserstrassen-Bauten). Die in letzter Zeit veröffentlichte übliche jährliche Denkschrift über die Bauausführungen an den preussischen Wasserstrassen Rhein, Mosel, Ems, Weser, Elbe, Saale, Havel, Oder, Warthe, Weichsel und Memel umfasst die Zeit vom 1. April 1899 bis 31. März 1901.

Was den Rhein anlangt, so ist — wie die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ auf Grund der Daten der erwähnten Denkschrift mittheilt — das angestrebte Ziel der Regulirung von Bingen bis zur holländischen Grenze nunmehr im Allgemeinen erreicht. Neben dem Abschluss der planmässigen Regulirung sind während der Berichtszeit noch verschiedene Verbesserungen zur Ausführung gekommen, so eine Stromregulirung von der Eisenbahnbrücke bei Hamm bis oberhalb Düsseldorf, Verbesserung des Fahrwassers von der Anlandestelle bei Bacharach u. s. w. — Die Arbeiten an der Mosel haben sich in den letzten Jahren auf den ferneren Ausbau der Flussstrecke und der Ufer, sowie Verbesserungen geringeren Umfanges durch Baggerungen, weitere Ausbildung der Vorlandungen und Herstellung einzelner neuer Leitwerke zwischen den vorhandenen Bühnen erstreckt. Für die grosse Schiffahrt dürfte die Mosel nur durch Canalisirung geeignet gemacht werden. — Die im Jahre 1900 vollendete Verbesseruug des Fahrwassers der Ems erwies sich sehr bald nach Inbetriebnahme des Dortmund-Ems-Canales für die geänderten Verkehrsverhältnisse als nicht ausreichend. Es wurde daher als nothwendig anerkannt, den geänderten Verhältnissen Rechnung zu tragen und das Fahrwasser der Unterems bis auf zehn Meter unter gewöhnlichem Hochwasser zu vertiefen. Diese Tiefe, welche der zur Zeit auf der Unterweser bis Bremerhaven vorhandenen Tiefe ungefähr entspricht, wird die Ems auch den grossen Kriegsschiffen zugänglich machen und ihnen in dem entsprechend vertieften Emder Hafen einen sicheren Liegeplatz bieten. Dieses Ziel sollte bis Ende 1901 erreicht werden. — Die Arbeiten an der Weser erstreckten sich in der Berichtszeit hauptsächlich auf Nachregulirungen.

Die Nachreguliruugsarbeiten an der Elbe wurden durch die herrschenden Hochwasserverhältnisse behindert. — An der unteren Saale ist unweit der Ortschaft Dobis eine Stromcorrection in Angriff genommen, durch welche die vorhandene starke Krümmung in der Stromrinne beseitigt und die Thalfahrt durch Herstellung eines Leitwerkes verbessert werden soll.

Infolge der stetigen Steigerung des Verkehres werden an die Schiffbarkeit der Oder von Jahr zu Jahr höhere Anforderungen gestellt. Es wurden daher Ermittlungen darüber angestellt, ob durch Regulirung oder auf welche andere Weise sich noch eine weitere Vertiefung des Fahrwassers am besten erreichen lassen wird. — Infolge der planmässig durchgeführten Nachregulirungsarbeiten an der Warthe ist die Zahl der schlechten Stellen weiter zurückgegangen und wurde das Ziel der Regulirung, ein Meter Wassertiefe bei dem gemittelten niedrigsten Wasserstande, für den grössten Theil der Warthe nahezu erreicht Abgesehen von der oberen Strecke von Schrimm aufwärts bis zur russischen Grenze, wo mit Rücksicht auf den geringen Verkehr von der planmässigen weiteren Vertiefung noch abgesehen werden kann, finden sich Untiefen in grösserer Zahl nur noch zwischen Morin und der Netremündung.

Die günstige Wirkung der bisher ausgeführten Regulirungsarbeiten an der Weichsel, sowohl für die Schiffahrt, wie für die Landescultur zeigt sich unter Anderen darin, dass die Eisbrechdampfer der Strombauverwaltung in den letzten Jahren infolge der schon erreichten Verbesserung der Fahrrinne wiederholt bis Thorn und darüber hinaus vorgedrungen sind und den Strom von der Mündung bis zur russischen Grenze von der Eisdecke befreit und dadurch die platte Abführung des russischen Eises ermöglicht haben. — An der Memel werden immer von Neuem erhebliche Aufwendungen für die Beseitigung von Verflachungen des Stromes und von Aufhägerungen des Ufergeländes erforderlich, weil der russische Theil des Memelflusses sich noch in verwildertem Zustande befindet und von dort bei jedem Hoch-

wasser Sandmassen in aussergewöhnlich grossem Umfange dem unteren Stromlauf zugeführt werden.

Französische Wasserstrassen. Seit längerer Zeit bereits beschäftigt man sich in Frankreich mit dem Gedanken, die durch Vermittlung des Canals du Midi schon bestehende schiffbare Verbindung zwischen Bordeaux und Narbonne in grossem Style auszugestalten und hiedurch den Seeweg zwischen dem Atlantischen Ocean und dem Mittelländischen Meere abzukürzen.

Die Kosten eines derartigen Projectes wurden im Jahre 1882 auf 564 Millionen Francs geschätzt, im Jahre 1895 auf 2 Milliarden. Die französische Gesetzgebung hat nunmehr beschlossen, für den Bau des „Zwei-Meere-Canals" einen Betrag von 700 Millionen Francs aufzuwenden.

Nach dem bezüglichen Projecte beträgt die Länge der in Betracht kommenden Wasserstrasse nach Abrechnung der Girondemündung 401 km. Der Canal ist als Schleusencanal gedacht, mit je acht Doppelschleusen für den Auf- und Abstieg. Der zu überwindende Höhenunterschied beträgt 140 m; das durchschnittliche Gefälle einer Doppelschleuse daher $17^1/_2$ m.

Die Trasse des Canals geht im Thale der Garonne von Bordeaux bis Toulouse und wendet sich dann in südöstlicher Richtung dem Thale des Hers, eines rechtsseitigen Nebenflusses der Garonne zu. Während der Canal du Midi die Wasserscheide in einer Höhe von 190 m über dem Meeresspiegel überschreitet, ist für den neuen Canal ein Einschnitt in das Gelände von 50 m geplant, wodurch sich die zu überwindende Höhe — wie schon oben bemerkt — auf 140 m reducirt. Hierauf erfolgt der Abstieg nach Narbonne.

Der neue Canal soll eine nutzbare Tiefe von 8·5 m erhalten und eine Breite von 25 m, mit 33 Ausweichstellen in Distanzen von je 12 km und einer Länge von je 1200 m. Im Verlaufe der Canal-Trasse sind circa 240 Verkehrsadern zu kreuzen, darunter zweimal die schiffbare Garonne. Den Wasserbedarf bezeichnet das Project mit 30 m³ pro Secunde. Diesen Bedarf liefern die natürlichen Zuflüsse durch 62 Tage im Jahre. An 238 Tagen würde der natürliche Zufluss nur 20 m³ per Secunde betragen, so dass die restlichen 10 m³ auf künstlichem Wege zu beschaffen wären; durch 65 Tage endlich ist auf gar keine natürlichen Zuflüsse zu rechnen.

Was den zukünftigen Canalbetrieb anbelangt, ist die Anlage von Schienengeleisen an beiden Seiten des Canals in Aussicht genommen, um die Schiffe mit Dampfmaschinen oder elektrischen Locomotiven zu remorquiren. Der für ein Schiff erforderliche Zeitaufwand, um auf dem Canale vom Atlantischen Ocean in das Mittelländische Meer zu gelangen, wurde auf 83 Stunden berechnet.

Personal-Nachrichten.

Auf Grund des § 3 des Gesetzes vom 11. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 66, beziehungsweise des § 7 der Verordnung des Handelsministeriums vom 11. October 1901, R.-G.-Bl. Nr. 163, haben die Landesausschüsse der an dem Baue der Wasserstrassen betheiligten Länder, sowie die k. k. Regierung die Mitglieder und Ersatzmänner des Wasserstrassen-Beirathes ernannt.

Hienach ist der Wasserstrassen-Beirath in folgender Weise zusammengesetzt:

Vorsitzender:

Se. Excellenz Guido Freiherr Call zu Rosenburg und Kulmbach, k. k. Handelsminister.

Stellvertreter im Vorsitz:

Dr. Franz Stibral, k. k. Sectionschef im Handelsministerium.

Von den Landesausschüssen ernannte Mitglieder und Ersatzmänner:

Böhmen.

Mitglieder:

Johann Kaftan, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter, b. a. Civilingenieur;

Dr. Victor W. Russ, Präsident der Oesterreichischen Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Mitglied des Staatseisenbahnrathes etc.;

Wenzel Karela, Landtagsabgeordneter, Zuckerfabriks-Director in Melnik;

Josef Taschek, Vicebürgermeister in Budweis, Ingenieur

Ersatzmänner:

Heinrich Freiherr von Spens-Booden, Landes-Oberbaurath;

Wenzel Rippl, o. ö. Professor an der deutschen technischen Hochschule in Prag;

Johann Hrásky, o. ö. Professor an der böhmischen technischen Hochschule in Prag;

Johann Jaroš, Reichsrathsabgeordneter, Grundbesitzer.

Galizien.

Mitglieder:

Miecislaus Ritter von Onyszkiewicz, Landtagsabgeordneter und Landesausschussbeisitzer, Gutsbesitzer;

Dr. Wladimir Ritter von Kozłowski, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter, Gutsbesitzer;

Dr. Anton Ritter von Górski, Professor an der Jagellonischen Universität in Krakau, Gutsbesitzer;

Dr. Arnold Edler von Porada-Rapoport, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter.

Ersatzmänner:

Andreas Kędzior, Director des Landesmeliorationsbureau in Lemberg;

Albin Ritter von Rayski, Landtagsabgeordneter, Gutsbesitzer;

Ludwig Baldwin Ramułt, Gutsbesitzer und Präses der Bezirksvertretung in Lisko;

Dr. Eugen Oleśnicki, Landesadvocat in Stryj.

Mähren.

Mitglieder:

Dr. Hugo Ritter von Manner, Landesausschussbeisitzer, Gutsbesitzer;

Johann Rozkošny, Landesausschussbeisitzer, Grundbesitzer;

Emanuel Proskowetz, Ritter von Proskow und Marstorff sen., Herrenhausmitglied, Grossindustrieller;

Dr. Wenzel Šilený, Reichraths- und Landtagsabgeordneter, Advocat.

Ersatzmänner:

Dr. Carl Chiari, Reichsrathsabgeordneter, Fabriksbesitzer;

Rudolf M. Rohrer sen., Landtagsabgeordneter, Vicebürgermeister in Brünn;

Adalbert Kulp, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter, Realitätenbesitzer in Kremsier;

Franz Tropper, Bürgermeister der Stadt Prerau.

Niederösterreich.

Mitglieder:

Dr. Carl Lueger, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter, Bürgermeister der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien;

Franz von Pirko, Mitglied des niederösterreichischen Landesausschusses, Gutsbesitzer;

Eduard Kaiser, Landtagsabgeordneter, Oberbaurath;

Leopold Steiner, Mitglied des niederösterreichischen Landesausschusses.

Ersatzmänner:

Josef Strobach, Reichsrathsabgeordneter, Landmarschall-Stellvertreter, erster Vicebürgermeister von Wien;

Anton Freiherr von Ludwigsstorff, k. und k. Geheimer Rath und Kämmerer, Gutsbesitzer;

Wilhelm Süssemilch, niederösterreichischer Landesbaurath;

Gottfried Jax, Landtagsabgeordneter, Realitätenbesitzer.

Oberösterreich.

Mitglieder:

Dr. Alfred Ebenhoch, Landeshauptmann, Hausbesitzer;

Dr. Ernst Jäger, Mitglied des oberösterreichischen Landesausschusses, Advocat.

Ersatzmänner:

Cölestin Baumgartner, Consistorialrath, kaiserlicher Rath, Abt des Stiftes Lambach, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter;

Dr. Carl Beurle, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter, Advocat.

Schlesien.

Mitglieder:

Dr. Ferdinand Pohl, Landesausschussbeisitzer, Hof- und Gerichtsadvocat;

Josef Rossmanith, Landes-Oberingenieur;

Ersatzmänner:

Dr. Franz Stratil, Landesausschussbeisitzer, Advocat;

Rudolf Zickler, Landescultur-Oberingenieur.

Von der Regierung ernannt:

Mitglieder:

Franz Berger, k. k. Oberbaurath, Stadtbaudirector von Wien;

Dr. Josef Fořst, Reichsrathsabgeordneter, Handelskammer-Secretär;

Rudolf Ritter von Gunesch, b. a. Civilingenieur;

Anton Hueber, Secretär der Gewerkschaftscommision Oesterreichs;

Franz Křižik, kaiserlicher Rath, Ingenieur und Besitzer eines elektrotechnischen Etablissements in Karolinenthal bei Prag;

Heinrich Maštálka, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter, Gemeindesecretär;

Leopold Edler von May, Grossindustrieller;

Dr. Max Menger, Reichsrathsabgeordneter, Hof- und Gerichtsadvocat;

Theophil Merunowicz, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter;

Robert Primavesi, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter, Grosshändler;

Emanuel Proskowetz, Ritter von Proskow und Marstorff jun., Mitglied des Industrierathes, Zuckerfabrikant;

Josef Roušar, Secretär der czecho-slavischen Gewerkschaftscommission;

Josef Rychter, o. ö. Professor an der k. k. technischen Hochschule in Lemberg;

Johann Georg Ritter von Schön, Hofrath, o. ö. Professer an der k. k. technischen Hochschule in Wien, Ingenieur und Architekt;

Dr. Friedrich Prinz zu Schwarzenberg, Reichsrathsabgeordneter, Präsident der landwirthschaftlichen Central-Gesellschaft für das Königreich Böhmen, Gutsbesitzer;

Julius Siegler von Eberswald, Güterdirector und Generalbevollmächtigter des Dr. Andreas Grafen Potocki;

Julius Singer, Fassholzexporteur, Mitglied des Industrierathes;

Dr. Oskar Stauffer, Centraldirector der gräflich Wilczek'schen Berg- und Domänenverwaltungen;

Ludwig Ritter Ullmann von Erényi, Hofrath, Director der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft;

Graf Anton Wodzicki, k. und k. Geheimer Rath, Reichsrathsabgeordneter, Gutsbesitzer.

Ersatzmänner:

Victor Ritter von Bauer, Landtagsabgeordneter, Präsident des Zweigvereines für Mähren des Centralvereines für Fluss- und Canalschiffahrt in Oesterreich, Grossgrundbesitzer, Chef der Alt-Brünner Zuckerfabrik „M. Bauer“ in Brünn;

Heinrich Beer, Redacteur des „Oesterreichischen Metallarbeiter“ und Mitglied der Gewerkschaftscommission Oesterreichs;

Carl Brandhuber, k. k. Commercialrath, Landtagsabgeordneter, Bürgermeister der kgl. Hauptstadt Olmütz;

Dr. Richard Fellinger, k. k. Baurath, Director und General-Repräsentant der Firma Siemens & Halske in Wien;

Dr. Gustav Fiedler, Bürgermeister der Stadt Mährisch-Ostrau, Advocat;

Wenzel Formánek, Reichsrathsabgeordneter;

Adalbert Holanský, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter, Realitätenbesitzer;

Josef Holub, Eisendreher und Mitglied der czecho-slavischen Gewerkschaftscommission in Prag;

Max Hönig, Secretär der Handels- und Gewerbekammer in Olmütz;

Heinrich Janotta, k. k. Commercialrath, Landtagsabgeordneter, Director der Troppauer Zuckerraffinerie-Actiengesellschaft in Troppau;

Dr. Friedrich Freiherr von Leitenberger, Fabriksbesitzer;

Fürst Andreas Lubomirski, erbliches Mitglied des Herrenhauses, Landtagsabgeordneter, Guts- und Fabriksbesitzer;

Anton Němec, Baurath und Vorstand des culturtechnischen Bureau des Landesculturrathes für das Königreich Böhmen;

Ernst Ritter Porák de Varna, Fabriken- und Bergwerksbesitzer;

Carl Reininger, Landtagsabgeordneter, Wollwaarenfabrikant;

Anton Rytiř, k. k. Oberbaurath, Vorstand des Wasserbau-Departements der Statthalterei Prag;

Dr. Thaddäus Rutowski, Landtagsabgeordneter, Leiter des gewerbestatistischen Landesbureau in Lemberg;

Carl Schöppe, Landtagsabgeordneter, Schiffsrheder in Aussig;

Thaddäus Sikorski, o. ö. Professor für technische Bodencultur an der Jagellonischen Universität in Krakau;

Georg Wellner, o. ö. Professor an der k. k. technischen Hochschule in Brünn.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Franzensbrückenstrasse.

Monat Jänner 1902.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Jänner 1902	Eingelagert vom ersten bis letzten Jänner	Ausgelagert vom ersten bis letzten Jänner	Stand am letzten Jänner 1902
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	55.549	21.755	19.585	57.719
Darunter wichtige Waaren:				
Colonialwaaren	2.474	529	687	2.316
Eisen	6.346	186	308	6.224
Erden	2.051	63	273	1.841
Fette	2.768	133	193	2.708
Felle	2.392	589	397	2.584
Kaffee	5.075	1.585	1.138	5.522
Stärke	2.065	1.335	237	3.163
Wein	2.602	757	580	2.779
Zucker	2.894	5.608	3.892	4.610
Reps	—	—	—	—
Mehl	2.119	1.972	1.253	2.838
Wild	1.247	1.924	2.055	1.116
Diverse	23.516	7.074	8.572	22.018
Assecuranzwerth K	3,684.120	2,094 391	2,041 680	3,736.831

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 25 Arbeitstagen 165.400 kg, Assecuranzwerth von K 165.500.

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Jänner 1902	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Jänner	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Jänner	Stand am letzten Jänner 1902
Lagerscheine:				
Stück	9	—	—	9
Versicherungswerth K	19.500	—	—	19.500
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth K	—	—	—	—
Lombardbetrag K	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Praterquai.

Monat Jänner 1902.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Jänner 1902	Eingelagert vom ersten bis letzten Jänner	Ausgelagert vom ersten bis letzten Jänner	Stand am letzten Jänner 1902
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	81.802	3.121	28.804	56.119
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	1.308	—	1.308	—
Hafer	36.240	299	13.822	22.717
Roggen	19.144	11	3.816	15.339
Mais	14.465	2.183	5.741	10.907
Reps	4.787	17	2.944	1.860
Gerste	4 971	—	960	4.011
Diverse	887	611	213	1.285
Assecuranzwerth . . K	1,312.770	9.630	444.480	877.920

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Jänner 1902	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Jänner	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Jänner	Stand am letzten Jänner 1902
Lagerscheine:				
Stück	4	—	2	2
Versicherungswerth . K	118.600	—	69.200	49.400
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 25 Arbeitstagen 127.700 kg, Assecuranzwerth von K 18.164.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Jänner 1902				Jänner 1901			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Metercentner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	347.248	75.430	142.029	280.649	437.652	72.345	167.977	342.020
Darunter:								
Weizen	41.400	14.302	29.251	26.451	139.241	9.507	32.496	116.252
Roggen	43 331	5.685	14.724	34.292	86.009	10.977	44.613	52.373
Gerste	32.588	12.219	13.455	31.352	57.564	9.009	12.504	54.069
Hafer	94.125	8.789	29.342	73.572	98.771	3.884	47.943	54.712
Mais	76.925	16.652	39.403	54.174	7.295	14.762	14.252	7.805
Hirse	10.132	146	479	9.799	5.476	1 694	944	6.226
Bohnen	5.329	810	1.159	4.980	7.157	1.493	3.946	4.704
Erbsen	1.535	546	525	1.556	162	265	58	369
Malz	285	327	303	309	329	99	91	337
Raps	1.480	110	464	1.126	825	37	374	488
Hanfsamen	684	368	554	498	865	205	453	617
Wicken	6.246	1.686	2.733	5.199	1.647	1.033	968	1.712
Mehl	4.472	1 277	2.528	3.221	10.228	3.726	2.395	11.559
Kleie	5.058	1.019	208	5.869	1.116	857	706	1.267
	323.590	63.936	135.128	252.398	416.685	57.548	161.743	312.490
Spiritus	601	948	—	1.549	1.185	5.585	9	6.761
Zucker	3.705	5.315	140	8.880	700	4.302	124	4.878
Wein	2.578	263	547	2.294	2.747	649	869	2.527
Oele und Fette	507	439	151	795	1.166	311	662	815
Sonstige Waaren	16.267	4.529	6.063	14.733	15.169	3.950	4.570	14.549
Mittlere Tagesbewegung		8.699 Metercentner				9.613 Metercentner		
Versicherungswerth . . . K	5,697.070	1,002.550	2,001.910	4,697.710	7,562.270	1,118.530	2,551.920	6,128.880

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	72	11	31	52	158	17	47	128
Versicherungswerth . . K	1,411.550·—	153.700·—	711.100 —	854.150 —	1,807.800	125.200·—	654.400·—	1,278.600—.
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	5	—	2	3	6	2	3	5
Versicherungswerth . . K	19.900·—	—	13.700·—	6.200 —	41.900·—	11.400·—	20.300·—	33.000·—
Lombardbetrag . . . . K	13.116.—	—	9.200·—	3.916·—	25.656·—	7.200·—	11.600·—	21.256·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Aufhebung der im Anhange zu den Tarifen, Theil II, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft etc. enthaltenen ermässigten Frachtsätze für Leder von Steinach und Unter-Drauburg nach Budapest S.B.

Mit 31. März 1902 treten die unter fortlaufender Nr. 93/a im Anhange zu den Tarifen, Theil II, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft etc. für Leder der Pos. L—3 von Steinach und Unter-Drauburg nach Budapest S.B. enthaltenen ermässigten Frachtsätze von 495 h, bezw. 306 h per 100 kg ohne Ersatz ausser Wirksamkeit.

Wien, am 10. Februar 1902. [110]

Rheinisch-Westphälisch-Hessisch-Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Aschaffenburg.

Einführung directer Fahrkarten und Gepäcksfrachtsätze.

Mit 1. März 1902 gelangen von Barmen, Barmen-Unterbarmen, Barmen-Rittershausen, Elberfeld und Düsseldorf nach Linz, ferner von Düsseldorf nach Marienbad und von Solingen nach Wien Westbahnhof und Karlsbad B.E.B. für alle Züge giltige einfache und Rückfahrkarten I. und II. Classe, weiters von Barmen, Barmen-Unterbarmen, Barmen-Rittershausen, Düsseldorf, Elberfeld, Ohligs und Remscheid nach Wien Westbahnhof und Karlsbad B.E.B., dann von Hagen nach Wien Westbahnhof für alle Züge giltige Rückfahrkarten I. und II. Classe zur Einführung.

In den genannten Relationen wird vom gleichen Zeitpunkte auch die Gepäcksabfertigung, insoweit solche nicht bereits besteht, eingeführt.

Wien, am 11. Februar 1902. [111]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr über den Bodensee.
Internationaler Rundreiseverkehr mit Italien.

Einbeziehung der Bodenseegürtelbahnstrecke Lindau—Friedrichshafen in obgenannte Verkehre.

Den in den vorangeführten Verkehren bestehenden Fahrtausweisen, welche derzeit über Bregenz—Bodensee—Friedrichshafen giltig sind, wird, soweit in den betreffenden Relationen nicht specielle Billets für den Bahnweg bestehen, bis auf Weiteres die Giltigkeit zur Fahrt mit der Bahn über Lindau—Friedrichshafen beigelegt.

Wien, am 6. Februar 1902. [112]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Güterverkehr zwischen den k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft.

Einführung eines Nachtrages I zum Tarife, Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1902 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit Giltigkeit vom 1. April 1902 gelangt der Nachtrag I zu dem vom 1. December 1901 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen andererseits zur Ausgabe.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen und Berichtigung von Frachtsätzen.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen zum Preise von 20 Hellern zu beziehen.

Wien, am 12. Februar 1902. [113]

K. k. österr. Staatsbahnen
auch im Namen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife, Theil IV, Heft 2, vom 1. März 1901.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1902 gelangt der Nachtrag I zu dem in der Ueberschrift bezeichneten Tarife zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen des Vorwortes und der Tarifbestimmungen, sowie Ergänzungen der Tariftabellen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und durch die betheiligten Stationen unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 11. Februar 1902. [114]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Salzverkehr von Ebensee und Hallein nach Stationen in Niederösterreich, Böhmen, Mähren und Schlesien.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. April 1902 tritt an Stelle des vom 1. Jänner 1899 giltigen Tarifes für die Beförderung von Salz, und zwar: Kochsalz (Chlornatrium), Stein- und Sudsalz, auch Fabrikssalz, von Ebensee und Hallein nach Stationen in Niederösterreich, Böhmen, Mähren und Schlesien, sowie des Nachtrages I hiezu ein neuer Tarif in Kraft, welcher theilweise erhöhte Frachtsätze von Hallein enthält.

Exemplare dieses Tarifes sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 50 Hellern zu beziehen.

Wien, am 13. Februar 1902. [115]

K. k. österr. Staatsbahnen
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zu den Tarifen, Theil II, Heft 1 und 3.

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1902 gelangt zu dem vom 1. Juni 1901 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1 und 3, je ein Nachtrag I zur Einführung.

Der Nachtrag I zum Hefte 1 enthält:

1. Geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 13 (Eisen).
2. Geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 32 (Papier).
3. Einen neuen Ausnahmetarif 54 (Petroleumnaphtha).
4. Ergänzungen und Berichtigungen zum Haupttarife.

Der Nachtrag I zum Hefte 3 enthält:

1. Einen anderweiten Ausnahmetarif 12 (Eier).
2. Einen anderweiten Ausnahmetarif 18 (Geflügel, todtes; Obst, frisches; Wildpret).
3. Einbeziehung der Station Ruma in den Ausnahmetarif 31 (Obst, getrocknetes, etc.).
4. Ergänzung des Ausnahmetarifes 41 (Steinplatten).
5. Einen neuen Ausnahmetarif 53 (todtes Geflügel und Wildpret als Eilgut).
6. Sonstige Ergänzungen und Berichtigungen.

Soweit Tariferhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 12. April 1902 in Kraft, sofern nicht durch die Nachträge I ein anderer Termin bestimmt ist.

Abdrücke der Nachträge I sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von K 0·10, bezw. K 0·20 für das Stück erhältlich.

Wien, am 11. Februar 1902. [116]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Herabsetzung der Entladefrist für Eissendungen auf sechs Tagesstunden in Prag k.k.St.B.

Um der Güteranhäufung infolge verzögerter Abfuhr von Eis in der Station Prag k.k.St.B. zu begegnen, wird vorbehaltlich der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums im Sinne des Punktes 7 im § 69 des Betriebsreglements mit Giltigkeit vom 13. Februar 1902 bis auf Widerruf die tarifmässige Entladefrist für Eissendungen in der Station Prag k.k.St.B. (K.F.J.B.) auf sechs Tagesstunden herabgesetzt.

Die Tagesstunden zählen von 6 Uhr Früh bis 8 Uhr Abends.

Prag, am 12. Februar 1902. [117]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güteraufnahme.

Wir bringen zur Kenntniss, dass in den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Korneuburg, Nussdorf, Wien (Nordbahnlände, Praterquai, Donauquaibahnhof), Pozsony, Gönyö, Györ, Budapest (auch Donauuferbahnhof), Mohács, Zimony, Belgrad, Orsova, Turn-Severin, Galatz die Güteraufnahme für Sendungen nach diesen Stationen am 17. Februar 1902 eröffnet wird.

Die Güterschiffahrt auf der Save zwischen Sissek, Belgrad und Zimony ist bereits eröffnet.

Wien, am 12. Februar 1902. [118]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife, Theil II, Heft 2, vom 1. September 1900.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1902 gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarifnachtrag zur Einführung, welcher Aenderungen uud Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. April 1902.

Exemplare des Nachtrages II sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und durch die betheiligten Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 12. Februar 1902. [119]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag II zum Tarife, Theil V, Heft 1, vom 1. November 1897.

Mit Giltigkeit ab 1. März 1902 gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarifnachtrag zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

Exemplare des Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 13. Februar 1902. [120]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

(Tarif, Theil II, Heft 2, Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc.)

Druckfehler-Berichtigung bezüglich eines Frachtsatzes.

Im Nachtrag II zu obigem Tarife ist auf Seite 10 in der Rubrik Brody (Bbf.) trs. bei der Station Erlau der Schnittfrachtsatz B von 150 auf **140** Pfennige für 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 12. Februar 1902. [121]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Aenderung des Zugsverkehres.

Mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 6. Februar 1902, Z. 5214/20, wird von Samstag den 15. Februar 1902 angefangen an Werktagen vor Sonn- und Feiertagen, an welchen Tagen in der Strecke Nezvěstic—Miröschau der gemischte Zug Nr. 712 (Abfahrt Nezvěstic $7^{\underline{35}}$, Ankunft Miröschau $8^{\underline{41}}$) verkehrt, der gemischte Zug Nr. 706 nicht mehr in Verkehr gesetzt werden.

An den übrigen Tagen wird der gemischte Zug Nr. 706 in der genannten Strecke nach der im allgemeinen Fahrplane enthaltenen Fahrordnung (Abfahrt Nezvěstic $6^{\underline{50}}$, Ankunft Miröschau $7^{\underline{56}}$) in Verkehr gesetzt werden.

Wien, im Februar 1902. [122]

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.

Berichtigung des Tarifnachtrages V.

In dem Nachtrag V, giltig vom 1. Jänner 1902, zum Elbe-Umschlagstarife für Oesterreich vom 1. November 1899 hat es auf Seite 7 in der mit †) bezeichneten Fussnote, ferner auf Seite 14 im Ausnahmetarife Nr. 1 in der unter 2) befindlichen Anmerkung statt Olmütz Stadt zu heissen: „Olmütz St.B.".

Wien, am 11. Februar 1902. [123]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Bahnen.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zu den Tarifen, Theil II, Hefte 1 und 3.

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1902 gelangt zu dem vom 1. Juni 1901 giltigen Tarife, Theil II, Hefte 1 und 3 je ein Nachtrag I zur Einführung.

Der Nachtrag I zum Hefte 1 enthält:

I. Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife:
Nr. 2 (Frachtstückgüter für die Ausfuhr über See),
„ 11 (Eisen und Stahl),
„ 30 (Papier),
„ 34 (Samen u. s. w.),
„ 37 (Tabak).
II. Einen neuen Ausnahmetarif Nr. 51 für Petroleumnaphta.
III. Sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Der Nachtrag I zum Hefte 3 enthält:

I. Einen anderweiten Ausnahmetarif 10 (Eier).
II. Einen anderweiten Ausnahmetarif 14 (frisches Obst, todtes Geflügel und Wildpret als Frachtgut).
III. Einbeziehung der Station Ruma in den Ausnahmetarif 29 (Obst, getrocknetes).
IV. Einen neuen Ausnahmetarif 50 (todtes Geflügel und Wildpret als Eilgut).
V. Sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Soweit Tariferhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. April 1902 in Kraft, sofern nicht durch die Nachträge I ein anderer Termin bestimmt ist.

Abdrücke der Nachträge I sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von K 0·20, bezw. K 0·06 für das Stück erhältlich.

Wien, am 11. Februar 1902. [124]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Erhöhung der Ab- und Zustreifgebühren zwischen der Station Wlaschim und der Güternebenstelle Unter-Královic.

Die Ab- und Zustreifgebühr zwischen der Station Wlaschim der k. k. Staatsbahnen und der in Unter-Královic errichteten Güternebenstelle wird mit sofortiger Giltigkeit von 30 Kreuzer (das sind 60 Heller), auf 80 Heller für 100 kg, mindestens 80 Heller für eine Sendung erhöht.

Gleichzeitig tritt für sperrige und voluminöse Güter ein 50percentiger Zuschlag zu der erhöhten Gebühr von 80 Hellern für 100 kg in Wirksamkeit und wird daher für diese letzteren Güter die Gebühr von mindestens 120 Hellern für eine Sendung zur Einhebung gelangen.

Prag, am 11. Februar 1902. [125]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages VI zum Tarifhefte 3.

Mit dem 1. März 1902 tritt zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag VI in Kraft. Der Nachtrag enthält unter Anderem neu einbezogene Stationen, sowie neu berechnete Ausnahmefrachtsätze für den Verkehr mit den Seehafenstationen transito seewärts. Soweit Tariferhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 31. März 1902.

Abzüge des Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 15 Pfennigen oder 18 Hellern zu haben.

Breslau, am 4. Februar 1902. [126]

Kgl. Eisenbahn-Direction.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Nordwestdeutsch-Bayerischer und Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Verbands-Gütertarif. (Entfernungen und Frachtsätze für Bremervörde etc.) Die im Nachtrag 8 zum Nordwestdeutsch-Bayerischen und in den Nachträgen 7 zu den Heften 1, 2 und 3 des Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifes enthaltenen anderweiten Entfernungen, bezw. Frachtsätze für Bremervörde des Directionsbezirkes Hannover traten am 1. Februar d. J. in Kraft. Im Nachtrag 7 zu Heft 3 des Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutschen Gütertarifes (Seite 4) wurde die Schnittentfernung für Bremervörde nördlich vom Schnittpunkte G. berichtigt in 521.

Kgl. Preussische Staatsbahnen etc. (Einbeziehung der Station Lengerich i. Westf. in den Ausnahmetarif für Mergel zum Düngen.) Vom 1. März d. J. ab wird die Station Lengerich i. Westf. des Directionsbezirkes Münster als Versandtstation in den Staatsbahn-Gütertarifen der Gruppe IV, der Gruppe IV mit I II, III, V, VI, VII und VIII, in den Gütertarifen für den Oldenburg-Nordwestdeutschen, den Mitteldeutschen und den Westdeutschen Privatbahn-, den Militärbahn-Staatsbahn-Verkehr und für den Norddeutschen Eisenbahnverband enthaltenen Ausnahmetarif für Mergel zum Düngen aufgenommen.

Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Güterverkehr. (Ausnahmetarif für die Beförderung von Eis in Wagenladungen.) Für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Cassel und Erfurt einerseits und der königlich Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits wurde für Eis in Wagenladungen von mindestens zehn Tonnen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen ein allgemeiner Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifes für Wegebaustoffe für die Zeit vom 1. Februar bis einschliesslich den 31. December 1902 eingeführt.

Oberschlesisch-Ostdeutscher Kohlenverkehr. (Einbeziehung der Haltestelle Gross-Neudorf.) Mit sofortiger Giltigkeit wird die an der Strecke Bromberg – Inowrazlaw der Eisenbahn-Direction Bromberg gelegene Haltestelle Gross-Neudorf mit den Frachtsätzen der Station Dirschau in obigen Verkehr einbezogen.

Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. (Ausnahmetarif für die Beförderung von Eis in Wagenladungen.) Für die Beförderung von Eis in Wagenladungen von mindestens zehn Tonnen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen trat im Verkehr mit Stationen der Main-Neckarbahn, der Pfälzischen Eisenbahnen,

der Württembergischen und Badischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen für die Zeit vom 1. Februar bis 31. December d. J. ein Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifes 5 für Wegebaustoffe in Kraft.

Deutschland. (Erleichternde Vorschriften für den Verkehr zwischen Deutschland und der Schweiz.) Das preussische „Eisenbahn-Verordnungsblatt" veröffentlicht in seiner Nummer 3 eine Bekanntmachung des Reichskanzlers, betreffend eine zwischen Deutschland und der Schweiz getroffene Vereinbarung rücksichtlich der nach dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. October 1890 von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände. Die Vereinbarung setzt für den Eisenbahnverkehr zwischen beiden Ländern durchweg diejenigen Vorschriften in Kraft, welche durch die deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung in Bezug auf die Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 und die zu ihr erlassenen Ausführungsbestimmungen für den inneren deutschen Verkehr bereits zur Einführung gelangt sind. Aus den einzelnen gewährten Verkehrserleichterungen heben wir hervor, dass Einzelsendungen ungesalzener frischer Häute, die sonst im internationalen Verkehr nur in feste, dichtverschlossene Fässer, Kübel und Kisten verpackt zugelassen werden, in den Monaten November, December, Jänner und Februar auch in gut verschlossene, nicht schadhafte Säcke aus dichtem, starken Gewebe verpackt aufgeliefert werden dürfen, wenn die Säcke derart mit Carbolsäure angefeuchtet sind, dass der üble Geruch des Inhalts nicht wahrnehmbar ist. Im Uebrigen werden durch die Vereinbarung die in der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung für den Versandt von Sprengstoffen eingeführten Sicherungsmassregeln auch im Verkehr mit der Schweiz in Kraft gesetzt. Namentlich ist ihre Beförderung als Eilgut ausgeschlossen. Die mit ihnen eingelieferten Frachtbriefe dürfen keine anderen Gegenstände befassen und die Bezeichnung „bahnlagernd" nicht tragen. Auch muss jeder derartige Transport mindestens vier Tage vor der Aufgabe unter Vorlage einer genauen und vollständigen Abschrift des Frachtbriefes bei der Abfertigungsstelle angemeldet werden. Zur Beförderung dürfen nur gedeckte Güterwagen mit elastischen Stoss- und Zugapparaten, fester sicherer Bedachung, dichter Verschalung und gut schliessenden Thüren, in der Regel ohne Bremsvorrichtung, verwendet werden. Die mit solchen Stoffen beladenen Wagen sind äusserlich durch viereckige schwarze Flaggen mit einem weissen „P" kenntlich zu machen; sie dürfen niemals in Personen- und gemischte Züge eingestellt, auch beim Verschieben nicht abgestossen werden. Beim Absenden von mehr als einer Wagenladung ist vom Absender Begleitung beizugeben, welcher die Bewachung der Ladung obliegt, die während der Fahrt jedoch ihren Platz nicht in oder auf den mit Sprengstoffen beladenen Wagen nehmen darf. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Norddeutsch-Sächsischer und Berlin-Stettin-Sächsischer Gütertarif. (Erweiterung des Geltungsbereiches des Seehafen-Ausnahmetarifes.) Der Geltungsbereich des Seehafen-Ausnahmetarifes D 3 im Norddeutsch-Sächsischen Tarifhefte Nr. 1 und des Seehafen-Ausnahmetarifes E 2 im Berlin-Stettin-Sächsischen Gütertarife und Norddeutsch-Sächsischen Tarifhefte Nr. 2 wurde vom 1. Februar 1902 an auf sämmtliche aussereuropäischen Länder ausgedehnt.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Verkehr. (Einführung der Nachträge 3 zu den Gütertarifen Heft I B und Theil II, Heft 1.) Zu den Gütertarifen Heft I B für den Verkehr zwischen Frankreich und Russland und Theil II, Heft 1, für den Verkehr zwischen Belgien und Russland vom 1. September 1898 traten am 14. Jänner 1902 die Nachträge 3 in Kraft.

Sie enthalten Ergänzungen und Berichtigungen der allgemeinen Tarifvorschriften, sowie Ergänzungen und Aenderungen des Waarenverzeichnisses nebst Güterclassification. Druckstücke können vom Drucksachenlager der kgl. Eisenbahn-Direction in Köln käuflich bezogen werden.

Bayerischer Vicinal- und Localbahn-Schnitt-Tarif. (Tarifänderungen.) Die Localbahnstationen Bad Steben, Körditz, Marxgrün, Naila, Neuhof, Selbitz und Stegenwaldhaus sind ab 1. Jänner 1902 in den Rheinisch-Westphälisch-Bayerischen Gütertarif vom 1. October 1896 und in den Nordwestdeutsch-Bayerischen Gütertarif vom 1. Jänner 1897 einbezogen worden. Die im vorgenannten Schnitt-Tarif enthaltenen bezüglichen Entfernungen, Anstosssätze und sonstigen Bestimmungen treten daher für die genannten Verkehre ausser Kraft.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Beschränkung der Giltigkeit der Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Eisen und Stahl des Heftes 4.) Die in den Ausnahmetarifen Nr. 9 und 9a des Heftes 4 des Verbandsgütertarifes vorgesehenen Frachtsätze für Eisen und Stahl der Specialtarife I und II im Verkehre von Novéant sind nur für den eigenen, nicht aber auch für den Durchgangsverkehr der Station Novéant bestimmt. Auf Seite 350 und 352 des Tarifes sind deshalb bei Novéant die Worte „Station und Grenze" in Wegfall gekommen.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. Juni 1901. (Frachtsätze für Eis in Wagenladungen.) Mit sofortiger Giltigkeit bis 31. December 1902 werden für Eis in Wagenladungen die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 4 für Wegebaumaterialien berechnet. Die Frachtberechnung erfolgt nach dem wirklichen Gewichte, mindestens aber nach dem Ladegewichte des gestellten Wagens.

Directer Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Februar 1901. (Frachtsätze für Eis in Wagenladungen.) Mit sofortiger Giltigkeit bis 31. December 1902 werden für Eis in Wagenladungen die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 4 für Wegebaumaterialien berechnet. Die Frachtberechnung erfolgt nach dem wirklichen Gewichte, mindestens aber nach dem Ladegewichte des gestellten Wagens.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz u. s. w. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe nach den Bleihütten- und Hochofenstationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz vom 1. Juni 1901. (Einbeziehung neuer Stationen.) Vom 15. Jänner 1902 an sind die Stationen Bad Steben und Marxgrün in den obigen Ausnahmetarif als Versandtstationen einbezogen. Auskunft über die Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staaatseisenbahnen u. A. auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die Ausstellung für Spiritusindustrie in Berlin
— 8. mit 16. Februar 1902 —;
2. die internationale Ausstellung von Hunden aller Rassen in Berlin
— 8. mit 9. Februar 1902 —;
3. die Kaninchenausstellung in Chemnitz
— 23. mit 26. Februar 1902 —;
4. die Ausstellung von Hunden aller Rassen in Frankfurt a. M.
— 2. Februar 1902 —;
5. die Kaninchenausstellung in Gotha
— 1. mit 3. Februar 1902 —;
6. die Geflügel- und Vogelausstellung in Heilbronn a. N.
— 2. mit 4. Februar 1902 —;
7. die Kaninchenausstellung in Klingenthal i. Sachsen
— 23. und 24. Februar 1902 —;
8. die Kaninchenausstellung in Leipzig
— 1. und 2. Februar 1902 — und
9. die IV. Bayerische Militär-Brieftaubenausstellung in Würzburg
— 1. mit 3. Februar 1902 —.

M. WOLF
k. u. k. Hoflieferant
Wien, VI. Mariahilferstrasse 29
Telephon 4435
Uniformen, feine Civil-Garderobe.
Preiscourante auf Wunsch.

„COURIER"
Internationales Reise- und Fahrkarten-Bureau
NAGEL & WORTMANN
Fahrkarten-Stadtbureau der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn
FAHRKARTENBUREAU der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
WIEN, I. Operngasse 6. — ABBAZIA, Südbahn Hotel Stefanie.

G. Winiwarter

BLECH- UND BLEI-WAARENFABRIK

Wien, I. Getreidemarkt 8.

Fabrik in Gumpoldskirchen, Niederösterreich.

Niederlage in Budapest, VI. Andrassystrasse 28.

Liefert: **Verzinkte Eisenbleche, verzinkten Eisendraht, Zinkblech, Weissblech, Bleirohre, Bleiplatten, Bleiplomben, Bleidraht, Bleiapparate und Geschirre für die chemische und Glas-Industrie. Zinnrohre, Zinnplatten, Bleifolien, Stanniol.**

Specialität:

K. k. priv. verbesserte Hilger'sche Dachpfannen, anerkannt beste Metall-Dachdeckung, Wellenbleche, Trägerwellenbleche, schwarz und verzinkt. Rollbalkenbleche, Eisenbleche verzinnt und verbleit bis 1000×2000 mm.

Das

k. k. Versteigerungs-Amt

(Dorotheum)

WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17

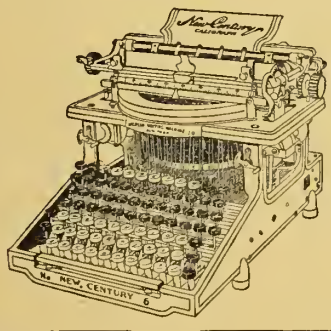
übernimmt **Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wagen, Equipagen, Mobilien aus Hinterlassenschaften und Uebersiedlungen,** sowie **Gegenstände jeder Art** mit Ausnahme von neuen Waaren zur Versteigerung.

Anmeldung täglich von 9—12 Uhr. 652

New Century Caligraph-Kartir-Schreibmaschine.

Aluminium- und Stahl-Tastenhebel.

Leichtester Anschlag.



Grösste Schnelligkeit.

Höchste Durchschlagskraft.

Die einzige für Kartirzwecke speciell construirte Maschine, welche die erforderliche Widerstandsfähigkeit besitzt.

Nach gründlicher Probe von allen Standardmaschinen wurde die New Century Caligraph-Kartirmaschine ausschliesslich bei den kgl. ungar. Staatsbahnen eingeführt, und **100 Stück als erste Bestellung in Auftrag gegeben.** Dieselbe steht seit December 1901 in fortwährendem dienstlichen Gebrauch.

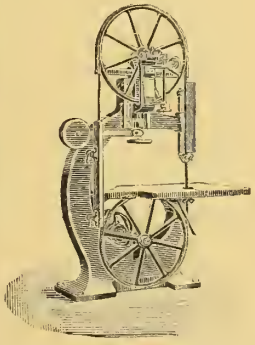
Die Kartirmaschine kann auch für jede andere schriftliche Arbeit verwendet werden.

Nähere Auskunft durch die General-Repräsentanz für Oesterreich

SCHWANHÄUSSER

Wien, I. Johannesgasse Nr. 2.

Weltausstellung Wien 1873 Fortschrittsmedaille. **Gegründet 1853.** Weltausstellung Paris 1900 Grand Prix.



G. Topham

Maschinenfabrik und Eisengiesserei

Wien, Favoriten.

Specialitäten:

Sägewerks- und Holzbearbeitungsmaschinen in vollkommenster Ausführung nach neuesten formvollendeten Modellen für alle Zwecke der Holzindustrie.

Dampfmaschinen mit Präcisions-Schieber- und zwangläufiger Ventilsteuerung (Patent Eisner). Über 400 im Betriebe.

Transmissionen mit und ohne Ringschmierlager, sowie auf Maschinen geformte **Zahnräder** aller Art.

Spindel- und Excenterpressen, hydraulische Pressen und die zugehörigen Pumpwerke.

Wiener Wechselstuben-Gesellschaft

KAPUN, HANAKAMP & Co.

Wien, I. Kärnthnerstrasse 18

Eingang: Neuer Markt 3, Halbstock.

Coulantester Ein- und Verkauf aller Gattungen Werthpapiere, Münzen und Valuten.

Besorgung von Capitalsanlagen, Heiratscautionen, Vinculirungen, solideste Ausführung von Börseaufträgen, provisionsfreie Einlösung von Coupons, Revisionen, Evidenzhaltung von verlosbaren Werthpapieren, Depotverwahrung und -Verwaltung. Lose auf Raten. Promessen. Commissionsweise Versicherung von verlosbaren Werthpapieren gegen Coursverlust. Belehnung von Werthpapieren. Annahme von Baareinlagen zur conto-correntmässigen Verzinsung.

Ideal

Seidel & Naumann's

Schreibmaschine

das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.

Auf Kugellager mit sofort und dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem

Decimal-Tabulator.

Leichtester Tastenanschlag. Grösste Durchschlagsfähigkeit. Schriftproben und Prospecte gratis und franco.

General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn:

Hch. SCHOTT & DONNATH, Wien, III. Heumarkt Nr. 9.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
662	Buschtěhrader Eisenbahn	betheiligten Verwaltungen	I. der Frachtgut-Classe I, II. „ „ „ II, III. „ „ „ -Wagenladungsclasse A	Jiřitz (Station der Localbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz)	Bakov (B.N B.) Bodenbach (B.N.B.) Böhm.-Leipa (B.N B.) Jungbunzlau (B.N B.) Kralup (B.N.B.) Münchengrätz Svijan-Podol Tetschen (B.N.B.) Turnau (B.N.B.) Všetat-Přívor (B.N.B.) Vysočan (B.N.B.)	Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller ad I II III 88 69 63 166 120 114 151 114 97 76 60 56 45 38 36 99 77 69 109 84 74 153 120 114 119 91 80 32 29 28 60 49 46		Im Kartirungswege		
					Reichenberg (S.N.D.V.B.) Tetschen (Oe.N.W.B.)					183 137 121 153 120 114				
					Bodenbach (St.E.G.) Raudnitz (St.E.G.)					166 120 114 103 79 72				
				oder umgekehrt										
663	Buschtěhrader Eisenbahn	betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl der Pos. B—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, der österr., ungar. und bosnisch-hercegov. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Altkladno (B.E.B.)	Freiwaldau-Gräfenberg (k.k.St.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der einschlägigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localgütertarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 195		Im Kartirungswege		
					Römerstadt (k.k.St.B.)					208				
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
664	**Buschtöhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Zucker der Position Z—8 a	J i r i t z (Station der Localbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz)	Bakov (B.N.B.)	der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 63		Im Kartirungswege		
					Bodenbach (B.N.B.)					114				
					Böhm.-Leipa (B.N.B.)					87				
					Jungbunzlau (B.N.B.)					54				
					Kralup (B.N.B.)					32				
					Münchengrätz					63				
					Svijan-Pudol					63				
					Tetschen (B.N.B.)					114				
					Turnau (B.N.B.)					63				
					Všetat-Přívur (B.N.B.)					23				
					Altkladno					57				
					Chodau (B E.B.)					157				
					Eger (B.E.B.)					157				
					Falkenau a/Eger					157				
					Franzensbad (B.E.B.)					157				
					Kaaden-Brunnersdorf					126				
					Karlsbad (B.E.B.)					157				
					Komotau (B.E.B.)					132				
					Neusattl (B.E.B.)					157				
					Rakonitz (B.E.B.)					87				
					Saaz (B.E.B.)					122				
					Tirschnitz (B.E.B.)					157				
					Zakolan					44				
					Beraun					73				
					Budweis					142				
					Eger (k.k.St.B.)					157				
					Gmünd					152				
					Pilsen					114				
					Tabor					108				
					Reichenau b. Gablonz					91				
					Reichenberg (S.N.D.V.B.)					109				
					Tetschen (Oe.N.W.B.)					114				
					Bodenbach (St.E.G.)					114				
					Randnitz (St.E.G.)					69				
					Strebichowitz-Winařitz (St.E.G. [L.B.])					65				
					Welwarn (St.E.G. [L.B.])					46				
			Zucker der Position Z—8 d (zum Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete)		Eger (B.E.B. und k.k.St.B.)					98				
					Franzensbad (B.E.B.)					98				
			Rohzucker der Position Z—8 b		Čakovic					27				
				Tauschim (St.E.G. [L.B.])	Čakovic					55				

1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.
2. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen.
3. Diese Frachtsätze gelten nur für Sendungen solcher Etablissements, welche mit der Station Jiritz in directer Schienenverbindung stehen.
4. Einhaltung der sonstigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen

2. Einhaltung der sonstigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen

Diese Frachtsätze finden im Bahnverkehre nur auf Grund solcher directen Frachtbriefe Anwendung, in denen eine ausserhalb des österr.-ungar. Zollgebietes gelegene Station als Bestimmungsstation angeführt erscheint

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
665	**Buschtěhrader Eisenbahn**	bethelligten Verwaltungen	Säcke, gebranchte	Mochow Tänschim	Tans	1. Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 135 133		Im Kartirungswege		
				Mochow Tanschim	Nestomitz (Zuckerfabrik) nnd Schönpriesen					98 96				
666	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Fassdauben aus Buchenholz aus Pos. H 18—2 des Güterclassification des Oesterreichisch-Ungarischen Tarif-Theiles I	Alt-Sandec Bolechów Hadikfalva Hatna Hliboka Kolomea Komańcza Krościenko Lawoczne Lnbieńce Łnpków Nen-Łnpków Olszanica Potutory Skole Stryj Synowódzko wyżne Ustrzyki Złoczów	Oświęcim transit	Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen nach einer im Tarife, Theil II, Heft 2, für den Norddentschen Güterverkehr mit Galizien nnd der Bnkowina angeführten deutschen Station. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1902	Norddentscher Güterverkehr mit Galizien nnd der Bukowina, Tarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. August 1900	Verschieden	Verschieden	Pfennige 4 10 16 17 16 13 6 6 11 10 7 7 6 11 10 9 10 6 10	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende März 1903 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen sind, in derem Bereiche die Versandstation gelegen ist	
667	**k. k. österr. Staatsbahnen**	bethelligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische nnd Kokes	sämmtlichen Versandstationen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Etzenricht	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. März 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1902	Tarif vom 1. November 1900 für den Böhmisch-Bayerischen Kohlenverkehr	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Anstoss von 2·0 Mark für 10.000 kg an die bestehenden Frachtsätze der Station Weiden		Im Kartirungswege		

Die Schnitt-Tafel B des Kilometerzeigers, Seite 96 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes, ist wie folgt, zu ergänzen:

Gruppe	bis	Vom Schnittpunkte				
		I	II	III	IV	V
		Kilometer				
1	Etzenricht	—	67	118	—	—

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
668	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes 22 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Hallein	Frankfurt a. M. (Hafen) Frankfurt a. M. Hauptbahnhof (transit)	Bei Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 18. Februar 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif für den Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Oesterreich, giltig vom 1. November 1901 (Ausnahmetarif 22)	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 1·61		Im Kartirungswege		
					Gustavsburg (transit)					1·67				
					Mainz (Hafen) Kastel (Hafen)					1·69				
					Mannheim (trs.) Ludwigshafen a. Rhein (trs.)					1·51				
669	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl der Pos. E—5, Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6 } der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Oświęcim	Böhm.-Leipa A.T.E. und B.N.B.	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2a, giltig vom 1. Juni 1897	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 424		Im Kartirungswege		
					Niemes (Stadt)					453				
670	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalk, gebrannter	Wernsdorf	Zistersdorf	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auf- und Abladen durch den Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	67	Heller 66	1	Im Kartirungswege		
					Pohrlitz				65	62	3			
					Tobitschau				43	39	4			
					Zborowitz				45	44	1			

Fortlaufende Nummer	1	671	672	673
Die Publication erfolgt von der	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der	3	k. k. österr. Staatsbahnen		betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Häckerling	Holz des Specialtarifes 2	Leer retourgehende Milchgefässe bei Anfgahe als Eilgut
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Rohrau	Adamsthal-Bilowitz (Walzmühle nnd Brettsäge)	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Penzing	Poysdorf	Récsény Kelecsény*) (Haltestelle) Galgocz Elecske
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nach- und giltstehender Bedingungen	6	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen. Aufrechthaltnng der allgemein giltigen Tarifbestimmnngen	Anfgahe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltnng der allgemein giltigen Tarif-bestimmnngen	Aufgabe in beliebigen Mengen, Aufrechthaltnng der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Decemher 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarife	Localtarif	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Tarif, Theil II, Heft 3, Anhang vom 1. Jänner 1901 zu diesem Tarife, bezw. Localtarife
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Besteben keine directen Frachtsätze	87 Heller	Heller: 168 — 160 173
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	39 Heller	76 Heller	Heller: 158 158 152 161
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		11 Heller	Heller: 10 — 8 12
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, nnd Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14	Das Auf- nnd Abladen ohliegt den Parteien	Das Auf- und Abladen ohliegt den Parteien	*) Die Anslösnng der Sendungen hat in Galgocz zu erfolgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
674	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Böhmischen Commercialbahnen	Bruchsteine und Schotter	P l a t a n	Dymokur	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Anhang zu den Tarifen (Theil II) des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	35	Heller 32	Heller 3	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zu Regulirungsarbeiten bestimmt und an die Wassergenossenschaft in Zahornitz adressirt sein
					Königstadtl (B.C.B.)				38	35	3			
675	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Artikel des Ausnahmetarifes 15 B (Thon, gebrannt oder geröstet etc.) des Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Tarif-Theil II, Heft 1	Rakonitz (B.E.B. und k.k.St.B.)	Gr.-Rhüden (Braunschw. Landeseisenbahn)	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 15 B giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 20. Februar 1902 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1902	Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	Besteht kein directer Satz	125 Pfennige		Im Kartirungswege		
676	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	D u b n i a n	Brünn K.F.N.B. Schimitz Adamsthal Blansko Raitz Skalitz-Boskowitz Lettowitz Brüsau-Brünnlitz Greifendorf Zwittau Abtsdorf Böhm.-Trübau Obrowitz Königsfeld Řečkowitz Zinsendorf Gurein Drasov Tischnowitz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller per 1000 kg 462 542 660 702 772 822 862 902 998 1022 1042 1082 596 596 612 652 676 724 764			Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
677	**Buschtěhrader Eisenbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Eis und Schnee	Buchau	Prag (Bubna), Prag (Sandthor) und Prag (Smichow) via Rakonitz—Lužna-Lischan	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. 3. Die Fracht muss stets bei der Aufgabe für die ganze Transportstrecke entrichtet werden. 4. Erfüllung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 18. Februar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende April 1902	Localgütertarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	46 Heller		Im Kartirungswege		
678	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—5 und E—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	allen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Hohenelbe	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen und unter Anrechhaltung der für die einzelnen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Die Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn müssen an diesen Transporten mit mindestens 40 km langen, ununterbrochenen Strecken betheiligt sein	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Verschieden	30 Percent Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bestehenden Localtarifes rücksichtlich der Strecken der genannten Bahnen	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen die Actienbrauerei in Hohenelbe als Empfänger erscheinen muss, längstens bis Ende Februar 1903	Die Transporte müssen zum Baue des Brauhauses in Hohenelbe bestimmt sein
679	**Oesterr. Nordwestbahn**		Glas und Hohlglaswaaren aller Art, mit Ausnahme geschliffener Glastafeln für Schaufenster und Spiegelfensterscheiben	Polna-Stecken Podébrad	Tetschen Oe.N.W.B. transit	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localtarif	Verschieden	a) 129 Pfge. a) 78 Pfge. b) 88 Pfge. b) 59 Pfge.	Verschieden	Im Kartirungswege *)		

*) Die vorstehenden Frachtsätze finden im Kartirungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit directen Frachtbriefen nach ausländischen Stationen aufgegeben werden. Gelangen jedoch diese Transporte mit blos nach Tetschen Oe.N.W.B. lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so finden obige Frachtsätze, falls durch Duplicat-Frachtbriefe der Weiterversandt von Tetschen nach ausländischen Stationen nachgewiesen wird, im Rückvergütungswege Anwendung, wenn bis längstens Ende April 1903 ausser diesen Duplicat-Frachtbriefen auch die auf die contrahirende Firma als Versenderin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Tetschen in Vorlage gebracht werden. Die Frachtsätze gelten weiters im Rückvergütungswege auch dann, wenn die als Wagenladungen nach Tetschen aufgelieferten Glassendungen theils per Elbe, theils per Bahn nach ausländischen Stationen weiterbefördert werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
680	**Südbahn-Gesellschaft**		M a l z	Nagy-Kanizsa	T r i e s t	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Sendungen müssen per mare nach dem Auslande exportirt werden	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Anhang zum Ungarisch-Adriatischen Verbandstarife, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1900	148 Heller	128 Heller	20 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate unter Beischluss der correspondirenden, die Verschiffung nach einem ausländischen Platze nachweisenden Schiffsconnossements, bezw. der Schiffsladescheine, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die Administrative Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (Controle der Einnahmen) in Wien in Vorlage gebracht werden müssen	
681	**Localbahn Friedland-Hermsdorf**		Mauer- und Dachziegel	Kunnersdorf	Dittersbach	Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür	bis 31. December 1902	Localtarif	13	1	9	Im Rückvergütungswege		
					Friedland loco				14	1	10			
					Friedland transit				9	6·5	2·5			
					Hermsdorf				19	7	12			
			Mauerziegel		Friedland transit einschliesslich Umladegebühr				13	8	5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
682	**Buschtěhrader Eisenbahn**													

Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902, gelangt hinsichtlich der Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn für die zur Neuanlage eines Bräuhauses, Maschinenbauses, Sudhauses, sowie einer Kühlanlage sammt elektrischer Anlage in Komotau nach der Station Komotau (B.E.B.) bestimmten Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach der Station Komotau (B.E.B.) bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarifes XII des vom 1. Jänner 1898 giltigen Localgütertarifes, Theil II, dieser Bahn festgesetzte Tarifermässigung unter den in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	Bezeichnung der Relation nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
12	Nr. 136 vom 23. November 1901	2631	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Zündhölzchen	von den in den nebenstehend bezeichneten Publicationen namentlich angeführten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie der Station Iglau der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, und der Station Müglitz der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kornenburg (Donaunmschlag), Wien-Donauuferbahnhof, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn trs., Wien-Donauquaibahnhof, Wien-Praterquai	in die Rubrik 5 „von" ist nach der Station Krasna die Station **Prossnitz K.F.N.B.** einzuschalten. In gleicher Weise ist in der auf den Verkehr mit Landesgrenze bei Broczkó transit Bezug habenden Fussnote der sub Pos. 2632 enthaltenen Verlautbarung nach der Station Krasna die Station Prossnitz K.F.N.B. aufzunehmen	
13		2632				Landesgrenze bei Broczkó trs., Marchegg trs., Oderberg trs., Sudomeritz-Landesgrenze trs., Teschen trs., Viarapass trs., Wien K.F.N.B. trs. und Wien St.E.G. trs.			

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	Bezeichnung der Relation nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
22	Nr. 146 vom 17. December 1901	3370	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Braunkohle zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen	Triebschitz	Brüx	In der 6. Rubrik ist in der 2. Zeile zwischen den Worten: „für welche" und „von den" einzuschalten „**im Bedarfsfalle**"	
						Schwaz-Kuttowitz	Bilin		
						Türmitz	Dux transit (bis Ladowitz)		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 19. **Wien, 18. Februar 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Anwendung der elektrischen Oberleitung bei Strassenbahnen begründet dort, wo bereits andere Luftleitungen bestehen, unter allen Umständen ein Verschulden der Bahnunternehmung und macht dieselbe für allen daraus entstehenden Schaden haftbar.
Diese Haftung wird dadurch nicht berührt, dass die Unternehmung alle von der Aufsichtsbehörde vorgeschriebenen Sicherungsvorkehrungen getroffen hat.
Wenn die Unternehmung der elektrischen Strassenbahn die Anwendung absolut sicher wirkender Schutzmassregeln unterlassen hat, so liegt in dem Fortbestande der Telephonleitungen ein Verschulden der staatlichen Telephonverwaltung und ist das Aerar für jeden Schaden solidarisch mit der Bahnunternehmung haftbar.

(Entscheidung vom 5. November 1901, Z. 12929.)

(Schluss.)

Auf Berufung sowohl des Klägers als der Bau- und Betriebsgesellschaft erkannte das k. k. Oberlandesgericht in Wien als Berufungsgericht mit Urtheil vom 8. Juli 1901, G.-Z. $\frac{\text{Bc. J. } 181\text{-}1}{12}$, zu Recht: Es werde den Berufungen des Klägers und der Zweitbeklagten keine Folge gegeben und das Urtheil erster Instanz bestätigt. Der Kläger, der minderjährige F. H. jun., vertreten durch seinen Vater F. H. sen., ist schuldig, dem erstbeklagten Aerar die mit 60 Kronen 50 Heller, und die zweitbeklagte Bau- und Betriebsgesellschaft ist schuldig, dem Kläger die mit 102 Kronen 16 Heller bestimmten Kosten des Berufungsverfahrens binnen 14 Tagen bei Execution zu bezahlen.

Thatbestand:

Gegen das Urtheil der ersten Instanz hat sowohl der Kläger als auch die Bau- und Betriebsgesellschaft die Berufung ergriffen. Ersterer ficht das Urtheil insoweit an, als sein Begehren gegenüber dem k. k. Aerar dem Grunde nach abgewiesen wurde. Er macht den Berufungsgrund der unrichtigen rechtlichen Beurtheilung geltend, welcher in der Entscheidung über die Frage, ob das Aerar ein Verschulden treffe, gelegen sei. Die Bau- und Betriebsgesellschaft fühlt sich insoferne beschwert, als der Schadenersatzanspruch ihr gegenüber als zu Recht bestehend anerkannt wurde. Auch sie findet eine unrichtige rechtliche Beurtheilung in der Beantwortung der Verschuldensfrage und führt dies im Einzelnen folgendermassen aus. Für die beklagte Gesellschaft bestehe keine strengere Haftung als die des § 1299 a. b. G.-B., sie habe nun alle Schutzvorkehrungen eingerichtet, welche nach dem damaligen Stande der Technik und nach den Erfahrungen des In- und Auslandes die vorzüglichsten waren. Das Gericht habe den Art. XVII des Kleinbahnengesetzes, den Erlass des Eisenbahnministeriums vom 28. November 1900, Z. 52.464—22, und die Interpellationsbeantwortung des Handelsministers in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 22. März 1901 nicht genügend berücksichtigt.

Durch die Ertheilung der Concession von Seiten des Staates, durch den Umstand, dass das Telephonärar der politischen Begehung der Strecke zugezogen wurde, hiebei seine Zustimmung ertheilte und sich ausdrücklich die Genehmigung anderer Schutzvorkehrungen als der Holzleisten vorbehielt, sei die Gesellschaft von jeder Haftung für Schaden frei, welcher durch das mangelhafte Funetioniren der genehmigten Sicherheitsvorkehrungen entstanden sei. Aus dem Sachverständigengutachten seien zu weitgehende Folgerungen gezogen worden. Zumindest treffe den Kläger ein Mitverschulden an dem Unfalle. Soweit dem Antrage auf Thatbestandsberichtigung keine Folge gegeben wurde, wird dies zum Gegenstande eines besonderen Berufungsgrundes gemacht. Die Parteien stellten demnach folgende Berufungsanträge: Der Kläger auf Abänderung dahin, dass der Schadenersatzanspruch auch gegenüber dem Aerar zu Recht bestehe und auf Abweisung der Berufung der Zweitbeklagten. Das erstbeklagte Aerar auf Abweisung der Berufung des Klägers. Die zweitbeklagte Bau- und Betriebsgesellschaft auf Ab-

änderung dahin, dass das Begehren auch ihr gegenüber dem Grunde nach abgewiesen werde, eventuell auf Aufhebung oder Abänderung dahin, dass auch das erstbeklagte Aerar mitschuldig erkannt werde. Letzterer Antrag wurde erst in der Berufungsverhandlung gestellt. Sämmtliche Parteien begehrten schliesslich auch Kostenersatz. Der Sachverhalt ist unverändert geblieben und wird daher auf die Darstellung des Thatbestandes im Urtheile erster Instanz verwiesen.

Entscheidungsgründe:

Der wichtigste, das Berufungsverfahren beherrschende Streitpunkt liegt in der Frage, ob den in Anspruch genommenen Beklagten ein Verschulden an dem Unfalle zur Last liegt, den der Kläger in der Nacht des 31. October 1900 auf den 1. November 1900 erlitten hat. Das Berufungsgericht hat sich in der Beantwortung dieser Frage aus folgenden Erwägungen dem Erstgerichte angeschlossen. Die in der ersten Instanz vernommenen Sachverständigen haben übereinstimmend erklärt, dass jeder Fachmann — und man könnte beruhigt dazu sagen, jeder Laie — erkennen musste, dass mit der Führung der starkstromleitenden Drähte der elektrischen Strassenbahnen unterhalb der Telephondrähte ein Zustand herbeigeführt wurde, welcher in eminenter Weise eine Gefahr für die körperliche Sicherheit der Passanten bedeutete.

Schon in dem Bewusstsein, dass die beklagte Gesellschaft einen derartigen gefährlichen Zustand geschaffen und aufrecht erhalten hat, muss ein Verschulden unter der Voraussetzung erblickt werden, dass die Fachwissenschaft ein Mittel an die Hand gibt, diese Gefahren zu vermeiden. Denn, war ein solches gegeben, so war die Gesellschaft gemäss § 1299 a. b. G.-B zur Anwendung desselben verpflichtet, weil sie als juristische Person, die ein Gewerbe öffentlich ausübt, den Mangel der erforderlichen nicht gewönlichen Kenntnisse zu vertreten hat. Rücksichtnahme auf den Kostenpunkt und auf die Ungestörtheit des Verkehres mussten hiebei gegenüber der persönlichen Sicherheit der Passanten in den Hintergrund treten. Nun haben die Sachverständigen erklärt, dass ein absolut sicheres, alle derartigen Gefahren ausschliessendes Mittel darin gelegen sei, dass eine der beiden Leitungen, sei es die der Strassenbahn oder die des Telephonärars, unterirdisch verlegt werde. Hat die beklagte Gesellschaft unterlassen, vor Beginn des Betriebes diese allein sicher wirkende Schutzmassregel in Anwendung zu bringen, dann macht sie sich im Sinne des § 1299 a. b. G.-B. verantwortlich, und ist für allen aus dieser Unterlassung entspringenden Schaden haftbar. Mag dann auch der einzelne Unfall unmittelbar als Zufall bezeichnet werden müssen, so hat er doch seinen Ursprung in dem primären Verschulden der Gesellschaft, wofür ihre Haftung zumindest nach § 1311 a. b. G.-B. einzutreten hätte.

Die Entscheidung für die Haftbarkeit der Gesellschaft wird aber auch durch andere Gesetze wesentlich unterstützt. Gemäss § 5 der Concessionsurkunde der Bau- und Betriebsgesellschaft (Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 24. März 1899. R.-G.-Bl. Nr. 58) haben das Eisenbahnconcessionsgesetz vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und die Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, insoweit dieselben in Gemässheit der Bestimmungen im Abschnitte B des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, auch für die Bau- und Betriebsgesellschaft zu gelten. Hiemit sind gemäss Art. XVII des Kleinbahnengesetzes der § 17 der Eisenbahnbetriebsordnung und § 10 lit. b des Eisenbahnconcessionsgesetzes für anwendbar erklärt. § 17 Betriebsordnung schärft die schon im § 1299 a. b. G.-B. statuirte allgemeine Pflicht den Eisenbahnunternehmungen besonders ein, und § 10 lit. b legt ihnen die Verpflichtung auf, für den durch Bau und Betrieb entstandenen Schaden in einem sehr weiten Umfange, wenn er auch zufällig entstanden ist, zu haften.

Bezieht sich diese letztere Bestimmung wohl unmittelbar nur auf Sachgüter, so ist doch der Schluss gerechtfertigt, dass das Gesetz auch bei der Beurtheilung von Vermögensschäden, welche durch Verletzung von Personen entstanden sind, wo es sich also um viel kostbarere und werthvollere Interessen handelt, einem freieren Gesichtspunkte huldigt. Auch das Berufungsgericht hat demnach das Alleinverschulden der Zweitbeklagten an dem Unfalle angenommen. Die noch in der Berufungsinstanz aufrecht erhaltene Behauptung, dass zumindest dem Kläger ein Mitverschulden treffe, kann durch den einfachen Hinweis auf die Gründe des ersten Richters widerlegt werden. Der Kläger hat seine Menschenpflicht erfüllt und das kann man ihm nicht als Verschulden anreehnen. Die Concessionirung des Unternehmens, der Umstand, dass die Betriebsanlage unter Heranziehung aller betheiligten Factoren genehmigt wurde, kann an der Verpflichtung der beklagten Gesellschaft nichts ändern. Der Staat kommt oft in die Lage, Betriebe im vollen Bewusstsein ihrer Gefährlichkeit zuzulassen; er muss die durch sie gebotenen Vortheile mit den drohenden Nachtheilen in ein Verhältniss setzen und wenn der volkswirthschaftliche Nutzen unverhältnissmässig überwiegt, seine Genehmigung ertheilen. Damit ist also keineswegs ausgesprochen, dass der Betrieb ein ungefährlicher sei oder dass die Betriebsunternehmung jeder Haftung für den wirklich eintretenden Schaden frei werde.

Durch die Ertheilung der Concession tritt der Staat lediglich in ein öffentlich-rechtliches Verhältniss zum Concessionirten; niemals aber wird dadurch in die Privatrechtssphäre Dritter eingegriffen, für welche die bestehenden Gesetze allein massgebend bleiben. Der Staat als Verwaltungsbehörde hat weder das Recht noch den Willen, mit der Concessionsertheilung der civilrechtlichen Frage der Schadenersatzhaftung vorzugreifen. Ganz irrelevant ist der Erlass des Eisenbahnministeriums vom 28. November 1900, Z. 5246 4/22. Denn selbstverständlich sind Rechtsanschauungen anderer Behörden für die Gerichte nicht bindend, abgesehen davon, dass dieser Erlass ohne jede Ingerenz von Gericht und Parteien zustande gekommen ist. Es entspricht endlich auch allen wirthschaftlichen Erwägungen, dass Unternehmungen, welche aus einem bestimmten Betriebe einen Gewinn erzielen, auch die aus dem Betriebe nothwendigerweise entspringenden Nachtheile zu tragen haben. Wenn die Statistik nachweist, dass alljährlich sich eine gewisse Zahl von Unfällen trotz Anwendung allergrösster Vorsicht und Aufmerksamkeit ereignet, so erhalten die Ersatzleistungen für den daraus entstandenen Schaden den Charakter von reinen Betriebsauslagen, welche als gewinnmindernd von vorneherein in Calculation zu setzen sind. Einen besonderen Berufungsgrund erblickt die Zweitbeklagte in der Verweigerung

der begehrten Thatbestandsberichtigung Thatsächlich ist dem Antrage auf Thatbestandsberichtigung bis auf einen Punkt entsprochen worden. Eine weitere Anfechtung des Beschlusses, soweit er die Berichtigung ablehnt, ist gemäss § 420, 1. Abs., ausgeschlossen, es kann daher auch daraus kein Berufungsgrund abgeleitet werden.

Der Eventualantrag der Zweitbeklagten auf Mitverurtheilung des Aerars stellt sich schon gemäss § 483 C.-P.-O. als unzulässig dar; er wäre aber auch aus anderen processualen Vorschriften ausgeschlossen, weil ein Streitgenosse nicht Anträge stellen kann, welche die Stellung eines anderen thätigen Streitgenossen berühren (§ 13 C.-P.-O.). Die Berufung der Zweitbeklagten ist demnach in ihrer Gänze unbegründet. Es ist aber auch die Berufung der Kläger nicht stichhältig. Eine Haftung des Staates kann weder aus der Ertheilung der Concession an die elektrische Bahn abgeleitet werden — denn durch diese tritt er, wie schon oben ausgeführt, nur in ein Rechtsverhältniss zur Gesellschaft, ohne dass die privatrechtlichen Verhältnisse derselben zu Dritten tangirt würden — noch aus dem Umstande, dass er seine eigenen Telephonanlagen unverändert belassen hat. In dieser Richtung schliesst sich das Berufungsgericht vollkommen den Ausführungen des Erstgerichtes an. Die Telephonanlagen waren an sich ungefährlich, es kann demnach dem Aerar unter keinen Umständen die Pflicht auferlegt werden, Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, wenn andere Betriebe die persönliche Sicherheit gefährden. Die citirte Interpellationsbeantwortung stellt denn auch lediglich in Aussicht, dass der Staat aus freien Stücken jene Leitungsstränge, welche Strassen mit elektrischem Bahnbetriebe überkreuzen, beseitigen werde. Eine Anerkennung der Verpflichtung hiezu ist in der Interpellationsbeantwortung nicht enthalten. Es war demnach keiner der Berufungen Folge zu geben und das Urtheil erster Instanz zu bestätigen.

Der Kläger hat, da er mit seiner Berufung gegen das k. k. Telephonärar nicht durchgedrungen ist, diesem und die Zweitbeklagte, da sie mit ihrer Berufung unterlegen ist, dem Kläger die Kosten gemäss §§ 41 und 50 zu ersetzen. Bei der Bestimmung der Kosten wurden mit Rücksicht darauf, dass Kläger gegen das Aerar sachfällig geworden ist, aus seinen Kosten die Kosten der Berufungsschrift ausgeschieden, von den Kosten der Berufungsverhandlung ihm aber nur zwei Drittel zuerkannt, da ein Theil der Verhandluug auch für die Ausführung der Berufung gegen das Aerar verwendet wurde.

Der k. k. oberste Gerichtshof als Revisionsgericht hat mit Urtheil vom 5. November 1901, Z. 129.29, in der Rechtssache des minderjährigen F. H. wider 1. die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Wien als Telephonärar und 2. die Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien (Beklagte), wegen Schadenersatz infolge Revision des Klägers und der Zweitbeklagten gegen das Urtheil des k. k. Oberlandesgerichtes in Wien als Berufungsgerichtes vom 8. Juli 1901, G.-Z. $\frac{\text{Bc. I } 81-1}{12}$, womit über Berufung des Klägers und der Zweitbeklagten das Urtheil des k. k. Landesgerichtes in Wien vom 27. April 1901, G.-Z. $\frac{\text{Cg. III. } 115-1}{6}$, bestätigt wurde, in nicht öffentlicher Sitzung zu Recht erkannt: Der Revision der Zweitbeklagten wird keine Folge gegeben, dagegen wird der Revision des Klägers stattgegeben, das Urtheil des Berufungsgerichtes wird theils bestätigt, theils abgeändert und erkannt: Der Anspruch des Klägers, der sich auf den am 31. October 1900 in der Gudrunstrasse in Wien erlittenen Unfall gründet, besteht sowohl dem k. k. Aerar als auch der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien gegenüber dem Grunde nach zu Recht, und haben beide Beklagte dem Kläger für den von ihm zu erweisenden Schaden zur ungetheilten Hand zu haften.

Der Ausspruch bezüglich der Gerichtskosten erster Instanz bleibt dem Endurtheile vorbehalten. Die Beklagten haben dem Kläger von den Kosten der Berufungsverhandlung den auf diesen Process entfallenden Antheil in der Höhe von 152 Kronen 16 Heller, und zwar diese Kosten zur ungetheilten Hand, das erstbeklagte k. k. Aerar hat dem Kläger die mit 43 Kronen 12 Heller bestimmten Kosten der Berufungsschrift und die mit 55 Kronen 23 Heller bestimmten Kosten der Revision, die Zweitbeklagte hat dem Kläger die mit 42 Kronen 99 Heller bestimmten Kosten der Revisionsbeantwortung, alles dieses binnen 14 Tagen bei Execution zu ersetzen.

Gründe:

Die Revision der Zweitbeklagten stützt sich auf die Revisionsgründe des § 503, Z. 3 und 4, C.-P.-O. Der letztbezeichnete wird in verschiedenen Richtungen ausgeführt, zunächst lehnt die Revisionswerberin eine Haftung für den dem Kläger zugegangenen Schaden ab, indem sie darauf verweist, dass ihr vom k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium die Concession zum Baue der elektrischen Strassenbahn verliehen, dass die elektrische Anlage nach umständlicher Prüfung durch Fachmänner im Sinne des Art. XVII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, behördlich genehmigt worden ist, wobei die bestehenden Schutzvorrichtungen für genügend befunden worden waren, und dass ihr die Möglichkeit, die Anlage oder die Schutzvorrichtungen zu ändern, fehlte, dass ihr ein Verschulden im Sinne des § 1299 a. b. G.-B. nicht zur Last gelegt werden könne.

Ausserdem wird die Begründung der berufungsgerichtlichen Entscheidung im Einzelnen als rechtsirrthümlich angefochten, so insbesondere in Betreff der Anwendbarkeit der Bestimmung des § 10 lit. b des Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, der Tragweite der behördlichen Genehmigung der Anlage, der Bedeutung des Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 28. November 1900, Z. 52.464/22, und der Interpellationsbeantwortung Sr. Excellenz des Handelsministers vom 22. März 1901. Was nun die Frage der Haftung der Revisionswerberin anbelangt, so erweist sich die Entscheidung des Berufungsgerichtes keineswegs rechtsirrthümlich und kann mit Rücksicht auf den Inhalt des Sachverständigengutachtens und die Bestimmung des § 1299 a. b. G.-B. der von der Beschwerdeführerin vertretenen Rechtsanschauung nicht beigepflichtet werden, dass der elektrische Betrieb durch die ausdrückliche staatliche Genehmigung der Anlage gedeckt sei. Die Revisionswerberin durfte sich nicht darauf verlassen, dass die Wahrung der sicherheitspolizeilichen Rücksichten und der Schutz der Interessenten vor Beschädigungen nach Art. XVII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, in den Pflichtenkreis der Staatsaufsicht falle, da sie bei der Frage der Inbetriebsetzung der elektrischen Linien auf die Thatsache Rücksicht zu nehmen hatte,

dass oberhalb der dem Betriebe der Strassenbahnen dienenden Starkstromleitung die Schwachstromleitung des Telephonnetzes bestand und dass nach den Aussagen der vernommenen Zeugen und dem Gutachten der Sachverständigen die Drähte der Telephonleitungen zu reissen pflegen. *)

Die Revisionswerberin hatte somit die Eventualität des Reissens der Telephondrähte und die sich hieraus ergebenden Consequenzen mit ins Calcül zu ziehen, bevor sie den Betrieb begann. Wenn hiebei ein Mitverschulden der staatlichen Telephonunternehmung unterlief, so bildet dasselbe keinen Grund, die Revisionswerberin von der Haftung für die Gefahren des Betriebes zu befreien. Sie hat daher, da sie mit einer — wie sich ergeben hat — unzulänglichen Versicherung das Unternehmen ins Werk gesetzt hat, für die Folgen einzustehen, und kann unter den obwaltenden Umständen nicht mit Grund behauptet werden, dass sie im Sinne des § 17 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, alle Mittel, welche Erfahrung und Wissenschaft an die Hand geben, um Unglücksfälle zu verhüten, erschöpft habe. Die Revision der Zweitbeklagten macht weiters unter Anrufung desselben Revisionsgrundes geltend, dass Kläger an dem ihm zugestossenen Unfalle selbst ein Verschulden trage, da er bei einiger Vorsicht die gerissenen Drähte und das Funkensprühen hätte wahrnehmen müssen.

Die Behauptung, dass die Unglücksstelle durch Aussprühen von Funken erkennbar war, ist jedoch den erstrichterlichen Feststellungen nicht entnommen, in diesem Punkte ist daher die Revision nicht gesetzmässig und im Widerspruch mit dem angerufenen Revisionsgrunde ausgeführt. Vielmehr muss in thatsächlicher Beziehung davon ausgegangen werden, dass der Vorfall sich in dunkler Nacht ereignete und die Ursache der Hilflosigkeit der verunglückten Person nicht erkennbar war. Von diesem Gesichtspunkte erscheint aber die Entscheidung der Untergerichte durch die denselben beigegebene Begründung sachlich gerechtfertigt.

Die Erörterung des von der Revisionswerberin schliesslich geltend gemachten Revisionsgrundes des § 503, Z. 3 und 4, C.-P.-O. in Betreff der Haftung des Staates kann infolge der Entscheidung über die Revision des Klägers entfallen. Unter diesen Umständen war die Revision der Zweitbeklagten zurückzuweisen. Dagegen erscheint die Revision des Klägers begründet. Dieser ficht das Urtheil des Berufungsgerichtes aus dem Revisionsgrunde des § 503, Z. 4, C.-P.-O. an, weil ein Verschulden des Erstbeklagten nicht angenommen und der Kläger mit seinem Anspruche gegenüber diesem Beklagten schon dem Grunde nach abgewiesen worden ist. In diesem Punkte theilt jedoch das Revisionsgericht die Auffassung des Berufungsgerichtes nicht, da auch das mitbelangte k. k. Aerar infolge Fortbetriebes der Telephonanlage an dem eingetretenen Schaden Schuld trägt.

Der Umstand, dass die Telephonleitung an sich gefahrlos functionirte, und dass die elektrischen Strassenbahnen erst später errichtet worden sind, ist nicht geeignet, das k. k. Aerar von der Haftung zu befreien. Denn der Staat ist im vorliegenden Falle nicht nur als Aufsichtsbehörde zur Wahrung der öffentlichen Interessen im Sinne des Art. XVII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, eingetreten, sondern erscheint auch als Unternehmer der die Trasse der elektrischen Bahnen kreuzenden und hiedurch Gefahr bringend gewordenen Telephonleitung. Ist auch eine privatrechtliche Fassung des Staates als solchen in seiner erstbezeichneten Eigenschaft ausgeschlossen, so besteht die gesetzliche Verantwortung des k. k. Aerars in seiner zweiten Eigenschaft als Unternehmer.

Wenn nun erwogen wird, dass nach den erstrichterlichen Erhebungen die Telephondrähte zu reissen pflegen, dass jedem Fachmanne die besondere Gefahr bekannt war, welche daraus erwächst, dass eine durch Oberleitung betriebene elektrische Strassenbahn unterhalb des Zuges von Telephondrähten verkehrt, und dass auch im vorliegenden Falle die angewendeten Schutzvorkehrungen sich als unzureichend erwiesen haben, so liegt ein eine Ersatzpflicht begründendes Verschulden des k. k. Aerars darin, dass es die Telephonleitung in ihrem bisherigen Zustande belassen hatte, ohne für die Sicherheit der Passanten in ausreichender Weise zu sorgen. Hienach war der Revision des Klägers stattzugeben, der von demselben in Beschwerde gezogene Theil des berufungsgerichtlichen Urtheiles abzuändern und auszusprechen, dass der Anspruch des Klägers auch gegenüber dem k. k. Aerar dem Grunde nach zu Recht bestehe. Als Verpflichteter war das k. k. Aerar ohne Unterschied der hiebei interessirten Ressorts zu bezeichnen, da der Fiscus nach aussen nur ein Rechtssubject darstellt. Da beide Beklagte an dem Unfalle Schuld tragen, ohne dass sich der Antheil jedes derselben an dem eingetretenen Schaden bestimmen liesse, war conform dem Klagebegehren gemäss § 1303 a. b. G.-B. die Solidarhaftung beider Beklagten auszusprechen. Der Ausspruch bezüglich der Process- und Rechtsmittelkosten gründet sich auf die Bestimmungen der §§ 41, 46, 50 und 52 C.-P.-O.

*) Die Annahme des Obersten Gerichtshofes, als ob das Reissen der Telephondrähte eine Regel bilden würde, muss dahin richtig gestellt werden, dass Telephondrähte unter normalen Verhältnissen zwar sehr selten, aber ohne constatirbare Ursache, und ohne technische Möglichkeit einer Vorbeugung reissen können.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. Februar beantwortete der Handelsminister Freiherr von Call Interpellationen wie folgt:

Die Herren Abgeordneten Borčić und Genossen haben in der Sitzung vom 2. Mai v. J. eine Interpellation, betreffend den Bau eines Landungsplatzes in Vranjica bei Spalato, an mich gerichtet, welche ich mir im Nachfolgenden zu beantworten die Ehre gebe.

In Vranjica wurde vor mehreren Jahren eine 50 Meter lange Riva-Strecke hergestellt, welche für die Bedürfnisse dieses Dorfes genügend erschien.

Die Ortschaft, deren Bevölkerung sich vorwiegend mit der Fischerei beschäftigt und überdies noch ihre landwirthschaftlichen Producte, wie Milch, Grünzeug und Obst, täglich über Baccagno nach Spalato auf den Markt bringt, besitzt zahlreiche Boote, welche bei schlechtem Wetter nirgends gut untergebracht werden können, weil in Vranjica kein Bootshafen vorhanden ist. Es müsste demnach ein entsprechender Schutz- und zugleich Landungsmolo in Vranjica gebaut, ferner eine Anlegestelle in Baccagno am gegenüberliegenden Ufer, wo die von Vranjica kommenden Boote landen, hergestellt werden.

Die Seebehörde in Triest hat bereits die Nothwendigkeit dieser Hafenbauten anerkannt und technische Erhebungen zur Verfassung der bezüglichen Detailprojecte angeordnet. Ich behalte mir vor, die betreffenden Arbeiten in einem der nächsten Vor

anschläge zu berücksichtigen, insoferne dies im Hinblick auf die vielfachen Bedürfnisse anderer Ortschaften längs der dalmatinischen Küste thunlich sein wird.

Die Herren Abgeordneten Biankni und Genossen haben in der Sitzung vom 19. November v. J. eine Interpellation, betreffend den Bau eines Schutzdammes in Duba bei Trappano, an mich gerichtet, welche ich im Nachfolgenden zu beantworten die Ehre habe:

Die Verhältnisse von Duba gleichen denjenigen einer ganzen Reihe kleinerer Ortschaften längs der dalmatinischen Küste, die an Buchten liegen, welche gegen einige Winde zwar geschützt, gegen den Seegang aus anderen Windrichtungen jedoch ganz offen sind.

So bietet die Bucht von Duba gegen Winde aus dem ersten und vierten Quadranten keinen Schutz und müssen deshalb die Boote der Ortseinwohner bei schlechtem Wetter ans Land gezogen werden.

Die Ortschaft Duba hat an und für sich keine besondere Bedeutung und zählt weniger als 300 Einwohner. Da aber beim Abgange jeder Landcommnnication mit Trappano die Ortseinwohner für den Transport ihrer Producte nach diesem Hafenorte auf den Seeweg angewiesen sind und daher die Schaffung einer Hafenanlage in Duba auch wegen der vorhandenen Fischerboote von grossem Interesse ist, wurde zu wiederholtenmalen an die Seebehörde mit der Bitte um Herstellung eines Bootshafens herangetreten.

Wegen der verhältnissmässig geringen Bedeutung des Ortes und mit Rücksicht auf die zahlreichen Bedürfnisse anderer wichtigerer Hafenorte konnte diese Bitte bisher nicht in nähere Erwägung gezogen werden.

Es sind jedoch bereits Erhebungen an Ort und Stelle gepflogen worden, um auf deren Grundlage das definitive Project für dieses jedenfalls eine grössere Auslage erheischende Hafenwerk zu verfassen, und wird im geeigneten Zeitpunkte auf den Bau eines Bootshafens in Duba Bedacht genommen werden.

Die Herren Abgeordneten Biankini, Perić und Genossen haben in der Sitzung vom 19. November v. J. eine Interpellation, betreffend die Erweiterung des Schutzdammes in Podgora in Dalmatien und die Errichtung einer Anlegestelle dortselbst, an mich gerichtet, welche ich mir im Nachfolgenden zu beantworten erlaube:

Es lässt sich nicht verkennen, dass der Hafen von Podgora thatsächlich in neuerer Zeit eine gewisse Bedeutung erlangt hat, welcher seine beschränkten Raumverhältnisse nicht mehr entsprechen, so dass an eine Erweiterung desselben gedacht werden muss, und zwar nicht nur um die Liegeplätze für die den Einwohnern gehörigen Segler und Boote zu vermehren, sondern auch um das Anlegen der Dampfer zu ermöglichen. Beide Zwecke werden wahrscheinlich durch entsprechende Verlängerung des bestehenden Hafendammes erreicht werden können, und es sind in dieser Beziehung bereits die nöthigen technischen Erhebungen veranlasst worden, auf deren Grundlage sodann das betreffende Project ausgearbeitet werden wird.

Ich werde die Angelegenheit im Auge behalten, damit auf diesen Bau, dessen Kosten nicht unerheblich sein dürften, in einem der nächsten Voranschläge Bedacht genommen werden könne.

Um wenigstens eine theilweise Besserung in den Hafenverhältnissen von Podgora herbeizuführen, hat übrigens die Seebehörde bereits im Jahre 1898 eine Baggerung vorwiegend steinigen Materiales mit einem Kostenaufwande von über K 6000·— ausführen lassen.

Die Herren Abgeordneten Biankini und Genossen haben in der Sitzung vom 29. November v. J. eine Interpellation, betreffend die Regulierung des Hafens von Pučišće und mehrerer anderer kleinerer Häfen in Dalmatien, an mich gerichtet, welche ich im Nachfolgenden zu beantworten die Ehre habe.

Es ist nicht zu verkennen, dass wegen der aus budgetären Rücksichten beschränkten Jahresdotationen es der Seeverwaltung bisher nicht möglich war, an vielen kleineren Orten entsprechende Hafenarbeiten auszuführen.

Ich muss jedoch hiebei bemerken, dass selbst die kleinsten an der See gelegenen Ortschaften, deren Anzahl an der so reich gegliederten dalmatinischen Küste eine überaus grosse ist, auf die Herstellung von Hafenanlagen Anspruch erheben, insbesondere wenn sie auf den Seeweg angewiesen sind.

Es ist aber nicht möglich, alle diese Wünsche gleichzeitig zu befriedigen, und kann die Seeverwaltung vielmehr nur successive, und zwar nach Massgabe der verfügbaren Geldmittel und der Wichtigkeit der in Betracht kommenden Ortschaften, die nothwendigen Hafenarbeiten ausführen lassen.

Bezüglich der in der Interpellation besonders genannten Hafenorte beehre ich mich zu bemerken, dass für die Herstellung eines Landungsmolo in Baskavoda bereits ein Project verfasst wurde, um auf diesen eine Auslage von beinahe K 40.000·— erheischenden Bau womöglich in einem der nächsten Jahresvoranschläge Bedacht zu nehmen, während hinsichtlich der für Eso Piccolo nothwendigen Hafenarbeiten Erhebungen angeordnet wurden und die Seebehörde einen concreten Antrag seitens des betreffenden technischen Functionärs im Einvernehmen mit dem Hafencapitanate Zara gewärtigt. In Stinjiva Velika wurde mit dem in den Jahren 1898 und 1899 bewilligten Gesammtbetrage von K 8000·— der dortige Schutz- und Landungsdamm reconstruirt.

Auf den als nothwendig erkannten Bau eines Schutz- und Landungsdammes in Giuliana auf der Halbinsel Sabioncello wird nach Zulass der Verhältnisse womöglich in einem der nächsten Jahresvoranschläge Bedacht genommen werden.

In der Bucht von Zavalatica handelt es sich um Hafenanlagen zur Verbesserung der Operationsverhältnisse, und ist seitens der Seebehörde bereits im Jahre 1900 ein bezügliches Detailproject ausgearbeitet worden.

Da sich aber Bedenken ergeben haben, ob die Vornahme von relativ kostspieligen Hafenarbeiten in der genannten Bucht vom wirthschaftlichen und nautischen Gesichtspunkte gerechtfertigt erscheine, war das Handelsministerium genöthigt, den Standpunkt einzunehmen, dass der Ausführung der von der Gemeindefraction Kcara gewünschten Arbeit nur dann näher getreten werden könnte, wenn die genannte Gemeindefraction ihrerseits die Verpflichtung zur Herstellung der Fundirungssteinwürfe, sowie der sonstigen Anschüttungen auf eigene Kosten übernehmen würde. Nachdem eine solche Erklärung bisher nicht vorliegt, konnten die fraglichen Hafenbauten in der Bucht von Zavalatica auch nicht in Aussicht genommen werden.

In Betreff der Ortschaft Pracevica ist noch von keiner Seite die Herstellung von Hafenwerken angeregt worden.

Was insbesondere die Ortschaft Pučišćc anbelangt, so erlaube ich mir gegenüber den Ausführungen der Herren Interpellanten, als ob die Seeverwaltung diesen Hafen vernachlässigt hätte, zu bemerken, dass dortselbst seit dem Jahre 1869 verschiedene Arbeiten um den Gesammtbetrag von rund K 60.000 ausgeführt wurden und überdies noch mit dem in den Jahren 1898 bis 1901 bewilligten Betrage von K 34.000 eine neue Operationsriva, besonders für Dampfer, hergestellt worden ist.

Ich kann neuerlich die Zusicherung geben, dass nichts verabsäumt werden wird, um nach Massgabe der disponiblen Dotationsmittel allen begründeten Anforderungen auf baulichem Gebiete zu entsprechen.

Die Herren Abgeordneten Dr. Ferri, Biankini und Genossen haben in der Sitzung vom 2. December v. J. eine Interpellation, betreffend die Regulirung des Hafens von Novalje auf der Insel Pago, an mich gerichtet, welche ich im Nachfolgenden zu beantworten die Ehre habe:

Um Novalje zu einem vollkommen sicheren Hafen auszugestalten, wäre die Herstellung eines etwa 220 m langen Schutzdammes nothwendig, da die Bucht von Südwest bis Nordwest offen ist.

Diese Arbeit würde nach einem schon im Jahre 1890 verfassten Vorprojecte eine Auslage von rund K 136.000 erheischen, welche in Hinblick auf den verhältnissmässig nicht bedeutenden Schiffsverkehr und auf dringendere Bedürfnisse anderer Häfen zu hoch erscheint, um die Ausführung dieses Dammbaues dermalen in nähere Aussicht zu nehmen.

Eine Besserung in den Hafenverhältnissen von Novalje ist aber durch die in den Jahren 1894 und 1895 erfolgte Herstellung eines Landungsplatzes mit dem hiefür in den Finanzgesetzen derselben Jahre bewilligten Gesammtbetrage von K 19.000 eingetreten. Die Ufermauer dieses Landungsplatzes ist allerdings für grössere Dampfer nicht anlegbar, weil an derselben nur die Wassertiefe von 3 m besteht; es ist aber möglich, die Riva auch für tiefergehende Fahrzeuge anlegbar zu machen, weil sie auf dem Felsen fundirt und eine Baggerung vor derselben leicht durchführbar ist, was jedoch bis jetzt wegen anderweitiger Verwendung der Baggermaschinen nicht veranlasst werden konnte.

Es wird aber die Vornahme dieser Arbeit im Auge behalten.

In der 88. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 8. Februar wurden nachstehende Interpellationen eingebracht:

I. An den Herrn Ministerpräsidenten als Leiter des Ministeriums des Innern und den Herrn Eisenbahnminister:

Seitens der Herren Abgeordneten Malik und Genossen:

„1. Sind Seiner Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister die durch den geradezu unsinnigen Anschluss der Luttenberg-Radkersburg-Spielfelder Bahn in Spielfeld verursachten Zustände und Gefahren, wie wir Grund haben anzunehmen, bekannt?

2. Wie vermag Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister das Weiterbestehen eines so höchst gefahrvollen Zustandes zu verantworten?

3. Gedenkt die k. k. Regierung ihren ganzen und entschiedenen Einfluss geltend zu machen, dass die eingehendsten sicherheitspolizeilichen Erhebungen gepflogen werden, und ferner ihren Einfluss geltend zu machen nach der Richtung hin, dass der Anschluss der Bahnlinie Luttenberg—Radkersburg—Mureck an dem einzig richtigen und möglichen, sowie für alle betheiligten Factoren gleich günstigen Punkte in Leibnitz stattfinde, wo der Anlage eines, volle Sicherheit gewährenden und jede Ausdehnung zulassenden Bahnhofes kein Hinderniss im Wege steht?“

II. An den Herrn Eisenbahnminister:

1. Seitens der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen:

In einer Besprechung ihrer socialen Lage haben die Gepäcksträger der k. k. Staatsbahnen von Prag folgende Wünsche und Beschwerden geltend gemacht und folgende Thatsachen angeführt:

1. Da keiner von den Gepäcksträgern ein definitiver Bediensteter der k. k. Staatsbahnen ist, und auch die Entlohnung der Gepäcksträger in verschiedenen Stationen sehr ungleich ist, so dass z. B. in Budweis die Träger einen Taglohn von K 2·20, in Smichov einen Taglohn von K 2·— bis 2·10 beziehen, beträgt die Entlohnung der Träger in Prag der Kaiser Franz Joseph-Bahn in den sechs Sommermonaten K 1·10 und in den sechs Wintermonaten K 1·70 bis 1·80, also durchschnittlich K 1·40 bis 1·50 täglich, fordern die Gepäcksträger: während des Provisoriums einen Taglohn von K 2·—; nach einem zweijährigen Provisorium die Definirung mit einem Jahresgehalte von K 900·— und Quatiergeld im Betrage von K 360·—. Das Cassegeld für das Gepäck der Gepäckscasse soll wegfallen, die Bedingungen aber bei den ab- und ankommenden Zügen sollen aufrecht erhalten bleiben.

2. In Prag sind 17 Gepäcksträger beschäftigt, welche von 2 bis zu 26 Jahren bei der Bahn dienen; als aber im Jahre 1898 sämmtliche Arbeiter, die bereits durch 5 Jahre auf Vorrückung warteten, eine Zulage von K —·20 täglich erhalten haben, erhielten die Gepäcksträger nur K —·10 Zulage täglich.

3. In Prag gibt es nur 10 Gepäcksträger von den sämmtlichen 17, welche Mitglieder des Provisionsfonds sind; eigenthümlich dabei ist, dass sie in die Krankencasse Beiträge von K 2·40 zahlen müssen, wogegen sie in den Provisionsfonds nur K 1·40 Beiträge zahlen dürfen. Wenn also so ein Gepäcksträger 35 Jahre Beiträge in den Provisionsfond einzahlte, erhielte er dann eine Provision von K 511·— jährlich.

4. Die Arbeitszeit der Träger beträgt täglich 15 Stunden und erst der 17. Tag ist ein Ruhetag.

Bei den Arbeitern im Eilgutmagazine beträgt die Arbeitszeit 10 Stunden täglich, der Taglohn K 2·—. Eine Sonntagsruhe herrscht bei ihnen nicht. Der Sonntag Vormittag wird als ganzer Tag bezahlt. Die Ueberzeitarbeit, wie die Arbeit Sonntag Nachmittags wird mit K —·20 per Stunde entlohnt, obwohl für die Sonntag Nachmittagsarbeit eine doppelte Entlohnung gezahlt werden sollte. Diese Ueberzeitarbeit beträgt im Monate circa 70 Stunden. Eine Vorrückung herrscht bei diesen Arbeitern nicht und ebensowenig ein Erholungstag einmal im Monate, obwohl er mittelst eines Ministerialerlasses genehmigt wurde.

Die Unterzeichneten fragen daher den Herrn Eisenbahnminister:

„Sind ihm diese Thatsachen bekannt, und welche Massnahmen gedenkt er zu ergreifen, um den Uebelständen abzuhelfen und die Lage der Gepäcksträger und Eilgutmagazinsarbeiter zu verbessern?“

2. Seitens der Herren Abgeordneten Siegmund und Genossen, betreffend die Mittheilung der „Reichenberger Zeitung“ vom 25. Jänner d. J., wonach die k. k. Staatsbahnen von ihrem in Bodenbach angestellten Zugsbegleitungspersonal 30 Mann zum 1. Februar gekündigt haben;

3. Seitens der Herren Abgeordneten Dr. Schücker und Genossen, betreffend die Errichtung einer Betriebsleitung auf der im Betriebe der k. k. Staatsbahnen befindlichen Localbahnstrecke Rakonitz—Petschau in Böhmen.

In der 89. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. Februar wurden folgende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An die Gesammtregierung:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Dr. Hortis und Genossen, betreffend die Verwendung von Marineheizern bei den Schiffen des Oesterreichischen Lloyd;

2. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend den Stricke der Lloydheizer in Triest.

II. An den Herrn Eisenbahnminister:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Choc, Fresl und Genossen, betreffend die Gewährung einer Theuerungszulage an die k. k. Eisenbahnbediensteten im nördlichen Böhmen und in Pilsen;

2. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen, Schuhmeier und Genossen, betreffend die Präterirung von Stationsexpedienten im Staatsbahn-Directionsbezirke Villach.

III. An den Herrn Handelsminister:

Seitens

der Herren Abgeordneten Biankini und Genossen:

Das Gerücht, dass die k. k. Regierung bei Erneuerung des Gesetzes vom 27. December 1893, betreffend die Unterstützung der Handelsmarine, die bestehenden Subventionen nicht zu erhöhen, sondern im Gegentheile einige einzustellen beabsichtigt, hat auf alle Kreise der Handelsmarine längs der ganzen Küstengebiete und namentlich in Dalmatien eine niederschmetternde Wirkung hervorgerufen.

Die Aufhebung der jährlichen Subvention, sei es des Reiseznschusses im Allgemeinen, ohne Rücksicht, ob ein Dampfer während des Jahres in irgend einem österreichischen Hafen anlegt oder nicht, sei es die Aufhebung der Subvention für die Einfuhr und Ausfuhr in österreichische Häfen, oder aus denselben, wenn wenigstens der vierte Theil der Ladung für solche Häfen bestimmt ist, würde den Ruin unseres Seewesens bedeuten, wenn auch die Summe jener Staatszuschüsse, welche fortbestehen würden, eine noch so grosse Erhöhung erfahren sollte, weil sowohl die eine als die andere Art dieser Zuschüsse unumgänglich nothwendig ist.

Unter dem wohlthätigen Einflusse dieser zwei Arten von Subventionen hat sich unsere Handelsmarine ungeheuer entwickelt. In Triest wurden mehrere Seeschiffahrts-Betriebsgenossenschaften ins Leben gerufen, welche bereits eine bedeutende Anzahl von Schiffen besitzen, und Ragusa allein hat in Dampfern K 9,000.000 investirt!

Welche Ehre und welchen Nutzen dieser Umstand unserem Lande bringt, ist leicht zu begreifen!

Das oberwähnte Capital ist in 19 Dampfern investirt, und eine grosse Anzahl von Capitänen (Schiffsführern), Vicecapitänen, Seeleuten und Beamten hat hiedurch einen Erwerb gefunden.

Der Stand der Seefahrer, welcher einstens bei uns so berühmt war und dann zugrunde gegangen ist, beginnt sich wieder zu heben, und wenn die erwähnten Dampfer nicht gewesen wären, würde die weitaus grössere Zahl jener Menschen gezwungen gewesen sein, aus ihrem Heimatlande auszuwandern, da ein anderer Erwerbszweig nicht existirt!

Es wäre jedoch sehr betrübend, wenn unsere Küstenbewohner, welche seit urdenklichen Zeiten Seefahrer sind, auf dem Meere mit anderen Völkern nicht wetteifern könnten, sondern mit verschränkten Armen zusehen müssten, wie auf diesem unserem Elemente Andere erwerben, oder wenn sie aus ihrer Heimat auswandern müssten, um anderen Völkern dienstbar zu werden.

In Dalmatien, diesem armen Lande, hat sich nun dieses Gewerbe so schön entwickelt, durch welches fremdes Geld und fremder Reichthum in unser Land zuströmt, und nun soll auch dieser Erwerbszweig zugrunde gehen!

Es ist wohl wahr, dass das Gesetz vom 27. December 1893, über die Unterstützung der Handelsmarine, nur für zehn Jahre bestimmt war, aber der Kampf aller Völker wegen Förderung ihrer Gewerbe, die ausgiebigen Subventionen, welche andere Staaten ihren Dampfschiffahrts-Unternehmungen gewähren, hat in uns die berechtigte Hoffnung, ja sogar die Zuversicht geweckt, dass die mit dem Gesetze vom 27. December 1893 bewilligten Subventionen nach zehn Jahren nicht nur aufrecht erhalten, sondern noch erhöht werden.

Diese Hoffnung wurde noch bestärkt, als der Reichsrath für Investitionen die ungeheuere Summe von K 250,000.000 bewilligt hat, man hoffte damit, dass nun ein glücklicher Tag und eine neue Aera für alle Gewerbe angebrochen sei, nun zeigt sich das Gegentheil, es droht der Seeschiffahrt der Rückschritt, eine Aera des Unterganges.

Und tbatsächlich ist die Lage der Seeschiffahrt in der letzten Zeit sehr precär geworden, der Verdienst ist ein so geringer, dass kaum die Kosten gedeckt werden können, und wenn nun in der einen oder anderen Richtung die staatlichen Subventionen nur im geringsten Masse verringert werden würden, könnten unsere Dampfer mit fremden Dampfern den Wettbewerb nicht aufrecht erhalten, sondern wären die Schiffseigenthümer gezwungen, die Dampfer um jeden Preis zu verkaufen und ihre Flagge einzuziehen, so dass eine fremde Flagge auf ihren Schiffen flattern würde, und unsere Leute wären erwerbslos und Fremde würden erwerben.

Das sind keine leeren Phrasen und Declamationen, alle diese Thatsachen lassen sich ziffermässig nachweisen, wie ja dies alles den competenten Fachleuten sehr wohl bekannt ist.

Die Subventionen der Handelsmarine müssen daher erhöht und namentlich muss an dem bisherigen Systeme festgehalten werden und beide Arten der Subventionen aufrecht bleiben, denn wenn das System umgeändert und eine oder die andere Art der Subvention aufgehoben werden möchte, so würde, wenn der Betrag der übrigbleibenden Subvention eine noch so bedeutende Erhöhung erfahren würde, dies doch den Untergang des Seewesens bedeuten.

Mit Rücksicht auf die angeführten Verhältnisse und mit Rücksicht darauf, als das Seewesen das Hauptgewerbe und die Haupterwerbsquelle der Küstenbewohner bildet und die Grundlage des gesammten ökonomischen Lebens ist, erachten es die Unterfertigten, welche von schwerer Besorgniss erfüllt sind, dass dieses grosse Feld des Erwerbes und des Wohlstandes wieder vernichtet werden könnte, als ihre Pflicht zu fragen:

I. Ist Euerer Excellenz bekannt, welchen niederschmetternden Eindruck in allen unseren Kreisen der Handelsmarine und namentlich in Dalmatien die Nachricht hervorgerufen hat, dass die k. k. Regierung bei Erneuerung des Gesetzes vom 27. December 1893, betreffend die Unterstützung der Handelsmarine, die bestehenden Subventionen nicht erhöhen, wie dies allgemein gehofft wurde, sondern gerade im Gegentheile einige derselben aufzuheben beabsichtigt?

II. Ist Euere Excellenz in der Lage, diese erschütternde Nachricht zu widerlegen, die an sich schon imstande ist, den weiteren Bestand unserer Handelsmarine zu gefährden?

III. Wenn nicht, wie kann Euere Excellenz den sicheren Ruin unseres Seewesens und alle jene schrecklichen Folgen rechtfertigen, welche dadurch nicht nur für die Küstenbewohner entstehen, sondern welche auch alle Lebensbedingungen des Staates erschüttern würden?“

In der 90. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. Februar gelangte der Bericht des Eisenbahnausschusses über die bosnischen Bahnen zur Verhandlung.

Berichterstatter Abg. Freiherr von Kübeck leitet die Verhandlung ein.

Abg. Dr. Ellenbogen führt aus, in Oesterreich werde declamirt, in Ungarn gehandelt. Durch die Vorlage werde dem Hause zugemuthet, mit österreichischem Gelde ungarische Interessen zu bezahlen. Redner bespricht in eingehender Weise die Geschichte der bosnischen Bahnen und sucht zu zeigen, in welcher Weise Oesterreich stets durch Ungarn übervortheilt worden sei. Heute, fährt Redner fort, ist das ganze bosnisch-dalmatinische Bahnnetz bei Brod an Ungarn angegliedert, Oesterreich hängt mit der Linie nach Banjaluka in der Luft und hat keine Verbindung mit dem Lande, dessen Occupation zu zwei Drittel aus seinem Gelde bezahlt wurde. Der Handelsverkehr Bosniens ist vollständig nach Ungarn hinübergezogen worden. Die Absicht des Ministers von Kállay, die Linie Sarajevo—Banjaluka herzustellen, wurde von Ungarn vereitelt. Redner schildert die ausserordentlichen Nachtheile der Strecke Arzano—Bugojno und die Vortheile, welche die Linie Banjaluka—Jajce für Oesterreich bieten würde. Die Darstellung, als ob die hier beantragte Linie Oesterreich nichts kosten würde, sei unrichtig. Ueber kurz oder lang werde Oesterreich zu den Kosten auch direct herangezogen werden. Da der Ausgleich noch nicht fertig und auch die Quote noch nicht bekannt sei, stellt der Redner folgenden Antrag: „Die Verhandlung über die Vorlage sei bis zur endgiltigen parlamentarischen Erledigung des Ausgleiches von der Tagesordnung abzusetzen und die Regierung aufzufordern, bis dahin eine Gesetzesvorlage, betreffend den Bau einer normalspurigen Bahnstrecke Banjaluka—Jajce, auf Grund neuerlicher Verhandlungen mit der ungarischen Regierung einzubringen.“ Zugleich beantragt er die namentliche Abstimmung über diesen Antrag.

Die Verhandlung wird sodann abgebrochen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Elektrische Kleinbahnen in Graz und Umgebung. (Linie Graz [Körösistrasse] — Andritz: Verwendung gebrauchter Rillenschienen statt Vignolschienen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der Grazer Tramway-Gesellschaft angesuchte Verwendung gebrauchter Rillenschienen von 33·6 kg Normalgewicht per laufendes Meter in der auf eigenem Unterbau gelegenen Theilstrecke Graz (Körösistrasse)—Andritz der normalspurigen Kleinbahnen in Graz und Umgebung bei Einhaltung gewisser Bedingungen gestattet.

[E.-M.-Z. 2965.]

Localbahnen Kaaden-Willomitz und Radonitz-Duppau (Kaadner Localbahnen). (Detailprojecte für die Eisenconstructionen der Objecte in km 3·3904, 3·605, 3·7139 und 3·9445 der Localbahn Kaaden-Willomitz.) Die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Detailprojecte für die Eisenconstructionen der abnormalen, offenen Objecte von 6·0 m, 3·0 m, 5·0 m und 5·0 m Lichtweite in km 3·3904, 3·605, 3·7139 und 3·9445 der im Bau begriffenen Bahnlinie Kaaden—Willomitz der Kaadner Localbahnen wurden vom k. k. Eisenbahnministerium zur Ausführung genehmigt.

[E.-M.-Z. 4391.]

Localbahn Tannwald-Grünthal. (Normalpläne der k. k. österr. Staatsbahnen für Wasserstationsanlagen, welche bei Ausführung der Wasserstationsanlage in der Grenzstation Grünthal Anwendung finden sollen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vorgelegten Pläne für die mechanischen Einrichtungen der Wasserstation in der Grenz- und Wechselstation Grünthal in der in Bauausführung begriffenen Localbahn Tannwald-Grünthal unter der Bedingung genehmigt, dass behufs Vergrösserung der Geschwindigkeit bei der Wasserabgabe aus den freistehenden Wasserkrahnen die Reservoire in höherer Lage anzuordnen sind, und demgemäss die Côte zwischen Schwellenhöhe und Unterkannte der Reservoirträger von 6 m auf 7 m zu erhöhen ist.

[E.-M.-Z. 53.628 ex 1901.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung von begünstigten Tarifsätzen für den Transport sowohl von Natur- als auch von Kunsteis.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass in Anbetracht des bisher nur im gebirgigen Norden strengen, sonst aber im Allgemeinen milden Winters nicht nur für Natureis aus den Hochgebirgen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8), sondern auch für solches aus den Budapester Fabriken, welches in Kelenföld, Józsefváros und am Westbahnhofe zur Aufgabe gelangt, ferner für die von den Stationen Kassa (Kaschau), Ruttka und Zsolna (Sillein) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn auf die Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen im Transitverkehre übergehenden Sendungen, anstatt der Classe C, die Frachtsätze des Ausnahmetarifes I angewendet werden, eine Begünstigung, die circa 20 pCt. beträgt.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Einführung eines neuen Localgütertarifes.) Die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn verlautbart, dass zu ihrem ab 1. Jänner 1898 giltigen Localgütertarife mit 1. Jänner ein neuer Anhang zur Ausgabe gelangte. Dieser Anhang enthält neuere Ermässigungen für Holz, Eisen, Eisenwaaren, Erze u. s. w., sowie auch die bereits im Vorjahre bestandenen, zum Theile modificirten und dauernden Charakter besitzenden Ermässigungen für andere Güter.

Kgl. ungar. Maschinenfabrik und Schienenwalz- und Eisenwerke in Diósgyör. (Betriebsergebnisse im Laufe der Jahre 1893 bis Ende 1900.) Dem vor Kurzem erschienenen

officiellen Ausweise der General-Direction der kgl. ungarischen Staatsmaschinenfabrik und der Schienenwalz- und Eisenwerke in Diósgyör zufolge ergab der Betrieb beider staatlicher Unternehmungen in der Betriebsperiode 1893 bis Ende 1900 nachfolgend verzeichnete Resultate, und zwar:

A. Staatsmaschinenfabrik.

Jahr	Einnahmen	Ausgaben
	Kronen	
1893	12,014.755	10,101.285
1894	14,959.346	12,647.248
1895	17,501.734	15,014.045
1896	19,116.995	16,580.587
1897	16,100.362	13,749.462
1898	18,382.040	15,993.875
1899	12,968.490	10,669.713
1900	18,351.869	17,047.957

B. Staatsschienenwerk und Eisenfabrik Diósgyör.

1893	12,781.730	11,147.877
1894	13,094.107	11,351.902
1895	18,389.244	16,375.707
1896	22,332.802	20,027.473
1897	17,936.022	15,756.987
1898	17,824.722	15,571 208
1899	12.085.491	10,947.732
1900	12.463.910	12,298.501

Ausland.

Deutsches Reich. (Beschwerden über Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1901.) Gegen deutsche Eisenbahnverwaltungen sind beim Reichseisenbahnamt im Jahre 1901 87 Beschwerden eingelaufen. Davon beziehen sich 39 auf die Eisenbahn-Verkehrsordnung, 6 auf das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, 20 auf die Tarife, 6 auf den Fahrbetrieb und 16 auf andere Gegenstände.

Das Reichseisenbahnamt hat von diesen Beschwerden für begründet eracbtet 11, als unbegründet abgelehnt 24, auf den Rechtsweg verwiesen 6. 46 Beschwerden sind an die zuständigen Landesaufsichtsbehörden oder an die Eisenbahnverwaltungen zur Erledigung abgegeben worden.

— (Einnahmen der preussisch-hessischen Eisenbahn-Gemeinschaft im Monate December 1901.) Die Einnahmen im Monate December 1901 stellen sich auf Mk. 103,106.000 und sind gegen die Einnahmen des gleichen Monates im Vorjahre um Mk. 4,672.000 zurückgegangen. Der Personen- und Gepäcksverkehr brachte Mk. 27,505.000 (— 1,186.000), der Güterverkehr Mk. 68.833.000 (— 2,955.000) und aus sonstigen Quellen flossen Mk. 6,768.000 (— 531.000). Für die Zeit vom 1. April bis 31. December 1901 sind Mk. 1.048,575.000, das sind Mk. 27,473.000 weniger als im Vorjahre, eingenommen worden. Die Mindereinnahme vertheilt sich mit Mk. 4,933.000 auf den Personen- und Gepäcksverkehr, mit Mk. 21,104.000 auf den Güterverkehr und mit 1,376.000 auf sonstige Quellen.

Preussen. (Erhöhung der Bauthätigkeit bei den Staatseisenbahnen.) In Bezug auf die Erhöhung der Bauthätigkeit hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten am 16. Jänner einen Erlass an die kgl. Eisenbahn-Directionen gerichtet, aus dem die „Z.d.V.D.-V." Folgendes verlautbart: „Aus den auf den Erlass vom 28. September 1901 erstatteten Berichten habe ich ersehen, dass meine hinsichtlich der Erhöhung der Bauthätigkeit getroffenen Anordnungen noch nicht überall und nicht in allen Punkten richtig aufgefasst sind. Bei der praktischen Bedeutung, welche der vollen Durchführung dieser zur Zeit für Industrie, Arbeiterschaft und die Eisenbahnverwaltung selbst höchst wichtigen Maassregel beizulegen ist, nehme ich Veranlassung, auf die Angelegenheit noch einmal zurückzukommen und zur sicheren Erreichung des verfolgten Zweckes weitere Bestimmungen zu treffen.

Bei dem Drucke, der noch immer auf dem Erwerbsleben lastet, betrachtet es die Staatsregierung als ihre Pflicht, alle verfügbaren Mittel zur Belebung der gewerblichen Thätigkeit anzuwenden. Wie dies auch bei Eröffnung des Landtages zum Ausdruck gekommen ist, soll insbesondere die Eisenbahnverwaltung, wenn schon sie durch den Rückgang der Betriebsleistungen und damit der Betriebseinnahmen zur Einschränkung des Betriebsaufwandes gezwungen ist, dennoch durch Erhöhung der Bauthätigkeit vermehrte Arbeitsgelegenheit geben und die Gewerbthätigkeit im Lande durch Zuweisung umfangreicher Aufträge nach Möglichkeit unterstützen. Die Eisenbahnverwaltung hat hiezu umsomehr Veranlassung, als sie einerseits dadurch in die Lage kommt, den zeitigen niedrigen Preis fast aller beim Bau zu verwendenden Materialien auszunützen, wie sie andererseits zugleich die Möglichkeit schafft, die im eigenen und anderen Betrieben frei werdenden Arbeiter nutzbringend weiter zu beschäftigen. Zudem wird die Beschleunigung der Bauthätigkeit zur Zeit dadurch wesentlich erleichtert, dass bei dem Rückgange des Verkehres die Beförderung der Baudienstgüter keinen Schwierigkeiten begegnet. Im Gegentheil kann es nur erwünscht sein, die zur Zeit überzähligen Betriebsmittel für Bauzwecke zu verwenden und hiedurch die Betriebseinnahmen zu verbessern.

Demzufolge mache ich es den kgl. Eisenbahn-Directionen erneut zur Pflicht, alle Arten der Bauthätigkeit, vornehmlich aber diejenigen nach Kräften zu fördern, die weiten Kreisen jetzt beschäftigungsloser Arbeiter, Handwerker, Unternehmer und Industrieller Arbeitsgelegenheit gewähren, soweit dies ohne Vertheuerung der Bauausführung angängig ist. Die Mittel hiefür stehen der Eisenbahnverwaltung, sowohl aus früheren Creditgesetzen und dem Etatsextraordinarium der verschiedenen Jahre, wie auch aus dem ausseretatsmässigen Dispositionsfonds zu Gebote. Ich erwarte, dass sogleich bei Beginn der besseren Jahreszeit überall im Staatseisenbahnbau eine besonders lebhafte Bauthätigkeit entfaltet und schon jetzt von den betheiligten Dienststellen von langer Hand alles so vorbereitet wird, dass im geeigneten Zeitpunkte ohne Weiteres vorgegangen werden kann. Was meinerseits zur Förderung dieses Planes hat geschehen können, ist angeordnet worden, insbesondere habe ich das Baupersonal den erhöhten Anforderungen entsprechend verstärkt und bin auch im Uebrigen bereit, den Directionen Arbeitskräfte und Mittel zu gewähren, welche die Erreichung eines vollen Erfolges sicherstellen.

Wenn auch der Verwendung eines Theiles der bereits bewilligten Baufonds zur Zeit noch sachliche, zum Theil gesetzliche Hindernisse entgegenstehen, so lässt sich doch die Bauthätigkeit noch weiter steigern. Hinsichtlich einzelner grösserer Objecte wird den kgl. Eisenbahn-Directionen noch besondere Anregung zugehen, jedoch hat sich die Förderung der Bauten hierauf nicht zu beschränken, vielmehr ist — soweit es nicht bereits geschehen — alsbald unter Leitung der Etatsräthe seitens der betheiligten Decernenten an der Hand der sämmtlichen bei der Direction schwebenden Kostenanschläge und Pläne eine eingehende Prüfung aller bewilligten Baufonds, und zwar nicht nur der extraordinären, sondern auch der bei Titel 8, Pos. 3 und 4, freigegebenen und noch zur Verfügung stehenden vorzunehmen, um alle die Punkte zu ermitteln, wo eine Erhöhung der Bauthätigkeit möglich ist. Es werden sich dabei, wie ich annehme, viele Ausführungen finden, die an sich vielleicht unbedeutend sind, durch ihre grosse Zahl aber immerhin Gelegenheit zur Beschäftigung zahlreicher Arbeiter, Handwerker und Unternehmer bieten. Wenn hiebei zugleich mit einer Anzahl älterer Baufonds aufgeräumt werden könnte, so wäre das in hohem Masse erwünscht. Die Etatsräthe wollen auch hierauf ihr besonderes Augenmerk richten.

Im Allgemeinen werden die zur Verfügung stehenden Mittel, namentlich auch die im Extraordinarium ausgebrachten Raten, zu jeder sachlich möglichen Baubeschleunigung voraussichtlich ausreichen. Wie ich aus den mir vorgelegten Berichten ersehen habe, besteht an einigen Orten die Auffassung, mit dem Abschlusse von Verträgen über Bauausführungen könne nur insoweit vorgegangen werden, als der durch den Vertrag festgelegte Betrag in den bewilligten Raten seine Deckung finde, auch wenn die Abwicklung des Vertrages erst in späteren Jahren möglich ist. Die Auffassung ist irrig. Die bewilligten Raten sollen nur den Massstab für die thatsächlichen Zahlungen und Verrechnungen bilden. Es ist also durchaus angängig, zum Beispiel einen Vertrag über Herstellung einer Brücke zum Betrage von Mk. 600.000 abzuschliessen, obgleich im Etat von den

auf diesen Betrag festgestellten Gesammtkosten nur eine erste Rate von Mk. 300.000 bewilligt ist, wobei allerdings vorausgesetzt wird, dass im ersten Etatsjahre höhere Zahlungen als Mk. 300.000 nicht zu leisten sind.

Sollte in dem einen oder anderen Falle die sachlich mögliche Beschleunigung der Bauausführung zu Ausgaben Veranlassung geben, die über die Ratenbewilligung hinausgehen, so ist deshalb zwar von der Bauheschleunigung nicht Abstand zu nehmen, es ist jedoch alshald meine Genehmigung zur Ueberschreitung der Rate einzuholen. Bis zu deren Ertheilung dürfen ohne zwingende Gründe nicht Massnahmen getroffen werden, welche die Ueberschreitung der Ratenhewilligung unvermeidlich machen würden. . . . . .

Was diejenigen Bauten anbetrifft, deren Ausführung noch nicht in Angriff genommen ist, so bestimme ich für sie im Rahmen der hestehenden Vorschriften das Folgende: Nach § 19[1] der Wirthschaftsordnung soll zwar mit der Bauausführung in der Regel erst begonnen werden, nachdem durch specielle Veranschlagung nach Abschluss der etwa erforderlichen landespolizeilichen Prüfung die Zulänglichkeit der hewilligten Geldmittel genau festgestellt ist. Indes kann nach der Bestimmung im § 19[3] a. a. O. mit meiner Genehmigung eine Ausnahme hievon dann eintreten, wenn hesonders gewichtige Gründe es gerechtfertigt erscheinen lassen, mit der Bauausführung alsbald nach Bereitstellnng der Geldmittel zu heginnen, vorausgesetzt, dass auch in diesem Falle eine Ueherschreitung der Baumittel nach der Erklärung des verantwortlichen Bauheamten und des Etatsrathes nicht zu hefurchten ist. Ich wünsche, dass für die Zeit des gegenwärtigen wirthschaftlichen Druckes, also solange und soweit es sich zu dessen Milderung um die beschleunigte Schaffung von Arbeitsgelegenheit handelt, diese Ausnahme in weiterem Umfange platzgreift, und sehe den hierauf gerichteten Anträgen der kgl. Eisenbahn-Directionen entgegen.

Bei Auswahl einzelner Bautheile zur beschleunigten Ausführung ist unbeschadet der gebotenen Wirthschaftlichkeit darauf zu herücksichtigen, dass in erster Linie solche Einzelprojecte ansgeführt werden, welche Arbeitsgelegenheit schaffen. Auch ist zu erwägen, ob nicht nach Erfüllung der etwaigen gesetzlichen oder sonstigen Vorbedingungen zur Förderung der Gewerbethätigkeit und Schaffung weiterer Arbeitsgelegenheit namentlich in nothleidenden Gegenden zunächst mit der Ausführung von einzelnen Theilen eines grösseren Projectes vorgegangen werden kann, wenn es noch nicht möglich ist, wegen Genehmigung des Baues in seiner ganzen Ausdehnung Anträge zu stellen. Der Erlass des Ministers fordert danu zu einer näheren Prüfung wegen etwaiger Theilausführungen und zur Einreichung der nöthigen Anträge auf, wohei für die sonst erforderlichen Unterlagen im Interesse der Beschleunigung gewisse Erleichterungen gewährt werden.

Dann heisst es weiter: „Nach den vorgedachten Gesichtspunkten ist auch hei denjenigen Baufonds vorzugehen, die durch den Etat für 1902 neu bereit gestellt werden. Soweit irgend thunlich, sind diese Bauten durch Aufstellung der Einzelentwürfe und durch Herbeiführung der landespolizeilichen Prüfung, ferner durch rechtzeitige Stellung der etwa erforderlichen Anträge hei mir und gegebenenfalls durch Verdingung der Arheiten und Einleitung des Grunderwerbes (unter Vorbehalt der gesetzlichen Genehmigung des Etats) u. s. w. derart vorzubereiten, dass nach dem 1. April d. J. thunlichst sofort mit dem gesammten Bau oder einzelnen Theilen desselhen begonnen werden kann.“ Es folgen nun erleichternde Bestimmungen für die förmliche Behandlung der Vorlagen. Dann schreibt der Erlass weiter vor: „Alle Anträge wegen landespolizeilicher Prüfung von Entwürfen oder wegen Enteignung sind mit Beschleunigung zu stellen. Die Herren Regierungspräsidenten sind beauftragt, auch ihrerseits das einzuleitende Verfahren nach Thunlichkeit zu beschleunigen. Ebenso sind alle Verhandlungen mit anderen Behörden oder Privaten über die Vorhedingungen der Bauausführung, über die Ertheilung der Bauerlauhniss u. s. w. — auch nnter Hinweis auf die Bedeutung der Massregel für das wirthschaftliche Leben — so schnell wie möglich zum Abschlusse zu bringen.

Um die Bauthätigkeit zu erhöhen, sind die vorhandenen technischen Kräfte von allen nichttechnischen Arbeiten thunlichst zu enthinden, dagegen mit technischen Arheiten so zu beschäftigen, dass ihre Arbeitskraft voll ausgenützt wird, und dass — wie schon bemerkt — namentlich diejenigen Bauten gefördert werden, bei denen alsbald möglichst viel Arbeiter beschäftigt werden können.

Ich vertraue, dass es gelingen wird, in dieser Weise dem gesammten Erwerbsleben eine kräftige Förderung zutheil werden zu lassen. Die Präsidenten wollen dafür Sorge tragen, dass die hier angeordneten Untersuchungen alshald eingeleitet und nach Möglichkeit heschlennigt werden.

Ich behalte mir vor, die Förderung der Bauthätigkeit demnächst durch Commissäre an Ort und Stelle prüfen zu lassen.

Preussen. (Ergehnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Coaks- und Briquettsversandtes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier vom 1. bis 15. Jänner 1902.) Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahn-Directionen Essen und Elherfeld anschliessenden Zechen, Coaksereien und Briquettwerken sind vom 1. bis 15. Jänner in elfeinhalb Arbeitstagen 175.283 und auf den Arheitstag durchschnittlich 15.242 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Coaks und Briquettes beladen und auf der Eisenhahn versandt worden, gegen 189.428 und auf den Arbeitstag 15.786 Doppelwagen in demselben Zeitraume des Vorjahres bei 12 Arheitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. Jänner auf den Arheitstag 544 und im Ganzen 14.145 Doppelwagen oder 7·4 pCt. weniger gefördert und zum Versandt gebracht, als im gleichen Zeitraume des Vorjahres. Im Saarhezirk betrug der Versandt an Kohlen und Coaks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. Jänner 25.631 Doppelwagen gegen 27.985, in Oberschlesien 61,931 Doppelwagen gegen 72.687 und in den drei Bezirken zusammen 262.845 Doppelwagen gegen 290.100 nnd war demnach im Saarbezirk 2354 Doppelwagen oder 8·4 pCt., in Oherschlesien 10.756 Doppelwagen oder 14·7 pCt. nnd in den drei Bezirken zusammen 27.255 Doppelwagen oder 9·3 pCt. niedriger als in demselhen Zeitraume des Jahres 1901.

Der Minderversandt ist zum grösseren Theile auf die um einen halhen Tag kürzere Arbeitszeit gegen die gleiche Zeit im Vorjahre zurückzuführen.

Bayern. (Verkehr und Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate December 1901.) Im Monate Decemher 1901 sind bei einer Bahnlänge von 5804 (5785) km befördert worden 1,994.450 (2,092.271) Personen und 1,202.376 (1,340.614) t Güter. Die Einnahmen haben hetragen aus dem Personenverkehre Mk. 2,700.799 (2,779.755), aus dem Güterverkehre Mk. 7,321.918 (7.688.353), aus dem Gepäcksverkehre Mk. 165.489 (169.261) und aus dem Thiertransporte Mk. 208.794 (197.553), zusammen Mk. 10,397.000, gegen Mk. 10,834.922 im gleichen Monate des Vorjahres). Der Gesammtjahreserlös 1901 heziffert sich auf Mk. 150,547.099, gegenüber dem Jahre 1900 weniger um Mk. 6,186.155.

— (Vorconcession für Eisenbahnhauten.) Dem Stadtmagistrat Deggendorf wurde vom zuständigen Staatsministerium die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarheiten für eine Localbahn Deggendorf-Hengersherg-Schöllnach-Eging auf die Dauer eines Jahres mit dem Bemerken ertheilt, dass durch diese Bewilligung ein Anspruch auf Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe der Bahn nicht erworben wird.

Württemberg. (Verkehr und Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate Decemher 1901.) Im Monate December 1901 wurden bei einer Bahnlänge von 1904·15 (1840·48) km befördert: 2,521.038 (2,475.479) Personen, 560.208 (622.290) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehre Mk. 1,448.000 (1,414.704), aus dem Güterverkehre Mk. 2,175.000 (2,295.066), aus sonstigen Quellen Mk. 252.000 (343.000), im Ganzen Mk. 3,875.000 (4,052.770), weniger gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres Mk. 177.770. Vom 1. April bis letzten December betrugen die Einnahmen Mk. 43,376.000 gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit Mk. 43,815.114 weniger Mk. 439.114.

Schweden. (Locomotivfeuerung mit Torf.) Die Vislanda-Bolmen-Eisenhahn in Südschweden hat — einer Mittheilung des „Dresdner Journal“ zufolge — einen Versuch mit der Benützung von gepresstem und getrocknetem Torf als Brennmaterial hei einem Eisenbahnzuge angestellt, welcher aus einer Locomotive, 15 beladenen Güterwagen und einem Personenwagen bestand. Die durchfahrene Strecke betrug etwa 35 km. Zur Vorsicht hatte man für den Zug eine geringere Geschwindigkeit angesetzt, aher er vermochte schon anfangs die fahrplanmässige Fahrt einzuhalten und erreichte die Endstation sogar 15 Minuten vor der festgesetzten Zeit. Das genannte Blatt knüpft daran die Bemerkung, dass die Kleinbahnen bei der Torffeuerung die gleichen Leistungen und grosse Ersparnisse erzielen würden.

China. (Eröffnung des Verkehres auf der Eisenbahn von Peking nach Hankau.) Wie das „Dresdner

Journal" mittheilt, wird die chinesische Eisenbahn von Peking nach Hankau demnächst auf einer Strecke von 500 km dem Verkehre übergeben werden, und zwar in der Länge von 280 km am Nordende und in der Länge von 220 km am Südende. Der Bau der Linie macht dauernde Fortschritte, und wird in den chinesischen Zeitungen mitgetheilt, dass seit dem 25. December 1901 ein vorläufiger Eisenbahnverkehr zwischen dem Strombahnhof in Hankau und dem Bahnhof von Kwangschui stattfindet, indem bis auf Weiteres ein Zug wöchentlich nach jeder Richtung abgelassen wird. Der Zug geht von Hankau jeden Mittwoch Früh ab und berührt die Bahnhöfe von Nikou, Schitschawa, Sauschapu, Siaukan, Saudiahan, Kwayen, Wandsiatien und Kwangschui. Die Rückfahrt erfolgt am Donnerstag Früh. Die Dauer der Fahrt von Hankau nach Kwangschui beträgt sechs Stunden, was der Geschwindigkeit von 37 km per Stunde entspricht.

Ostafrika. (Französische Colonien: Ausbau der Eisenbahnlinie von Dschibuti nach Aethiopien.) Wie dem „Triester Tagblatt" aus Paris gemeldet wird, hat der Ministerrath den Colonienminister ermächtigt, der Kammer einen Gesetzentwurf zu unterbreiten, mit welchem das Uebereinkommen zwischen der Colonie an der Somalikiiste und der Gesellschaft der abessinischen Eisenbahnen, betreffend den Ausbau der Linien von Dschibuti nach Aethiopien, genehmigt wird. Die Colonie gesteht der Gesellschaft eine vom französischen Staate gewährleistete Zinsengarantie von Frcs. 500.000 zu und ermächtigt sie zur Ausgabe von Vorzugsactien im Betrage von Frcs. 12,000.000, welche Summe zur Vollendung des Bahnbaues nöthig ist.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung der Güteraufnahme.) Obige Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass in den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Korneuburg, Nussdorf, Wien (Nordbahnlände, Praterquai, Donauquaibahnhof), Pozsony (Pressburg), Gömjö, Györ, Budapest (auch Donauuferbahnhof), Mohacs, Zimony, Belgrad, Orsova, Turn-Severin und Galatz die Güteraufnahme für Sendungen nach diesen Stationen am 17. Februar eröffnet worden ist.

Amerika und Deutschland. (Directe Verbindung von New-York nach der Levante.) Wie die „Hamburger Börsenhalle" meldet, hat auf der von der Hamburg—Amerika-Linie und der deutschen Levante-Linie gemeinschaftlich betriebenen directen Verbindung von Amerika nach der Levante der Levantedampfer „Seriphos" seine erste Reise von New-York am 7. Februar mit voller Ladung angetreten. Ihm wird der Dampfer „Sicilia" von der Hamburg—Amerika-Linie folgen.

Verschiedene Mittheilungen.

Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 28. Jänner hat unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Präsidenten Rudolf Bode und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Sectionsrath im Eisenbahnministerium Dr. Carl Freiherr Rumler von Aichenwehr, eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien stattgefunden, in welcher 133.895 Actien mit 13.007 Stimmen vertreten waren. Nach Bestellung der Schriftführer, Scrutatoren und Verificatoren wurde zu Punkt 1 der Tagesordnung nach längerer Debatte und Einbringung mehrerer Proteste nachstehender Antrag des Verwaltungsrathes mit 11.952 gegen 828 von 12.780 abgegebenen Stimmen, also mit der im § 40 der Gesellschaftsstatuten vorgesehenen qualificirten Majorität zum Beschlusse erhoben: „Die Generalversammlung beschliesst, die Offerte der Gemeinde Wien vom 30. December 1901 sammt Nachtragsschreiben vom 2. und 25. Jänner 1902 anzunehmen und infolgedessen die Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien aufzulösen. Die Generalversammlung ermächtigt und beauftragt den Verwaltungsrath, alles Erforderliche zur Durchführung des obigen Beschlusses vorzukehren, insbesondere auf Grund der genannten Offerte die näheren Bestimmungen zu vereinbaren und die nöthigen Urkunden auszufertigen; ferner um die staatliche Genehmigung und handelsgerichtliche Registrirung der Auflösung der Gesellschaft durch Liquidation einzuschreiten. Diese Beschlüsse sind jedoch an die Voraussetzung gebunden, dass die Bedingungen, an welche die Offerte der Gemeinde Wien geknüpft wurde, bis spätestens 30. April 1902 erfüllt sind." Unter Punkt 2 der Tagesordnung wurden einstimmig per acclamationem zu Liquidatoren gewählt: Baudirector R. Bode (Wien), Dr. Hermann Ritter von Feistmantel (Wien), E. Heinemann (Berlin), Director Joh. Hubert Müller (Berlin), Eugen Walter (Wien) und Dr. Albert Weishut (Wien). — Endlich wurde unter Punkt 3 der Tagesordnung nachstehender Antrag des Verwaltungsrathes einstimmig zum Beschlusse erhoben: „Die Liquidation erfolgt unter der Firma: ‚Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien in Liquidation' und wird diese Firma collectiv von je zwei Liquidatoren in der Weise gezeichnet, dass dieselben unter die mit Stampiglie vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte: ‚Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien in Liquidation' ihren Namen setzen. Die Liquidatoren werden ermächtigt, das unbewegliche Vermögen der Gesellschaft, sei es im Ganzen, sei es in einzelnen Theilen, aus freier Hand zu veräussern. Für Beschlussfassungen der Liquidatoren findet der § 16 der Statuten sinngemässe Anwendung. Die Liquidatoren wählen alljährlich aus ihrer Mitte einen Vorsitzenden und dessen Stellvertreter und bestimmen ihre eigene Geschäftsordnung. Wenn ein Liquidator ausscheidet, sind die übrigen Liquidatoren verpflichtet, eine Ersatzwahl vorzunehmen."

Die Rheinregulirung auf der Strecke Sondernheim—Strassburg. Nach einer Mittheilung der „Frankfurter Zeitung" hat die reichsländische Regierung beim Landesausschusse die Regulirung des Rheins auf der Strecke Sondernheim—Strassburg nach dem Projecte des badischen Oberbaudirectors Hosell angeregt. Dieses Project sieht die Herstellung eines Niederwasserbettes in der bestehenden corrigirten Strombahn mittelst Buhnen und Grundschwellen vor. Die Breite der Niederwasserrinne soll bei Sondernheim 180 m betragen und sich bis Strassburg den Gefäll- und Abflussverhältnissen des Stromes gemäss auf 160 m vermindern. Innerhalb dieses Niederwasserbettes soll sich das Fahrwasser ausbilden. Die Kosten des Unternehmens sind auf Mk. 13,464.080 berechnet worden. Hievon würden auf die bayerisch-badische Stromstrecke Mk. 4,115.900 und auf die elsässisch-badische Stromstrecke Mk. 9,348.180 entfallen. Die Bauausführung soll durch die Wasserbauverwaltung von Elsass-Lothringen und Baden erfolgen. Die Gesammtstrecke der Regulirung wird derart vertheilt, dass jeder dieser Verwaltungen annähernd die Hälfte davon zufällt. Dementsprechend ist die Grenze zwischen diesen Bauabtheilungen nach km 163·4 der badischen Uferabtheilungen, d. i. circa sechs Kilometer unterhalb Soellingen Fort-Louis gelegen. Für die gesammte Ausführung ist ein Zeitaufwand von 14 Jahren vorgesehen. Die Ausführung soll jedoch in Erstanlage und Weiterausbau zerfallen.

Das Etatsjahr 1902 soll in der Hauptsache der Bauvorbereitung dienen. In den Etat für 1902 ist deshalb eine erste Rate in der Höhe von Mk. 1,200.000 eingestellt. Was die Kostenfrage betrifft, wurde am 28. November 1901 von den Bevollmächtigten von Elsass-Lothringen, Bayern und Baden in Baden-Baden eine Uebereinkunft über die Regulirung des Rheins zwischen Sondernheim und Strassburg vorbehaltlich der Ratification abgeschlossen. In dieser Uebereinkunft wurde bezüglich der Gesammtkosten des Unternehmens bestimmt, dass Bayern eine feste Summe von Mk. 800.000 übernimmt, während Baden 40 pCt. und Elsass-Lothringen 50 pCt. der Gesammtkosten aufzubringen hat, der etwa noch verbleibende Rest aber ebenfalls von Elsass-Lothringen zu tragen ist. Gegebenenfalls behält sich die elsass-lothringische Landesverwaltung vor, in Gemeinschaft mit denjenigen elsässischen Plätzen, die an dem Zustandekommen des Unternehmens ein besonderes Interesse haben, den Beitrag aufzubringen, welcher unter Anrechnung der Beiträge von Bayern und Baden zu bestreiten bleibt. Als Plätze, welche besonderes Interesse an der Rheinregulirung haben, kommen in erster Linie die Städte Strassburg und Mülhausen in Frage. Wenn eine Heranziehung von Strassburg zu den Kosten der Rheinregulirung verlangt werden sollte, so erachtet die reichsländische Regierung einen festen Beitrag von Mk. 700.000 für angemessen. Dieser Beitrag ist in zehn gleichen Jahresraten von der Stadt Strassburg an Elsass-Lothringen zu entrichten. Die Stadtverwaltung von Strassburg hat sich zu einem Beitrag in der gedachten Höhe bereit erklärt.

Der heutigen Nummer liegt ein Güterfahrplan der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien bei, welcher auf Verlangen kostenfrei von obiger Gesellschaft zugesendet wird.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Ergänzung des Tarifes, Theil II, Heft B (Gemeinschaftliches Heft), vom 1. November 1894.

In dem in der Ueberschrift bezeichneten Tarifhefte ist nachzutragen:

1. In der Schnitt-Tafel A (Seite 21, bezw. 32).

Vom Schnittpunkte bis	Schnittpunkt Nr.					Zuschlagsfristen Schnittpunkt Nr.					
						I	II	III, IV, V		VI	
	I	II	III, IV	V	VI	Eilgut	Frachtgut	Eilgut	Frachtgut	Eilgut	Frachtgut
Felsö-Galla	664	622	498	517	—	1/2	1	1	2	—	—
Szatmár-gözfürész . . .	1059	1017	893	912	—	1/2	1	1	2	—	—

2. In der Schnitt-Tafel B (Seite 43, bezw. 50).

Nach	Vom Schnittpunkte Nr.					
	I	II	III	IV	V	VI
Berneck	109	—	295	—	—	390
Burgweinting	—	—	113	—	—	208
Milbertshofen	—	—	—	143	163	109
München-Isarthalbahnhof . . .	—	—	—	128	149	95
München-Schwabing	—	—	—	147	167	113

Wien, am 13. Februar 1902. [127]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages II zum Tarife, Theil II, Heft 3.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1902 tritt der Nachtrag II zu Theil II, Heft 3, des Tarifes für den vorbezeichneten Eisenbahnverband in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält neue Frachtsätze für den Classengutverkehr, neue ermässigte und theilweise erhöhte Frachtsätze für Güter bereits bestehender Ausnahmetarife und endlich neue Ausnahmetarife für die Beförderung von Obst, frischem (ausgenommen Südfrüchte), Melonen, Weintrauben und Frühgemüse, frische.

Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. März 1902 in Kraft.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zu dem auf dem Titelblatte angeführten Verkaufspreise zu erhalten.

Wien, am 12. Februar 1902. [128]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde etc.

(Tarif vom 1. November 1897.)

Aenderung der Frachtsätze nach Stationen der Localbahn Starkenbach-Rochlitz.

Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902, werden die in den Nachträgen III und IV zum oben bezeichneten Tarife enthaltenen Frachtsätze nach Station Starkenbach Stadt um 2 Heller ermässigt, dagegen werden die in denselben Nachträgen enthaltenen Frachtsätze nach den Stationen Hradsko, Jablonetz a. Iser und Rochlitz mit Giltigkeit vom 1. April 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902, um 1 Heller erhöht.

Ferner gelten die in den genannten Nachträgen nach den Stationen Přivlak-Ponikla und Sittowa-Haje enthaltenen Frachtsätze nur bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902.

Wien, am 12. Februar 1902. [129]

Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausgabe des Nachtrages II zum Localgütertarife.

Mit 1. April 1902 tritt der Nachtrag II zu der vom 1. Jänner 1901 giltigen Neuauflage des Localgütertarifes, Theil II (vom 1. April 1893), für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Kraft.

Der Nachtrag enthält Aenderungen, bezw. Ergänzungen des Inhaltsverzeichnisses und der Abschnitte B, C und F des Tarifes.

Preis des Nachtrages: 20 Heller.

Wien, am 12. Februar 1902. [130]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ausgabe eines Nachtrages II zu dem temporären Anhange zum Localgütertarife für das Hauptbahnnetz.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1902 gelangt zu dem vom 1. Juli 1899 giltigen temporären Anhange zum Localgütertarife (Theil II) für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern auf dem gesellschaftlichen Hauptbahnnetze Nachtrag II zur Ausgabe, welcher Ausserkraftsetzungen und Ergänzungen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages können zum Preise von 6 Hellern für das Stück bezogen werden.

Wien, am 14. Februar 1902. [131]

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Aenderung der Tarifbestimmungen über Fahrpreisermässigungen.

Vom 1. April d. J. an tritt eine Aenderung der im Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarife, Theil I zu § 11 der Verkehrsordnung gebrachten Zusatzbestimmungen unter IVB bis VI über Fahrpreisermässigungen für akademische Ausflüge, Schulfahrten und Feriencolonien, zu milden Zwecken und für wehrpflichtige Angehörige der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie ein. Danach werden unter Anderem Mitglieder von Krankencassen im Sinne der reichsgesetzlichen Bestimmungen über die Krankenversicherung der Arbeiter und von Knappschaftskrankencassen, die von diesen Cassen in Heilanstalten oder nach Erholungsorten (auch Bädern und Curorten) oder zur ambulatorischen Behandlung in öffentlichen Kliniken oder öffentlichen Krankenhäusern entsandt werden, in der III. Classe aller Züge befördert: bei einfacher Fahrt zum halben Personenzugspreise, bei Hin- und Rückfahrt zum halben Rückfahrkartenpreise. Soweit für einzelne Verbindungen nur Fahrkarten „für alle Züge“ bestehen, beschränkt sich die Ermässigung auf die Hälfte des Preises dieser Karten. Gleichzeitig werden die im sächsischen Personentarife, Theil II, enthaltenen Bestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung unter VD über Fahrpreisermässigungen für Mitglieder von Krankencassen aufgehoben. Hiedurch treten Tariferhöhungen ein, worüber die Verkehrscontrole I hier, Strehlenerstrasse 1, Auskunft ertheilt. Die Aenderung ist gemäss den Vorschriften unter I (3) des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder genehmigt.

Dresden, am 15. Februar 1901. [132]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Hinausgabe des Nachtrages I zu den Stationstarifen für die Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.

Mit 1. März 1902 gelangt ein Nachtrag I zu den vom 1. November 1901 giltigen Stationstarifen für die Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn zur Hinausgabe.

Dieser Nachtrag enthält die localtarifmässigen Eil- und Frachtgutsätze für die Stationen Dömötöri, Kis-Szabadka und Vásvár, dann für die Güterverladestelle Peugen, sowie Druckfehlerberichtigungen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei der gesellschaftlichen Betriebsdirection in Budapest, bei der commerciellen Direction in Wien (X. Südbahnhof, Administrationsgebäude), sowie durch die Stationen um den Preis von 30 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 14. Februar 1902. [133]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einstellung des Güterverkehres nach Triest wegen allgemeinen Arbeiterausstandes.

Wegen allgemeinen Arbeiterausstandes in Triest können vom 14. Februar angefangen bis auf Weiteres Güter (mit Ausnahme von Eilgütern, Lebensmittel, Bier und lebenden Thieren) für Triest-Südbahn, Triest k. k. Staatsbahnen und Triest-Freihafen nur nach Massgabe der im § 55 (2) des Betriebsreglements festgesetzten Beschränkungen übernommen werden.

Bereits aufgenommene, sowie im Rollen begriffene Güter nach Triest werden den Absendern zur Verfügung gestellt werden. Für solche Güter ruht gemäss § 63 (6) des Betriebsreglements, beziehungsweise § 6 (7) der Ausführungsbestimmungen zu Art. 14 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr die Lieferfrist bis zur Beendigung des Arbeiterausstandes, beziehungsweise Wiederaufnahme des Gesammtgüterverkehres nach Triest.

Wien, am 14. Februar 1902. [134]

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Berichtigung des Tarifes, Theil II, Abth. B, und des Ausnahmetarifes Nr. 2.

Auf Seite 2 des vom 1. Jänner 1902 giltigen Nachtrages II zum Tarife, Theil II, Abth. B, sind im Verzeichnisse der italienischen Stationen folgende Stellen zu eliminiren:

„Casino di Terra zu streichen, Ponte Ginori zu streichen, Riparbella zu streichen, Volterra zu streichen.“

Auf Seite 3 des vom 1. September 1900 giltigen Nachtrages III zum Ausnahmetarif Nr. 2 (für Wein u. s. w.), Schnittsätze für die italienischen Bahnstrecken, Frachtgut-Ausnahmetarif Nr. 11, sind im zweiten Absatze der Ziffer 1 der besonderen Bedingungen die Worte „bis zum 14. Februar 1902“ abzuändern in: „bis zum 14. Februar **1903**“.

Wien, am 12. Februar 1902. [135]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Reexpeditionsbefugniss für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte etc. in dem Lagerhause der Firma Rubin Barschach in Kolomea.

Mit Giltigkeit vom 18. Februar 1902 wird die Reexpedition von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten, Malz, Oelkuchen, Oelkuchenmehl und Oelsaaten in Mengen von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen im Lagerhause der Firma Rubin Barschach in Kolomea rücksichtlich des Tarifes für den Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehr, Theil II, Heft 1, vom 1. December 1900 und Heft 4 vom 1. Jänner 1901 bewilligt. Demgemäss ist das „Verzeichniss der Reexpeditionsstationen und Einlagerungsstellen" auf Seite 38 des Tarifheftes 1, resp. Seite 9 des Tarifheftes 4, wie folgt zu ergänzen:

Reexpeditionsstation	Einlagerungsstellen	Einlagbare Güter	Position der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Verfrachtungsquantitäten von mindestens Kilogramm per Frachtbrief und Wagen
Kolomea	Lagerhaus der Firma Rubin Barschach	Getreide und Hülsenfrüchte .	G—9	10.000
		Mahlproducte und Mehl	M—4	
		Oelkuchen und Oelkuchenmehl	O—6	
		Oelsaaten	O—7	

Wien, am 11. Februar 1902. [136]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages V zum Frachtentarife.

Giltig vom Schiffahrtsbeginne 1902 gelangt der Nachtrag V zu den vom Schiffahrtsbeginne 1898 giltigen Allgemeinen Tarifbestimmungen und Tarifen für den Eilgut- und Frachtenverkehr zur Einführung.

Derselbe enthält Ergänzungen und Berichtigungen der Tarifbestimmungen, der Güterclassification, der Special- und Ausnahmetarife, sowie ein Verzeichniss der gesellschaftlichen Schiffsstationen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direction in Wien, sowie durch die gesellschaftlichen Stationen zum Preise von 10 Hellern erhältlich.

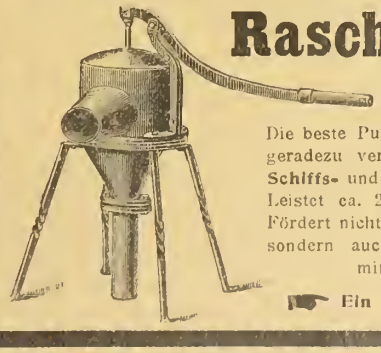
Wien, am 16. Februar 1902. [137]

Die Direction.

G. Winiwarter
BLECH- UND BLEI-WAARENFABRIK
Wien, I. Getreidemarkt 8.
Fabrik in Gumpoldskirchen, Niederösterreich.
Niederlage in Budapest, VI. Andrassystrasse 28.
Liefert: Verzinkte Eisenbleche, verzinkten Eisendraht, Zinkblech, Weissblech, Bleirohre, Bleiplatten, Bleiplomben, Bleidraht, Bleiapparate und Geschirre für die chemische und Glas-Industrie. Zinnrohre, Zinnplatten, Bleifolien, Stanniol. 662
Specialität:
K. k. priv. verbesserte Hilger'sche Dachpfannen, anerkannt beste Metall-Dachdeckung, Wellenbleche, Trägerwellenbleche, schwarz und verzinkt. Rollhalkenbleche, Eisenbleche verzinnt und verbleit bis 1000×2000 mm.

Wiener Wechselstuben-Gesellschaft
KAPUN, HANAKAMP & Co.
Wien, I. Kärnthnerstrasse 18
Eingang: Neuer Markt 3, Halbstock. 661
Coulantester Ein- und Verkauf aller Gattungen Werthpapiere, Münzen und Valuten.
Besorgung von Capitalsanlagen, Heiratscautionen, Vinculirungen, solideste Ausführung von Börseaufträgen, provisionsfreie Einlösung von Coupons, Revisionen, Evidenzhaltung von verlosbaren Werthpapieren, Depotverwahrung und -Verwaltung. Lose auf Raten. Promessen. Commissionsweise Versicherung von verlosbaren Werthpapieren gegen Coursverlust. Beleihung von Werthpapieren. Annahme von Baareinlagen zur conto-corrent-mässigen Verzinsung.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco
Moritz **TILLER** & Co. k. k. Hoflieferanten
Firma-Inhaber M. Tiller — J. Toffler 659
WIEN, VII. Mariahilferstrasse 22.

LIMAN & PETZOLD, Wien, III. Matthäusgasse 8.
Eiserne Transport-Geräthe.
Rasch-Pumpe!

Oesterr. Patent
Die beste Pumpe der Gegenwart, von geradezu verblüffender Wirkung als **Schiffs-** und **Baupumpe.**
Leistet ca. 20.000 Liter pro Stunde. Fördert nicht nur Sand und Schlamm, sondern auch grössere Gegenstände mit Leichtigkeit. 655
Ein Mann Bedienung.

Krahne
Personen- und Lastenaufzüge, hydraulische Maschinen, Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben und Schiebebühnen, Waggons und Waggonets, Eisengüsse etc. etc. 667
liefert: Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Simmering vormals H. D. Schmid.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Ronte)		bei Erfüllung nachstehender Bedingnngen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
683	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Eilgüter: gewöhnliche ermässigte besonders ermässigte	Wisterschan	Andrychau	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg | 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	in jedem Gewichte bis auf Widerrnf, längstens bis Ende December 1902	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband. Tarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 1387 821 698		Im Kartirungswege		
			Güter der Classe: I							683				
			Güter der Classe: II							547				
			Güter der Classe A							406				
				oder nmgekehrt						376				
684	k. k. österr. Staatsbahnen		Thomasroheisen, Zaggeln nnd Billets der Pos. E—7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Althütten	Bodenbach transit	Anfgabe als Frachtgnt nnd Frachtzahlnng für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	70 Heller	48 Heller	22 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der bahnämtlich beglaubigten Frachtbrief-Duplicate und der den See-Export nachweisenden Schiffs-Connossements, welche vom Versender bis längstens Ende März 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Prag einzusenden sind	Die Sendungen müssen über Hamburg mit der Bestimmung nach England oder Amerika zur Beförderung gelangen
				Königshof										
685	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Localbahnen	Buchenschnitt- nnd Werkholz aus Pos. H—18, Pnnkt 3 nnd 5 der Güterclassification	Lukawetz a. S.	Hliboka transit	Anfgabe als Frachtgnt. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen. Das Anf- nnd Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	46 Heller	41 Heller	5 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1	686	687
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Chamotte, Chamottesteine, Chamottemehl und Chamottemörtel (Ausnahmetarif Nr. 34 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes)	Bruchsteine und Schotter
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Nürschan	Jaremcze, Skole, Woronienka
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Aalen oder umgekehrt Uhingen	Stationen der im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatshahnen, Theil II, Heft 2, angeführten Linien
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Eisenbahnwagen und Frachtbrief	Auflieferung von mindestens 150 Tonnen per Zug bei einer Minimalentfernung von 100 km und Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen. Die Sendungen müssen zum Baue und zur Instandhaltung von Reichs-, Landes-, Bezirks- und Gemeindestrassen I. Classe, sowie von städtischen Communicationen, zu Flussregulirungs- und Brückenbauzwecken im Geltungsbereiche des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, bestimmt sein und als Frachtgut mit einem auf eine k. k. oder Landesstrassen-Baubehörde (k. k. Bauhezirk, k. k. Banexpositur, Landesausschuss, Bezirksausschuss, Landesingenieur), bezw. auf einen Stadtmagistrat als Empfänger lautenden Frachtbriefe aufgegeben werden
und gilt in der Zeit	7	vom 1. März 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Tarif-Theil II, Heft 7, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	1·13 0·96 Mark	0·17 Heller für 100 kg und 1 km inclusive Manipulationsgebühr
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		Verschieden
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
688	k. k. österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	Kohlen, mineralische	Brüx A.T.E.	Ullitz-Pleschnitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Tarif	570 Heller per Tonne		Im Kartirungswege		
689	k. k. österr. Staatsbahnen		Papier der Pos. P—1—d der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Vöcklabruck	T r i e s t	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Verbandstarifes. Die Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (aus dem österr.-ungar. Zollgebiete) zum Exporte gelangen. Das Aufladen obliegt den Absendern	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil II, Heft 1 für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband, bezw. Localtarife	211 Heller	164 Heller	47 Heller	Nach Massgabe der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ unter VIII. ersichtlichen Bestimmungen im Kartirungs-, bezw. im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der in den Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ unter VIII. bezeichneten Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist	
690	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Schweine, geschlachtete, ausgeweidete	Sądowa-Wisznia	Wien (St. Marx)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1902	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnverwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	476 Heller		Im Kartirungswege		
691	Böhmischen Nordbahn													

Für die Ueberführung der Eistransporte von der Erzeugungsstätte nach der Station Tannenberg, bezw. für die mit dieser Leistung verbundenen besonderen Verschubsarbeiten in der Station Tannenberg wird per Wagen die besondere Gebühr von 3 Kronen berechnet und eingehoben, so dass zu den normalen Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 4 noch diese Manipulationskosten hinzugerechnet werden.

Fortlaufende Nummer	692	693	694
1			
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der Namen der		Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. österr. Staatsbahnen	
für Artikel	Malz	Rohtabak	Mahlproducte der Pos. M—4 } des Stärke der Pos. S—52/a } Tarifes, Theil I
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Velenicze	Hainburg	Mura-Király
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Triest	Fürstenfeld	Wien (Matzleinsdorf)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen per mare nach dem Auslande verschifft werden	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 5000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür
	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 1. März 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 1. März 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Localtarife	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	180 Heller	Besteht kein directer Frachtsatz	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	160 Heller	236 Heller	136 Heller incl. ungar. Stener
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	20 Heller		Verschieden
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, unter Beischluss der die Verschiffung nach dem Auslande nachweisenden Schiffsconnaissements, bezw. Schiffsladescheine, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen		
Besondere Bemerkungen			
	13	12	11
	14	13	12

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
695	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Zink in Blättern und Blechen (Walzzink), Broden, Platten (Robzink), Stäben, Brocken	Trzebinia	Peri transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Anfgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen und auf Grund der Vorschriften des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zur Aufgabe gelangen und nach italienischen Stationen bestimmt sein	vom 1. März 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif vom 1. Jänner 1900 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	Frcs. 3·72		Kartirung		
					Pontebba transit					3·16				
696	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Holz zu Grubenzwecken a) der Tarif-Pos. H—20 a b) der Tarif-Pos. H—20 b	Waldhofen a. d. Thaya	Duby	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) b) 105 108		Im Kartirungswege		
					Kladno					100 103				
					Strebichowitz-Vinařitz					112 114				

Die sub a) angeführten Frachtsätze gelangen nur dann zur Anwendung, wenn die Aufgabe der betreffenden Transporte mit auf eine Grube als Empfängerin lautenden Frachtbriefen erfolgt. Ausser den nebenstehenden Frachtsätzen gelangen noch die bezüglichen Flügelbahn-, bezw. Einfahrtsgebühren für die Beförderung über die bestehenden Schleppbahnen zur Einhebung. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gestempelt muss	Besondere Bemerkungen
697	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Steine der Classe C	Wildenschwert St.E.G.	Olmütz St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	54 Heller	39 Heller	15 Heller	Im Rückvergütungswege	Vorlage der ant die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Duplicatfrachtbriefe, einzusenden bis längstens Ende Februar 1903	Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
698	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Stationseinrichtungsgegenstände	Blansko	Pardubitz St.E.G. transit	Aufrechthaltung der für die betreffenden Classen, in welche diese Transporte rangiren bestehenden Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	Verschieden	Verschieden	Nachlass von 30 pCt. von den officiellen Frachtsätzen des Localtarifes	Im Kartirungswege		
699	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Frachtgüter der Classe A	Warnsdorf (B.N.B.)	Neu-Paka	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif, Theil II, Heft 2, des österreichischen Eisenbahnverbandes	128 Heller	120 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										

Die Transporte müssen zum Ausbaue der Eisenbahnlinie Tannwald — Grüntbal der Reichenberg — Gabionz — Tannwalder Eisenbahn bestimmt sein und muss in den bezüglichen Frachtbriefen die Bauunternehmung der Strecke Tannwald—Grüntbal als Anfgeberin und Empfängerin erscheinen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
700	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	betheiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, und Kokes	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Kokesanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombran (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere und Mähr.-Ostrau	Sollenau Uebergang *)	Aufgabe in vollen Wagenladungen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	880 Heller für 1000 kg		Im Kartirungswege		*) Nur für den Verkehr mit der k. und k. Schleppbahn Felixdorf-Steinfeld
701	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	betheiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, und Kokes	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere und Mähr.-Ostrau	Peggau S.B.	Aufgabe in vollen Wagenladungen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	1560 Heller für 1000 kg		Im Kartirungswege		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 20. **Wien, 20. Februar 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Die sibirische Bahn und der Handel nach Sibirien. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Literatur. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 12. Februar 1902, Z. 87, an die Verwaltung der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft als derzeit geschäftsführende Verwaltung der Eisenbahn-Directoren-Conferenzen, betreffend die Uebermittlung von im Eisenbahnverkehre eingegangenen Nachnahmen an die Absender des Gutes auf postalischem Wege durch die Empfangsstation.

Gemäss der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 30. Mai 1901, Nr. 62, enthaltenen Kundmachung haben die k. k. österr. Staatsbahnen die Einführung getroffen, dass vom 1. Juni 1901 angefangen im Verkehre zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen aufgegebene Nachnahmen nach Eingang über vier Kronen auf Verlangen der Absender denselben von den Empfangsstationen der Güter im Wege der k. k. Post, bezw. der k. k. Postsparcasse übermittelt werden.

Nachdem nunmehr seitens einer grossen Anzahl von Handels- und Gewerbekammern anher das Ersuchen gestellt wurde, dahin zu wirken, dass dieser Vorgang auch im Local-, sowie im directen Verkehre sämmtlicher österreichischer Eisenbahnen eingeführt und die postmässige Begleichung auch auf Nachnahmen unter vier Kronen ausgedehnt werde, wird die Geehrte eingeladen, diesen Wunsch zum Gegenstande der Berathung zwischen den österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen zu machen und über das Ergebniss anher zu berichten.

Gleichzeitig wird bemerkt, dass dem Wunsche der Handels- und Gewerbekammern wegen postmässiger Begleichung auch von Nachnahmen von vier Kronen und darunter rücksichtlich der Linien der österr. Staatsbahnen unter Einem versuchsweise entsprochen wird.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Die sibirische Bahn und der Handel nach Sibirien.

Wir entnehmen einem Berichte des k. und k. Generalconsulates in Moskau nachstehende Mittheilungen:

Die sibirische Bahn hat seit der mit 1. Juni 1900 erfolgten Inbetriebnahme der Transbaikal-Linie und der Zweiglinie von Irkutsk zum Baikalsee bis zum Beginne des Jahres 1901 4½ Millionen Menschen und 170,600.000 Pud Frachten befördert. Zur Erleichterung und Entwicklung des Exportes sibirischer Rohmaterialien wurde von dem Comité der sibirischen Bahn der Bau der Perm-Kotlass-Bahn unternommen, wodurch den sibirischen Frachten ein Abzug zum Weissen Meere hin geschaffen ist. Mit dem Bau der sibirischen Bahn hat die Auswanderung nach Sibirien erheblich zugenommen und belief sich die Zahl der im Jahre 1899 nach Sibirien übersiedelten Personen auf 225.000, während die Gesammtsumme der Auswanderer seit 1893 1,200.000 Personen betrug. Das Augenmerk der Regierung war jedoch nicht nur auf die Colonisation des gewaltigen Gebietes zwischen dem Ural und den Gestaden des Stillen Oceans gerichtet, sondern auch auf eine commercielle Erschliessung des Landes. In verschiedenen Gebieten Sibiriens wurden reiche Steinkohlenlager entdeckt, in Transbaikalien Erzlager, im

Steppengebiete Kupferminen, ferner wurde auch der Umfang der sibirischen Goldfelder annähernd festgestellt.

Ausser Russland sind vor Allem Deutschland und England eifrig bestrebt, ihre Erzeugnisse in das weite sibirische Ländergebiet abzusetzen, dessen Bedarf ein stets steigender ist, da es fast noch keine Industrien besitzt.

Mit sibirischen Käufern direct Geschäfte abzuschliessen ist jedoch mit vielen Schwierigkeiten verbunden und lässt sich nur durch Entsendung von Reisenden bewerkstelligen, ohne welche das sibirische Geschäft für Ausländer wohl nur über Moskau möglich ist, welches insbesondere seit dem Ausbau der sibirischen Bahn als Handelsemporium für Sibirien immer mehr an Bedeutung gewinnt. Die Mehrzahl der sibirischen Geschäftsleute fährt jetzt direct nach Moskau, Lodz, N.-Nowgorod u. s. w., um Einkäufe zu machen und entsenden auch aus diesen Centren die Handelshäuser Reisende mit Waarenmustern nach allen Handelsorten Sibiriens. Der sibirische Käufer sieht und untersucht gerne die Waare, bevor er sie kauft und ist an sehr lange Zahlungsfristen (6—12 Monate) gewöhnt.

Viele Jahrmärkte, so auch der früher sehr bekannte Jahrmarkt in Irbit, haben seit Eröffnung der sibirischen Bahn ihre Bedeutung verloren.

Der Bedarf Sibiriens erstreckt sich zur Zeit hauptsächlich auf landwirthschaftliche Maschinen und Geräthe, Schiffsgeräthe, mechanische Apparate, Zubehörtheile für elektrische Licht- und Kraftanlagen, Holzbearbeitungsmaschinen, Wollen- und Leinenwaaren, Eisen- und Blechfabrikate, fertige Kleider, Champagnerwein, minder feine Luxus- und Galanteriewaaren etc. etc.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 91. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 15. Februar wurde die Verhandlung über die bosnischen Bahnen fortgesetzt.

Abg. Perič beginnt seine Rede in croatischer Sprache und reflectirt, deutsch fortfahrend, auf eine Bemerkung des Abg. Dr. Ellenbogen, welcher die Nothwendigkeit einer Eisenbahnverbindung Dalmatiens mit dem Centrum der Monarchie damit begründet hat, dass in Dalmatien die Bildung verbreitet werden müsse. Redner betont, dass die Croaten immer bereit sind, eine Regierung zu unterstützen, wenn sie mit Forderungen herantritt, die geeignet sind, die Wohlfahrt der occupirten Provinzen zu heben. Er anerkennt, dass die Verwaltung der occupirten Provinzen die grosse Aufgabe, die sie übernommen habe, mit Ausdauer und Ernst zu erfüllen bestrebt sei. Er wolle damit nicht sagen, dass die Croaten mit Allem, was die bosnische Regierung thue, vollkommen einverstanden seien, sie hätten im Gegentheile Vieles auszustellen, aber sie werden sich niemals denjenigen anschliessen, welche in unbegreiflicher Verblendung, vielleicht auf Grund falscher Informationen, die sie von unruhigen Elementen erhalten, es angezeigt finden, die Verwaltung der occupirten Provinzen vor der ganzen Welt zu discreditiren. Wenn die bosnische Regierung gewissenlose Hetzer, die offen und versteckt gegen die österreichische Herrschaft agitiren, streng behandle, thue sie nur ihre Pflicht, und jeder Oesterreicher wäre verpflichtet, die Verwaltung, welche der österreichischen Staatsidee in Bosnien und Hercegovina Geltung verschaffen will, zu unterstützen. Ein Tadel gegen die Regierung müsse insofern erhoben werden, als sie es Freund und Feind noch nicht klar genug zu verstehen gegeben habe, dass Bosnien und die Hercegovina nach historischem und nationalem Rechte der croatischen Krone gehören, deren Träger der Kaiser von Oesterreich ist und hoffentlich immer bleiben werde. Die Regierung möge ihr Augenmerk darauf richten, dass eingewanderte Elemente die eingeborene Bevölkerung nicht moralisch und materiell ruiniren, sie möge daher bei Vergebung von Arbeiten in erster Reihe einheimische Unternehmer und Arbeiter unterstützen. Redner dankt dem Referenten im Namen aller Dalmatiner für seine warmen Sympathien und führt sodann aus, dass dasjenige, was heute für Dalmatien geschehe, nur als ein Anfang zur Besserung angesehen werden könne. Redner befürwortet die Resolution des Abg. Biankini und erklärt, die Forderung nach Erbauung einer Eisenbahn von Zara nach Knin, von Knin nach Novi, sowie einer Flügelbahn von der Linie Spalato—Aržano nach Imoschi sei schon sehr alt. Er hebt insbesondere die Bedeutung der Flügelbahn nach Imoschi sowohl in wirthschaftlicher wie in strategischer Beziehung hervor und bemerkt, dass diese Linie nicht nur nicht passiv sei, sondern die Hauptbahn Spalato alimentiren und rentabel machen würde. Die österreichische Regierung habe in Dalmatien eine grosse Culturaufgabe zu erfüllen, um das Land wirthschaftlich und culturell auf das Niveau der anderen Theile unseres Vaterlandes zu erheben.

Abg. Borčić erklärt, der 7. November 1900 werde in der Geschichte Oesterreichs mit schwarzen Buchstaben verzeichnet werden. Oesterreich habe an diesem Tage vor den ungerechtfertigten Prätensionen der Magyaren capituliren müssen. Von den drei in der Vorlage angeführten Linien sei nur die Linie Sarajevo—Uvac—Višegrad gesichert, während keine Garantie bestehe, dass die für Oesterreich so wichtige Bahn Bugojno—Aržano in einem bestimmten Termine ausgeführt werden würde. Eine neue höchst kostspielige und unnöthige Bahn solle gebaut werden, während eine für das Land nothwendige Bahn in der Schwebe bleibe und in ihrer Ausführung von dem ungarischen Parlamente abhängig sei. Dalmatien könne infolgedessen nicht aufblühen. Die in Aussicht genommenen Bahnen werden sich nic zu einer grossen Bedeutung entwickeln. Das Bahnnetz Bosniens und der Hercegovina werde dann aus voll- und minderwerthigen Bahnen bestehen. Die ersteren fallen in die Anziehungssphäre Ungarns, die letzteren in die Oesterreichs. Das von Kállay auserwählte Bahnsystem entspreche weder in technischer noch in finanzieller Beziehung den modernen Verkehrsanforderungen. Keine Regierung habe vorausgesehen, dass Spalato berufen sei, im internationalen See- und Handelsverkehre eine grosse Rolle zu spielen. Oesterreich schätze überhaupt den Seeverkehr nicht in genügender Weise, trotzdem es gerade seiner Seeküste verdanke, dass es zu den wichtigsten Staaten der Erde gezählt werde. Es müsste deshalb Pflicht jeder österreichischen Regierung sein, der Küste und ihrer Bevölkerung sich auf das Wärmste anzunehmen. Gegenüber Spalato habe sich der österreichische Staat stets stiefmütterlich verhalten. Die neuen Bahnen finden den Hafen von Spalato unvorbereitet, derselbe werde sich gegenüber den durch diese Bahnen geschaffenen Verhältnissen als unzulänglich erweisen. Wie jeder moderne Hafen von Belang, habe auch Spalato ein grosses, mächtiges und von der Anziehungssphäre des Triester Hafens ganz abgesondertes Hinterland, welches als Quelle eines lebhaften Exportes betrachtet werden könne. Dieses Hinterland durch ein entsprechendes Bahnnetz dem Hafen zu öffnen, müsste als eine der ersten Aufgaben der Regierung betrachtet werden. Die Bahn Sarajevo—Sandschak-Grenze werde erst nach ihrer Verlegung über Novibazar—Mitrovica volle Geltung erhalten, denn dadurch wäre Salonichi mit Wien und Budapest in Verbindung gesetzt. Der Eisenbahnminister hätte während der Verhandlungen mit Ungarn sich mit aller Energie dafür einsetzen sollen, dass Spalato durch eine Normalspurbahn direct mit Serajevo verbunden und wenigstens die Unterlage der Strecke Bugojno—Aržano normalspurig gebaut würde. Die Linie Novi—Knin—Spalato wäre in wirthschaftlicher Beziehung die zweitwichtigste der bosnisch-hercegovinischen Bahnen, in politischer und strategischer Hinsicht aber die erste.

Der österreichische Staat, sagt Redner, kann seine schwache Position an der Adria einzig und allein durch einen ständigen Besitz von Albanien stärken. Wenn man eines Tages zur Liquidation des türkischen Reiches kommen sollte, wäre dies der richtige Moment, wo Oesterreich-Ungarn angesichts der neuen politischen Constellation und mit Rücksicht auf die Erhaltung seiner wichtigsten Verkehrsader den Besitz von Albanien ergreifen müsste. Da Oesterreich zur See bedeutend schwächer ist als Italien, ist seine ganze Kraft nicht in der Flotte, sondern im Landheere zu suchen. Diese Thatsache allein genüge, um zu beweisen, dass der Bau der Eisenbahn Novi-Spalato für die Selbsterhaltung des Staates unumgänglich nothwendig ist. Solange nicht der Anschluss an die türkischen Bahnen sichergestellt sein werde, sei an einen Ausbau der in Aussicht genommenen Bahnstrecke nicht zu denken.

Angesichts der trostlosen ökonomischen Verhältnisse, in welchen sich seit Jahren die dalmatinische Bevölkerung befindet,

wird Redner trotzdem, wenn auch mit Widerwillen, für die Regierungsvorlage stimmen, in der festen Zuversicht, dass der Tag der Gerechtigkeit auch für Dalmatien kommen werde. Spalato, sagt er, wird trotz des Unwillens der Menschen durch kluge und ausdauernde Thätigkeit, durch energische Initiative seiner Bewohner selbst einen Platz in dem grossen internationalen Wettbewerbe zu erringen wissen. Spalato hat von Natur aus so viele Vorzüge, dass keine irdische Macht diese ihm schmälern oder gar benehmen kann. So Gott will, wird auch Spalato seine Auferstehung feiern.

Es ergreift nunmehr das Wort Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek:

Hohes Haus! Die Aufgabe, den Gesetzentwurf über die zunächst in Bosnien auszubauenden Eisenbahnen in diesem hohen Hause zu vertreten, wird mir durch zwei Umstände erleichtert; einerseits durch die ausserordentlich eingehenden und gründlichen Verhandlungen, welche sowohl im Eisenbahnausschusse des hohen Hauses als auch im Subcomité, das der Eisenbahnausschuss zur Vorberathung der Vorlage eingesetzt hat, stattgefunden haben und bei welchen der Regierung Gelegenheit geboten war, mannigfache Zweifel und Bedenken, die sich den geehrten Mitgliedern des Eisenbahnausschusses auf den ersten Blick aufgedrängt haben, durch die Vorführung eines reichen technischen Materiales zu zerstreuen und dadurch das Ergebniss zu erzielen, dass der Eisenbahnausschuss mit allen gegen eine Stimme dem hohen Hause die Annahme der Vorlage empfiehlt. Ich darf es nicht unterlassen, hier auch der ausserordentlich schätzbaren Unterstützung zu gedenken, welche die Vertretung des Gesetzentwurfes durch den eingehenden, mit grosser Sachkenntniss und, mehr als das, mit inniger Liebe zu dem Gegenstande ausgearbeiteten Bericht des Herrn Referenten des Eisenbahnausschusses gefunden hat.

Und noch ein zweiter Umstand, hohes Haus, erleichtert mir die Vertretung der Vorlage. Dieser Umstand ist die Befürwortung, welche die Annahme des Gesetzentwurfes von Seiten der sehr geehrten Herren Abgeordneten aus Dalmatien findet, eine Befürwortung, die um so werthvoller ist, als ja selbst der sehr geehrte unmittelbare Herr Vorsprecher trotz verschiedener Einwendungen und Bedenken, die er mitunter in recht lebhafter Weise gegen die Action der Regierung vorgebracht hat, sich doch in dankenswerther Uebereinstimmung mit seinen Landesgenossen dazu bekannt hat, für den Gesetzentwurf stimmen zu wollen.

Ich darf, ohne das hohe Haus über Gebühr aufzuhalten, wohl im Wesentlichen die Gesichtspunkte kurz zusammenfassen, welche der Regierungsvorlage zugrunde liegen, und hiebei daran erinnern, dass es sich hier um einen Gesetzentwurf handelt, der das Ergebniss einer Vereinbarung der österreichischen mit der gemeinsamen und mit der kgl. ungarischen Regierung ist, eine Vereinbarung, die, aus der Initiative des gemeinsamen Ministeriums hervorgegangen, den Zweck verfolgt, einen wichtigen Theil der grossen Culturaufgabe zu lösen, welche die österreichisch-ungarische Monarchie kraft des ihr auf dem Berliner Congresse ertheilten Mandates in Bosnien und der Hercegovina zu lösen hat. Es sind das nämlich diejenigen Eisenbahnen, die in Bosnien und in der Hercegovina zunächst zur Ausführung gelangen sollen — im Ganzen ein Complex von 350 Kilometern — zum Theile sehr schwieriger Gebirgsbahnen, welche einen Kostenaufwand von rund 120 Millionen Kronen zu ihrer Ausführung erheischen. Ich darf vielleicht annehmen, dass die beiden Momente, nämlich einerseits die Verbesserung der Communicationen des Occupationsgebietes und andererseits der Umstand, dass zu diesem Zwecke eine investirende Action entwickelt werden soll, dem Grundgedanken des Gesetzentwurfes eine gewisse Sympathie sichern. Vielleicht wird diese Sympathie noch dadurch erhöht werden, dass nach dem Plane, der dem Gesetzentwurfe zugrunde liegt, nicht beabsichtigt ist, die finanziellen Mittel der Monarchie zu dieser Investition heranzuziehen, sondern dass die Beschaffung der Geldmittel für den Ausbau der projectirten Bahnlinien durch die Occupationsländer erfolgen soll.

Dieses charakteristische Moment, wonach die Occupationsländer für die Beschaffung der Geldmittel zum Ausbau des geplanten Bahnnetzes eintreten, hat aber eine weitere Bedingung zur Folge. Dem hohen Hause ist bekannt, dass, wenn auch die Entwicklung der Occupationsländer in wirthschaftlicher Beziehung eine vielfach überraschend günstige ist und auch die aus den bestehenden Eisenbahnen erzielten Einnahmen dieser Länder schon derzeit eine recht namhafte Höhe erreicht haben — der Betriebsüberschuss wird in dem letzten hier vorliegenden Geschäftsberichte mit nahezu zwei Millionen Kronen angegeben — so ist doch die Summe der für alle drei Linien zu beschaffenden Capitalien und die Lasten, welche hiedurch den Occupationsländern auferlegt würden, eine so bedeutende, dass, um das angestrebte Ziel zu ermöglichen, eine Theilung der Ausführungsobjecte, sowie der finanziellen Lasten sich von selbst ergibt, und daher findet das hohe Haus in dem Gesetzentwurfe eine diesbezügliche Theilung durchgeführt.

Die erste Linie, auf die ich sofort zu sprechen komme, Sarajevo—Sandschak und serbische Grenze, bildet den Gegenstand einer Anlehensoperation, für welche in diesem Gesetzentwurfe der Regierung die verfassungsmässige Ermächtigung ertheilt werden soll, der Vornahme dieser Anlehensoperation durch die bosnische Landesregierung zuzustimmen. Die beiden anderen Linien: Bugojno—Aržano und Doboj—Samac werden dagegen in der Reihenfolge der Ausführung bis zum Zeitpunkte der Vollendung der Sandschaklinie hinausgeschoben, und es wird dadurch die Möglichkeit geboten, dass Bosnien und die Hercegovina, nachdem es die für seine Kräfte recht namhafte finanzielle Operation zur Sicherstellung der Geldmittel für den Ausbau der Sandschaklinie durchgeführt hat, und nachdem diese Linie dem Betriebe übergeben worden ist, dank der erhofften Steigerung seiner Hilfsmittel dann auch in die Lage kommen wird, die finanziellen Grundlagen für den Ausbau der beiden weiteren Linien, die parallel ausgeführt werden sollen, aus eigener Kraft zu beschaffen.

Ich glaube, hohes Haus, dass das Ziel, welches durch diese Eintheilung der Gesammtoperation verfolgt wird, vom Standpunkte der Schonung der Finanzen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder auf Billigung Anspruch erheben darf und dass die Erreichung dieses Zieles ein grosser Erfolg in der Richtung wäre, dass die wirthschaftliche und culturelle Entwicklung Bosniens auch zum Nutzen und Vortheile der beiden Reichshälften praktische Erfolge und werthvolle Früchte gezeitigt hat. Es ist daher der Zusammenhang, welcher zwischen der gegenwärtigen Regierungsvorlage und dem Quotenschlüssel von einer Seite herzustellen gesucht wird, nach der vorliegenden Sachlage nicht zutreffend, denn es besteht nicht die Absicht, die hier in Rede stehende Linie durch die Mittel der beiden Reichshälften nach dem Quotenschlüssel zu finanziren, sondern es besteht die Absicht, hiezu die eigenen Einkünfte der Länder Bosnien und Hercegovina heranzuziehen. Nachdem dieser Zusammenhang, von welchem ein geehrter Herr Redner gestern sehr weitgehende Consequenzen abgeleitet hat, nicht besteht, so scheint auch damit der Boden für jenen vertagenden Antrag hinwegzufallen, welcher darauf gerichtet ist, sich über diesen Gesetzentwurf erst dann zu entschliessen, wenn die Feststellung des Quotenschlüssels für eine weitere Zukunft erfolgt sein wird.

Ich werde mir nun erlauben, in aller Kürze auf die drei Linien einzugehen, welche den Gegenstand des Gesetzentwurfes bilden, und dabei die Einwendungen zu besprechen, die diesen Linien entgegengestellt wurden.

Die erste Linie Sarajevo — Uvac mit der Abzweigung zur serbischen Grenze nächst Vardište ist nach den Ausführungen des Motivenberichtes in doppelter Beziehung von Interesse, einmal insoferne, als durch diese Linie ein sehr ausgedehnter Theil Bosniens, der bis jetzt moderner Communicationen durch Schienenverbindungen entbehrt, in den Bereich des Eisenbahnverkehres einbezogen werden soll, und das ist das weite Gebiet östlich und südöstlich von Sarajevo, in anderer Beziehung dadurch, dass dieser Fortsetzung des bosnischen Eisenbahnnetzes auch vom gesammtstaatlichen Standpunkte hoher Werth beigelegt werden muss.

Ich möchte die Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, ohne gegenüber den Ausführungen des geehrten Herrn Contra-Redners von gestern Abends zu constatiren, dass in Bezug auf den militärischen Werth dieser Linie eine Aenderung oder ein Schwanken in den Anschauungen der Heeresverwaltung niemals stattgefunden hat. Allein ein blosser Blick auf die Karte — und ich werde vielleicht, wenn Sie mir die Zeit gönnen, dann später noch von einem anderem Blicke auf die Karte sprechen, gegen den ich Verschiedenes einzuwenden habe — ein Blick, der nach gar keiner Richtung zu einem Irrthum oder zu einer schiefen Auffassung führen kann, zeigt ja deutlich, welche Bedeutung und welchen Werth es haben muss, wenn die Schienenverbindung von Sarajevo in der längsten Ausdehnung des noch unaufgeschlossenen Gebietes fortgesetzt wird. Nun ist gesagt worden: Diese Linie hat vielleicht für Ungarn einen Vortheil, sie hat aber für Oesterreich kein Interesse, es ist ein Opfer, welches im gesammtstaatlichen Interesse gebracht wird.

Hohes Haus! Ich bin nicht dieser Meinung. Wenn durch die Fortsetzung des Schienenweges ein ausgedehntes, derzeit noch zurückgebliebenes, aber immerhin entwicklungsfähiges Gebiet aufgeschlossen wird, dann ist das kein einseitiges Interesse nur für die ungarische Reichshälfte; denn in Bezug auf die Entwicklung der wirthschaftlichen und culturellen Bedürfnisse

Bosniens, in Bezug auf die Versorgung mit den Producten des Gewerbefleisses hat doch gewiss die österreichische Reichshälfte als die industriell vorgeschrittene ein mindest ebenso lebhaftes Interesse wie die ungarische Reichshälfte. Aber noch mehr. Es ist schon im Ausschusse hervorgehoben worden, dass ja der Weg nach Uvac über Sarajevo nicht blos von Brod aus geht, sondern dass heute schon ein zweiter Weg besteht, das ist der Weg von Metković über Mostar. Es ist aber noch eine weitere Linie, die eben auch den Gegenstand des Gesetzentwurfes bildet, welche den Zugang nach Sarajevo vom Meere aus, und zwar vom Dalmatiner Hafen Spalato aus, erleichtern wird. Und wenn man, den sehr beachtenswerthen Anschauungen folgend, welche im Eisenbahn-Ausschusse zur Geltung gekommen sind, sich nicht nur einseitig auf den Standpunkt des Landverkehres stellt, sondern sich auch der Thatsache nicht verschliesst, dass ja heute schon ein bedeutender Verkehr auf dem Seewege von österreichischen Häfen, speciell von Triest nach Dalmatien führt, der ja noch weiter entwicklungsfähig ist, so wird man, glaube ich, den Werth einer Schienenverbindung, welche von Sarajevo nach Osten führt, auch für den österreichischen Handel und Export durchaus nicht unterschätzen können.

Nun ist dieser Linie der Vorwurf gemacht worden, und zwar von dem letzten geehrten Herrn Vorsprecher, sie sei eigentlich unvollständig, weil ihre Fortsetzung durch den Sandschak noch nicht sichergestellt ist. Wenn daran die Consequenz geknüpft werden soll, dass diese Linie überhaupt nicht gebaut werden darf, bevor nicht durch internationale Abmachungen die Fortsetzung durch den Sandschak bis an einen Punkt des orientalischen Bahnnetzes gesichert ist, dann, hohes Haus, fürchte ich, es wird eine werthvolle Zeit verloren gehen für den Zweck, den wir in erster Linie anstreben, nämlich für den Zweck der Aufschliessung des Gebietes für den Handel und Verkehr der Monarchie. Es darf als ein Ergebniss der eingehenden Erörterungen im Subcomité und im Eisenbahn-Ausschusse betrachtet werden, dass gewisse Einwendungen, denen die Ansführungsmodalitäten der Linie Sarajevo — Uvac früher begegnet sind, nicht mehr geltend gemacht werden. So wurde zum Beispiel behauptet, dass diese Linie normalspurig gebaut werden solle, eine Behauptung, welche sich durch den Wortlaut der Regierungsvorlage widerlegt. Es wurde weiter behauptet, dass die Linie Brod—Sarajevo eigentlich schon normalspurig sei, dass diese Linie in einer occulten Weise aus der Schmalspur in eine Normalspur umgewandelt worden sei, eine Behauptung, welche auch nur des einfachen Hinweises auf den Thatbestand bedarf, um in nichts zu zerfallen. Es wurde dann in Zweifel gezogen, ob die vorgeschlagene Ausführungsmodalität, nämlich die Anlage im Trasse einer normalspurigen Hauptbahn und die Ausführung des Oberbaues nach dem System der Schmalspur, nicht eine Gefahr in sich schliesse, insofern nämlich, dass daraus die Besorgniss abgeleitet wurde, dass wieder in einer quasi occulten Weise über Nacht aus der Schmalspur eine Normalspur entsteht. Diese Besorgniss collidirt zwar wieder mit manchen anderen Anschauungen, welche dahingehen, dass es wünschenswerth wäre, eine grosse internationale Durchgangslinie vom Sandschak nach Salouiki normalspurig zu bauen, wie ja auch der sehr geehrte Herr Vorsprecher einen Plan normalspuriger Eisenbahnen in Bosnien und der Hercegovina vorgeführt hat, in welchem auch diese Linie als normalspurig vorgesehen ist.

Nun, hohes Haus, was die Modalitäten der Ausführung betrifft, so handelt es sich bei dieser Linie darum, dass die Möglichkeit einer späteren Fortsetzung durch das Sandschak und eines Anschlusses an die orientalischen Bahnen dazu drängt, für eine spätere Zukunft auch in dieser Hinsicht eine Vorsorge zu treffen. Es liegt ein Präcedens vor, und zwar ein Präcedens, welches das hohe Haus seinerzeit auf Grund einer technischen Enquête beschlossen hat. Dieses Präcedens ist die Art der Ausführung der Linie Zenica — Sarajevo in Gemässheit des Gesetzes vom 22. Februar 1881. Damals wurde, und zwar auf Grund einer von den hervorragendsten Technikern zusammengesetzten Commission, diese Modalität gewählt, weil man schon damals in Aussicht genommen hatte, dass diese Linie eine weitere Fortsetzung finden werde.

So wurde der Unterbau, und zwar sogar in einem weitergehenden Umfange, als es hier geschehen soll, nämlich der ganze Unterbau mit der Perspective einer späteren Umgestaltung auf die Normalspur, zur Ausführung gebracht, während hier nur die Trasse der Normalspur gebaut werden soll, und es ist daher die Linie Zenica — Sarajevo nach demselben Bausystem, aber mit schmalspurigem Oberbau zur Ausführung gelangt. Dieser schmalspurige Oberbau besteht auch heute, und es würde paralleler Beschlüsse beider Regierungen und der Legislativen bedürfen, um an dieser Thatsache eine Aenderung vorzunehmen.

Zur Beruhigung jener Herren, welche fürchten, dass durch eine clandestine Spurerweiterung der Linie Sarajevo — Uvac irgend ein österreichisches Interesse gefährdert werden könnte, möge dienen, dass genau dasselbe staatsrechtliche Verhältniss auch hier besteht, dass es auch hier eines parallelen Beschlusses der beiden Regierungen und der beiden Legislativen bedürfen würde, um aus der schmalspurigen, aber im Trasse einer Hauptbahn hergestellten Linie Sarajevo — Uvac eine normalspurige Bahn zu gestalten. Ich darf noch, diese Linie abschliessend, hinzufügen, dass die Fortsetzung des bosnischen Eisenbahnnetzes von Sarajevo über die Vitecplanina und dann durch das Flusssystem hinüber gegen die türkische Grenze wirklich eine organische, eine aus der Eigenart und aus dem geographischen, sowie topographischen Charakter des Landes hervorgehende Ausgestaltung des bestehenden Bahnnetzes ist.

Ich gelange nunmehr zur zweiten Linie, Bugojno—Aržano, einer Linie, von welcher selbst diejenige Seite, die sich gestern Abends in schärfster Opposition gegen den Gesetzentwurf hat vernehmen lassen, zugeben musste, dass sie nicht ohne Werth für Dalmatien sei, ein Umstand, der ja heute auch von den sehr geehrten Herren Rednern aus Dalmatien offen zugegeben worden ist. Es wird gestattet sein, daran zu erinnern, dass durch diese Linie ein alter Plan, ein alter Wunsch der Verwirklichung zugeführt wird, nämlich der Wunsch, die Verbindung Spalatos mit dem Hinterlande durch eine Eisenbahn bis hinein in das Herz von Bosnien zu vervollständigen.

In diesem Sinne hat das hohe Haus — ich muss das hier mit besonderem Danke hervorheben — im December 1898 die Zustimmung ertheilt zu einer Bestimmung des damals in Verhandlung gestandenen Localbahngesetzes, wonach die Regierung ermächtigt worden ist, den Bau der auf dalmatinischem Gebiete gelegenen Strecke der gesammten Anschlusslinie, obwohl damals über die Fortsetzung noch keinerlei Vereinbarung mit der ungarischen Regierung getroffen war, zur Ausführung zu bringen. Dank diesem wohlwollenden Beschlusse ist es auch möglich geworden, die Stadien der Vorarbeiten zu absolviren, und heute steht jener Theil der Linie, der den beiden Flügeln nach Sinj und nach Aržano gemeinsam ist, nämlich die Strecke Spalato—Dugopolje und der Flügel nach Sinj, im Bau, wogegen die Ausarbeitung des Detailprojectes für die Strecke Dugopolje—Aržano, für welche auch durch die Munificenz des hohen Hauses die Mittel bereits gewährt wurden, der unmittelbaren Inangriffnahme entgegenharrt.

Es darf daher gestattet sein, einem Gefühle der Befriedigung Ausdruck zu geben, dass es nunmehr trotz aller Schwierigkeiten gelungen ist, eine Vereinbarung mit der kgl. ungarischen Regierung und mit dem gemeinsamen Ministerium zustande zu bringen, durch welche die Ausführung des bosnischen Anschlusstheiles der Gesammtstrecke in beiden Reichshälften parallel sichergestellt werden soll. Die Linie Spalato — Aržano mit der Abzweigung nach Sinj ist derzeit auf Grund des verfassungsmässigen Gesetzes mit der bosnischen Schmalspur in Ausführung begriffen. Auch die Fortsetzung von Aržano nach Bugojno wird mit der gleichen Spurweite in Ausführung zu bringen sein, und zwar schon deshalb, weil sich ja von Bugojno an das gesammte Schmalspurnetz Bosniens an dieser Linie anzuschliessen haben wird und es daher wirklich technisch nicht zu rechtfertigen wäre, ein Zwischenstück zwischen den beiden schmalspurigen Linien, von denen die eine im Baue begriffen und die andere im Betriebe ist, normalspurig zu machen. Diese Bemerkungen schuldete ich auf die Einwendungen, welche von Seiten des letzten Sprechers gegen die Spurweite der Linien erhoben worden sind und welcher in dieser Spurweite eine Beeinträchtigung oder eine Benachtheiligung Dalmatiens erkannt hat. Ich glaube, dass diese Ansicht nicht begründet ist. Man kann das eben nicht mehr anders machen, das ist die Folge der bestehenden Einrichtungen.

Nun werde ich nicht so weit gehen, das hohe Haus aufzuhalten mit einer allgemeinen Betrachtung über die Spurweite des bosnischen Bahnnetzes, aber nachdem der geehrte Herr Vorsprecher sich sehr darauf gestützt hat, so möchte ich doch bitten, nicht zu vergessen, dass Bosnien heute nicht 800 Kilometer Eisenbahnen hätte, wenn diese Bahnen normalspurig gebaut wären. Wenn man das Beste nicht erreichen kann, so soll man sich, glaube ich, mit dem Guten befriedigen. Ich verweise das hohe Haus nur auf die wirklich sehr instructiven und sehr eingehenden Auseinandersetzungen des Herrn Berichterstatters über den Werth der bosnischen Schmalspur.

Aber von einer anderen Seite, vom Contra-Redner von gestern, wurde ein sehr schwerer Vorwurf gegen diese Linie erhoben. Er hat gesagt, dass diese Linie nichts leisten könne, denn sie müsse eine Wasserscheide von 1200 Metern über-

schreiten. Es ist nicht der gleiche Vorwurf, aber ein bischen klingt es doch daran an, wenn der geehrte Vorsprecher von heute gefragt hat: warum macht man diese Linie nicht direct von Spalato nach Sarajevo? Hohes Haus! Das kann man nicht thun, und man kann auch nicht eine Wasserscheide von 1200 Metern verbreitern, weil diese Wasserscheide von 1200 Metern der tiefste Punkt in dem grossen Gebirgswall ist, welcher auf der Ostseite von Dalmatien vorgelagert ist; das sind geographische Verhältnisse, sie gehen über die menschliche Macht hinaus, daher muss die Terrainconfiguration von Dalmatien und ebenso von Bosnien und der Hercegovina als eine unabänderliche Thatsache hingenommen werden. Sie ist ja für die Eisenbahnleute recht misslich, denn sie hat zur Folge, dass sie nicht nur den Bau, sondern auch den Betrieb vertheuert. Und es ist ganz richtig, wenn hervorgehoben wird, man werde auf dieser Linie, namentlich auf der Zahnstangenstrecke, nie so schnell fahren können wie auf der Ebene. Leider! Aber wir können das Gebirge nicht hinwegschaffen. Nun, meine Herren, darf ich vielleicht noch darauf hinweisen, dass die Ueberwindung der natürlichen Hindernisse, welche uns die Gebirgsformation entgegenstellt, in bestmöglicher Weise dadurch verbürgt ist, dass anerkannt tüchtige und ausgezeichnete Ingenieure mit der Ausführung der Projecte betraut sind und dass sie auch die Ausführung des Baues zu leiten haben werden. Und ich darf als ein Beispiel dafür, dass ein eingehendes und, ich möchte sagen, liebevolles Studium mitunter auch bezüglich derartiger schwieriger Passagen doch zu einem erfreulichen Resultate führt, darauf hinweisen, dass auch die Dalmatiner Anschlusslinie von Spalato nach Aržano ursprünglich als Zahnstangenbahn projectirt war, es aber im Laufe weiterer detaillirter Studien, welche mit Hingebung, mit besonderem Eifer und grosser Sachkenntniss der Angelegenheit gemacht wurden, gelungen ist, die Zahnbahnstrecken, von denen ursprünglich zwei vorgesehen waren, bei Klissa und an der Wasserscheide von Aržano auszulassen, und wir haben heute eine Linie im Baue, welche eine reine Adhäsionsbahn sein wird, wodurch den Einwendungen und Bedenken, welche dem Zahnstangensysteme entgegengesetzt wurden, Rechnung getragen wird.

Es ist dem hohen Hause aus dem Ausschussberichte bekannt, dass die bosnische Regierung die Zusage gemacht hat, ein Parallelstudium der Linie durchzuführen, durch welches versucht werden soll, ob es nicht möglich ist, den Uebergang über die 1200 Meter hohe Planina-Wasserscheide auch mittelst einer Adhäsionsbahn zu machen. Das ist eigentlich eine Sache der Kosten, eine Frage der Rechnung. Man muss die beiden Elemente vergleichen, die eventuelle Ersparniss an Baukosten und die Kosten des zukünftigen Betriebes, und aus dieser vergleichenden Zusammenstellung wird sich dann die richtige Lösung ergeben.

Es bleibt also von den Einwendungen, welche gegen die Linie Aržano—Bugojno erhoben worden sind, nur die eine übrig, dass die finanzielle Sicherstellung dieser Linie nicht sofort, gleichzeitig mit der Linie Sarajevo—Uvac, erfolgte, sondern erst einem späteren Zeitpunkte vorbehalten bleibt. Ich glaube mich darauf berufen zu dürfen, was ich mir erlaubt habe, früher über den finanziellen Grundgedanken dieses Investitionsplanes der Occupationsländer zu sagen, dass nämlich eine gleichmässige Vertheilung der finanziellen Operationen in einem Masse geplant ist, wie es die Occupationsländer vertragen können und wie dies ermöglicht wird durch ein Hinausschieben der Bauinangriffnahme dieser Linie und parallel damit der letzten Linie, die ich noch kurz zu besprechen haben werde, bis zu einer Zeit, wo das erhoffte Erstarken der bosnischen Landesfinanzen die Möglichkeit geben wird, über die Finanzirung dieser Linien sich schlüssig zu werden und wo dann jedenfalls auch die Verhandlungen über den Ausgleich, mit denen man den Gegenstand jetzt in Verbindung bringen wollte, schon vor sich gegangen sein werden.

Es sind Zweifel geäussert worden, ob die Eintheilung des Gesetzes, welches in seinem § 3 die Einbringung und verfassungsmässige Behandlung einer weiteren Regierungsvorlage über die finanzielle Sicherstellung der Bugojnolinie und der Linie Doboj—Šamac vorbehält, eine genügende Sicherstellung bieten wird.

Hier muss angeführt werden, dass der Eisenbahnausschuss auf Grund der Erklärungen, welche die Regierung abzugeben in der Lage war und welche sie hier im hohen Hause wiederholt, seine Bedenken in dieser Hinsicht zurückgestellt hat.

In der That, hohes Haus, ist die Regierung der Meinung und Ueberzeugung, dass, nachdem durch zwei parallele Gesetze in den Legislativen beider Reichshälften die Ausführung dieser Linien, und zwar eine Ausführung mit einem gesetzlich bestimmten Termine, festgestellt werden wird, ein Zweifel an der Einhaltung der Zusage bezüglich der noch erforderlichen gesetzlichen Sicherstellung der Geldmittel für den Ausbau dieser beiden Linien nicht erhoben werden kann.

Ich habe nur noch mit wenigen Worten über die dritte Linie zu sprechen, über die Linie Doboj—Šamac, von der auch behauptet worden ist, sie sei eine Linie, welche ausschliesslich nur den ungarischen Interessen diene und welche überdies, ich möchte sagen, einen gefährlichen Einblick in die Hintergedanken und Absichten eröffnet, dadurch, dass bei dieser Linie die Normalspur zur Anwendung gelangen soll.

Hohes Haus! Ich constatire vor Allem — und erlaube mir auf den Motivenbericht hinzuweisen — dass diese Linie nicht aus der Initiative der ungarischen Regierung hervorgegangen ist, so sehr die Aufnahme der Bugojnolinie aus der Initiative der österreichischen Regierung hervorgegangen ist, sondern dass die bosnisch-hercegovinische Verwaltung die erste Anregung und den Antrag zur Aufnahme der Linie Doboj—Šamac in das Programm gegeben hat. Und das ist auch begreiflich, hohes Haus. Ich weiss nicht, ob viele von den hochgeehrten Herren die Fahrt über die Linie Dervent—Doboj gemacht haben. Es ist jener Theil der Bosnabahn, bei welcher die alte Rollbahn sich noch in einer sehr unangenehmen Weise geltend macht. Das ist die Doppelschleife mit den starken Steigungen bei Han Marica. Um heute den Weg zurückzulegen, muss man aus dem tiefen Savethale hinauf auf einen hohen Berg und auf der anderen Seite wieder hinunter, um in das Bosnathal zu kommen.

Wäre nicht der Umstand gewesen, dass die Occupation seinerzeit von Brod aus ins Werk gesetzt wurde, und das Brod der Stützpunkt und Ausgangspunkt und die Operationsbasis für unsere Truppen gebildet hat, so bin ich überzeugt, dass es Niemand eingefallen wäre, die Bosnabahn über den Berg zu bauen, sondern man hätte den natürlichen Weg, den Thalweg beibehalten. So wie man immer sonst der Richtung des Flusses folgt, so lange es irgend möglich ist, so würde das die Wiederherstellung der natürlichen Richtung bedeuten, welche die Bosnathalbahn schon von allem Anfang an einzuschlagen gehabt hätte, abgesehen von diesem wie erwähnt historischen, eigentlich mehr zufälligen Zusammentreffen.

Die Ausführung der Linie wird nur eben deshalb von der bosnischen Regierung für so werthvoll und wünschenswerth erachtet, weil sie es ermöglichen soll, die mit Betriebsschwierigkeiten und auch mit Schwierigkeiten der Instandhaltung kämpfende und daher sowohl im Baue, als im Betriebe recht kostspielige Strecke von Doboj nach Dervent zu vermeiden. Nachdem bei der Strecke Doboj—Šamac keine Wasserscheide zu übersteigen ist, die Linie durch das breite Savethal geht, und da es sich bei der Differenz zwischen Normal- und Schmalspur nur um gewisse Cubatur der Dämme und um eine gewiss nicht sehr erhebliche Verstärkung der Eisenconstructionen handelt, hat die bosnisch-hercegovinische Landesregierung darauf Werth gelegt, und es ist auch von Seiten der beiden Regierungen concedirt worden, dass diese Linie mit Normalspur zur Ausführung kommt.

Ich glaube aber nicht fehlzugehen, wenn ich mir erlaube, das hohe Haus darauf aufmerksam zu machen, dass diese Linie auch für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder von wesentlichem Interesse ist; und sie ist darum von wesentlichem Interesse, nicht nur weil sie im Allgemeinen den Eisenbahnverkehr mit Bosnien erleichtert und verbessert, sondern sie ist namentlich darum von Wichtigkeit, weil sie den Weg zur Save und Donau abkürzt. Es ist dem hohen Hause bekannt, dass unsere commerciellen, industriellen und Exportinteressen mit der Benützung des Donauweges sehr enge verbunden sind.

Es sei mir nun gestattet, auf die sozusagen Gegenlinien mit ein paar Worten zu sprechen zu kommen, welche den Linien des Gesetzentwurfes als ein Melius, als ein anstrebenswerthes Ziel gegenübergestellt werden und von welchen behauptet wird, dass sie in viel höherem Masse als die hier vorgeschlagenen Linien dem Interesse des österreichischen Handels und des österreichischen Gewerbes zu dienen vermöchten. Da ist zuerst die Linie Banjaluka—Jaice.

Wenn ich mir erlaubt habe, früher zu sagen, dass der Blick auf die Karte nicht täuscht, dass die Linie Sarajevo eine nothwendige und zweckmässige Fortsetzung der bestehenden bosnischen Bahnen ist, insbesondere der Bosnathalbahn, so muss ich bei der Linie Banjaluka—Jaice vor dem Blick auf die Karte warnen; denn der Blick auf die Karte täuscht hier wirklich. Es sieht so schön aus. Da haben wir hier die lange Strecke bis nach Banjaluka als Normalspurbahn, eine Militärbahn. Unten haben wir einen Streifen, der, ich möchte sagen, eine Art Einladung entgegensendet, nämlich von Janjici nach Jaice, und es macht den Eindruck, es sei das einfachste Ding der Welt, diese

zwei Punkte durch eine schöne gerade Linie zu verbinden. In dieser Weise darf wohl das Urtheil nicht gefällt werden, ohne die Verhältnisse etwas genauer zu würdigen.

Es ist von dem geehrten Herrn Contra-Redner von gestern gesagt worden, es handle sich um ein paar Kilometer, um eine ganz kurze Distanz und nur um die Einlegung der Schienen in den bestehenden Strassenkörper. Diese Bemerkungen sind eigentlich nicht richtig; aber ich muss, obwohl ich Gelegenheit gehabt habe, über diesen Gegenstand schon im Ausschusse ausführlich zu sprechen, doch bitten, dass das hohe Haus mir die Güte erweise, diese Bemerkungen anzuhören, weil in weiten Kreisen die Vorstellung von der Nützlichkeit, Zweckmässigkeit und ausserordentlich leichten Herstellungsmöglichkeit der Linie Banjaluka—Jajce verbreitet ist.

Wie stehen hier die Ziffernwerthe? Die Linie Banjaluka—Jajce hat nach der kürzesten Entfernung, nämlich nach der Strecke im Vrbasthale eine Länge von 77 Kilometern. Für diese Linie besteht ein Project für eine elektrische Strassenbahn, das seinerzeit von der Elektricitäts-Gesellschaft in Jajce ausgearbeitet wurde, bezüglich deren man vorzugsweise den Personenverkehr im Auge hatte. Dieses Project bedingt einen Kostenaufwand von $6^1/_2$ Millionen und ist schmalspurig gedacht.

Würde man nun eine normalspurige Bahn in Fortsetzung der bestehenden Militärbahn Doberlin-Banjaluka bauen, so könnte diese normalspurige Bahn die Trasse der elektrischen Schmalspurbahn auf dem bestehenden Strassenkörper nicht benützen. Es müssten grosse Abweichungen und Umlegungen stattfinden, die Kosten würden sehr bedeutend hohe sein, und schliesslich noch Eines: Wenn man die beiden Punkte Banjaluka—Jajce zu verbinden strebt, so kommt man merkwürdigerweise dahin, dass man die Linie Banjalnka—Jajce nicht bauen kann, sondern die Linie Prjedor—Jajce bauen muss, weil nämlich das Sanathal, durch welches die Verbindnng von Prjedor nach Jajce geführt werden könnte, viel günstigere Verhältnisse für den Bau darbietet als das Vrbasthal für die Linie Banjaluka—Jajce, welche die kürzeste geographische Verbindung darstellt. Infolgedessen würde eine vollständige Aenderung der Trasse stattfinden müssen: man würde nicht mehr die Linie Banjaluka—Jajce, sondern die Linie Prjedor—Jajce bauen müssen, die aber natürlich länger als 77 Kilometer ist, die auch bedeutend höhere Kosten als $6^1/_2$ Millionen, möglicherweise 10 oder 12 Millionen Kronen kosten würde — ich weiss das nicht genau, da die Sache noch nicht genügend technisch studirt ist.

So kommen wir auf die andere Frage: Was würde das Zustandekommen dieser anderen Linie — und ich werde der Kürze halber zu meinem Nachtheile immer mit 77 Kilometer rechnen, obwohl bei einem rationellen Bau die normalspurige Bahn durch das Sanathal geführt werden müsste und nicht durch das Vrbasthal — für Ergebnisse haben? Da muss man weiter zurückgehen auf die Verkehrsverhältnisse, wie diese sich zwischen Oesterreich und Bosnien gestalteu. Auf den ersten Blick scheint es naturgewäss zu sein, dass die kürzeste Linie diejenige sein müsste, die — nehmen wir an, von Wien ausgehend — über Banjaluka und Jajce hinunter nach Sarajevo führt. Das sieht so aus, ist aber leider nicht wahr. Denn ein genauer ziffermässiger Vergleich der Linie und der Abkürzungen, die durch den Bau dieser Linie herbeigeführt werdeu, führt dazu, dass — ich will das hohe Haus nicht mit Ziffern ermüden, es wären hier zu viel Details anzuführen — gegenüber der Budapester Route eine Abkürzung um $4^3/_4$ Percent stattfinden würde. Gegenüber der Budapester Route würde sich die kürzeste Route von Wien hinunter über Oedenburg—Kanizsa auf eine Verkürzung von $4^3/_4$ Percent stellen. Das ist eine Distanz, die zwischen 840, 860 900 Kilometern schwankt. Es bleibt also immer übrig, dass die kürzeste Linie unter Anrechnung dieser Abkürzung nicht durch Steiermark, nicht über Graz und Steinbrück geht, sondern über Oedenburg—Kanizsa, und dass unter Anrechnung dieser Abkürznng, welche die Linie Banjaluka—Jajce herbeiführen würde, nicht die österreichische Route, nicht die sozusagen eminent österreichische Route, nämlich die Route über die Südbahn, den Nutzen ziehen würde, sondern eine andere Route, welche auch eine nngarische Route ist, nämlich die Linie von Wiener Neustadt über Oedenburg nach Kanizsa.

Daraus, hohes Haus, wird vielleicht schon entnommen werden können, dass ein ausschlaggebender Vortheil für den österreichischen Verkehr aus dem Bau dieser Linie nicht resultirt. Und ich bin dem Contra-Redner von gestern sehr dankbar dafür, dass er den Vortheil sehr hoch anschlug, den die Zuführung dieses Verkehres auf die österreichische Südbahnlinie zur Folge hat, dass er also der österreichischen Südbahnlinie in dieser Beziehung wohlwollend gesinnt ist, was sonst vielleicht im Allgemeineu weniger der Fall ist. Aber hier handelt es sich wirklich darum, ob der Verkehr auf der österreichischen oder ungarischen Südbahnlinie geht, und es muss nach der blos kilometrischen Länge immer die ungarische Südbahnlinie den Vorzug haben. Warum? Da muss ich nun in aller Offenheit gestehen, dass ich mich vom Standpunkte der österreichischen Verkehrspolitik für die Linie Banjaluka—Jajce nicht erwärmen kann, ganz einfach aus dem Grunde, hohes Haus, weil, möge diese Linie auch um ein paar Kilometer kürzer sein als die Linie Wien—Marchegg—Budapest—Theresiopel bis hinunter, sei es über Brod, sei es über Samac nach Sarajevo, weil die Linie über Budapest doch die leistungsfähigere ist sowohl in Bezug auf die Technik als auch in Bezug auf die Tarife.

Und da möchte ich mir erlauben, hohes Haus, auf eine sehr bekannte Thatsache hinzuweisen, welche aber bei diesen Combinationen doch eine Rolle spielt, nämlich darauf, dass es nicht gleichgiltig ist, ob sich eine Linie in den Händen einer Bahnverwaltung befindet oder in den Händen zweier oder mehrerer Bahnverwaltungen, die verschiedene Interessen haben.

Die Linien, welche zur Linie Jajce—Banjaluka zuführen und von deren österreichischer Alternative gestern ziffermässig richtig hervorgehoben worden ist, dass sie den Vortheil habe, nur 124 Kilometer auf ungarischem Gebiete zu führen, diese Linien haben commerciell gewiss einen geringeren Werth als die Linie über Budapest, und zwar auch für uns, weil die ungarische Staatsbahn, welche auf der Linie von Marchegg bis an die bosnische Grenze bis nach Brod, respective in Zukunft, wenn die Eisenbahnlinie Doboj—Šamac fertig ist, bis Šamac, das naturgemässe und legitime Bestreben hat, den Verkehr auf ihre längste Linie zu ziehen, wogegen sie bei den anderen Strecken, wo sie nur mit einem kleinen Theile, der kurzen Zwischenstrecke von 124 Kilometer von Steinbrück, oder einer grösseren Ziffer, die aber nicht erheblich ist, betheiligt ist, bei der Linie Kanizsa desinteressirt ist. Sie hat nicht das Interesse, sie hat daher auch nicht das Bestreben, in dem gleichen Masse, wie es bei ihrer langen, durchaus ebenen Hauptlinie der Fall ist, den Verkehr durch Gewährung von Zugeständnissen zu animiren, welche durch die bestehenden tarifarischen Abmachungen in der gleichen Richtung und für den gleichen Artikel auch dem österreichischen Verkehr nicht vorenthalten werden dürfen.

Darum werden wir immer der Linie über Budapest in commercieller Beziehung den Vorrang einräumen müssen, und es wird daher, wenn wir die Kundschaft dieser Linie für unseren Verkehr mit Bosnien sind, auch für uns von Interesse sein, wenn diese Linie einen normalspurigen Anschluss bekommt, durch welchen die Leistungsfähigkeit dieser Linie gehoben wird.

Ich möchte nun von den anderen Linien sprechen, die auch den Linien des Gesetzentwurfes entgegengestellt worden sind, und das sind die Linie einerseits durch die Militärgrenze, die Linie von Knin zum Anschlusse gegen Karlstadt, andererseits die Linie Knin nach Novy.

Die erstere Linie ist eigentlich heute schon als überholt zu betrachten, denn auch die geehrten Herren, welche sich für den directen Anschluss durch eine parallel znr Küste laufende Bahn oder, wie sie heute genannt worden ist, durch eine Transversalbahn so interessiren, scheinen zum Eindrucke gelangt zu sein, dass die Linie durch das Gebiet der vorherigen Militärgrenze in mehrfacher Hinsicht nicht in Betracht gezogen werden kann, insbesondere nicht in Betracht gezogen werden kann, weil sie ausserordentlich grosse Kosten und Schwierigkeiten hinsichtlich der Wasserversorgung und des Terrains bedingt, und weil in neuerer Zeit eigentlich übereinstimmend sich immer die Neigung dafür bemerklich macht, diese Verbindung parallel zur Küste weiter ins Innere des Landes nnd über das bosnische Gebiet zu führen. Da möchte ich ein Missverständniss aufklären, zu welchem ich wahrscheinlich die Ursache gegeben habe, nämlich das Missverständniss, als ob gegen diese Linie von meiner Seite geltend gemacht worden wäre, sie sei nicht bauwürdig, weil sie nicht ein entwicklungsfähiges Terrain, sondern ein sehr einsames, wenig bewohntes Gebiet, den wildesten Theil von West-Bosnien, die Kraina durchzieht. Ich habe dieses Argument geltend gemacht, und zwar von dem Standpnnkte, dass, nachdem es sich hier um eine Linie in Bosnien handelt — denn den österreichischen Theil von circa 20 km dieser Linie würde die österreichische Regierung sofort herstellen — der Anschluss an die bosnische Linie zustande komme. Aber der bosnische Theil der Linie kann nicht einseitig blos nach dem Wunsche der österreichischen Regierung hergestellt werden, sondern dazu ist vor Allem erforderlich, dass die bosnische Regierung diese Linie als in ihrem Interesse gelegen erkenne. In dieser Richtung ist es ein nicht zu unterschätzendes Argument, dass die bosnische Regierung, welche das Bestreben hat, nicht blos den Transitverkehr zu pflegen, sondern dabei auch Ressonrcen im Lande zu

entwickeln und Linien zu bauen, welche beiden Zwecken dienen, an dieser Linie ein viel geringeres Interesse hat, weil sie ihr Gebiet am äussersten Rande und in ziemlich ungünstiger Weise durchzieht, und weil andererseits eine Reihe von Linien noch nicht zur Ausführung gelangt ist, welche vom Standpunkte der Interessen Bosniens nach der Meinung und Ueberzeugung der bosnischen Regierung den Vorzug vor dieser Linie verdienen. Das soll aber gewiss nicht hindern, dass ich die Bereitwilligkeit der Regierung auch bei diesem Anlasse zum Ausdrucke bringe, sobald von Seiten der bosnischen oder ungarischen Regierung ein Anschluss gegen Knin sichergestellt werden würde, auch unsererseits den Anschluss von Knin bis an die respective Landesgrenze zur Ausführung zu bringen und zu diesem Zwecke die verfassungsmässige Zustimmung des hohen Hauses einzuholen.

Ich glaube daher den Schluss ziehen zu dürfen, dass, wenn man die technischen und commerciellen Verhältnisse der Linien, welche hier im Gesetzentwurfe vorgeschlagen werden, mit den gleichen Verhältnissen der Gegenprojecte vergleicht, die Entscheidung doch zu Gunsten des von der Regierung vorgeschlagenen Liniencomplexes ausfallen dürfte.

Ich möchte nun nur noch auf die allgemeinen Bemerkungen reagiren, welche gegen das Ergebniss der Verhandlungen und gegen die Haltung der österreichischen Regierung bei diesen Verhandlungen schon gestern und auch heute wieder gemacht worden sind. Hohes Haus! In Angelegenheiten, wie die hier vorliegende, wo es sich darum handelt, dass durch das staatsrechtlich festgestellte Zusammenwirken der beiden Reichshälften schwierige Aufgaben cultureller und wirthschaftlicher Natur gelöst werden sollen, in Angelegenheiten dieser Art, hohes Haus, glaube ich, muss wohl jede Einseitigkeit ausgeschlossen bleiben. Es ist nothwendig, es bildet die Voraussetzung für jeden in dieser Richtung zu unternehmenden Schritt, dass er von den beiden Regierungen und von beiden Parlamenten sanctionirt und gutgeheissen wird. Es darf daher kaum erwartet werden, dass bei einer derartigen Verhandlung einseitig nur das Interesse der einen oder der anderen Reichshälfte ausschliesslich zur Geltung gelangt.

Es wird aber bei billiger Würdigung der Sachlage nicht verkannt werden können, dass in erster Linie darin ein wesentlicher Erfolg zu erblicken ist, wenn neben den gesammtstaatlichen Rücksichten, die ja auch hier nicht ignorirt werden können, eine gewisse Gleichmässigkeit in der Wahrung der Interessen und in den Ergebnissen zu Gunsten beider Reichshälften platzgreift.

Hohes Haus! Ich erlaube mir darauf aufmerksam zu machen, dass die gleichmässige Wahrung der Interessen der beiden Reichshälften in diesem Gesetzentwurfe dadurch zur Geltung gelangt, dass die Linie, welche vom Standpunkte der Gesammtinteressen beider Reichshälften in erster Linie steht, auch in diesem Gesetzentwurfe als die erste Linie, als diejenige, deren finanzielle Sicherstellung sofort vorgeschlagen wird, figurirt, und dass die Linien, von denen man annimmt, dass sie überwiegend dem Interesse der einen oder der anderen Reichshälfte dienen sollen, nämlich einerseits die Linie Bugojno—Aržano der österreichischen Reichshälfte, die Linie Doboj—Šamac der anderen Reichshälfte, vollständig paritätisch in die zweite Linie gerückt sind, derart, dass die beiden Linien nur gleichzeitig mit einander zur finanziellen Sicherstellung gelangen können.

Und dass bei einer derartigen Vereinbarung ein gewisses Sich-Begnügen, ein gewisses Zurückstellen von Wünschen unvermeidlich ist, das ist, hohes Haus, von ungarischer Seite nicht weniger geschehen als von österreichischer.

Ich erlaube mir besonders darauf hinzuweisen, dass die Wünsche und Bestrebungen, die von ungarischer Seite ausgegangen sind, auch hier nicht in vollem Umfange zur Geltung gelangt sind, sondern dass man, dem gemeinsamen Interesse, dem gesammtstaatlichen Interesse den Vorrang lassend, in mehrfacher Beziehung bereit war, der Parität, der gleichmässigen Berücksichtigung der anderen Reichshälfte gegenüber Zugeständnisse zu machen.

Ich möchte aber Eines bitten. In derartigen Fragen kann, glaube ich, nur eine Berücksichtigung aller betheiligten Interessen, aller betheiligten Momente zu einem richtigen Urtheile führen, und — das bezieht sich nur auf die Aeusserungen, die gestern gemacht worden sind — die schlimmste Rathgeberin in derartigen Fragen ist, glaube ich, die Leidenschaft. Eine leidenschaftliche Behandlung dieser Frage, wie sie gestern ein sehr geehrter Herr Redner beliebt hat, ist, glaube ich, nicht danach angethan, die Frage zu einer befriedigenden Lösung zu bringen. Ich kann nur mein Bedauern darüber aussprechen, dass der geehrte Herr Redner sich gestern bei der Behandlung dieser Fragen in Invectiven gegen die andere Reichshälfte ergangen hat, die viel besser vermieden geblieben wären.

Und noch Eines. Es ist ausser diesen Invectiven, welche die Regierung bedauert, auch noch ein Wort gefallen, das ich nicht unwidersprochen lassen darf, und das ist das Wort von dem „Fetischdienst der Grossmachtstellung“.

Wir haben heute aus den Aeusserungen sehr geehrter Redner aus Dalmatien gehört, wie auch dort die Machtstellung der Monarchie hochgehalten wird. Ich glaube, das hohe Haus wird darin mit der Regierung einig sein, dass die Grossmachtstellung der Monarchie nicht mit einem Fetisch verglichen werden kann und dass, meine Herren, diese Grossmachtstellung ein Vermächtniss ist, welches uns von den Altvorderen überliefert wurde; und ich bin überzeugt, dass das hohe Haus dieses Vermächtniss als ein heiliges betrachtet.

Ich bitte das hohe Haus, in die Berathung des Gesetzentwurfes einzugehen.

Die Verhandlung wurde hierauf abgebrochen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Tabor-Bechyn. (Typenverzeichniss, verschiedene Normalpläne und Geleisepläne der Stationen und Haltestellen.) Die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Typenpläne, deren Anwendung beim Baue der Localbahn Tabor-Bechyn in Aussicht genommen sind, wurden unter Ausschluss des Typenplanes Nr. C I/P (Wagenremise mit zwei Motorwagen) vom k. k. Eisenbahnministerium zur Ausführung genehmigt. Das vorgenannte Typenblatt wurde an die k. k. Statthalterei in Prag zur Prüfung im Sinne des § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung geleitet, dem genannten Landesausschusse bei anstandslosem Prüfungsbefunde ein im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu signirendes Pare dieses Typenplanes und des Typenplanverzeichnisses auszufolgen. Die gleichzeitig mit in Vorlage gebrachten Geleisepläne der Stationen und Haltestellen wurden nach Massgabe besonderer Bestimmungen und unter dem ausdrücklichen Vorbehalte genehmigt, dass im Bedarfsfalle und insbesondere, wenn in der Hinkunft Güterverkehr ohne Zuhilfenahme der Dampfkraft nicht abgewickelt werden könnte, eine entsprechende Ergänzung der Bahnanlagen einzutreten hat.

[E.-M.-Z. 58.563 ex 1901.]

Projectirte Bahnlinie Neumarkt—ungar. Landesgrenze (Suchahora). (Detailproject: Ergebniss der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung; Bauconsensertheilung.) Auf Grund des von der k. k. Statthalterei in Lemberg vorgelegten Ergebnisses der in der Zeit vom 14. bis 21. Juni 1901 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Projectes der projectirten Bahnlinie Neumarkt—ungar. Landesgrenze (Suchahora) wurde vom k. k. Eisenbahnministerium unterm 22. Jänner 1902 der Bauconsens für diese Bahnlinie nach Massgabe der commissionell richtiggestellten Projectsbehelfe, bezw. der diesfalls getroffenen Commissionsbestimmungen, sowie nach Massgabe der besonderen weiteren Verfügungen hinsichtlich der Bauausführung ertheilt. [E.-M.-Z. 38.212 ex 1901.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Linie Lemberg—Stryj—Ławoczne: Errichtung der Personenhaltestelle „Debina“.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg befürwortete Errichtung einer Personenhaltestelle „Debina“ beim Wächterhause Nr. 19 zwischen den Stationen Synowódzko wyzne und Skole der Linie Lemberg—Stryj—Ławoczne im Principe genehmigt und die k. k. Staatsbahn-Direction ermächtigt, behufs Erwirkung des Bauconsenses das weiter Erforderliche im eigenen Wirkungskreise zu veranlassen. [E.-M.-Z. 55.540/20 ex 1901.]

— Linie Tarvis—Laibach: Errichtung einer provisorischen Personenhaltestelle „Birnbaum“.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Bericht der k. k. Staatsbahn-Direction Villach und auf Grund des Antrages des Mitgliedes des Staatseisenbahnrathes, Carl Luckmann, in der Herbstsession 1901 die Errichtung einer provisorischen Personenhaltestelle auf die Dauer der Bauarbeiten beim Karawankentunnel, bei dem Wächterhause Nr. 30 in km 35·107 zwischen den Stationen Lengenfeld und Assling der Linie Tarvis—Laibach genehmigt und angeordnet, dass diese Haltestelle den Namen „Birnbaum“ zu erhalten hat.

[E.-M.-Z. 54.140/20 ex 1901.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Auflösung der Haltestelle Poremba.) Die nächst Orlau gelegene Haltestelle Poremba wird am 20. Februar 1902 aufgelassen werden.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Berlin: Schliessung der Station Lagerhof b. Gesundbrunnen als öffentliche Anschlussstelle.) Ab 1. April treten die in den Gütertarifen für die Station Lagerhof b. Gesundbrunnen enthaltenen Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze ausser Kraft. Von dem vorgenannten Tage ab unterliegen Sendungen nach und von dieser Station den im Gruppentarif III, S. 28, enthaltenen Bestimmungen über die Privatanschlüsse. (Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 14. Jänner.)

— (Directionsbezirk Breslau: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Nimmersath.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Directon zufolge ist am 4. Februar die an der Bahnstrecke Liegnitz—Merzdorf zwischen den Verkehrsstellen Ketschdorf und Merzdorf gelegene Haltestelle Nimmersath für den gesammten Thierverkehr eröffnet worden.

— (Directionsbezirk St. Johann-Saarbrücken: Aenderung eines Stationsnamens in den Gütertarifen.) Die an der Bahnstrecke Ennskirchen—Trier zwischen den Stationen Kyllburg und Hüttingen gelegene Station Erdorf-Bitburg, welche in den Gütertarifen nur mit „Erdorf" bezeichnet ist, führt fortan auch in den Gütertarifen die volle Bezeichnung „Erdorf—Bitburg".

Türkei. (Wiederaufnahme des Verkehres auf der Eisenbahnstrecke Muradli—Lüle—Burgas.) Nachrichten aus Constantinopel zufolge schreiten die Ausbesserungsarbeiten auf der Linie Muradli—Lüle—Burgas bei Adrianopel derart vorwärts, dass der regelmässige Zugsverkehr zwischen der Türkei und Europa voraussichtlich mit der zweiten Hälfte dieses Monates wieder aufgenommen werden wird.

Italien. (Concessionirte Linien im Anschlusse an die Simplonbahn auf italienischem Gebiete.) Die kgl. italienische Regierung hat der Direction der Mittelmeerbahnen die Concession zum Baue und Betriebe zweier Linien zur Verbindung ihres oberitalienischen Netzes mit der Simplonbahn ertheilt, und zwar der Linien Arona—Feriolo—Domodossola und Arona—Borgomanero—Santhia, unter folgenden Bedingungen:

1. Beide vorbenannte Linien sind in einer Gesammtlänge von 121 km innerhalb 30 Monaten vom Tage der parlamentarischen Genehmigung der Regierungsvorlage an gerechnet, dem Betriebe zu übergeben, und zwar mit dem Bedeuten, dass, Force majeure-Fälle ausgenommen, die Direction der Mittelmeerbahnen für jeden Tag der Verzögerung ein Pönale von 1000 Lire zu entrichten haben wird. Das effective Gesammt-Baucapital ist mit insgesammt L. 45,725.000 bemessen, von dem L. 28,350.000 auf die in ungünstigem Terrain herzustellende 56 km lange Linie Arona—Feriolo—Domodossola und L. 17,375.000 auf die keinen besonderen Terrainschwierigkeiten begegnende 65 km lange Linie Arona—Borgomanero—Santhia entfallen. Beide Linien sind als Vollbahnen mit normaler Spurweite und doppelgeleisig zu erbauen und als solche im Sinne der bestehenden Normen zu betreiben.
2. Die Dauer der Concession ist für beide Linien mit 90 Jahren bemessen, jedoch mit dem Vorbehalte, dass es der Regierung freisteht, nach Ablauf eines fünfjährigen Betriebes beide Linien zum fixen Preise von L. 46,000.000 und Ersatz der Kosten der während des fünfjährigen Betriebes mit Zustimmung der Regiernng vorgenommenen Neu-Investitionen zurückzukaufen.

England. (Einführung des elektrischen Betriebes auf der Stadtbahnlinie „Metropolitain District railway" in London.) Die Direction der „Metropolitain District railway" hat den Beschluss gefasst, die elektrische Traction an Stelle der Dampfkraft zum Betriebe ihrer Linien einzuführen. Von den verschiedenen Offerten wurde das in Ober-Italien bei den Eisenbahnen im Valtelingebiete angewendete (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 95 ex 1901) sich bestens bewährende System des polyphasirten Stromes angenommen. Mit Rücksicht auf das bedeutende Gewicht der Fahrbetriebsmittel des Metropolitain, sowie der aus sechs Wagen bestehenden Zugsgarnituren wird der von der Central-Stromerzeugungsstation ausgehende elektrische Strom mit 16.000 Volt bemessen und in fünf Stromformationsstationen auf je 3000 Volt hoch gespannten Drehstrom umgewandelt werden. Die Kosten des Baues und der maschinellen Einrichtung der Centrale, der Transformationsstationen, sowie der Einrichtung von je zwei Motorenwagen mit je vier Motoren per Zugsgarnitur sind mit £ 1,060.000 präliminirt. Die Einrichtung auf elektrischen Betrieb soll ohne Unterbrechung des gegenwärtigen Dampfbetriebes durchgeführt werden.

— (Bau ausnehmend grosser Güterwagen.) Aus den Werkstätten der Waggonbau-Firma „Darlington wagon and Engineering Company" in London sind vor Kurzem zwei Güterwagen ganz abnormer Dimension und Tragfähigkeit hervorgegangen, und zwar einer für den Transport von Steinkohle, Schotter etc., der andere zur Verladung von Stückgütern aller Art. Der Kohlenwagen fasst 32 Tonnen und ist aus Siemens-Martinstahlplatten in der Stärke von 4—8 mm angefertigt, hat eine Länge von 12·14 m zwischen den beiderseitigen Puffern und eine Höhe von 2·7 m oberhalb dem Schienenkopfe; die Wände sind schräge gestellt; im Boden des Wagens sind zwei Thüren zur Abladung alla rinfusa angebracht, doch sind diese nicht wie sonst bei Kohlenwagen zum Ab- und Aufklappen, sondern durch Anwendung einer Kurbelvorrichtung in Charnieren seitlich verschiebbar. Das Gewicht des leeren Wagens beträgt circa 12·50 Tonnen, d. i. nahezu das Doppelte eines normalen Kohlenwagens, wogegen dessen Fassungsraum dreimal so gross ist, als jener des letzteren. — Das Constructionsprincip des Stückgüterwagens entspricht jenem des voran beschriebenen Kohlenwagens, mit dem Unterschiede, dass statt der Schubthüren im unteren Wagengestelle, je zwei an den beiden Seitenwänden angebracht sind. Um das Durchfahren von Curven zu ermöglichen, ruhen die Kästen beider Wagen auf Truckgestellen.

Frankreich. (Speisung der Locomotive mit Wasser ohne Unterbrechung der Fahrt.) Die Direction der Französischen Staatsbahnen hat Versuche mit einem in Amerika bereits mehrfach erprobten System vorgenommen, welches ermöglicht, bei besonders beschleunigten Eilzügen, ohne Aufenthalt in Wasserstationen, die Locomotive während der Fahrt mit Wasser zu speisen, und zwar folgenderweise: Zwischen beiden Schienensträngen ist in einer Länge von je circa 2 km in horizontaler Trasse der Strecke ein offenes Reservoir aus Metall oder Chamotte, dessen Wandhöhe derart bemessen ist, um nicht mit dem Aschenkasten der Maschine zu collidiren, über den Schwellen eingebettet. Dieses wird je nach Beschaffenheit des Terrains mit fliessendem Wasser oder durch ein Pumpenwerk gefüllt, und sind dessen beide Enden durch Signalvorrichtungen gekennzeichnet. Sobald der Maschinführer dieses bei Nacht beleuchteten Signales ansichtig wird, senkt er das Rohr eines vom Tender ausgehenden Saugapparates, durch welchen die Füllung des Wasserbehälters des Tenders während der Fahrt aus dem Reservoir bewirkt wird. Wenn z. B. auf der Strecke Paris—Bordeaux drei solche Speisebassins in der Nähe von Chartres, Niort und Saintes angelegt würden, könnte der Rapid-Express die 238 km lange Strecke Chartres—Saintes—Bordeaux ohne Aufenthalt in Zwischenstationen durchfahren.

Schiffahrt.

Kaiser Wilhelm-Canal. Der Canal wurde während des letzten Quartals des Jahres 1901 von 7236 Schiffen mit einem Netto-Raumgehalte von 1,190.188 Registertonnen befahren, während im letzten Vierteljahre des Vorjahres 1900 ebendort 7604 Schiffe mit 1,350.699 Registertonnen verkehrten. Auf den Monat December entfielen hievon 1629 Schiffe (1900: 1848) mit 340.349 Registertonnen (1900: 347.649 Registertonnen). An Gebühren wurden 1901 Mk. 610.005 (1900 Mk. 683.538) entrichtet, wobei das Entgelt für die Elbelootsen nicht eingerechnet ist. Im Jahre 1901 verkehrten auf dem Canale 29.470 Schiffe mit 4,198.754 Registertonnen, gegenüber 29.571 Schiffen mit 4,882.258 Registertonnen im Jahre 1900. Der Verkehr weist demnach eine wenn auch unbedeutende Abschwächung auf. An Gebühren gingen Mk. 2,078.614 gegenüber Mk. 2,133.155 im Jahre 1900 ein.

Rheinschiffahrt. Ueber den Verlauf des Kohlenverkehres in den Ruhrhäfen Duisburg, Hochfeld und Ruhrort während des vergangenen Jahres, im Vergleiche zum Jahre 1900, theilt das „Hamburger Handelsblatt" mit, dass die Kohlenabfuhr von den genannten drei Häfen vom 1. Jänner bis 31. December 1900 8,223.135 t und im gleichen Zeitraume des vergangenen Jahres 8,525.138 t oder 302.000 t mehr betrug. Sämmtliche Monate des vergangenen Jahres haben im Vergleiche zum Jahre 1900 eine

Zunahme in der Abfuhr zu verzeichnen, die sich in den ersten elf Monaten auf 394.108 t stellte. Dagegen war der Verkehr im Monate December ein sehr geringer und ergab ein Minus von 92.105 t. Die Gegenüberstellung der Abfuhr von den drei Häfen nach den von Coblenz oberhalb gelegenen Plätzen bis einschliesslich Strassburg ergibt, dass in diese Richtung abgingen: im Jahre 1900 5,934.796 t, gegen 6,068.574 t im Jahre 1901, das ist in letzterem Jahre 133.778 t mehr. Nach Holland gingen 1,344.215 t im Jahre 1900, gegen 1,454.537 t im Jahre 1901, also in letzterem Jahre um 110.322 t mehr. Die Ausfuhr nach Belgien betrug im Jahre 1900 778.976 t und stieg im Jahre 1901 um 65.121 t, belief sich also auf 844.097 t. Die Kohlenzufuhr nach den drei Ruhrhäfen bezifferte sich im Jahre 1901 auf 9,254.003 t, so dass bei einer Abfuhr von insgesammt 8,525.138 t mit Ende November 1901 ein Lagerbestand von 728.865 t verblieb.

Amerika-Levante. (Neue amerikanisch-deutsche Dampferlinie zwischen New-York und der Levante.) Die Directionen der „Amerika-Hamburglinie" und der „Deutschen Levantelinie" haben sich zur Einführung einer von New-York ausgehenden, Amerika mit Berührung Hamburgs, der Häfen der Ostküste des Mittelländischen Meeres und jener der südlichen Adria, in regelmässigem Course mit den Häfen der Levante bis Smyrna, eventuell Constantinopel verbindenden Dampferlinie vereinigt, ein Verkehr der sich bis jetzt ausschliesslich in den Händen englischer Gesellschaften befand.

Transatlantischer Dampferverkehr. (Gründung eines internationalen Vereines der am transatlantischen Verkehre zwischen Europa und Amerika participirenden Seeschiffahrt-Unternehmungen.) Die Directionen der den Wechselverkehr zwischen Europa und Amerika vermittelnden deutschen, englischen und amerikanischen Dampferlinien streben die Bildung eines internationalen Vereines an, um im Interesse der rationellen Ausnützung ihrer Flotten im Wechselverkehr zwischen Europa und Amerika, mit Ausschluss von Concurrenzbestrebungen und durch ein planmässiges Zusammenwirken, den Wechselverkehr zwischen beiden Welttheilen nach einheitlichen Standpunkten zu regeln. Der Hauptzweck dieser Vereinigung ist die Auflassung simultaner Fahrten der einzelnen Unternehmungen auf ein- und derselben Concurrenzlinie und fahrplanmässige Vertheilung der Course auf die einzelnen Tage der Woche im Interesse der Herstellung täglicher Verbindungen zwischen den Haupthäfen beider Welttheile im regulären und Eildampferverkehr und zwar in letzterem mit Ausschluss der Aufnahme von Auswanderern als Zwischendeckpassagiere.

Vereinigte Staaten von Amerika. (Gründung der Eilschiffahrt-Unternehmung „The Ocean Rapid Transit-Company".) Grosscapitalisten von New-York im Vereine mit Rhedereifirmen ersten Ranges haben, wie berichtet wird, unter der Firma „The Ocean Rapid Transit-Company" mit einem Capitale von 30,000.000 Dollars eine Seeschiffahrt-Unternehmung gegründet, deren Eilschiffe in vorläufig zweimal wöchentlichem Verkehre die Reise zwischen New-York und London in je 4½, und im Anschlusse an die Eilzüge des europäischen Continentes, nach Paris in 5 und nach Berlin in 5½ Tagen zurücklegen werden. Die auf Petroleumheizung eingerichteten Dampfer, deren derzeit sechs im Bau begriffen sind, werden auch den Verkehr der canadischen Post zwischen Amerika und Europa, sowie vice versa vermitteln.

— (Bau befestigter Seehäfen.) Die Centralregierung der Vereinigten Staaten von Amerika hat den Beschluss gefasst, mit einem Kostenaufwande von 42,250.000 Dollars eine Anzahl von Handelshäfen durch Befestigungswerke etc. für Kriegszwecke einzurichten, ferner im Bereiche der dem Ländergebiete der Staaten einverleihten Inseln befestigte Häfen zu erbauen, und zwar: Washington mit 3,600.000, Portsmouth mit 2,500.000, Boston mit 5,600.000, Norfalk mit 6,000.000, ferner San-Juan (Portorico) mit 14,000.000, Pensacolaba mit 3,000.000, Tutnilaba (Sam) mit 550.000 und Olongapo mit 7,500.000 Dollars präliminirten Kosten. Der Stand der Kriegsflotte der Vereinigten Staaten von Nordamerika wird innerhalb der Jahre 1902 und 1903 um drei erstclassige Schlachtschiffe, zwei erstclassige gepanzerte Kreutzer und sechs Kanonenboote mit je 2000 Tonnen Deplacement und eine Anzahl Transportdampfer vermehrt werden. Schliesslich werden in den einzelnen Schiffstationen Kohlenlagerräume etc. im Gesammtkostenbetrage von 7,500.000 Dollar errichtet werden.

Verschiedene Mittheilungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Kundmachung.

Die mit Giltigkeit vom 1. Juni 1901 getroffene und im „Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt" vom 30. Mai 1901, Nr. 62, publicirte Einführung, wonach im Verkehre zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen aufgegebene Nachnahmen nach Eingang über vier Kronen auf Verlangen der Absender denselben von den Empfangsstationen der Güter im Wege der k. k. Post, bezw. der k. k. Postsparcassa übermittelt werden, wird dahin erweitert, dass bis auf Weiteres versuchsweise auch Nachnahmen nach Eingang von vier Kronen abwärts unter Beobachtung der in der genannten Kundmachung bezeichneten Modalitäten auf demselben Wege beglichen werden können.

Wien, im Februar 1902.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurden nachstehende Eintragungen, resp. Löschungen vorgenommen:

Bei der Firma:

„Localbahn Krakau-Kocmyrzów"

wurde am 31. December 1901 eingetragen, dass in der Generalversammlung vom 8. Juli 1901 beschlossen wurde, dass 1000 Stück Prioritätsactien II. Emission zu K 400 im Gesammtbetrage von K 400.000 gegen Zurückziehung von 1000 Stück Stammactien zu K 400 im Gesammtbetrage von K 400.000 auszugehen sind und dieser Beschluss mit Erlass des k. k. Ministeriums des ddo. 14. December 1901, Z. 46.016, genehmigt wurde.

Bei der Firma:

„Allgemeine österreichische Transport-Gesellschaft"

wurden am 10. Jänner 1902 als Mitglieder des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht: Hyppolit Wolf und Franz X. Träger Edler von Rhonhof.

Wien, I. Börsegasse 3,

„Bahn-Bau- und Betriebsunternehmung Ritschl & Cie."

Zwangsverwaltung aufgehoben mit Beschluss des k. k. Executionsgerichtes in Wien vom 11. December 1901, G.-Z. E. IX 3655/1/10. — Wien, am 21. Jänner 1902.

Wien, I. Wallfischgasse 8,

„Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn".

In Gemässheit des § 8, Al. 3, der Statuten wurden weitere 375 Stück Stammactien lit. A, Emission 1900, von dem Verwaltungsrathe gegen baare und volle Einzahlung al pari ausgegeben. Demnach beträgt das Gesellschaftscapital nunmehr K 4,956.000, zerlegt in 12.390 auf den Inhaber lautende Actien à K 400 (und zwar 8890 Stück Prioritätsactien, 2560 Stück Stammactien lit. A und 940 Stück Stammactien lit. B. — Wien, am 28. Jänner 1902.

Wien, VII. Dreilaufergasse 2,

„Actiengesellschaft für elektrischen Bedarf."

1. Gesellschaftsform: Eine infolge mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 5. December 1901, Z. 45.916, ertheilter staatlicher Genehmigung auf Grund der mit demselben Erlasse genehmigten Statuten mittelst Constituirungsactes vom 31. Jänner 1902 gegründete Actiengesellschaft.

2. Der Sitz: Wien.

3. Der Zweck: Herstellung, Erwerb und Vertrieb elektrischer Maschinen, Apparate und Utensilien, sowie Einrichtung, Erwerbung, Betrieb und Verwerthung elektrischer Anlagen, jedoch mit Ausschluss der Anlage und des Betriebes von elektrischen Bahnen und sonstigen Transportmitteln.

4. Dauer: Auf keine bestimmte Zeit beschränkt.

5. Grundcapital: K 500.000, eingetheilt in 1250 auf den Inhaber lautende haar volleingezahlte Actien über je K 400, welches durch Beschluss der Generalversammlung bis zum Betrage von K 1,000.000 durch Ausgabe neuer, auf den Inhaber lautender volleingezahlter Actien über je K 400 erhöht werden kann.

6. Vorstand: Der Verwaltungsrath, welcher aus 2 bis 9 Mitgliedern besteht, deren Wahl auf höchstens fünf Jahre erfolgt; Functionsdauer des ersten Verwaltungsrathes nur bis zu der Generalversammlung, welche über die Jahresbilanz für das erste Geschäftsjahr beschliesst. Mitglieder des Ersten Verwaltungs-

rathes: Paul Mamrotb, Director der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft in Berlin; Dr. Jur. Emil Sluzewski, Syndicus in Berlin; August Pfeffer, Kaufmann in Berlin.

7. Zeichnung der Firma in der Weise, dass
a) zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes oder
b) ein Mitglied des Verwaltungsrathes in Gemeinschaft mit einem Procuristen oder
c) zwei Procuristen

zu dem Firmawortlaute der Gesellschaft ihre Unterschrift hinzufügen, und zwar, sofern die Zeichnenden Procuristen sind, mit einem dieses Verhältniss andeutenden Zusatze.

8. Bekanntmachungen seitens des Vorstandes durch einmalige Einschaltung in der „Wiener Zeitung".

9. Zu Procuristen mit dem statutenmässigen Zeichnungsrechte bestellt: Richard Burkhardt, Kaufmann in Wien, Wilhelm Techen, Kaufmann in Wien. — Wien, am 4. Februar 1902.

Wien, I. Wallnerstrasse 2,
„Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen".

Das Verwaltungsrathsmitglied Dr. Georg von Siemens wurde über Ableben gelöscht, dagegen Arthur Gwinner, Director der Deutschen Bank in Berlin, als cooptirtes Mitglied des Verwaltungsrathes mit statutenmässigem Firmirungsrechte eingetragen. — Wien, am 4. Februar 1902

Wien, I. Stock-im-Eisen-Platz 3,
„Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft".

Wilhelm von Glaser und Edmund Szalay de Kis Kámon wurden als Mitglieder des Verwaltungsrathes, ersterer über Ableben, letzterer über Resignation, gelöscht und Guido von Lenz, Chef der Fischer'schen Weicheisen- und Stahlgiesserei-Gesellschaft Traisen, wohnhaft in Wien, als cooptirtes Mitglied des Verwaltungsrathes mit statutenmässigem Firmirungsrechte eingetragen. — Wien, am 7. Februar 1902.

Verlegung der Bureaulocalitäten mehrerer vom Staate betriebenen Localbahnen. Einer amtlichen Publication zufolge befinden sich ab 1. Februar die Bureaulocalitäten der Localbahn Wodnan-Prachatitz, der k. k. priv. Valsugana-Eisenbahngesellschaft und der Localbahn Strakonitz-Winterberg in Wien, VI. Getreidemarkt 1, wohin allfällige Correspondenzen fortan zu adressiren sind.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXI. Stückes.) Das am 6. Februar 1902 herausgegebene XXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 609: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 27. Jänner 1902, Z. 14.841/I, betreffend die Aufhebung der Sperre der Bezirke Bosn.-Novi, Sanskimost, Krupa und Bosnisch-Brod gegen den Verkehr mit Schweinen.

Nr. 610: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 4. Februar 1902, Z. 2618, betreffend die Sperre des Gerichtsbezirkes Illyr.-Feistritz gegen den Verkehr mit Schweinen.

Nr. 611: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 4. Februar 1902, Z. 11.002, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Steiermark.

Nr. 612: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 4. Februar 1902, Z. 12.379, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Oberösterreich.

— (Inhalt des XXII. Stückes.) Das am 8. Februar 1902 herausgegebene XXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 613: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 1. Februar 1902, Z. 3018, betreffend die Sperre des politischen Bezirkes Capodistria gegen die Ein- und Ausfuhr von lebenden Schweinen.

Nr. 614: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 7. Februar 1902, Z. 4754, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 615: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 8. Februar 1902, Z. 5165, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des XXIII. Stückes.) Das am 12. Februar 1902 herausgegebene XXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 616: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 12. Februar 1902, Z. 5624, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

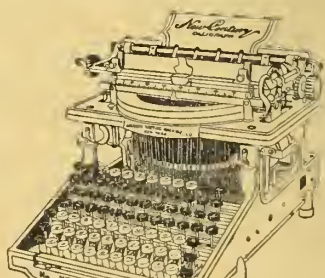
Nr. 617: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 7. Februar 1902, Z. 26.131, betreffend das Einfuhrverbot für Zucht- und Nutzschweine aus Krain.

Literatur.

Die deutschen Eisenbahn-Gesetze, sowie die Einrichtungen der Eisenbahnen Deutschlands und des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Unter Mitwirkung mehrerer Oberbeamten und Beamten der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, herausgegeben von B. Perge. Dritte (neu bearbeitete) Auflage. Preis zwei Mark. Dresden, Verlag und Druck von C. Heinrich, 1901.

Von diesem zum erstenmale im Jahre 1894 erschienenen Buche liegt nunmehr eine neue Auflage vor. Die in verschiedenen Eisenbahn-Dienstzweigen thätigen Bearbeiter der Schrift haben sich die Aufgabe gestellt, die gesetzliche Grundlage des deutschen Eisenbahnwesens, sowie die auf Bau und Ausrüstung, Betrieb und Verkehr bezüglichen Vorschriften und Einrichtungen nach ihrem Entstehen, Inhalt u. s. w. in gedrängter Kürze übersichtlich darzustellen und damit ein Nachschlagebuch zu schaffen, das zugleich als Führer durch die zahlreichen Dienstvorschriften dienen und eine Vertiefung in die letzteren erleichtern soll. Bei der jetzt erfolgten Neubearbeitung ist der Inhalt — theils unter Berücksichtigung bekannt gewordener Wünsche — etwas erweitert worden. Die Angaben über Dienstvorschriften, deren genaue Kenntniss man sich aus diesen selbst aneignen kann (z. B. Betriebsordnung, Verkehrsordnung), konnten verhältnissmässig kurz gehalten werden; dagegen sind solche Angelegenheiten, über die sich zu unterrichten nicht Jedermann Gelegenheit geboten ist (z. B. Tarifwesen, Thätigkeit des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen), im Allgemeinen ausführlicher behandelt worden.

New Century Caligraph-Kartir-Schreibmaschine.



Aluminium- und Stahl-Tastenhebel.

Leichtester Anschlag.

Grösste Schnelligkeit.

Höchste Durchschlagskraft.

Die einzige für Kartirzwecke speciell construirte Maschine, welche die erforderliche Widerstandsfähigkeit besitzt.

Nach gründlicher Probe von allen Standardmaschinen wurde die New Century Caligraph-Kartirmaschine ausschliesslich bei den kgl. ungar. Staatsbahnen eingeführt, und **100 Stück als erste Bestellung in Auftrag gegeben.** Dieselbe steht seit December 1901 in fortwährendem dienstlichen Gebrauch.

Die Kartirmaschine kann auch für jede andere schriftliche Arbeit verwendet werden.

Nähere Auskunft durch die General-Repräsentanz für Oesterreich

SCHWANHÄUSSER

Wien, I. Johannesgasse Nr. 2.

M. WOLF
k. u. k. Hoflieferant 664
Wien, VI. Mariahilferstrasse 29
Telephon 4435
Uniformen, feine Civil-Garderobe.
Preiscourante auf Wunsch.

„COURIER"
Internationales Reise- und Fahrkarten-Bureau
NAGEL & WORTMANN 663
Fahrkarten-Stadtbureau der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn
FAHRKARTENBUREAU der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
WIEN, I. Operngasse 6. — ABBAZIA, Südbahn Hotel Stefanie.

Das
k. k. Versteigerungs-Amt
(Dorotheum)
WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17
übernimmt **Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wagen, Equipagen, Mobilien aus Hinterlassenschaften und Uebersiedlungen,** sowie **Gegenstände jeder Art** mit Ausnahme von neuen Waaren zur Versteigerung.
Anmeldung täglich von 9—12 Uhr. 652

Lack-, Firniss- und Farbenfabriken
Christoph Schramm
WIEN.
Offenbach am Main. — Berlin.
Raab an der Donau. 654
Gegründet 1837. Prämiirt London 1862.
SPECIALITÄT:
Eisenbahnwagenlacke, Kutschenlacke, Schleif- und Präparationslacke, Emailfarben, Spachtelkitt, Filling up, Terebine, Siccatif, Locomotivlacke etc.

Specialfabriken für
Pumpen und Waagen
Grösstes Lager. 669
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

JULIUS PINTSCH
WIEN, IV. Schleifmühlgasse 1.
Fabrik für Gasmesser, Gasapparate und Laternen. 670
Mechanische Werkstätte u. Metallgiesserei
übernimmt den **Bau** und **Betrieb** von **Gasanstalten** für **Steinkohlengas, Leuchtwassergas** System Humphreys & Glasgow (besonders als **Ergänzung** für bestehende **Steinkohlengasanstalten**), **Oelgas** und **Acetylengas.**
Gasbeleuchtungs-Einrichtungen
für **Eisenbahnwaggons, Locomotiven** etc.
= = Gascompressions- und Füllanlagen. = =
Leuchtthurm-Einrichtungen u. Leuchtbojen. Geschweisste Kessel, geschweisste Holzstoffkocher. . . Specialfabrik für Bau v. Laternen aller Art.
Ausschliesslicher . . . Licenzträger für **Deutschland** und . . **Oesterreich-Ungarn** . . . . . der . . . . .
Slavianoff-Benardos'schen Patente für elektr. Giess- und . . . . . Schweissverfahren.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Directionen beabsichtigen die Lieferung nachbenannter Arbeitsmaschinen und Werkstätten-Einrichtungen im Offertwege zu vergeben, und zwar:

I. K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

3	Stück Räderdrehbänke	1	Stück Räderversenkvorrichtung mit Bühne
7	„ diverse Drehbänke	4	„ hydraulische Winden
1	„ Säulenbohrmaschine	1	„ Schleifstein-Abdrehvorrichtung
2	„ Shapingmaschinen	1	„ Feuerrohr-Löthofen
1	„ verticale Fräsmaschine	1	„ Feuerrohr-Putztrommel
3	„ Schleifmaschinen	1	„ Feuerrohr-Probiermaschine
1	„ Lufthammer	1	„ Feuerrohr-Schweissmaschine.
1	„ Holzhobelmaschine		
3	„ diverse Kaltsägen		
1	„ Hebelschere		
1	Garnitur hydraulische Hebeböcke		
1	Stück Differential-Flaschenzug		

II. K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

6 Stück diverse Drehbänke	1 Stück Hebellochstanze
1 „ Fräsmaschine	1 „ Handspindelpresse
1 „ Schraubenschneid-maschine	1 „ Kreissägenschärf-maschine
3 „ Schleifmaschinen	1 „ Farbenreibmaschine
1 „ comb. Blech- und Profilschere und Lochmaschine	1 „ Farbenmühle
	1 „ Schmelzofen, System Piat-Baumann
1 „ Kaltsäge	1 „ Hand-Formmaschine
1 „ Kreisschere	1 „ Coakszerkleinerungs-maschine.
1 „ Frictionspresse	

III. K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

1 Stück Räderdrehbank	1 Stück Federnprobir-maschine
„ Leitspindeldrehbank	
1 „ Schleifmaschine	1 „ Lufthammer
1 „ comb. Loch- und Schermaschine	1 Garnitur hydraulischer Hebeböcke.

IV. K. k. Staatsbahn-Direction Villach.

2 Stück Drehbänke	1 Stück Lufthammer
4 „ diverse Bohr-maschinen	1 „ Holzhobel- und Kehl-maschine
2 „ Shapingmaschinen	1 „ Farbenmühle
1 „ Fräsmaschine	1 „ Flaschenzug.
1 „ Schleifmaschine	

V. K. k. Staatsbahn-Direction Triest.

1 Stück Universaldrehbank	1 Stück comb. Abkant-, Falz-, Umschlag- und Wulst-maschine
1 „ hydraulische Räder-presse	
1 „ comb. Börtel-, Sicken- und Drahteinlege-maschine	1 „ Stockblechschere.

VI. K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

1 Stück Präcisionsdrehbank	1 Stück Specialmaschine für Herstellung von Stehbolzen
8 „ diverse Bohr-maschinen	
2 „ Shapingmaschinen	1 „ Federnprobir-maschine
1 „ Vertical-Fräs-maschine	1 „ Hebelschere
1 „ Stossmaschine	5 „ eiserne Schmiedefeuer mit Rauchmantel.

VII. K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

1 Stück Räderdrehbank	1 Stück Zahnkranz-Lochstanze
10 „ diverse Drehbänke	
7 „ „ Bohr-maschinen	1 „ Härte-, Glüh- und Einsetzofen-Eisen-theile
1 „ Bohrapparat mit fahrbarem Elektro-motor	1 „ comb. Loch- und Schermaschine
1 „ Shapingmaschine	1 „ Blech-Glühofen, die compl. Eisentheile
2 „ Fräsmaschinen	
1 „ Stossmaschine	1 „ eisernes Rundfeuer mit Löschtrog
1 „ Schleifmaschine	
2 „ Dampfhammer	7 „ doppelte, eiserne Schmiedefeuer
1 „ pneumatischer Hammer	2 „ Ventilatoren
2 „ hydraulische Räder-pressen	1 „ Schleifstein
	1 „ Luftcompressor
1 „ Tafelschere	1 „ Pressluftreiniger
1 „ Universal-Reifen-Biegmaschine	1 „ Luftfilter
	1 „ Pressluftbehälter
1 „ Siederohrschweiss-maschine mit Roots-gebläse	1 „ transp. pneumatische Nietmaschine
	1 „ reversirbaren pneumatischen Bohr-apparat.
1 „ Siederohr-putztrommel	

VIII. K. k. Staatsbahn-Direction Olmütz.

1 Stück Räderdrehbank	1 Stück Siederohrschweiss-maschine
1 „ Leitspindeldrehbank	
1 „ freist. Doppelbohr-maschine	1 „ Rund- und Umschlag-maschine
2 „ Fräsmaschinen	1 „ Diktenhobel- und Abrichtmaschine
1 „ Hobelmaschine	
1 „ Schleifmaschine	1 „ Schleifstein.

IX. K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

3 Stück diverse Drehbänke	8 Stück Erhard'sche Waagen
1 „ Vertical-Fräs-maschine	1 „ Luftcompressor
	1 „ Pressluftreiniger
1 „ Schraubenschneid-maschine	1 „ Luftfilter
	1 „ Pressluftbehälter
1 „ Dampfhammer	2 „ transp. pneumatische Nietmaschinen
1 „ Blechschere	
1 „ Differential-Flaschenzug	2 „ reversirbare pneumatische Bohrapparate
4 „ hydraulische Locomotiv-Schlittenwinden	2 „ pneumatische Hämmer.

X K. k. Staatsbahn-Direction Lemberg.

3 Stück diverse Drehbänke	1 Stück transportable Vacuumpumpe
4 „ „ Bohr-maschinen	1 „ Hebel-Lochstanze und Schere
2 „ Bohrapparate mit fahrbarem Motor	1 „ Holzhobel- und Abrichtmaschine
1 „ Schraubenschneid-maschine	1 „ Holzfräsmaschine
2 „ Schleifmaschinen	1 „ Ventilator
1 „ Dampfhammer	4 „ reversirbare pneumatische Bohr-apparate.
1 „ kleine Kaltsäge und Fräsmaschine	
10 „ hydraulische Winden	

XI. K. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.

1 Stück Räderdrehbank	3 Stück horizontale Bohr- und Fräsmaschinen
1 „ Leitspindeldrehbank	
	1 „ Stossmaschine.

Die Lieferung hat auf Grund der allgemeinen und besonderen Bedingnisse, sowie der mit den genauen Beschreibungen versehenen Offertformularien, welche verwendet werden müssen, zu erfolgen.

Diese Behelfe können bei der Fachabtheilung für Zugförderungs- und Werkstättendienst der k. k. Staatsbahn-Direction Wien, Administrationsgebäude, XV. Mariahilferstrasse Nr. 132, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden.

Die Offert-Preise sind franco einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen, von welcher der Transport bis zur Verwendungsstelle nur unter Benützung der k. k. österr. Staatsbahnlinien erfolgen kann, inclusive aller Nebenspesen zu erstellen.

Der Offerent hat mit seinem Anbote acht Wochen im Worte zu bleiben und steht es Jedem frei, auch nur auf einzelne der ausgeschriebenen Gegenstände zu offeriren.

Die vorschriftsmässig gestempelten, mit den Zeichnungen der offerirten Gegenstände belegten Offerte sind mit der Aufschrift: **„Offert für die Lieferung von Werkstätten-Einrichtungen“** versehen, bis längstens **10. März 1902, 12 Uhr Mittags,** und zwar:

Rücksichtlich der von den k. k. Staatsbahn-Directionen Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag und Olmütz zur Lieferungsvergebung gelangenden und vorstehend unter I. bis einschliesslich VIII. verzeichneten Maschinen im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien und

rücksichtlich der von den k. k. Staatsbahn-Directionen Krakau, Lemberg und Stanislau zur Lieferungsvergebung gelangenden und vorstehend unter IX. bis einschliesslich XI. verzeichneten Maschinen im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau einzubringen.

Jeder Offerent hat das Recht der commissionellen Offerteröffnung persönlich oder durch einen Bevollmächtigten beizuwohnen.

Die commissionelle Eröffnung der Offerte der k. k. Staatsbahn-Directionen Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Prag, Pilsen, Triest und Olmütz findet bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien am 13. März 1902, um 10 Uhr Vormittags, jene der k. k. Staatsbahn-Directionen Krakau, Lemberg und Stanislau bei der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau am 17. März 1902, um 10 Uhr Vormittags, statt.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass die k. k. Staatsverwaltung trotz der Ueberreichung eines Offertes zu keinerlei Bestellung verpflichtet werden kann.

Offerte, welche den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Februar 1902.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Wiederaufnahme des Güterverkehres nach Triest.

Infolge Beendigung des allgemeinen Arbeiterausstandes in Triest werden von heute angefangen Güter nach Triest Südbahn, Triest k. k. Staatsbahnen und Triest Freihafen wieder im vollen Umfange zur Beförderung übernommen.

Wien, am 18. Februar 1902. [138]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung eines Specialtarifes für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus.

Mit Schiffahrtsbeginn 1902 gelangt ein neuer Specialtarif für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus zur Einführung.

Durch denselben wird der gleichnamige Tarif vom Vorjahre aufgehoben und ersetzt.

Exemplare dieses Tarifes sind kostenfrei bei der Direction in Wien erhältlich.

Wien, am 18. Februar 1902. [139]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung von Ueberführungsgebühren für Kohle in der Station Teplitz-Waldthor.

Mit Giltigkeit vom 20. Februar 1902 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, gelangen für die Ueberführung von Kohle von nachfolgenden, mit der Station Teplitz-Waldthor verbundenen Schächten nach der Teplitzer Zeugwaaren- und Schaufelfabrik folgende Gebühren zur Anrechnung:

Vom Franz Josef-Schachte . . . . 84 h per Tonne.
„ Friedrich-Schachte Tischau . . 60 h „ „

Wien, am 13. Februar 1902. [140]

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Berichtigungen des Tarifes, Theil I, Abtheilung B.

Auf Seite 28 des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, hat die italienische Classification der Position 48/48 statt „3“ richtig zu lauten: „3a—e*)“.

Auf derselben Seite ist als neue Fussnote zu setzen:

„*) Auch die Sendungen über 200 kg werden nach der Serie e (über 10—200 kg) berechnet“.

Auf Seite 8—16 des Tarifes, Theil II, Heft 2, sind im Kopfe der Classe 1 die Worte „Seide und“ zu streichen.

Vorstehende Berichtigungen treten mit 1. April 1902 in Wirksamkeit.

Wien, am 15. Februar 1902. [141]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

17. Februar. Infolge von Schneeverwehungen wurde in den Strecken Buczacz — Kopyczyńce, Zaleszczyki — Biała czortkowska, Wygnanka—Teresin—Skala—Iwanie puste, der Gesammtverkehr am 17. Februar l. J., Abends, voraussichtlich auf 48 Stunden eingestellt.

18. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Grzegórzki—Kocmyrzów der Localbahn Krakau-Kocmyrzów der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt. In der Strecke Krakau—Grzegórzki wird der Güterzugsverkehr aufrecht erhalten.

Ausland.

Sachsen. (Sächsischer Eisenbahnrath.) Der sächsische Eisenbahnrath trat kürzlich in Dresden zu seiner 43. Sitzung zusammen, in welcher u. A. über folgende Gegenstände verhandelt wurde: Der Eisenbahnrath nahm zunächst Mittheilungen entgegen über Beschlüsse der letzten Generalconferenz der deutschen Eisenbahnen, die die Tarifirung folgender Artikel betrafen: Felle und Häute, flüssige Kohlensäure, Futtermehl, Grubenholz, Holz und Holzwaaren der Specialtarife I und II, Spiritus, zur Denaturirung bestimmt, Lumpen, Mühlsteine und endlich Stein- und Beerenobst. In der zur Berathung stehenden Frage, ob landwirthschaftliche Maschinen und Geräthe aus Specialtarif I nach Specialtarif III zu versetzen seien, sprach sich der Eisenbahnrath, und zwar in Uebereinstimmung mit dem Vorschlage der General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen gegen die Frachtermässigung aus. Nur eine Stimme war dafür.

Bezüglich der Tarifirung von Druckausschuss- und Briefumschlagpapier äusserte der Eisenbahnrath mit Mehrheit sich dahin, dass diese Papiersorten nicht unter den Tarifbegriff „Packpapier“ und daher nicht in den Specialtarif I gehörten. Beim Artikel „Maisstengelmehl“ waren die Meinungen auch unter den Vertretern der Landwirthschaft über Werth und Zweckmässigkeit der beantragten Detarifirung sehr getheilt. Schliesslich stimmte man aber der Aufnahme des Artikels in den Specialtarif III unter Anerkennung der Dringlichkeit des Antrages zu, empfahl aber die tarifarische Benennung „Maisstrohmehl“.

Norddeutsch - Bayerischer Seehafenverkehr. (Aufnahme der Ladestelle Schloppenhof.) Für den Verkehr nach Classe 4 — Baumwolle etc. — wurde ab 15. Februar 1902 die Ladestelle Schloppenhof (bei Eger) der Bayerischen Staatsbahn mit directen Frachtsätzen aufgenommen. Näheres ist bei den Tarifstationen zu erfahren.

Rheinisch-Westphälisch-Berlin - Stettin - Ostdeutscher Kohlenverkehr. (Aufnahme der Station Mocker in Westpr.) Mit dem 10. Februar 1902 wurde die Station Mocker in Westpr. des Directionsbezirkes Bromberg in den Ausnahmetarif 6 vom 20. August 1900 als Empfangsstation aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutscher Verband. (Aufnahme der Station Kleinlaufenburg.) Die Station Kleinlaufenburg der Badischen Staatsbahn wurde ab 15. Februar 1902 in den directen Güterverkehr aufgenommen. Näheres ist bei den Tarifstationen zu erfahren.

Nord-Ostsee - Eisenbahnverband. (Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen.) Der für die Zeit vom 1. Februar bis einschliesslich den 31. December 1902 auf den Preussisch-Hessischen Staatsbahnen eingeführte Ausnahmetarif für die Beförderung von Eis in vollen Wagenladungen wird mit sofortiger Giltigkeit auf den Nord-Ostsee-Eisenbahnverband, und zwar für den Verkehr der grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-, Lübeck-Büchener, Eutin-Lübecker und Prignitzer Eisenbahn, ausgedehnt.

Hessisch-Rheinisch-Nassau-Bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. Mai 1899. Mit Giltigkeit vom 10. Februar 1902 wurde die Station „Hergershausen“ der Eisenbahn-Direction Mainz in den vorbezeichneten Thiertarif einbezogen.

Näheren Aufschluss geben die betheiligten Stationen.

Nordostdeutsch - Berlin - Bayerischer und Nordostdeutsch - Berlin - Württembergischer Güterverkehr. (Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen.) Für die Zeit vom 13. Februar bis einschliesslich 31. December 1902 wurde für Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen ein allgemeiner Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifes für Wegebaustoffe eingeführt.

Bayerisch - Sächsischer, Berlin - Stettin-Sächsischer, Magdeburg - Halle-Sächsischer, Norddeutsch - Sächsischer und Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Güterverkehr. (Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen.) In den obgenannten Verkehren wurde für die Beförderung von Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen ein allgemeiner Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifes für Wegebaustoffe für die Zeit vom 15. Februar bis einschliesslich den 31. December 1902 eingeführt. Giltigkeit erhält dieser Ausnahmetarif vorerst nur für den Verkehr zwischen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Preussischen, Oldenburgischen und Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie der Militär-Eisenbahn, der Alt-Damm-Kohlberger Eisenbahn, der grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, der Lübeck-Büchener Eisenbahn, der Niederlausitzer Eisenbahn, der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn, der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn und der Localbahn-Actien-Gesellschaft in München andererseits.

Frankfurt - Hessisch - Südwestdeutscher Verband. (Tarifnachtrag V zum Heft B 1 etc.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar d. J. wurde ein Nachtrag V zum Heft B 1 des Verbands-Gütertarif herausgegeben, der gekürzte Entfernungen für den Verkehr der Stationen Mombach und Weisenau mit den Stationen der Main-Neckarbahn enthält.

Im Tarifheft B 3 werden gleichzeitig die Frachtsätze für den Verkehr zwischen Mombach und Friedrichsfeld Baden i. B. ermässigt. Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Güterverkehr. (Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen.) Für Eis in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen werden seit 10. Februar bis einschliesslich 31. December d. J. die Sätze des Ausnahmetarifes 5 für Wegebaustoffe berechnet.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Directionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover, Magdeburg etc. (Neue ermässigte Frachtsätze). Mit Giltigkeit vom 10. Februar d. J. traten neue, bezw. anderweit ermässigte Frachtsätze für den vorbezeichneten Verkehr nach den Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Nordwestdeutsch - Bayerischer Gütertarif. (Ausdehnung des Geltungsbereiches des Ausnahmetarifes 9 d.) Der Geltungsbereich des Ausnahmetarifes 9 d. (Eisen und Stahl zur überseeischen Ausfuhr nach Asien u. s. w.) wurde vom 10. Februar d. J. ab auf sämmtliche aussereuropäischen Länder ausgedehnt. Die Tarifbezeichnung erhält demgemäss an der betreffenden Stelle die Fassung: Im Falle der überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern.

Grenztarif für russisches Petroleum vom 5. October 1897. (Einbeziehung der Station Labiau). Mit Giltigkeit vom 10. Februar 1902 wurde im Verkehr von Alexandrowo transit die Station Labiau als Empfangsstation in den Ausnahmetarif für die Beförderung von raffinirtem, russischem Petroleum einbezogen. Der Frachtsatz Alexandrowo transit—Labiau beträgt 0·85 Mark.

Schweizer-Bahnen. Gütertarif Basel und Schaffhausen S.B.B - Sachsen, vom 1. Juni 1901. (Theilweise Kündigung.) Laut Publication der Generaldirection der Schweizerischen Bundesbahnen werden mit 1. Juni 1902 die in obgenanntem Tarif enthaltenen Taxen der allgemeinen Wagenladungsclassen A 1 und B im Verkehr mit verschiedenen sächsischen Stationen aufgehoben und durch neue erhöhte Taxen ersetzt.

Der diese neuen Frachtsätze enthaltende Nachtrag I zu obigem Gütertarif wird seinerzeit noch besonders publicirt werden.

Ausnahmetarif Nr. 2 für Wein etc. Deutschland-Italien, vom 1. Februar 1898 (Nachtrag III). Theil II, Heft 2, der Belgisch-Italienischen Gütertarife, vom 1. September 1900. Theil II der Niederländisch - Italienischen Gütertarife, vom 1. März 1897. (Verlängerung der Gitigkeit der Taxen des Ausnahmetarifes Nr. 11 für Wein etc. auf den italienischen Strecken.) Laut Publication der Direction der Gotthardbahn sind nach den Tarifbestimmungen die Taxen der Abtheilung b) des vorstehend genannten, in den verschiedenen Tarifen mit Italien im Transit durch die Schweiz (Deutsch-, Belgisch- und Niederländisch-Italienischer Gütertarif) enthaltenen Ausnahmetarifes bis 14. Februar 1902 anwendbar. Die Giltigkeit dieser Taxen wird hiemit um ein Jahr, also bis 14. Februar 1903, verlängert.

Russischer Artikeltarif für Getreide etc. (Gebühr für die Beistellung von Vorlegebrettern bei alla rinfusa-Sendungen.) Das Departement für Eisenbahnangelegenheiten im Finanzministerium brachte unterm 5./18. Jänner a./n. St. 1902 aus Anlass vorgekommener Missverständnisse zur allgemeinen Kenntniss, dass für die Beistellung von Vorlegebrettern bei Getreide etc.-Sendungen alla rinfusa, welche in Alexandrowo, bezw. Ssosnowice und Granica nach dem Auslande reexpedirt werden, die Gebühr von 75 Kop. pro Wagen in Alexandorowo, Ssosnowice und Granica der Warschau-Wiener Eisenbahn, bezw. in Ssosnowice und Granica der Weichselbahnen unabhängig von den Gebühren für die Beförderung der Sendungen bis zu den genannten Grenzstationen berechnet wird.

[„Ostenropäische Tarifrundschau".]

— (Auflassung der Uebergabegebühr bei Sendungen nach Granica trans. und Ssosnowice trans.) Mit Giltigkeit vom 26. Jänner a./8. Februar n. St. 1902 wurde für Getreide etc.-Sendungen, welche von Ssosnowice und Granica der Weichselbahnen nach dem Auslande weiter befördert werden, die nach dem allgemeinen russischen Nebengebührentarife für die Uebergabe der Sendungen von den russischen Bahnen auf ausländische festgesetzte Gebühr von 0·33 Kop. für 1 Pud nicht berechnet.

[„Osteuropäische Tarifrundschau".]

Russischer Eisenbahn - Gütertarif. (Abänderung der der Frachtberechnung zugrunde zu legenden normalen Längenmasses der offenen Güterwagen.) Mit Giltigkeit vom 23. Jänner a./5. Februar n. St. 1902 wurde das der Frachtberechnung für lange Gegenstände zugrunde zu legende normale Längenmass der offenen Wagen auf den russischen Eisenbahnen von 21″ (= 6·4 m) auf 30″ (= 9·1 m) abgeändert. Demzufolge erfolgt die Frachtberechnung für Gegenstände bis 30″ (= 9·1 m) incl. für das wirkliche Gewicht ohne Anwendung einer Minimalnorm per Sendung und Wertb.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Russland. Artikeltarif für die Beförderung von Holz etc. auf den russischen Eisenbahnen. (Tarifirung von Buchendauben). Mit Giltigkeit vom 2./15. Februar a. n. St. 1902 gelangten für Sendungen von Buchendauben auf den russischen Eisenbahnen die für Holzsorten der 1. Kategorie der Waaren-Nomenclatur des Artikeltarifes für die Beförderung von Holz etc. geltenden Frachtsätze zur Anwendung.

(„Osteuropäische Tarif-Rundschau".)

Russischer Eisenbahn - Gütertarif. (Aenderung der Tarifirung für Holzstoff und Strohstoff). Mit Giltigkeit vom 2./15. Februar a. n. St. 1902 gelangte für die Beförderung von „Holzstoff, Holzzellstoff, Strohstoff, Strohzellstoff (Cellulose) zur Papierfabrikation, feucht und trocken, durchlöchert (mit wenigstens je einen Loch pro $^1/_4$ □-Arschin [= 18 cm²])", bei Aufgabe als Stückgut die V. Normalclasse und bei Aufgabe in ganzen Wagenladungen die Differentiale Nr. 14 zur Anwendung.

(„Osteuropäische Tarif-Rundschau".)

Uebernahmetarif für den Güterverkehr Bayern—Schweizerische Centralbahn und weiter vom 1. August 1900. (Ergänzung des Uebernahmetarifes Nr. 9.) Mit sofortiger Wirksamkeit wird der Uebernahmetarif Nr. 9 (Schiefer) wie folgt ergänzt:

Von Frntingen nach	Centimes für 100 kg
Kronach	244
Ludwigsstadt	251
Marxgrün	261
Probstzella	254
Stockheim i. Oberfr.	245

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1901. (Neue Fassung des Rohstofftarifes.) Der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) erhielt mit Giltigkeit vom 1. Februar 1902 folgende neue Fassung:

„Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif)

für

1. Düngemittel, folgende:
   Dünger (Mist- und Abtrittsdünger); Gaskalk, Gipsasche, Kalkasche (Staubkalk), Kalkmehl aus Muscheln, Mülldünger (Haus- und Strassenkehricht, ausgenommen der Metall-

verarbeitungsstätten); Phosphate, mineralische, aller Art, gemahlene und ungemahlene, namentlich Thomasschlacken und Thomasmehl; Wollstaub.

2. Sand.
3. Brennstoffe des Specialtarifes III, folgende:
   a) Gaskoks, wenn von Gasanstalten versandt (wegen Steinkohlen, Braunkohlen, Hochofenkoks, Brikets u. s. w. siehe den Ausnahmetarif Nr. 6);
   b) Torf, Presstorf, Torfbrikets und Torfkohle.
4. Erze, auch aufbereitete u. s. w., wie im Specialtarif III genannt.
5. Schlacken, ungeformt; auch Schlackenmehl, Schlackensand, Schlackenkies.

Der Frachtberechnung nach den Sätzen dieses Ausnahmetarifes wird

a) für Sand,
b) für Gaskoks (vergl. Ziffer 3 a des Waarenverzeichnisses) mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zugrunde gelegt, hiebei jedoch
   1. bei dem unter a) genannten Artikel Sand für Wagen mit anderem Ladegewicht als 10, 12·5 und 15 t
      aa) das Ladegewicht von mehr als 10 t, aber weniger als 12·5 t nur für 10 t,
      bb) das Ladegewicht von mehr als 12·5 t, aber weniger als 15 t nur für 12·5 t,
   2. bei dem unter b) genannten Artikel Gaskoks für Wagen mit einem Ladegewichte von mehr als 10 t, aber weniger als 15 t nur ein solches von 10 t

gerechnet.

Stellt sich indes das danach festgesetzte Ladegewicht der Wagen niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht des Ausnahmetarifes für das letztere berechnet.

Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Specialtarifes III eine niedrigere Fracht, so wird nur diese erhoben.

Bei den übrigen Gütern des Ausnahmetarifes 2 wird die Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg berechnet.

Der Frachtberechnung werden die im Kilometerzeiger E angegebenen Entfernungen und die in nachstehender Kilometer-Tariftabelle enthaltenen Frachtsätze zugrunde gelegt.

Im Verkehre mit den Stationen der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn ist den so gefundenen Frachtsätzen ausserdem noch ein besonderer Zuschlag von 1·5 Pfg. für 100 kg zuzurechnen. Wegen der Frachtsätze für Freiburg-Wiehre siehe die Bestimmung Seite 228.

Wegen Zuschlages der Umladegebühr im Verkehre mit den badischen Uferstationen des Bodensees, dann der Umladegebühr und Ueberfuhrgebühr im Verkehre mit den Stationen der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn siehe die Bestimmungen Seite 228."

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1902 wurden die Stationen Friedenthal - Giesmannsdorf des Directionsbezirkes Breslau, Rheydt-Geneiken und Wickrath des Directionsbezirkes Köln, König des Directionsbezirkes Mainz und Ahaus der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn in den Verband aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenhahn-Direction in Altona.

Deutschland. (Tarifverzeichniss.) Vom Reichseisenhahnamt ist seinerzeit auf ein dort aufgestelltes, zum erstenmal am 1. Jänner 1901 ausgegebenes Verzeichniss hingewiesen worden, welches den Eisenbahnverwaltungen wie den Verkehrsinteressenten ausser anderen Auskünften namentlich eine vollständige Uebersicht über alle damals auf den deutschen Eisenbahnen bestehenden Tarife und Verkehrsverbindungen darbot. In diesem Verzeichnisse sind im Laufe des Jahres viele und mannigfache Aenderungen eingetreten. Um diese, einschliesslich der am 1. Jänner 1902 eingeführten Aenderungen, zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, ist im Verkehrshureau des Reichseisenbahnamtes ein Nachtrag I zum Tarifverzeichnisse ausgearbeitet worden. Der Nachtrag umfasst etwa 37 Druckseiten, ist Ende Jänner (im Verlage von Julius Springer in Berlin N. 24, Monhijouplatz 3) erschienen und zum Preise von zwei Mark vom Verlage zu beziehen.

(„Z. d. V. D. E.-V.")

Directer Gütertarif zwischen Stationen der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Februar 1901. (Abänderung der Ausnahmetarifirung für Eis.) Die bereits früher kundgemachte Ausnahmetarifirung für Eis wird dahin abgeändert, dass die Frachtberechnung ohne Rücksicht auf das Ladegewicht des gestellten Wagens nach dem wirklichen Gewichte, mindestens aber für 10.000 kg zu erfolgen hat.

— (Bestimmungen über die Errichtung und Benützung von Holzsammellagern auf den kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.) Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1902 traten in den oben bezeichneten Bestimmungen nachstehende Aenderungen in Kraft:

1. Auf Seite 5 ist in Art. 3
   a) als neue Ziffer 5 einzuschalten:
      „Kommt eine Sendung mit einem geringeren als dem im Frachtkartenauszuge, bezw. in den Frachtkartenauszügen (vergl. Art. 4, Ziffer 6) aufgeführten Gewichte zum Weiterversandt und beträgt der Unterschied zwischen beiden Gewichten mindestens 2000 kg, so wird für das nicht weiter beförderte Restgewicht ein weiterer Frachtkartenauszug entsprechend Ziffer 3 ausgestellt, der die Bezeichnung A, bezw. (in den Fällen der Ziffer 2) I A oder II A erhält. Der ursprüngliche Frachtkartenauszug ist nach Art. 4, Ziffer 1, zu behandeln; der neue Frachtkartenauszug wird mit der Bemerkung versehen: „. . . kg wurden mit Sendung vom . . . nach . . . weitergesandt,"
   b) die bisherigen Ziffern 5 und 6 sind auf 6 und 7 abzuändern.
2. Auf Seite 6 ist in Art. 4 der Ziffer 1 folgender Satz beizufügen:
   „Die letztere stellt in dem in Art. 3, Ziffer 5, erwähnten Falle dem Versender einen Frachtkartenauszug A, bezw. I A oder II A aus und macht hierüber unter Angabe des Restgewichtes auf dem ursprünglichen Frachtkartenauszug einen deutlich sichtbaren Vermerk."
3. Auf Seite 7 ist in Art. 4 hei Ziffer 6
   a) nach den Worten „Frachtkartenauszug Nr. II" einzuschalten:
      „bezw. A, I A oder II A",
   b) als dritter Absatz anzufügen:
      „bezüglich der Ausstellung von Frachtkartenauszügen A für das nicht weiter beförderte Restgewicht vergl. Art. 3, Ziffer 5".

Ideal

Seidel & Naumann's

Schreibmaschine

das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.

Auf Kugellager mit sofort und dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem

Decimal-Tabulator.

Leichtester Tastenanschlag. Grösste Durchschlagsfähigkeit. Schriftproben und Prospecte gratis und franco.

General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn:

Hch. SCHOTT & DONNATH, Wien, III. Heumarkt Nr. 9.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
702	**Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** als betriebführende Verwaltung der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn		Eis	Gablonz-Brandl	Maffersdorf	bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1902	Localtarif der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898 und Localtarif der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vom 1. August 1898	19	9	10	Im Kartirungswege		Diese Frachtsätze gelten auch bei Beförderung in gedeckt gebauten Wagen, ohne Berechnung des Zuschlages von 10 pCt.
				Gablonz a. N.					21	9	12			
				Morchenstern					31	17	14			
				Reichenberg transit					11	7	4			
703	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Bier in beliebiger Verpackung	Stationen der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)		Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für beliebige Mengen 5000 kg per Frachtbrief. Einhaltung der einschlägigen tarifarischen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	Verschieden	Classe A, gekürzt um 25 pCt.	25 pCt. von den tarifmässigen Frachtsätzen	Im Kartirungswege		
704			Bierfässer, leer zurückkehrend							Classe II, gekürzt um 25 pCt.				
										Classe A, gekürzt um 25 pCt.				
705			Bierflaschen, in Kisten verpackt, leer zurückkehrend							Classe II, gekürzt um 25 pCt.				

707	706	Fortlaufende Nummer	1
k. k. österr. Staatsbahnen	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Die Publication erfolgt: von der	2
betheiligten Verwaltungen		und im Namen der	3
Garne der Pos. G—3 a der Güterclassification des Tarifes, Theil 1	Holzabfall (Klotzholzabfälle, Sägeabfälle, d. i. Säumlinge, Latten- und Schwartenabfälle), ferner Sägespäne und Sägemehl	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
Krainburg	Mikuliczyn Ottynia Tartarów	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
Raumburg — Mähr.-Trübau	Stationen der im Abschnitt A angeführten Staatsbahnlinien	nach	
Bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen a) unter 5000 kg, b) von mindestens 5.000 kg } per Frachtbrief und Wagen c) von mindestens 10.000 kg } oder Frachtzahlung hiefür. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Wagen. Das zur Beförderung gelangende Abfallholz darf nur als Brennholz oder zur Verkohlung in einer Verkohlungsanstalt Verwendung finden. Bei etwa nachgewiesener Verwendung auch nur eines Theiles der Sendung, mit Ausschluss der bei der Verladung in offenen Wagen als Stütze der Sendung verwendeten Abfallholz- (Schwarten-) Bretter, zu anderen Zwecken als zu Brennholz oder zur Verkohlung in einer Verkohlungsanstalt wird für die ganze Sendung der Frachtsatz des Specialtarifes 2 eingehoben. Im Frachtbriefe muss ein in der Versandtstation oder in deren Umgebung befindliches Sägewerk als Absender erscheinen. Für Sägemehl und Sägespäne findet die Frachtermässigung auch bei Verwendung als Streumittel Anwendung. Das Auf- und Abladen hat durch die Parteien, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	und gilt in der Zeit	7
Nachbartarif, Theil II, Heft 1, zwischen Stationen der Böhm. Nordbahn und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, giltig vom 1. December 1901 — Localtarife	Localtarif	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
742 Heller — Es bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
a) 684 Heller — b) 488 Heller, c) 478 Heller	0·2 h für 100 kg und 1 km, zuzüglich einer Manipulationsgebühr von 2 h für 100 kg bei Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
58 Heller	Verschieden	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Art der Durchführung	12
		Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
		Besondere Bemerkungen	14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
708	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Bierfässer, gebrauchte, leer retourgehende (unter 8 hl Gehalt)	Caslau	Pilsen	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtaxe		119 Heller		Im Kartirungswege		
			Siehe untensteheode Tahelle			Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen				Siehe untenstehende Tabelle				

Von	Nach	Eilgut			Frachtgut								
						Classe		Wagenladungsclasse			Specialtarif		
	oder umgekehrt	gewöhnliches	ermässigtes	besonders ermässigtes	Sperrige Güter	I	II	A	B	C	1	2	3
		Frachtsätze für 100 Kilogramm in Heller											
Caslau	Beneschau	393	189	181	—	185	154	135	—	—	—	—	—
	Beraun	437	213	182	—	182	144	118	—	—	—	—	—
	Horowitz	601	237	206	—	206	164	142	—	—	—	—	—
	Jablunkau	1454	579	498	—	486	376	307	—	—	—	—	—
	Karwin	1315	538	457	—	445	339	275	—	—	—	—	—
	Laun	729	285	251	—	254	204	168	—	—	—	—	—
	Mähr.-Ostrau	1229	489	408	—	408	306	252	—	—	—	—	—
	Mähr.-Trübau	631	260	209	—	209	156	113	—	—	—	—	—
	Marienhad	1015	392	361	—	361	292	217	—	—	—	—	—
	Mies-Kladrau	857	333	302	—	302	244	197	—	—	—	—	—
	Neusattl	1011	389	355	466	355	289	227	184	126	176	143	113
	Neustraschitz	560	224	189	243	189	148	128	109	88	114	104	76
	Nürschan	793	309	278	—	278	224	183	—	—	—	—	—
	Oderberg (K.F.N.B.)	1232	499	418	—	418	314	257	—	—	—	—	—
	Otrokowitz	1027	411	343	—	343	251	213	—	—	—	—	—
	Pilsen	761	297	266	370	266	214	175	144	105	143	115	92
	Prerau	958	391	309	—	309	222	193	—	—	—	—	—
	Prossnitz (K.F.N.B. oder k.k.St.B.	814	333	282	—	282	218	187	—	—			—
	Rakonitz (B.E.B. oder k.k.St.B.)	627	247	211	276	211	169	144	124	93		109	87
	Rokycan (k.k.St.B.)	697	273	242	—	242	194	163	—	—	—	—	—
	Teltsch	496	207	175	—	175	152	137	—	—		—	—
	Trebnitz	672	280	226	—	218	179	165		—	—	—	—
	Zditz	569	225	194	—	194	154	135		—	—	—	—
	Zlonitz	601	237	206	—	206	164	142	—	—	—	—	—

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
709	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Milch bei Beförderung als Eilgut	Nemotitz	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif, bezw. Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes	218 Heller	197 Heller	21 Heller	Im Kartirungswege		
710	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Ermässigtes Eilgut	Freiheit-Johannisbad / Karlsbad (B.E.B.) — oder umgekehrt		Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif, Theil II, Heft 3a, des Oesterr. Eisenbahnverbandes	531·8 Heller	520·0 Heller	11·8 Heller	Im Kartirungswege		
711	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Brennholz und Sägeabfallholz (nur als Brennholz verwendbar)	Szászsebes / Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf	Alkenyer	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	Verschieden	137 Heller	132 Heller	Im Kartirungswege		
712	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Holzfrachteln der Pos. K 17 des Tarifes, Theil I	Seuftenberg / Trient (Trento)		Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. a) Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen ohne Gewichtsbeschränkung; bei rationeller Verladung und bei vollständiger Ausnützung des Wagenraumes. b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen und Frachtbrief. c) Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen obliegt den Versendern, bezw. Empfängern	vom 1. März 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif, Theil II, für den Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband	Es bestehen keine directen Frachtsätze a) 798 b) 611 c) 569	Verschieden	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
713	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schotter aus der Pos. 8—55a der Güterclassification	Manthausen	Floridsdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen ist durch die Parteien, bezw. auf deren Kosten zu bewirken	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	55	Heller 53	2	Im Kartirungswege		
714	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Papier des Ausnahmetarifes 23, Abtheilung II, des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Freinng im Böhmerwald	Frankfurt a. M (Hauptbahnhof) transit Frankfurt a. M. Hafen Gustavsburg transit Mainz Hafen Kastel Hafen Mannheim transit Ludwigsbafen a. Rhein trs.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Tarif für den Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Oesterreich, giltig vom 1. November 1901 (Ausnahmetarif 23, Abtheilung II)	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Mark a / b 2·94 / 2·17 3·03 / 2·24 3·05 / 2·25 3·06 / 2·26		Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
23	Nr. 5 vom 16. Jänner 1902	397	K. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	a) Glaubersalz b) Thonerde, schwefelsaure, präparirte	Nagy-Bocskó	Bacau Buhusi	In der Rubrik 7 „und gilt in der Zeit" muss es statt: „vom 1. März 1902 etc." richtig heissen: **„vom 1. Jänner 1902 etc."**	
24	Nr. 5 vom 16. Jänner 1902	401	K. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Marmorplatten und Marmorblöcke, roh behauene, nicht geschliffene oder polirte	Firme und Triest	Bucuresti filaret Bucuresti gara de nord	In der Rubrik 6 „bei Erfüllung nachstehender Bedingungen" muss es statt: „Das Auf-, bezw. Abladen der Sendungen obliegt dem Versender, bezw. Empfänger" richtig heissen: **„Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 20 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes giltigen Bestimmungen"**	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 21. **Wien, 22. Februar 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eisenbahnverkehr im Monate December 1901 und Vergleich der Einnahmen des Jahres 1901 mit jenen des Jahres 1900. — Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 14. Februar 1902,*) mit welcher für die mit der Bezeichnung „staatsgarantirte Kategorie“ versehenen Obligationen (Emission 1902) des k. k. priv. Oesterreichischen Creditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien auf Grund des Art. XX des Gesetzes vom 1. Juli 1901, R.-G.-Bl. Nr. 85, die Staatsgarantie ausgesprochen wird.

Das k. k. priv. Oesterreichische Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien emittirt in Gemässheit des Gesellschaftsstatutes auf Kronen lautende Obligationen (Schuldverschreibungen) de dato 1. Februar 1902, welche mit jährlich 4 pCt. verzinslich, sowie längstens innerhalb 83 Jahren im vollen Nominalbetrage rückzahlbar sind und den Vermerk „staatsgarantirte Kategorie“ tragen.

Da diese Obligationen (Schuldverschreibungen) den Voraussetzungen des Art. VIII, lit. a) und c), des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, entsprechen und ausschliesslich durch solche Forderungen und Werthpapiere fundirt sind, deren Verzinsung und Tilgung durch ein Zahlungsversprechen, eine Bürgschaft oder eine Reinertragsgarantie des Staates sichergestellt ist, so wird für die Verzinsung und planmässige Tilgung eben dieser Obligationen (Schuldverschreibungen) hiemit auf Grund des Art. XX des Gesetzes vom 1. Juli 1901, R.-G.-Bl. Nr. 85, die Staatsgarantie mit dem Beifügen ausgesprochen, dass die Zahlung der 4percentigen Zinsen und die Rückzahlung der ausgelosten, fälligen Obligationen (Schuldverschreibungen) zum vollen Nominalbetrage bei den vom k. k. Finanzministerium zu bestimmenden Zahlstellen erfolgt.

Diese Bestimmungen treten mit dem Tage der Kundmachung in Wirksamkeit.

Böhm m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Schleppbahn von Willendorf zu den Kohlengruben in Unter-Höflein.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem niederösterreichischen Landesausschusse in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine ausschliesslich für den Transport der im Höflein-Grünbacher Reviere gewonnenen Kohle bestimmte schmalspurige Schleppbahn von der Station Willendorf der projectirten Localbahn Neunkirchen-Willendorf bis zu den Kohlengruben in Unter-Höflein im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 31. Jänner 1902. Z. 58.451/2 ex 1901.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Lemberg bis zur Reichsgrenze.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur Sigmund Rodakowski in Lemberg im Vereine mit dem Advocaten Dr. Leo Goldfarb in Lemberg die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Lemberg über Zniesienie, Laszki murowane, Dublany, Sieciechów, Stroniatyn, Sulimów, Zołtańce, Kłodzienko, Kamionka strumiłowa, Wola Chołojowa, Chołojów Radziechów und Stojanów bis zur Reichsgrenze im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 14. Februar 1902. Z. 3921/2.

---

*) Enthalten in dem am 20. Februar 1902 ausgegebenen XI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 37.

Eisenbahnverkehr im Monate December 1901 und Vergleich der Einnahmen des Jahres 1901 mit jenen des Jahres 1900.

Im Monate December 1901 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 7. December die 15·2 km lange Localbahn Schönwehr-Elbogen, im Betriebe der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen, ferner

die 2·419 km lange Strecke Praterstern—Kaiser Josefstrasse — Taborstrasse—Augartenstrasse bis Anschluss an den Schottenring der Wiener elektrischen Strassenbahnen;

am 9. December die 0·782 km lange Strecke Hauptplatz—Wickenburggasse und die 2·075 km lange Strecke Wickenburggasse—Linienamt—Steinbruch der Grazer elektrischen Kleinbahnen;

Am 10. December die 1·22 km lange Strecke Dornbach—Neuwaldegg, ferner am 12. December die 1·945 km lange Strecke Remise Rudolfsheim—Hietzinger Hauptstrasse bis Haltestelle Auhofgasse, und am 14. December die 0·434 km lange Strecke Wallfischgasse—Schwarzenbergplatz der Wiener elektrischen Strassenbahnen.

Im Monate December 1901 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im Ganzen 12,580.480 Personen und 9,041.439 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von K 51,569.416 erzielt, das ist per Kilometer K 2617. Im gleichen Monate 1900 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 11,923.307 Personen und 9,211.245 t Güter K 52,965.163 oder per Kilometer K 2735, daher resultirt für den Monat December 1901 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 4·3 pCt.

Im Jahre 1901 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 169,927.351 Personen und 108,724.600 t Güter, gegen 159,213.407 Personen und 108,802.722 t Güter im Jahre 1900, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1901 auf K 614,865.450, im Jahre 1900 auf K 616,670.021.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1901 19.547 km, im Jahre 1900 dagegen 19.184·3 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für das Jahr 1901 auf K 31.456, gegen K 32.145 im Jahre 1900, d. i. um K 689 oder 2·1 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmen pro 1901 ermittelten kilometrischen Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1901 Kronen
A. Hauptbahnen.	
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	145.406
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	95.489
3. Leoben-Vordernberger Bahn	91.383
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	79.375
5. Buschtèhrader Eisenbahn, Linie lit. B	62.060
6. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	57.377
7. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	48.391
8. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	47.890
9. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	45.736
10. Buschtèhrader Eisenbahn, Linie lit. A	45.127
11. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	40.049
12. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	37.897
13. Böhmische Nordbahn	31.532
14. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	28.221
15. K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	28.207
16. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	26.053
17. Eisenbahn Wien-Aspang	22.788
B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	
1. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	50.400
2. Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	39.440
3. Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft (Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	35.074
4. Localbahn Swoleňowes-Smečna	34.019
5. Stauding-Stramberger Localbahn	32.958
6. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	30.058
7. Südbahn-Gesellschaft (Localbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	27.238
8. Bozen-Meraner Bahn	26.073
9. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	25.395
10. Kuttenberger Localbahn	23.967
11. Neutitscheiner Localbahn	21.724
12. Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	21.622
13. Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	19.965
14. Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	19.794
15. Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	17.569
16. Localbahn Dolina-Wygoda	16.750
17. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	15.423
18. Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	15.282
19. Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	14.900
20. Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	13.847
21. Aussig-Teplitzer Eisenb.: Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	13.189
22. Localbahn Königshof-Beraun-Koněprus	11.117
23. Friedländer Bezirksbahnen: Localbahn Raspenau-Weissbach	11.015
24. Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	10.870
25. Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	10.615
26. Unterkrainer Bahnen	9.838
27. Bukowinaer Localbahnen	9.827
28. Localbahn Postelberg-Laun	9.364
29. Localbahn Fehring-Fürstenfeld	9.205
30. Localbahn Gleisdorf-Weiz	9.000
31. Localbahn Starkenbach-Rochlitz	8.885
32. Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8.772
33. Localbahn Stramberg-Wernsdorf	8.762
34. Friauler Bahn	8.469
35. Localbahn Mösel-Hüttenberg	8.260
36. Localbahn Vöcklabruck-Kammer	8.255
37. Kremsthal-Bahn	8.209
38. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	7.473
39. Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	7.352
40. Localbahn Potscherad-Wurzmes	7.341

	Kronen
41. Localbahn Asch-Rossbach	7.267
42. Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	7.230
43. Valsugana-Bahn	6.965
44. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	6.938
45. Localbahn Plan-Tachau	6.754
46. Mährische Westbahn	6.692
47. Steiermärkische Landesbahnen (Localb. Cilli-Wöllan)	6.673
48. Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	6.596
49. Neue Bukowinaer Localbahnen	6.531
50. Localbahn Lundenburg-Eisgrub	6.427
51. Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	6.362
52. Localbahn Chabówka-Zakopane	6.349
53. Böhmische Commercialbahnen	6.323
54. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	6.315
55. Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	6.137
56. Localbahn Beneschau-Wlaschim	6.096
57. Zillerthal-Bahn (Jenbach-Zell a/Z.)	6.086
58. Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	5.993
59. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	5.944
60. Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	5.876
61. Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	5.454
62. Localbahn Trzebinia-Skawce	5.387
63. Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	5.238
64. Gailthal-Bahn	5.203
65. Localbahn Auspitz	5.196
66. Localbahn Krakau-Kocmyrzów	5.090
67. Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	5.048
68. Ostgalizische Localbahnen	4.778
69. Localbahn Raudnitz-Hospozin	4.748
70. Localbahn Melnik-Mšeno	4.732
71. Localbahn Mutenitz-Gaya	4.717
72. Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	4.705
73. Localbahn Wotic-Selčan	4.682
74. Welser Localbahn	4.676
75. Gurkthal-Bahn	4.538
76. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. und Schwarzenau-Zwettl	4.523
77. Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	4.432
78. Murthal-Bahn	4.158
79. Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	4.155
80. Ybbsthal-Bahn	4.138
81. Localbahn Wolframs-Teltsch	4.104
82. Steyrthal-Bahn	4.103
83. Localbahn Strakonitz-Winterberg	4.068
84. Localbahn Deutschbrod-Saar	3.969
85. Pielachthal-Bahn	3.961
86. Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	3.940
87. Localbahn Chlumetz-Königstadtl	3.867
88. Localbahn Mauthausen-Grein	3.823
89. Localbahn Hintertreban-Lochowitz	3.611
90. Chrudim-Holitzer Localbahn	3.608
91. Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	3.533
92. Localbahn Stankau-Ronsperg	3.477
93. Friedländer Bezirksbahnen: Friedland-Reichsgrenze (Hermsdorf)	3.447
94. Localbahn Kolin-Čerčan	3.394
95. Localbahn Wodňan-Prachatitz	3.295
96. Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	3.215
97. Pinzgauer Localbahn	3.145
98. Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	3.127
99. Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	3.121
100. Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	3.053
101. Localbahn Lupków-Cisna	3.028
102. Localbahn Delatyn-Kołomea-Stefanówka	3.019
103. Schönwehr Elbogen	3.000
104. Localbahn Lambach-Haag	2.975
105. Localbahn Gross Priesen-Wernstadt-Auscha	2.922
106. Localbahn Modřan-Čerčan	2.895
107. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	2.890
108. Kołomeaer Localbahnen	2.845
109. Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2.533
110. Localbahn Laibach-Oberlaibach	2.488
111. Niederösterr. Waldviertelbahn	2.468
112. Localbahn Radkersburg-Luttenberg	2.437
113. Localbahn Mšeno—Unter-Četno	2.202
114. Localbahn Rakonitz-Mlatz	2.079
115. Localbahn Wodňan-Moldauthein	2.010
116. Localbahn Strakonitz-Březnitz	1.960
117. Localbahn Neuhaus-Neubistritz	1.879
118. Localbahn Neuhof-Weseritz	14.79
119. Localbahn Piła-Jaworzno	12.43

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses im Jahre 1901 ergibt sich gegen das Jahr 1900 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	10·8
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	7·0
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	3·6
Eisenbahn Wien-Aspang	2.6
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	2·5
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	2·5
K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	0·2

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Localbahn Piła-Jaworzno	210 0
Localbahn Delatyn-Kołomea-Stefanówka	58·1
Localbahn Kolin Čerčan	52·2
Niederösterreichische Waldviertelbahn	45·6
Localbahn Postelberg-Laun	40·6
Localbahn Stramberg-Wernsdorf	39·5
Localbahn Krakau-Kocmyrzów	35·5
Zillerthalbahn (Jenbach Zell a/Z.)	35·2
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft (Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	29 0
Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	22·8
Friauler Bahn	20·3
Kołomeaer Localbahnen	18·1
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	15·3
Gailthal-Bahn	14·7
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	14·6
Localbahn Laibach—Ober-Laibach	14·3
Localbahn Gleisdorf-Weiz	13·7
Neue Bukowinaer Localbahnen	13.1
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	11·8
Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen	11·2
Localbahn Königshof-Beraun-Koneprus	11·1
Localbahn Dolina-Wygoda	10·9
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	10·4
Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	9·9
Localbahn Beneschau-Wlaschim	9·8
Localbahn Neuhaus-Neubistritz	9·8

	%
Localbahn Starkenbach-Rochlitz	9·4
Localbahn Melnik-Mšeno	8·7
Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	8·4
Chrudim-Holitzer Localbahn	7·9
Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	7·4
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	6·8
Localbahn Wolframs-Teltsch	6·6
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	6·5
Bukowinaer Localbahnen	6·4
Localbahn Swoleňowes-Smečna	6·4
Gurkthal-Bahn	6·1
Localbahn Potscherad-Wurzmes	6·1
Ybbsthal-Bahn	5·7
Localbahn Rakonitz-Mlatz	5·4
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	5·3
Localbahn Auspitz	5·2
Localbahn Lupków-Cisna	5·0
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	5·0
Localbahn Asch-Rossbach	4·8
Ostgalizische Localbahnen	4·6
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	4·6
Localbahn Chabówka-Zakopane	4·5
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	4·4
Localbahn Wodňan-Moldauthein	4·3
Localbahn Trzebinia-Skawce	4·2
Localbahn Tirschnitz-Schönbach	3·8
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. und Schwarzenau-Zwettl	3·6
Neutitscheiner Localbahn	3·2
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	3·0
Localbahn Deutschbrod-Saar	2·7
Unterkrainer Bahnen	2·7
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	2·6
Localbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	2·4
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	2·2
Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	1·8
Valsugana-Bahn	1·8
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	1·7
Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	1·5
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	1·2
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1·0
Murthal-Bahn	0·8
Stauding-Stramberger Localbahn	0·4

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses im Jahre 1901 ergibt sich gegen das Jahr 1900 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	0·3
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	1·6
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	2·0
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	2·3
Böhmische Nordbahn	2·6
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	2·7
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	3·6
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	5·2
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	8·0

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	0·8
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	0·9
Böhmische Commercialbahnen	1·0
Localbahn Strakonitz-Winterberg	1·1
Localbahn Strakonitz-Březnitz	1·4
Localbahn Mauthausen-Grein	1·5
Kremsthal-Bahn	1·9
Localbahn Raudnitz-Hospozin	2·2
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	2·2
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	2·5
Localbahn Stankau-Ronsperg	3·0
Steiermärkische Landesb. (Localbahn Cilli-Wöllan)	4·2
Localbahn Wotic-Selčan	4·3
Pielachthal-Bahn	4·7
Bozen-Meraner Bahn	4·9
Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	5·1
Pinzgauer Localbahn	5·2
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	5·4
Mährische Westbahn	5·5
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	5·7
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	5·8
Steyrthal-Bahn	5·9
Localbahn Modřan-Čerčan	6·3
Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	6·3
Localbahn Mšeno—Unter-Četno	6·7
Ueberetscher Bahn (Bozen-Kaltern)	6·8
Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	7·3
Localbahn Mutenitz-Gaya	7·6
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	7·6
Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	8·1
Localbahn Wodňan-Prachatitz	8·8
Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	8·8
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	8·9
Localbahn Gross Priesen-Wernstadt-Auscha	9·8
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	10·2
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	12·1
Friedländer Bezirksbahnen: Localbahn Raspenau-Weissbach	13·0
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	14·8
Kuttenberger Localbahn	15·5
Welser Localbahn	16·0
Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs	17·2
Friedländer Bezirksbahnen: Friedland-Reichsgrenze (Hermsdorf)	17·6
Localbahn Plan-Tachau	18·7
Localbahn Mösel-Hüttenberg	22·8
Localbahn Lemberg-Kleparów-Janów	29·1

Ausser den in den vorstehenden Tableaux angeführten Hauptbahnen, Localbahnen und Dampftramways umfasste das österreichische Eisenbahnnetz im Monate December 1901 noch weiters 5 Zahnradbahnen, 25 städtische Bahnen mit elektrischem Betriebe und 3 Drahtseilbahnen mit einer Gesammtlänge von 375·44 km, wovon 337·43 km im Betriebe gestanden sind.

Im Monate December 1901 wurden auf diesen Bahnen 13,370.122 Personen und 9.729 t Güter befördert und hiefür K 1,725.941 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 1,713.566 und auf den Güterverkehr K 12.375 entfallen. Im gleichen Monate 1900 resultirte eine Gesammteinnahme von K 1,084.719 bei einem Verkehre von 8,436.398 Personen und 8996 t Güter und einer Ge-

sammtlänge des Bahnnetzes von 277.57 km (davon 239·46 km im Betriebe).

Im Jahre 1901 betrug die Gesammtfrequenz 128,769.666 Personen und 103.510 t Güter. Die aus diesen Verkehren erzielte Gesammteinnahme bezifferte sich auf K 17,285.598 (Personenverkehr K 17,146.565 und Güterverkehr K 139.033).

Im Jahre 1900 betrug die Gesammteinnahme, bei einer Frequenz von 80,333.356 Personen und 97.425 t Güter, K 10,787.133, wobei der Personenverkehr mit K 10,652.118 und der Güterverkehr mit K 135.015 participirt.

In den vorstehend angeführten Betriebsergebnissen sind jedoch jene der Drahtseilbahn auf den Laurenziberg in Prag nicht enthalten, nachdem die Unternehmung keine Daten geliefert hat.

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Im Monate December 1901 betrugen die Transporteinnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, einschliesslich der Wiener Stadtbahn, im Personenverkehre K 4,394.400, im Güterverkehre K 13,426.700, somit im Ganzen K 17,821.100.

Auf die westlichen Staatsbahnen entfallen hievon aus dem Personenverkehre K 3,097.300 (4,925.500 Reisende), aus dem Güterverkehre K 9,520.100 (2,313.300 t), und auf die Staatsbahnen in Galizien aus dem Personenverkehre K 1,297.100 (794.000 Reisende), aus dem Güterverkehre K 3,906.600 (544.600 t).

Gegenüber dem Erfolge des Monates December 1900 zeigen diese Ergebnisse eine Mindereinnahme im Personenverkehre von K 62.207 (+ 408.069 Reisende), im Güterverkehre von K 150.989 (+ 24.514 t).

Bei den westlichen Staatsbahnen beträgt die Mindereinnahme im Personenverkehre Kronen 71.110 (+ 384.464 Reisende), während die östlichen Staatsbahnen eine Mehreinnahme von K 8903 (+ 23.605 Reisende) brachten.

Im Güterverkehre steht gleichfalls einer Mindereinnahme von K 593.710 (— 4323 t) bei den westlichen Staatsbahnen ein Mehrerträgniss der Staatsbahnen in Galizien von K 442.721 (+ 28.837 t) gegenüber.

In den Ergebnissen der westlichen Staatsbahnen sind jene der Wiener Stadtbahn inbegriffen.

Dieselben betrugen im December 1901 im Personenverkehre K 324.500 (2,638.000 Reisende), im Güterverkehre K 59.100 (20.900 t), und im December 1900 im Personenverkehre K 312.911 (2,169.391 Reisende), im Güterverkehre K 58.649 (18.831 t).

Werden diese Ergebnisse der Wiener Stadtbahn von den entsprechenden Ziffern der westlichen Staatsbahnen in Abzug gebracht, so ergibt sich für die letzteren im Personenverkehre ein Ausfall von K 82.699 (—84.145 Reisende), im Güterverkehre von K 594.161 (— 6392 t).

Das ungünstige Resultat im Personenverkehre bei den westlichen Staatsbahnen findet seine Begründung in den schlechten Witterungsverhältnissen des Monates December, durch welche besonders der Verkehr in den Weihnachtsfeiertagen stark benachtheiligt wurde.

Bei den östlichen Staatsbahnen hatten die Directionsbezirke Lemberg und Stanislau einen etwas lebhafteren Personenverkehr, welcher die bei der Staatsbahn-Direction Krakau hervorgetretene Mindereinnahme wieder ausglich und noch ein kleines Mehrerträgniss bewirkte.

Der grosse Ausfall in den Einnahmen aus dem Güterverkehre der westlichen Staatsbahnen stammt nicht so sehr aus dem geringen Unterschiede der verfrachteten Mengen gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres, als vielmehr aus ungewöhnlich hohen Lastschriften für die k. k. Staatsbahnen aus cartellirten Verkehren her, welche im Berichtsmonate zur Durchführung gelangten.

Auf dem östlichen Staatsbahnnetze kamen vor Allem grössere Quantitäten von Mais und Getreide aus Russland und Rumänien zur Verfrachtung, und zeigte auch die Beförderung von Rohöl, Petroleum, Baumaterialien und lebenden Thieren eine merkbare Zunahme.

Vom 1. Jänner bis 31. December 1901 betragen die Einnahmen der k. k. Staatsbahnen und der Wiener Stadtbahn K 238,718.200 (+ K 3,127.390 gegen die gleiche Periode des Jahres 1900), die Einnahmen der Wiener Stadtbahn allein K 5,171.500 (+ K 584.518) und die Einnahmen der k. k. Staatsbahnen ohne die Wiener Stadtbahn K 233,546.700 (+ K 2,542.872).

Befördert wurden auf der Wiener Stadtbahn im Jahre 1901 insgesammt 32,164.300 Reisende (gegen 28,245.436 im Jahre 1900) und 278.900 t (gegen 210.753 des Jahres 1900).

Localbahn Beneschau - Wlaschim. Diese Localbahn erbrachte im Personenverkehre eine Mehreinnahme von K 857 und eine Zunahme in der Anzahl der beförderten Personen von 995 Reisenden, wogegen im Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 2947 sich ergab, die mit einem Ausfalle von 715 t in der verfrachteten Menge (meistens Holz und Getreide) im Zusammenhange steht.

Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn. Die Mehreinnahme von K 145 im Personenverkehre entspringt aus der um 781 Reisende erhöhten Personenbeförderung; im Güterverkehre erwuchs aus der länger andauernden Zuckercampagne eine Mehreinnahme von K 6894 (+ 3836 t).

Localbahn Chabówka-Zakopane. Im Personenverkehre ergibt sich eine Steigerung in der Einnahme um K 431 und in der Frequenz um 1144 Reisende; der Güterverkehr hat durch Abnahme von Holzsendungen einen Ausfall von K 3298 (— 400 t) erlitten.

Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka. Die höheren Ergebnisse aus dem Personenverkehre von K 1977 (+ 1275 Reisende) und aus dem Gütertransporte von K 2096 (+ 2299 t) sind zunächst aus dem ungestörten Betriebe dieser Localbahn im Berichtsmonate erwachsen, während im December 1900 der Gesammtverkehr auf der Strecke Delatyn—Lanczyn noch durch 13 Tage eingestellt war.

Localbahn Dolina-Wygoda. Der Einnahmenausfall im Personentransporte von K 84 stammt aus der um 723 Fahrten verminderten Frequenz; der Güterverkehr hat aus der stärkeren Aufgabe von Schnitt- und Brennholz eine Steigerung von K 3491 (+ 4032 t) erfahren.

(Fortsetzung auf Seite 641.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December 1901	1900	Im Monate December 1901 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate December 1901: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1900: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende December 1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Stadtbahn	8.510	8.420	5,719.500	2,857.900	4,394.400	13,426.700	17,821.100	2.094	18,034.296	2.142	— 2·2	8.463	8.37
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:													
Asch-Rossbach	15	15	6.700	7.300	1.500	6.000	7.500	500	7.974	532	— 6·0	15	1
Beneschau-Wlaschim	23	23	5.200	1.900	4.300	5.500	9.800	426	11.890	517	— 17 6	23	2
Borki wielkie-Grzymalów . . .	33	33	1.600	1.100	2.700	8.100	10.800	327	11.980	363	— 9·9	33	3
Brüx-Lobositzer Verbindungsb. .	37	37	4.300	6.000	2 400	11.900	14.300	386	7.261	196	+ 96·9	37	3
Bukowinaer Localbahnen . . .	187	168	20.600	44 000	23.000	129.200	152.200	814	139.155	828	— 1·7	186	16
Neue Bukowinaer Localbahnen .	166	166	31.100	22.800	25.500	56 800	82.300	496	80.631	486	+ 2·1	166	16
Chabowka-Zakopane	43	43	6.900	1.500	7.400	6.900	14.300	333	17.167	399	— 16·5	43	4
Chlumetz-Königstadtl	14	. . .	900	2.200	400	2.900	3.300	236	. . .	. . .	. . .	9	. . .
Chrudim-Holitzer Localbahn . .	59	59	8.800	17.300	2.900	15.800	18.700	317	16.106	273	+ 16·1	59	5
Delatyn-Kołomea-Stefanówka . .	112	112	8.600	6.200	9.600	19 200	28.800	257	24.727	221	+ 16·3	112	11
Deutschbrod-Saar	33	33	3.000	3.300	2.300	9.400	11.700	355	10.651	323	+ 9·9	33	3
Dolina-Wygoda	8	8	800	8.800	300	9.900	10.200	1.275	6.793	850	+ 50·0	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	6.200	3.400	4.000	11.200	15.200	760	16.227	811	— 6·3	20	2
Friauler Bahn	16	16	6.900	1.300	8.400	2.400	10.800	675	12.891	806	— 16·3	16	1
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	7.000	2.500	3.500	8.800	12.300	315	11.334	291	+ 8·3	39	3
Gailthal-Bahn	31	31	4.600	3.400	3.000	10.900	13.900	448	12.827	414	+ 8 2	31	3
Gleisdorf-Weiz	15	15	7.200	3.900	3.100	6.900	10.000	667	9.392	626	+ 6·5	15	1
Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	19	19	3.700	1.100	1.700	2.800	4.500	237	5 943	313	— 24·3	19	1
Gurkthalbahn	29	29	7.400	2.700	3.500	7.500	11.000	379	11.630	401	— 5·5	29	2
Hinter-Treban — Lochowitz . . .	27	. . .	1.800	5.400	1.100	6.800	7.900	293	. . .	. . .	. . .	9	. . .
Karlsbad-Johanngeorgenstadt . .	47	47	11.200	7.800	6.800	14.300	21.100	449	20.141	429	+ 4·7	47	4
Kolin-Cerčan	81	18	6.900	5.400	5.800	11.300	17.100	211	4.460	248	— 14·9	52	
Kolomeaer Localbahnen	33	33	700	5.300	200	8 000	8.200	248	7.264	220	+ 12·7	33	3
Krakau-Kocmyrzów	20	20	3.600	5.000	1.500	4.900	6.400	320	5.808	291	+ 10 0	20	1
Lambach-Haag a. H.	26	. . .	3.700	800	2.700	2.400	5 100	196	. . .	. . .	. . .	12	. . .
Lemberg-Bełzec (Tomaszów) . .	89	89	16.100	6.300	21.700	23.900	45.600	512	49.765	559	— 8·4	89	8
Lemberg (Kleparów)-Janow . . .	22	22	2.900	1.200	1.700	2.700	4.400	200	6.476	294	— 32 0	22	2
Lupków-Cisna	25	25	300	1.000	200	2.900	3.100	124	4.037	162	— 23·5	25	2
Mährisch-Budwitz-Jamnitz . . .	21	21	3.300	1.800	2.200	6.600	8.800	419	8.961	427	— 1·9	21	2
Mährische Westbahn	90	90	10.300	10.000	7.900	48.600	56.500	628	80.902	899	— 30·1	90	9
Marienbad-Karlsbad	53	53	20.300	4.200	17.300	15.300	32.600	615	36.891	696	— 11 6	53	5
Mauthausen-Grein	31	31	5.800	2.200	4.200	5.000	9.200	297	9.231	298	— 0·3	31	3
Modřan-Čerčan	74	74	6.900	5.100	6.500	10.200	16.700	226	15.225	206	+ 9·7	74	7
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.300	2.600	500	2.200	2.700	540	4.307	861	— 37·3	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	10.300	3.200	7.000	16.200	23.200	305	26.488	349	— 12·6	76	76
Nakří-Netolitz—Netolitz Stadt .	14	14	2.100	500	1.200	2.100	3.300	236	3.211	229	+ 3 1	14	14
Neuhaus-Neubistritz	33	33	2.200	1.300	1.300	3.000	4.300	130	4.688	142	— 8·5	33	3
Neuhof-Weseritz	24	. . .	900	500	600	1.100	1.700	71	. . .	. . .	. . .	14	. . .
Ostgalizische Localbahnen . . .	196	196	17.200	17.600	28.300	59.500	87.800	448	85.530	436	+ 2·8	196	196
Pila-Jaworzno	21	21	600	3.000	200	2.000	2.200	105	1.057	50	+110·0	21	4
Pinzgauer Localbahn	53	53	7.200	1.500	3.900	9.400	13.300	251	12.629	238	+ 5·5	53	53
Plan-Tachau	13	13	3.500	700	2.400	3.800	6.200	477	6.599	508	— 6·1	13	13
Postelberg-Laun	11	11	1.400	6.500	600	7.700	8.300	755	3.037	276	+173·6	11	11
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.800	6.600	600	3.900	4.500	265	4.210	248	+ 6·9	17	17
Rakonitz-Mlatz	39	39	3.400	2.000	2.600	4.000	6.600	169	6.147	158	+ 7·0	39	39
Rakonitz-Pladen-Petschau . . .	104	104	9.100	5.900	7.900	12.000	19.900	191	19.587	188	+ 1·6	104	104
Raudnitz-Hospozin	25	25	2.300	5.900	1.000	9.100	10.100	404	3.365	135	+199·3	25	5
Schlackenwerth-Joachimsthal . .	8	8	1.900	1.300	700	1.900	2.600	325	2.810	351	— 7·4	8	8
Schönwehr-Elbogen	12	. . .	4.000	700	1.800	1.200	3.000	250	. . .	. . .	. . .	1	. . .
Schwarzenau-Waidhofen a./T. und Schwarzenau-Zwettl	31	31	5.300	1.700	2.900	5.500	8.400	271	11.702	377	— 28·1	31	31
Stankau-Ronsperg	22	22	4.900	2.200	2.000	3.400	5.400	245	5.479	249	— 1·6	22	9

Vom 1. Jänner bis Ende December 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende December									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 12 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1901				1900							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1901	1900	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatsbahnbetrieb.
													a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Stadtb.
77,730.500	34,021.500	69,464.900	169,253.300	238,718.200	28.207	68,536.731	167,054.079	235,590.810	28.147	+ 0·2	28.207	28.147	
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:
71.100	103.200	15.700	93.300	109.000	7.267	14.081	89.952	104.033	6 936	+ 4·8	7.267	6.936	Asch-Rossbach
64.700	28.300	46.700	93.500	140 200	6.096	44.671	83 038	127.709	5.553	+ 9.8	6.096	5.553	Beneschau-Wlaschim
21.800	30.600	29.000	87.600	116.600	3.533	28.086	94.782	122.868	3.723	— 5 1	3.533	3.723	Borki wielk.-Grzymalow
44.400	62.800	28.200	135.800	164.000	4.432	26.911	121.693	148.604	4.016	+ 10·4	4.432	4.016	Brüx-Lobositzer Localb.
236.600	490.500	265.700	1,562.100	1,827.800	9.827	238,885	1,313 505	1,552.390	9.240	+ 6·4	9.827	9.240	Bukowinaer Localb.
348.200	299.700	303.200	780.900	1,084.100	6.531	303.666	655.374	959.040	5.777	+ 13·1	6.531	5.777	N. Bukowinaer Localb.
117.500	33.900	151.000	122.000	273.000	6.349	129.385	131.965	261.350	6.078	+ 4·5	6.349	6.078	Chabowka-Zakopane
10.200	26.700	4.400	30.400	34.800	3.867	. . . . .					3.867	. . .	Chlumetz-Königstadtl
81.300	145.900	32.700	180.200	212.900	3 608	30.591	166.639	197.230	3.343	+ 7·9	3.608	3.343	Chrudim-Holitzer L.B.
100.300	72.400	115 800	222.300	338.100	3.019	96.260	117.710	213.970	1.910	+ 58 1	3.019	1.910	Delatyn-Kołomea-Stef.
47.500	30.600	34.900	96.000	130.900	3.967	34.719	92.694	127.413	3.861	+ 2·7	3.967	3.861	Deutschbrod-Saar
10.100	102.200	3.900	130 100	134.000	16.750	4.045	116.751	120.796	12.099	+ 10·9	16.750	15.099	Dolina-Wygoda
80.600	48.700	51.800	132.300	184.100	9.205	51.557	123.211	174.768	8.738	+ 5·3	9.205	8.738	Fehring-Fürstenfeld
94.000	14.600	106.700	28.800	135.500	8.469	87.522	25.083	112 605	7.038	+ 20·3	8.469	7.038	Friauler Bahn
93.700	32.700	45.400	67.300	112.700	2.890	46.844	64.760	111.604	2.862	+ 1·0	2.890	2.862	Fürstenfeld-Hartberg
68.100	37.700	45.100	116.200	161 300	5.203	45.286	95.402	140.688	4.538	+ 14·7	5.203	4.538	Gailthal-Bahn
95.500	52.700	43.100	91.900	135.000	9.000	39.827	78.880	118.707	7.914	+ 13·7	9.000	7.914	Gleisdorf-Weiz
48.100	16.600	24.500	33.500	58.000	3.053	11.494	29.050	40.544	3.686	— 17·2	3.053	3.586	Göpfritz—Gr.-Siegharts
92 800	33.800	45 400	86.200	131.600	4.538	42.150	81.881	124.031	4.277	+ 6·1	4.538	4.277	Gurkthalbahn
10.500	18.600	6.500	26.000	32.500	3.611	. . . . .					3.611	. . .	Hint.-Treban-Lochowitz
173.200	112.100	128.800	181.200	310.000	6.596	133.690	168.990	302.680	6.440	+ 2·4	6.596	6.440	Karlsb.-Johanngeorgst.
71.800	47.500	67.300	109.200	176.500	3.394	2.935	1.525	4.460	2.230	+ 52·2	3.394	2.230	Kolin-Cerčan
8.700	50.900	2.600	91.300	93.900	2.845	3.104	76.389	79.493	2.409	+ 18·1	2.845	2.409	Kolomeaer Localbahnen
48.000	58.800	21.800	80.000	101.800	5.090	17.553	53.824	71.377	3.757	+ 35·5	5 090	3.757	Krakau-Kocmyrzów
28.000	8.500	17.200	18.500	35.700	2.975	. . . . .					2.975	. . .	Lambach-Haag
236.000	77.800	310.300	218.700	529.000	5.944	307.322	253.847	561.169	6.309	— 5·8	5.944	6.309	Lemberg-Bełzec
42.600	27.300	35.000	33.800	68.800	3.127	41.701	55.311	97.012	4.410	— 29·1	3.127	4.410	Lemberg (Klep.)-Janów
7.400	27.200	4.900	70.800	75.700	3.028	5.142	66.978	72.120	2.885	+ 5·0	3.028	2.885	Lupków-Cisna
38.300	24.400	26.900	79.100	106.000	5.048	27.409	87.997	115.406	5.495	— 8·1	5.048	5.495	M.-Budwitz-Jamnitz
146.500	154.900	114.400	487.900	602.300	6.692	112.756	524.868	637.624	7.085	— 5·5	6.692	7.085	Mährische Westbahn
411.900	63.300	547.800	241.900	789.700	14.900	543.497	213.076	756.573	14.275	+ 4·4	14.900	14.275	Marienbad-Karlsbad
103.800	26.100	58.400	60.100	118.500	3.823	57.523	62.765	120.288	3.880	— 1·5	3.823	3.880	Mauthausen-Grein
80 900	61.800	78.200	136.000	214.200	2.895	75.966	140.362	216.328	3.090	— 6·3	2.895	3.090	Modran-Cerčan
29.400	42 200	7.000	34.300	41.300	8.260	7.230	46.263	53.493	10.699	— 22·8	8.260	10.699	Mösel-Hüttenberg
142.000	51.500	106.000	210.000	316.000	4.158	99·617	213.782	313.399	4.124	+ 0·8	4.158	4.124	Murthal-Bahn
31 400	9.000	14.400	29.300	43.700	3.121	13.667	28.907	42.574	3.041	+ 2·6	3.121	3.041	Nakři-Netolitz Net. St.
25.700	20.000	15.100	46.900	62.000	1.879	15.059	41.423	56.482	1.712	+ 9·8	1.879	1.712	Neuhaus-Neubistritz
13.800	4.600	9.400	11.300	20.700	1.479	. . . . .					1.479	. . .	Neuhof-Weseritz.
214.500	221.100	335.200	601.200	936.400	4.778	331 592	563.791	895.383	4.568	+ 4·6	4.778	4.568	Ostgalizische Localb.
8.000	20.500	3.100	23.000	26.100	1.243	746	858	1.604	401	+210·0	1.243	401	Pila-Jawoczno
120.600	20.200	87.800	78 900	166.700	3.145	85.758	90.125	175.883	3.318	— 5·2	3.145	3.318	Pinzgauer L.B.
41.100	15.500	25.500	62.300	87.800	6.754	25.099	82.928	108.027	8.310	— 18·7	6.754	8.310	Plan-Tachau
16.400	91.400	6.800	96.200	103.000	9.364	5.966	67.307	73.273	6.661	+ 40·6	9.364	6.661	Postelberg-Laun
22.900	88.300	7.700	117.100	124.800	7.341	7.128	110.539	117.667	6.922	+ 6·1	7.341	6.922	Potscherad-Wurzmes
45 000	22.600	35.100	46.000	81.100	2.079	32.934	43.991	76.925	1.972	+ 5·4	2.079	1.972	Rakonitz-Mlatz
154.400	61.600	101.400	162.000	263.400	2.533	109.656	149.154	258.810	2.489	+ 1·8	2.533	2.489	Rakonitz-Pl.-Petschau
31.800	76.800	17.000	101.700	118.700	4.748	3.495	20.786	24.281	4.856	— 2·2	4.748	4.856	Raudnitz-Ilospozin
37.400	16.800	16.700	25 200	41.900	5.238	13.708	24.418	38.126	4.766	+ 9·9	5.238	4 766	Schlackenwerth-Joach.
4.000	700	1.800	1.200	3.000	3.000	. . . . .					3.000	. . .	Schönwehr-Elbogen
79.000	35.800	50.900	89.300	140.200	4.523	48.449	86.866	135.315	4.365	+ 3·6	4.523	4.365	Schwarzenau-Waidhofen u. Schwarzenau-Zwettl
89.800	23.600	29.900	46·600	76.500	3.477	11.852	20.409	32.261	3.585	— 3·0	3.477	3.585	Stankau-Ronsperg

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December		Im Monate December 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate December 1901				1900		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende December	
	1901	1900	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Starkenbach-Rochlitz	20	20	4.500	4.200	2.400	11.200	13.600	680	12.365	618	+ 10·0	20	20
Strakonitz-Březnitz	83	83	4.700	2.100	3.400	7.800	11.200	135	11.742	142	— 4·9	83	83
Strakonitz-Winterberg	71	71	10.900	6.200	6.300	10.800	17.100	241	14.763	208	+ 15·9	71	56
Tirschnitz-Schönbach	21	21	3 900	5.200	2.800	7.500	10.300	490	9.914	472	+ 3·8	21	11
Trzebinia-Skawce	60	60	3.500	15.700	2.800	19.700	22 500	375	25.919	432	— 13·2	60	60
Unterkrainer Bahnen	134	134	24.100	22.300	23.700	106.000	129.700	968	127.197	949	+ 2·0	134	134
Valsugana-Bahn	63	63	18.800	2.000	15.800	23 400	39.200	622	39.775	631	— 1·4	63	63
Vöcklabruck-Kammer	11	11	3.000	1.800	1.500	3.800	5.300	482	4.741	431	+ 11·8	11	11
Welser Localbahn	84	54	20.100	7.600	12.000	16.100	28.100	335	19.407	359	— 6·7	72	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	5.600	18 000	4.700	12.200	16.900	994	18.211	1.071	— 7·2	17	17
Wodňan-Čičenitz-Moldauthein	21	21	1.700	500	1.400	1.900	3.300	157	3.450	164	— 4·3	21	21
Wodňan-Prachatitz	56	56	10 200	2.800	6.600	8.600	15.200	271	14.082	251	+ 8·0	56	56
Wolframs-Teltsch	23	23	3.400	1.600	2.100	5.000	7.100	309	6.660	290	+ 6·6	23	23
Wotic-Selčan	17	17	3.300	1.800	2.000	4.500	6.500	382	5.912	348	+ 9·8	17	17
Ybbsthalbahn	76	76	10.200	3.200	7.900	13.200	21.100	278	19.795	260	+ 6·9	76	76
Zeltweg-Fohnsdorf	6	6	3.300	39.400	600	31.600	32.200	5.367	26.014	4.336	+ 23·8	6	6
Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	87	87	15.500	16.200	12.100	38.500	50.600	582	54 096	622	— 6·4	87	86
Zwittau-Polička-Skuč	52	52	4.200	2.000	2.900	6.200	9.100	175	11.207	216	— 19·0	52	52
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Caslau-Zawratetz	24	24	3.082	13.960	1.330	17.871	19.201	800	18.676	778	+ 2·8	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.931	9.938	507	7.775	8.282	1.656	9.408	1.882	— 12·0	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges.													
a) Hauptbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alt. L.	101	101	240.358	721.984	91.358	1,032.514	1,123.872	11.127	1,354.464	13 410	— 17·0	101	10
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	151	151	81.909	42.972	46.835	102.615	149.450	990	138.630	918	+ 7·8	151	11
Böhmische Nordbahn	328	328	208.061	205.429	223.134	915.876	1,139.010	3.473	1,130.378	3.446	+ 0·8	328	32
Buschtěhrader Eisenbahn Linie lit. A	186	186	86.489	190.850	96.627	788.548	885 175	4.759	921.275	4.953	— 3·9	186	186
Linie lit. B.	236	236	130.205	360.573	94.230	1,224.500	1,318.730	5.587	1,430.130	6.060	— 7·8	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	39.274	71.751	32.532	268.336	300.868	3.306	305.078	3.353	— 1·4	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Hauptbahnnetz	1.036	1.036	1,019.173	1,241.783	1,196.462	5,353.371	6,549.833	6.322	6,962.296	6.720	— 5·9	1.036	1.036
Localbahnen	302	302	117.530	84.689	49.739	125.254	174.993	579	204.912	679	— 14·7	302	294
Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Oesterreichische Strecke	64	64	74.978	110.636	64.891	416.998	481.889	7.530	589.933	9.218	— 18·3	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	11.654	107.606	5.023	110.361	115.384	7.692	111.376	7.425	+ 3·6	15	15
Oesterr. Nordwestbahn: Garantirte Strecken	628	628	371.993	327.679	476.100	1,610.061	2,086.161	3.322	2,185.262	3.480	— 4·5	628	628
Ergänzungsnetz	310	310	168.295	322.256	191.180	1,306.553	1,497.733	4.831	1,466.530	4.731	+ 2·1	310	310
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.: Oesterreichische Linien	1.366	1.366	836.253	929.734	928.242	6,591.821	7,520 063	5 505	7,841.266	5.740	— 4·1	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	43.857	28.777	17.929	48.475	66.404	2.012	67.822	2.055	— 2·1	33	33
Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.516	1.513	1,603.819	460.427	1,555.956	5,624.226	7,180.182	4.736	7,180.483	4.746	— 0·2	1.516	1.512
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	7.596	. . . .	1.848	. . . .	1.848	462	1.755	439	+ 5·2	4	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	168.138	169.770	145.663	468.092	613.755	2.154	528.294	1.854	+ 16·2	285	28
Wien-Aspang Bahn	89	89	70.874	42.091	46.131	100.662	146.793	1.649	181.368	2.037	— 19·0	89	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	33 208	85.924	21.550	235.895	257.445	3.961	220.014	3.385	+ 17·0	65	65

Vom 1. Jänner bis Ende December 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende December									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 12 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1901				1900				Differz. per Kilom in Percent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1901	1900	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
55.800	48.200	37.800	139 900	177.700	8.885	39.908	122.473	162.381	8.119	+ 9·4	8.885	8.119	Starkenbach-Rochlitz
62.000	30.200	54.400	108.300	162.700	1.960	57.837	107.163	165.000	1.988	— 1·4	1.960	1.988	Strakonitz-Březnitz
164 300	77 400	91.200	197.600	288.800	4.068	81.243	149 014	230.257	4.112	— 1·1	4.068	4.112	Strakonitz-Winterberg
62.500	60.100	37.700	95.900	133.600	6.362	19.921	47.501	67.422	6.129	+ 3·8	6.362	6.129	Tirschnitz-Schönbach
47.400	205.000	35.300	287.900	323.200	5 387	30.741	279.506	310.247	5.171	+ 4·2	5.387	5.171	Trzebinia-Skawce
347.100	241.400	343.800	974.500	1,318 300	9.838	321.685	962.556	1,284.241	9.584	+ 2·7	9.838	9.584	Unterkrainer Bahnen
358.800	29.300	278.100	160.700	438.800	6 965	287.030	143 911	430.941	6.840	+ 1·8	6.965	6.840	Valsugana-Bahn
54.300	23.100	33.600	57.200	90.800	8.255	30.784	47.983	78.767	7.161	+ 15·3	8.255	7.161	Vöcklabruck-Kammer
245.400	125.800	160.000	176 700	336.700	4.676	128.009	172.465	300.474	5.564	— 16·0	4.676	5.564	Welser Localbahn
89.600	209.000	61.900	173.500	235.400	13.847	68.547	162.941	231.488	13.617	+ 1·7	13.847	13.617	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
24.000	8.200	20.100	22.100	42.200	2.010	21.264	19.209	40 473	1.927	+ 4·3	2.010	1 927	Wodňan-Moldauthein
151.300	40.000	76.900	107.600	184.500	3.295	80.061	122 328	202.389	3.614	— 8·8	3.295	3.614	Wodňan-Prachatitz
37.500	22 100	24.500	69.900	94.400	4.104	23.147	65.421	88.568	3.851	+ 6·6	4.104	3.851	Wolframs-Teltsch
45.000	20.600	27.500	52.100	79.600	4 682	26.654	56.529	83.183	4.893	— 4·3	4.682	4.893	Wotic-Selčan
174.200	46.200	126.600	187.900	314.500	4.138	128.675	168.916	297.591	3.916	+ 5·7	4.138	3.916	Ybbsthalbahn
40.300	402.000	8.100	294.300	302 400	50.400	7.909	280.093	288.002	48.000	+ 5·0	50.400	48.000	Zeltweg-Fohnsdorf
216.100	175.900	173.300	348.100	521.400	5.993	177.469	330.434	507.903	5.906	+ 1·5	5.993	5.906	Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan
78.100	46.100	55.300	111.900	167.200	3.215	54.548	123.939	178.487	3.432	— 6·3	3.215	3.432	Zwittau-Polička-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
35.660	117.158	17.485	158.960	176.445	7.352	17.873	178.696	196.569	8.190	— 10·2	7.352	8.190	Časlau-Zawratetz
23.962	132.632	5.891	93.078	98.969	19.794	5.170	110.996	116.166	23.233	— 14·8	19.794	23.233	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angef. Localb. u. Hauptb. zweiten Ranges.
													a) Hauptbahnen.
3,093.697	9,853.289	1,389.511	13,296.510	14,686.021	145.406	1,303.564	11,946.380	13,249.944	131.187	+ 10·8	145.406	131.187	Aussig-Teplitzer E. a. L.
1,110 952	522.755	719.715	1,271.857	1,991.572	13.189	434.456	918.337	1,352.793	11.562	+ 14·6	13.189	11.562	Teplitz (Settenz)-R.
2,721.209	2,426.104	2,390.067	7,952.496	10,342.563	31 532	2,413.614	8,206 876	10,620.490	32.379	— 2·6	31.532	32.379	Böhmische Nordbahn
1,133.482	2,547.862	1,376.582	7,017.106	8,393.688	45.127	1,310.571	6,786.236	8,096.807	43.531	+ 3·6	45.127	43.531	Buschtěhrader Eisenb. Linie lit. A
1,960.887	4,551.147	2,000 112	12,646.153	14,646.265	62.060	1,963.974	12,727.371	14,691.345	62 251	— 0·3	62.060	62.251	Linie lit. B
611.114	850.232	466.564	3,177.920	3,644.484	40.049	467.959	3,375 308	3,843.267	42.234	— 5·2	40.049	42.234	Graz-Köflacher Eisenb.
13,831 959	14,097.454	16,778.836	65,412.443	82,191.279	79.335	16,741.564	68,470.973	85,212.537	82.251	— 3·6	79.335	82.251	Kaiser Ferdinands-Ndb Hauptbahnnetz
1,627.177	869.604	677.036	1,579.673	2,256 709	7.473	627.253	1,695.346	2,322.599	7.900	— 5·4	7.473	7 900	Localbahnen
935.581	1,419.605	859 929	5,251.387	6,111.316	95.489	806.410	5,446.470	6,252.880	97.701	— 2·3	95.489	97.701	Kaschau-Oderberger B. Oesterr. Strecke
170.491	1,299.041	76.372	1,294.372	1,370.744	91.383	73.446	1,263.569	1,337.015	89.134	+ 2·5	91.383	89.134	Leoben-Vordernberger
4,800.867	3,890.523	6,265.060	17,534.097	23,799.157	37.897	6,286.341	17,995.715	24,282.056	38.666	— 2·0	37 897	38.666	Oesterr. Nordwestbahn Garantirte Strecken
2,153.545	3,939 436	2,501.802	12,499.297	15,001.099	48.391	2,512.129	13,789.098	16,301.227	52.585	— 8·0	48.391	52.585	Ergänzungsnetz
11,370.047	10,130.681	13,782.012	48,693.112	62,475.124	45.736	13,683.935	49,780.124	63,464.059	46.460	— 1·6	45.736	46.460	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
640.157	351.319	246.837	612.901	859.738	26.053	247.444	591.641	839.085	25.427	+ 2·5	26.053	25.427	Ostrau-Friedlander Eb.
20,568.496	5,715.341	27,928.639	59,054.318	86,982 957	57.377	27,424.029	61,774.884	89,198.913	58.955	— 2·7	57.377	58.955	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
454.427	. . . . .	108.951	. . . . .	108.951	27.258	104.207	. . . . .	104.207	26.052	+ 4·6	27.238	26.052	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
2,259 452	2,131.826	1,700.847	6,342.103	8,042.950	28.221	1,750.965	6,663 131	8,414.096	29.523	— 4·4	28.221	29.523	Süd-Nordd. Verbindgsb.
1,253.637	537.655	890.078	1,138.139	2,028.217	22.783	865.354	1,111.384	1,976.738	22.210	+ 2·6	22.788	22.210	Wien-Aspang Bahn
389.699	1,027.791	251.437	2,861.409	3,112.846	47.890	256.999	2,651.977	2,908.976	44.753	+ 7·0	47.890	44.753	Wien-Pottd.-Wr. Neust.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate December 1901	1900	Im Monate December 1901 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate December 1901: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1900: im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende December 1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
b) Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	5.767	1.069	1.463	1.525	2.988	427	3.030	433	— 1·4	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	32 587	37.810	17.876	78.860	96.736	501	75.034	389	+ 28·8	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	20.675	5.842	25.866	23.989	49.855	1.608	53.937	1.740	— 7·5	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	16	2.776	4.370	1.053	5.126	6.179	386	2.755	172	+124·4	16	16
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	3.024	1.455	3.082	6.434	9.516	381	8.112	324	+ 17·6	25	25
Friedlander Bezirksbahnen:													
Friedland-Reichsgr. (Hermsd.)	11	11	4.678	1.014	1.539	1.360	2.899	263	2.934	266	— 0·4	11	4
Raspenau-Weissbach	6	6	7.634	2.523	2.002	3.135	5.137	856	4.639	773	— 10·7	6	4
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.545	871	1.652	3.387	5.039	202	6.957	278	— 27·3	25	25
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	5	4
Königshof-Beraun-Koneprus	12	12	. . .	4.724	. . .	4.533	4.533	378	5.684	474	— 20·3	12	12
Kremsthal-Bahn	70	70	19.025	8.210	13.523	23.370	36.893	527	42.120	602	— 1·2	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	16.158	3.367	2.003	2.447	4.450	1.483	6.934	2.311	— 35·8	3	3
Laibach-Oberlaibach	19	19	2.401	601	2.173	1.589	3.762	198	2.084	109	+ 81·7	19	19
Localbahn Melnik-Mšeno	30	30	2.507	4.726	2.110	4.355	6.465	216	4.436	148	+ 46·0	30	30
Lundenburg-Eisgrub	12	. . .	2.345	4.639	1.039	4.580	5.619	468	. . .	. . .	. . .	2	. . .
Localbahn Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.621	2.904	569	1.870	2.439	163	2.903	194	— 15·9	15	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	7.600	1.468	8.953	10.123	19.076	794	17.880	745	+ 6·6	24	24
Mutenitz-Gaya	15	15	2.295	6.935	930	4.555	5.485	366	8.344	556	— 34·2	15	9
Mühlkreis-Bahn	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	49
Neutitscheiner Localbahn	8	8	11.606	6.038	4.003	9.582	13.585	1.698	12.190	1.524	+ 11·4	8	8
Niederösterr. Waldviertelbahn	38	38	3.973	1.744	2.650	4.246	6.896	181	5.802	153	+ 18·3	38	22
Otrokowitz-Wisowitz	25	25	8.537	905	4.057	3.287	7.344	294	9.840	394	— 25·4	25	25
Pielachthalbahn	49	49	8.533	2.422	5.706	6.812	12 518	255	14.327	292	— 12·6	49	49
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	3.350	1.762	2.094	5.400	7.494	500	8 343	556	— 10·1	15	15
Radkersburg Luttenberg L.-B.	25	25	3.260	1.697	1.998	4.410	6.408	256	4.532	181	+ 41·4	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	49.791	16.835	37.843	37.311	75.154	2.210	79.427	2.336	— 5·4	34	34
Localbahn Saitz-Göding	38	38	8.248	11.199	3.544	18.209	21.753	572	22.097	582	— 1·7	38	38
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	8.723	2 229	4.924	4.523	9.447	378	11.175	447	— 15·4	25	25
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	8.401	5.017	7.756	8.137	15.893	238	16.265	242	— 1·6	67	67
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	42	42	14.691	6.282	6.898	10.238	17.136	408	24.472	582	— 29·8	42	42
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	13.980	27.646	4.543	39.392	43.935	2.441	49.197	2.733	— 10·6	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	8.934	2.470	6.030	6 930	12.960	270	15.280	318	— 15·1	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	7	1.041	2.691	419	3.308	3.727	532	2.044	292	+ 82·2	7	7
Swoleňowes-Smečna Localbahn	10	10	2.410	20.034	341	23.044	23.385	2.339	30.133	3.013	— 22·4	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	8.401	10.332	5.524	15.352	20.876	535	21.706	557	— 4·0	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz / Pöltschach-Gonobitz / Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	9.325	6.693	4.661	12.573	17.234	351	15.306	312	+ 12·5	49	49
Ueberetscherbahn(Bozen-Kaltern)	15	15	6.660	1.534	4.850	6.850	11.700	780	13.525	902	— 13·5	15	15
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	. . .	1.283	. . .	3.547	3.547	443	3.934	492	— 9·9	8	8
Zillerthalbahn	24	4	6.589	752	5.625	3.425	9.050	377	1.350	340	+ 10·9	20	0·3
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.: Přivoz-M. Ostrau-Witk.-Ellgoth	10	10	190.589	2.478	29.913	3.083	32.996	3.299	24.793	2.479	+ 33·1	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm Krauss & Co.	42	42	206.796	431	54.565	1.610	56.175	1.338	57.091	1.359	— 1·5	42	42
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	54.288	. . .	12.598	. . .	12.598	1.050	13.136	1.095	— 4·1	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	98.501	. . .	13.148	. . .	13.148	1.878	13.463	1.923	— 2·3	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	121.973	. . .	17.223	. . .	17.223	2.871	17.209	2.868	+ 0·1	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	10.491	3.201	3.128	3.877	7.005	500	6 746	482	+ 3·7	14	14
Wiener Localbahn-Actien-Ges.: Wien-Guntramsdorf-Baden	25	25	72.974	8.007	16.916	11.271	28.187	1.127	50.495	2.019	— 44·2	25	25
Summe	19.703	19.363	12,580.480	9,041.439	10,394.257	41,175.159	51,569.416	2.617	52,965.163	2.735	— 4·3	19.547	19.184·3

Vom 1. Jänner bis Ende December 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende December									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 12 Monate		Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		1901				1900							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1901	1900	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													b) Localbahnen
66.525	14.585	16.512	19.863	36.375	5.196	16.483	18.100	34.583	4.940	+ 5·2	5.196	4.940	Auspitzer Localbahn
413.286	488.424	225.770	994.534	1,220 304	6.323	220.697	1,012.067	1,232 764	6.387	— 1·0	6.323	6.387	Böhm. Commercialb.
344.273	74 273	458.804	349.461	808.265	26.073	453.276	397.019	850.295	27.428	— 4·9	26.073	27.428	Bozen-Meraner Bahn
33.825	83.296	13.030	85.157	98 187	6.137	13.325	66.611	79 936	4.996	+ 22·8	6.137	4.996	Brandeis-Neratowitz
39.367	17.880	34.627	69.248	103.875	4.155	34.870	79.121	113.991	4.560	— 8·9	4.155	4.560	Deutschbrod-Humpoletz
													Friedlander Bezirksb.:
66.364	11.672	22.232	15.683	37.915	3.447	9.983	6.748	16.731	4.183	— 17·6	3.447	4.183	Friedland-Grenze
122.007	33.865	31.284	34.807	66.091	11.015	24.744	25.960	50.704	12.676	— 13 0	11.015	12.676	Raspenau-Weissbach
38.048	14 549	24.074	48.978	73.052	2.922	24.131	56.894	81.025	3.241	— 9·8	2.922	3.241	Gr.-Priesen-W.-Auscha
													Innsbr. Mittelgebirgsb
100.451	1.301	74.170	2.240	76.410	15.282	69.071	442	69.513	17.378	— 12·1	15.282	17.378	(Berg Isel-Igls)
. . . . .	131.082	. . . .	133.399	133.399	11.117	. . . .	120.063	120.063	10.005	+ 11·1	11.117	10.005	Königshof-B.-Koněprus
283.328	127.875	229.258	345.361	574.619	8.209	233.453	352.575	585.728	8.367	— 1·9	8.209	8.367	Kremsthal-Bahn
194.286	38.250	33.499	38.401	71.900	23.967	34.359	50.761	85.120	28.373	— 15·5	23.967	28.373	Kuttenberger Localb.
37.340	8.035	25.744	21.534	47.278	2.488	23.155	18.204	41.359	2.177	+ 14·3	2.488	2.177	Laibach-Oberlaibach
32.432	85.750	26.283	115.677	141.960	4.732	25.681	104.918	130.599	4.353	+ 8·7	4.732	4.353	Localb. Melnik-Mšeno
3.584	9.403	1.583	11.270	12.853	6.427	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	6.427	. . .	Lundenburg-Eisgrub
18.301	20.412	6 854	26.183	33.037	2 202	6.976	28.446	35.422	2.361	— 6·7	2.202	2.361	Mšeno—Unter-Cetno
126.671	18.819	177.201	77.568	254.769	10.615	167.231	71 931	239 162	9.965	+ 6·5	10.615	9.965	Mori-Arco-Riva a. G.
32.877	68.507	11.811	58.943	70.754	4.717	6.911	39.013	45 924	5.103	— 7·6	4.717	5.103	Mutenitz-Gaya
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	136.820	113.757	250.577	. . . .	. . .	. . .	. . .	Mühlkreis-Bahn
151.434	77.094	53.442	120.351	173 793	21.724	51.985	116.404	168 389	21.049	+ 3·2	21.724	21.049	Neutitscheiner Localb.
55.121	25.452	34.666	59.130	93.796	2.468	19.575	17.718	37.293	1.695	+ 45·6	2.468	1.695	N.-Oe. Waldviertelbahn
102.023	14.463	47.459	51.033	98.492	3.940	45.393	46.282	91.675	3.667	+ 7 4	3.940	3.667	Otrokowitz-Wisowitz
123.851	40.474	88.219	105.900	194.119	3.961	92.511	111.266	203.777	4.158	— 4·7	3.961	4.158	Pielachthalbahn
40.911	22.900	25.388	62 746	88 134	5.876	25.276	69.750	95.026	6.335	— 7·3	5.876	6.335	Reichenau a/K.-Solnitz
37.777	13.907	24.369	36.561	60.930	2.437	25.769	34.463	60 232	2.409	+ 1·2	2.437	2.409	Radkersburg-Luttenbg.
563.193	214 688	421.154	442.279	863.433	25.395	406.634	438.021	844.655	24.843	+ 2·2	25.395	24.843	Reichenberg-Gablonz-T.
98.431	103.470	41.125	166.144	207.269	5.454	38.693	152.565	191.258	5.033	+ 8·4	5.454	5.033	Saitz-Göding
121.678	40.842	74.437	83.431	157.868	6.315	67.929	74.072	142.001	5.680	+ 11·2	6.315	5.680	Salzburg-Lamprechtsh.
234.227	59.798	349.268	115 560	464.828	6.938	347.535	121.545	469.080	7.001	— 0·9	6.938	7.001	Salzkammergut-Localb.
256.396	84.020	163.716	139.973	303 689	7.230	144.342	127.091	271.433	6.462	+ 11·8	7.230	6.462	Schneebergbahn
155 493	377.782	56.344	536.905	593.249	32.958	50.853	539.823	590.676	32.815	+ 0·4	32.958	32.815	Stauding-Stramberger
126.705	39.570	91.530	105.420	196.950	4.103	95.260	114.200	209.460	4.363	— 5·9	4.103	4.363	Steyrthal-Bahn
15.925	44.988	6.477	54.856	61.333	8.762	6.837	37.115	43.952	6.278	+ 39·5	8.762	6.278	Stramberg-Wernsdorf
33.224	225.363	4.675	335.513	340.188	34.019	4.846	314.866	319.712	31.971	+ 6·4	34.019	31.971	Swoleňowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
101.115	108.340	68.925	191.338	260.263	6.673	67.362	204 329	271.691	6.966	— 4·2	6.673	6.966	Cilli-Wöllan
142.212	77.425	85.528	145.002	230.530	4.705	102.291	147.258	249.549	5.093	— 7·6	4.705	5.093	Preding-Wdf.-Stainz Pöltschach-Gonobitz Kapfenberg-Seewies
109.752	20.335	76.145	86.911	163.056	10.870	83.019	91.871	174.890	11.659	— 6·8	10.870	11.659	Ueberetscherbahn
													Welchau - Wickwitz —
21.698	21.285	7.289	62.885	70.174	8.772	7.067	64.894	71.961	8.995	— 2·5	8.772	8.995	Giesshübl Saucrbr.
101.662	16.054	98.784	36.935	135.719	6.086	1.116	234	1.350	4.500	+ 35·2	6 086	4.500	Zillerthalbahn
													Dampftramways.
1,921.714	36.912	304.286	46.456	350.742	35.074	225.778	45.916	271.694	27.191	+ 29·0	35.074	27.191	BrünnerLocaleisenb.-G.: Ostrau - Witkow.-Ellg.
2,948.352	5 052	818.501	20.012	838.513	19.965	826.995	17.908	844.903	20.117	— 0 8	19 965	20.117	Dampftramway-Ges.
949.478	. . . . .	210.834	. . . . .	210.834	17 569	204.737	. . . . .	204.737	17.061	+ 3·0	17.569	17.061	vorm. Krauss & Co Innsbruck-Hall i. T.
1,392.653	. . . . .	210.403	. . . . .	210.403	30.058	223.199	. . . . .	223.199	31.886	— 5·7	30.058	31.886	Kahlenberg - Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
													Neue Wiener Tramway
1,620.617	. . . . .	236.637	. . . . .	236.637	39.440	242.045	. . . . .	242.045	40.341	— 2·2	39.440	40.341	(Dampftr. Westbahnlinie Hütteldorf)
308.532	53 908	140.226	75.699	215.925	15.423	125.605	76.493	202.098	14.436	+ 6·8	15.423	14.436	Salzburger Eisenb. u. Tr
868.214	263 945	216.169	324.377	540.546	21.622	208.037	384 976	593.013	23.721	— 8·8	21 622	23.721	Wr.Localb.-A.-G. (Wien-Guntrsd.-Baden)
69,927.351	108,724.600	160,597.595	454,267.855	614,865.450	31.456	158,077.809	458,592.212	616,670.021	32.145	— 2·1	31.456	32.145	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate December		Im Monate December 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate December						Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende December	
					1901				1900				
	1901	1900	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	im Ganzen	per Kilom.		1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische													
Achenseebahn[1])	6·31	6·31											
Gaisbergbahn[1])	5·25	5·25											
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	778	24	574	22	596		494				
Schafbergbahn[1])	5·83	5·83											
Schneebergbahn[1])	9·67	9·67											
Oesterreichische Eisenbahnen													
Aussiger elektr. Kleinbahnen	7·15	7·15	134.404		14.565		14.565		14.260				
Baden-Vöslau	11·09	11·09	2.753		329		329		623				
Bielitz-Zigeunerwald	4·84	4·84	24 818		2.934		2.934		2.782				
Brünner Strassenbahnen	18·61	12 22	447.457	9.630	54.077	12.245	66 322		46 893				
Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf	12·90		85.997		14.683		14.683						
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·43	6·43	98.168		10.442		10.442		9.100				
Gablonzer elektr Strassenbahn	21·90	21·90	128 310		24.489		24 489		22.216				
Gmunden Bahnhof-Stadt	2·53	2·53	5.540		1.179		1.179		1.208				
Grazer elektrische Kleinbahnen	30·20	21·54	568.542		90.967		90.967		80 656				
Graz-Maria Trost	5·12	5·12	17.093		3.947		3.947		4 670				
Grazer Schlossbergbahn (Seilbahn m. elektr. Betrieb)	0·21	0·21	6.426		1.006		1.006		521				
Krakauer elektrische Kleinbahnen	4·42		220.470		23.995		23.995						
Laibacher elektr. Strassenbahn	5·20		68.105		9.124		9.124						
Lemberger elektrische Eisenb.	8·32	8·32	347.744		43.600		43.600		40.127				
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	6·04	6·04	142.284		20.503		20.503		20.634				
Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südbahn-Gesellschaft)													
Olmützer elektrische Strassenb.	5·35	5·35	91.880		14.720		14.720		15.003				
Pilsener elektrische Kleinbahnen	10·60	10·60	119.655		11.445		11.445		11.999				
Prager elektr. Strassenbahn	43·73	34·85	2,157.781		219.507		219.507		189.009				
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.)[1])	1·37	1·37											
Prag (Smichov)-Košíř[2])													
Prag-Vysočan-Lieben	7·51	6·84	164.191		19.615		19.615		21 184				
Reichenberger elektr. Strassenb.	6·19	6·19	125.098		17.756		17.756		16.047				
Teplitz-Eichwald	10·51	10·51	137.467	75	17.084	108	17.192		20 509				
Triester elektrische Kleinbahnen	17·30	17·30	555.697		63.458		63.458		67.318				
Wiener elektrische Strassenb.	89·47	38·72	7,634.768		1,022.378		1,022.378		489.594				
Wien (Praterstern)-Kagran	5·40	5·40	65.998		10.605		10.605		9.872				
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·10	0·10	18.698		584		584						
Auf den Laurenziberg in Prag[1])	0·39	0·39											
Auf die Festung Hohensalzburg[1])	0·19	0·19											

[1]) Der Verkehr war im Monate December eingestellt.
[2]) Die Bahnlänge, sowie die Betriebsergebnisse sind in den analogen Daten der Prager elektrischen Strassenbahn mitenthalten.

Localbahn Lemberg (-Kleparów)-Janów. Die Mindereinnahme von K 746 im Personenverkehre ist der um 1254 Reisende geringeren Beförderung zuzuschreiben. Im Güterverkehre haben Frachtenausfälle in Mehl und Kleie, sowie in Brennholz eine Mindereinnahme von K 1330 (— 595 t) verursacht.

Localbahn Łupkow-Cisna. Die vom 4. bis 12. December 1901 durch Schneeverwehungen hervorgerufene Verkehrseinstellung, sowie schwächere Transporte von Waldarbeitern haben sowohl im Personen- als im Güterverkehre Minderergebnisse mit sich gebracht. In ersterem beträgt das Minus K 168 (— 590 Arbeiter), in letzterem K 769 (— 363 t Bau- und Brennholz).

Mährische Westbahn. Die anhaltend ungünstige Witterung des Monates December 1901 benachtheiligte den Personen- und Güterverkehr dieser Localbahn. Es wurden um 515 Reisende und 3270 t Güter weniger befördert, woraus ein Ausfall beim Personentransporte von K 1330 und K 23.072 beim Gütertransporte entstanden ist.

Localbahn Mösel-Hüttenberg. Die um K 51 verminderte Einnahme aus der Personenbeförderung steht mit der um 70 Reisende geringeren Frequenz in Uebereinstimmung. Die Ursache der Mindereinnahme von K 1556 im Güterverkehre liegt in der bedeutend schwächeren Verfrachtung in Eisen und Holzkohle (— 1100 t).

Localbahn Piła-Jaworzno. Im Personenverkehre wurden um K 160 weniger eingenommen und um 283 Reisende weniger befördert als im gleichen Monate des Jahres 1900. Die Mehreinnahme im Güterverkehre von K 1303 (+ 2793 t) ist hauptsächlich aus

Vom 1. Jänner bis Ende December 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende December								Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 12 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1901				1900						
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent		
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					1901 / 1900 Kronen	
Zahnradbahnen.												
39.409	1.496	77.898	7.870	85.768		80.295	8.578	88.873				Achenseebahn
37.736		86.213		86.213		93.845		93 845				Gaisbergbahn
178.884	1.075	110.537	3.846	114.383		98.829	940	99.769				Kahlenbergbahn
12.145		74.829		74.829		74.775	36	74.811				Schafbergbahn
24.701	340	72.823	2.446	75.269		66.152	2.938	69.090				Schneebergbahn
mit elektrischem Betriebe.												
1,592.629		171.863		171.863		164.265		164.265				Aussiger elektr. Kleinb.
843.644		146.664		146.664		148.338		148.338				Baden-Vöslau
430.914		71.752		71.752		69.638		69.638				Bielitz-Zigeunerwald
5,795.229	99.900	684.104	123.999	808.103		335.023	121.917	456.940				Brünner Strassenbahn
459.212		81.357		81.357								Brüx-Oberleutensd.-J.
1,236.164		131.617		131.617		129.254		129 254				Czernowitzer elektr. B.
1,387 197		268.204		268.204		205.683		305.683				Gablonzer elektr. Str.-E.
117.637		30.407		30.407		28.731		28.731				Gmunden Bhf.-Stadt
7,081.817		1,131.843		1,131.843		874.622		874.622				Grazer elektr. Kleinb.
414.195		102.696		102.696		120.183		120.183				Graz-Maria Trost
142.310		25 244		25.244		21.877		21.877				Grazer Schlossbergbahn (Seilb. mit elektr.Betr.)
2,323.449		252 710		252.710								Krakauer elektr. Kleinb.
326.964		44.361		44.361								Laibacher elektr. Str.-B.
4.263.470		523.664		523.664		507.523		507.523				Lemberger Elektr. E.
1,985.551		335.230		335.230		330.145		330.145				Linz-Urf.-Pöstlingberg
												Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südb.-G.)
1,129.145		173.967		173.967		172.466		172.466				Olmützer elektr. Str.-B.
1,598.327		157.418		157.418		162.084		162.084				Pilsner elektr. Kleinb.
21,827.845		2,397.817		2,397.817		1,892.966		1,892.966				Prager elektr. Str.-B.
						470		470				Prag (Belvedere)-Bubna
												Prag (Smichov)-Košíř
1,942.015		235 835		235 835		235.264		235.264				Prag-Vysočan-Lieben
1,423.229		201.264		201.264		195.772		195.772				Reichenberger elektr.St.
1,536.776	699	229.884	872	230.756		223.192	606	223.798				Teplitz-Eichwald
7,624 386		906.956		906.956		183.316		183.316				Triester elektr. Kleinb.
61,751 772		8,227.217		8,227.217		4,056.205		4,056.205				Wiener elektr.Strassenb.
887.298		141.072		144.072		136.623		136.623				Wien-Kagran
Drahtseilbahnen.												
302.921		11.250		11.250		9.732		9.732				Belvedere in Prag
												Laurenziberg in Prag
92.700		36.869		36.869		34.850		34.850				Festung Hohensalzburg

der Verfrachtung grösserer Quantitäten Kohle ab Jaworzno nach den Stationen Káty und Płaza erwachsen.

Localbahn Postelberg-Laun. Die Einnahmensteigerung beträgt im Personenverkehre K 60, im Güterverkehre K 5203, welche Ergebnisse aus der Mehrbeförderung von 116 Personen, bezw. 5263 t erwuchsen. Die Ursache der Verkehrszunahme war auch bei dieser Localbahn die länger anhaltende Zuckercampagne des Jahres 1901.

Localbahn Raudnitz-Hospozin. Der Personenverkehr weist eine Mindereinnahme von K 268 und einen Ausfall in der Personenbeförderung von 298 Reisenden aus. Im Güterverkehre wurden K 7003 mehr vereinnahmt, die aus einem Plus von 4056 t (meistens Rübe) resultiren.

Localbahn Schwarzenau-Waidhofen und Schwarzenau-Zwettl. Der Personenverkehr litt durch die ungünstigen Witterungsverhältnisse des Berichtsmonates. Es wurden um K 515 weniger vereinnahmt und um 397 Reisende weniger befördert. Im Güterverkehre verminderte sich die Einnahme um K 2787 und das Transportquantum um 858 t gegen den Monat December 1900. Die geringere Verfrachtung steht theilweise mit der Steigerung der Holzpreise, theilweise mit der durch die Witterung behinderten Zufuhr im Zusammenhange.

Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf. Die Mehreinnahme resultirt zur Gänze aus dem Güterverkehre, in welchem um 9460 t (zumeist Kohle und Grubenholz) mehr verfrachtet wurden.

Localbahn Zwittau-Polička-Skutsch. Die Verkehrsverhältnisse dieser Localbahn wurden ebenso wie jene der im gleichen Directionsbezirke gelegenen Mährischen Westbahn durch die ungünstigen Witterungs-

einflüsse benachtheiligt. Der Personenverkehr hat eine Einbusse von K 1390 (— 610 Reisende), der Gütertransport von K 717 (— 80 t) gegen den Monat December 1900 erlitten.

Die Ergebnisse der k. k. österr. Staatsbahnen für das Jahr 1901 sind auf Grund der definitiven Abrechnung der Monate Jänner bis September 1901 richtiggestellt.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien). Die im Monate December 1901 erzielte Mindereinnahme gegen den gleichen Monat 1900 erscheint durch den schwächeren Kohlenverkehr überhaupt und besonders durch den geringeren Kohlenverkehr zur Elbe begründet.

Die Einnahmen des Jahres 1901 enthalten die definitiven Abrechnungen bis Ende September.

Böhmische Nordbahn. Die für den Monat December 1901 nachgewiesene Mehreinnahme resultirt aus einer grösseren Frequenz im Güterverkehre, besonders bei Kohle.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate December 1901 hat sich gegen den gleichen Monat des Jahres 1900 beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 4946, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 41.046, zusammen daher eine Mindereinnahme von K 36.100, beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 918, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 112.318, zusammen daher eine Mindereinnahme von K 111.400 ergeben.

Die Mindereinnahmen im Güterverkehre bei beiden Unternehmungen resultiren aus dem schwächeren Kohlenverkehre.

Die Einnahmen des Jahres 1901 sind auf Grund definitiver Abrechnungen bis Ende August richtiggestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate December 1901 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 95.677 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 89.058.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultirte im Betriebsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Jahres 1900, eine Abnahme des Frachtquantums um 63.477 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 323.405.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich bei

Zucker, raffinirt	um	8.880 t
Zucker, roh	„	10.886 t
Kohlen	„	7.526 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen bei

Getreide aller Art	um	7.073 t
Mehl und Mahlproducten	„	3.360 t
Holz aller Art	„	5.867 t
Steinen aller Art	„	6.430 t
Erzen und Schlacken	„	6.911 t
Eisen und Stahl	„	859 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 17.943 Personen und das Erträgniss um K 3429 ab.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Frachtquantums um 18.630 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 26.490 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere bei

Steinen aller Art	um	1.072 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu constatiren bei

Getreide aller Art	um	1.336 t
Mehl und Mahlproducten	„	153 t
Holz aller Art	„	2.225 t
Erzen und Schlacken	„	256 t
Eisen und Stahl	„	138 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 8170 Personen und das Erträgniss um K 3481 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 4002 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 2063 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel Zucker, raffinirt, Zucker, roh, Holz aller Art, sowie Steine aller Art eine Mehrverfrachtung und die Artikel Erze und Schlacken eine Minderverfrachtung aufweisen.

Hinsichtlich der Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zum Monate December 1900, im Personenverkehre eine Abnahme um 2066 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 468, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 8545 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 124.

Diesbezüglich ist hauptsächlich betreffs der Artikel Mehl und Mahlproducte, sowie Zucker, roh, eine Mehr- und betreffs des Artikels Getreide aller Art eine Minderverfrachtung zu verzeichnen.

Rücksichtlich der Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz ergab sich im Berichtsmonate, gegenüber dem gleichen Monate des Jahres 1900, im Personenverkehre eine Abnahme um 556 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 28, ferner im Güterverkehre eine Abnahme des Frachtquantums um 202 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 2468.

Hiebei ist insbesondere hinsichtlich des Artikels Holz aller Art eine Minderbeförderung zu constatiren.

Auf der Localbahn Auspitz resultirte im December 1901 gegenüber dem December 1900 im Personenverkehre eine Abnahme um 879 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 156, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 154 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 114.

Was schliesslich die Localbahn Mutenitz-Gaya betrifft, so ergab sich auf dieser im Personenverkehre eine Abnahme um 644 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 102, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 867 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 2757.

Diesbezüglich weisen insbesondere die Artikel Mehl und Mahlproducte, sowie Zucker, raffinirt und roh, eine Transportzunahme auf.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen des Jahres 1901 reicht bis zum Monate September.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Der Einnahmenausfall im Monate December 1901 kann lediglich der Minderbeförderung von Kohlen und Erzen, sowie dem Ausfalle von Getreidetransporten zugeschrieben werden.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate December 1901 auf den gesammten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Jahres 1900 ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:
(provisorische Ziffern pro December 1901, mit den definitiven Ziffern des Jahres 1900 verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz . . .	— 6.748 Personen	— K	13.809
Ergänzungsnetz . . .	— 13.519 „	— „	7.983
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	— 14.107 „	+ „	9.017

Für den Ausfall im Personenverkehre lassen sich besondere Gründe nicht angeben.

B. Frachtenverkehr:
(provisorische Ziffern pro December 1901, mit den definitiven Ziffern des Jahres 1900 verglichen)

Oest. Nordwestbahn:	Garantirtes Netz .	+ 23.538 t	— K 85.292
„ „	Ergänzungsnetz .	— 9.498 t	+ „ 39.186
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn		— 7.167 t	+ „ 76.444

Infolge grösserer buchhalterischer Richtigstellungen eignen sich die ausgewiesenen Einnahmen nicht zu Vergleichen.

Die grössere Verfrachtung auf dem garantirten Netze ist hauptsächlich auf einen lebhafteren Localverkehr zurückzuführen.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmenziffern des Jahres 1901 ist bereits bis zum Monate August vorgeschritten.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesammtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluss der Localbahnen, im Monate December 1901 erzielten Einnahmen haben im Vergleiche mit dem correspondirenden Monate des Jahres 1900 eine Abnahme um K 2016 erfahren.

Personenverkehr — K 6.530
Frachtenverkehr + K 4.514

Die Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben hat gleichfalls Mindereinnahmen zu verzeichnen. Dieselben betrugen . . . . . K 1.090
Personenverkehr — K 917
Frachtenverkehr — K 173

Dagegen wiesen die Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Mödling-Brühl Mehreinnahmen auf. Dieselben betrugen bei erstgenannter Bahn K 2.338
Personenverkehr — K 1.905
Frachtenverkehr + K 4.243
bei letzterer Bahn . . . . . K 93

Bei den Pachtbahnen ergaben sich nachstehende Zunahmen der Erträgnisse:
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn K 37.431
Personenverkehr — K 495
Frachtenverkehr + K 37.926
Leoben-Vordernberger Bahn . . . . K 4.008
Personenverkehr + K 146
Frachtenverkehr + K 3.862
Localbahn Radkersburg-Luttenberg K 1.876
Personenverkehr — K 41
Frachtenverkehr + K 1.917
Localbahn Laibach—Ober-Laibach K 1.678
Personenverkehr + K 212
Frachtenverkehr + K 1.466

Dagegen traten bei nachbenannten Pachtbahnen Rückgänge in den Einnahmen ein. Dieselben betrugen bei der
Graz-Köflacher Bahn . . . . . K 4.210
Personenverkehr — K 324
Frachtenverkehr — K 3.886
und Localbahn Cilli-Wöllan . . . . K 830
Personenverkehr + K 554
Frachtenverkehr — K 1.384

Die definitiven Einnahmen sind bis inclusive August 1901 in den nachgewiesenen Ergebnissen des Jahres 1901 berücksichtigt.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate December 1901 ergibt sich im Personenverkehre eine Mindereinnahme von K 5828, im Güterverkehre eine solche von K 28.747. Ersterer Ausfall ist durch die ungünstige Witterung während der Weihnachtsfeiertage, letzterer dadurch erklärt, dass in der Vergleichsziffer des definitiv abgerechneten Monates December 1900 auch Einnahmen aus cartellirten Verbandsverkehren enthalten sind.

In den Gesammteinnahmen des abschliessenden Betriebsjahres sind rücksichtlich der Monate Jänner bis August (einschliesslich) die Ergebnisse der definitiven Abrechnung bereits durchgeführt, und zeigen erstere im Vergleiche mit den definitiv ermittelten Gesammteinnahmen des Jahres 1900 eine Einnahmensteigerung von K 51.479, wovon auf den Personenverkehr K 24.724, auf den Güterverkehr K 26.755 entfallen.

Schneebergbahn, Adhäsionsstrecke. Im Personenverkehre zeigt sich eine Mindereinnahme von K 1257, hervorgerufen durch die ungünstige Witterung. Im Güterverkehre resultirt eine Zunahme um 578 t bei einem Ausfall von K 6079, welcher Widerspruch darin seine Erklärung findet, dass höher tarifirende Güter abgenommen, Militärgüter über kurze Strecken hingegen zugenommen haben. Auch sind in der Vergleichsziffer des definitiv abgerechneten Monates December 1900 vertragsmässige Pauschaleinnahmen enthalten, welche für das Jahr 1901 erst in die definitive Abrechnung des Gegenstandsmonates aufgenommen werden können.

In den Gesammteinnahmen sind die Ergebnisse der definitiven Abrechnung für die Monate Jänner bis August (einschliesslich) durchgeführt, und zeigen erstere im Vergleiche mit den definitiv ermittelten Einnahmen des Jahres 1900 einen Einnahmenzuwachs von K 32.256, wovon K 19.374 auf den Personenverkehr und K 12.882 auf den Güterverkehr entfallen.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Das Domicil des Käufers gilt als Erfüllungsort, und treffen nach erfolgter Uebernahme der Waare seitens der Verkehrsanstalt alle während des Transportes zum Nachtheile der Waare entstandenen Schäden nicht den Verkäufer, sondern den Käufer.

Destinations- und Erfüllungsort im Kaufgeschäfte fallen nothwendigerweise nicht immer zusammen, denn nicht selten trifft der Käufer hinsichtlich der im Besitze des Verkäufers verbliebenen Waare die Bestimmung, dass dieselbe auf sein Geheiss durch den Verkäufer nach einem später zu bezeichnenden Orte zu spediren sei. Ist nun hinsichtlich der Uebernahme keine andere Verfügung getroffen worden, so gilt in solchen Fällen das Domicil des Verkäufers als Erfüllungsort, hingegen der Ort, wohin die Waare auf Geheiss des Käufers spedirt wird, nur als Bestimmungsort. Infolgedessen treffen im Sinne der Curialentscheidung vom 7. Jänner 1902, Z. 280/1901, alle während des Transportes die Waare betroffenen Schäden nicht den Verkäufer, sondern den Käufer, und sind daher auch die Transportanstalten berechtigt, gegebenenfalls nur jene Reclamationen und Ersatzansprüche zu berücksichtigen, welche seitens des Käufers etwa geltend gemacht werden sollten.

Der Käufer hat, im Falle einer Versäumniss seitens des Verkäufers, nur Anspruch auf Ersatz jenes wirklichen Schadens, der ihn durch die verspätete Erfüllung de facto traf.

Das Versäumniss des Verkäufers lässt für den Käufer zwar das Recht erwachsen, neben der Vertragserfüllung auch den Ersatz des ihm aus der Versäumniss erwachsenen Schadens vom Verkäufer zu beanspruchen. Allein dieser Schaden kann im Sinne der Curialentscheidung vom 9. Jänner 1902, Z. 354/1901, nicht mit der zur Zeit der beanspruchten Erfüllung bestandenen Preisdifferenz beziffert werden, da ja der Käufer im Falle der gerichtlichen Zwangserfüllung in dem etwaigen höheren Preise diese Differenz eo ipso vergütet erhält und somit nur Anspruch auf jenen wirklichen Schaden erheben kann, der ihm durch die verspätete Erfüllung de facto erwachsen ist. Sollte nun der Nachweis erbracht werden, dass im Falle der Versendung der Waare ausschliesslich die Transportanstalt an der verspäteten Ablieferung derselben an den Empfänger schuld trägt, hat letztere nur die seitens des Käufers, bezw. Empfängers geltend gemachten Reclamationen und Schadenersatzansprüche zu berücksichtigen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 88. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 8. Februar wurde seitens der Herren Abgeordneten Kutscher, Schreiter, Dr. Eisenkolb und Genossen ein Antrag eingebracht, betreffend den Ausbau der Bahn von Aussig über Klein-Kahn, Tyssa und Peterswalde an die Landesgrenze zum Anschlusse an die sächsischen Bahnlinien.

In der 90. Sitzung vom 14. Februar brachten die Herren Abgeordneten Kittel, Alwin Hanich und Genossen einen Antrag ein, betreffend die Regulirung des Bielaflusses.

In derselben Sitzung wurden an den Herrn Eisenbahnminister folgende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Fresl und Genossen, betreffend die Vertheuerung der Kohle für die Angestellten der k. k. Staatsbahnen im Bereiche der Pilsener Direction;
2. der Herren Abgeordneten Fresl und Genossen, betreffend die Schädigung des Gärtners Adalbert Svoboda aus Klattau durch Nichtzustellung einer Sendung;
3. der Herren Abgeordneten Hans Hofer, Kienmann und Genossen, wegen Abstellung der durch die Strassenübersetzung ausserhalb der Station Ternitz der Südbahn hervorgerufenen Uebelstände.

In derselben Sitzung wurde seitens des Herrn Präsidenten mitgetheilt, dass der Budgetausschuss den ihm zugewiesenen Antrag, betreffend die Ertheilung von Legitimationen zur Lösung ermässigter Fahrkarten bei den Personencassen der k. k. österr. Staatsbahnen an die provisionirten und quiescirten k. k. Finanzorgane, dem Eisenbahnausschusse abgetreten habe.

In der 91. Sitzung vom 15. Februar interpellirten die Herren Abgeordneten Stein und Genossen den Herru Eisenbahnminister, betreffend die Verunglückung eines Bremsers der Buschtěhrader Eisenbahn.

In der 92. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. Februar wurde die Verhandlung über die bosnischen Bahnen fortgesetzt.

Abg. Dr. Ivčević führt aus, man könne nicht in Abrede stellen, dass die bosnische Eisenbahnpolitik den Interessen der österreichischen Reichshälfte nicht besonders förderlich war. Freilich müsse man anerkennen, dass die geographische Lage Ungarns Bosnien gegenüber eine Bahnpolitik, dank deren die bosnischen Bahnen nach Ungarn gravitiren, begünstigt habe. Aber andererseits hätte die österreichische Regierung von allem Anfange an ihr Augenmerk dahin richten sollen, dass Bosnien mit Dalmatien durch eine Eisenbahn verbunden werde. Nur auf diese Weise hätte ein Gegengewicht gegen die Attraction Bosniens in die ungarische Interessensphäre geschaffen werden können. Die Bekämpfung der Vorlage durch den Abgeordneten Dr. Ellenbogen sei nicht begründet gewesen, weil durch sie dasjenige, was bisher unterlassen wurde, nachgeholt, die Eisenbahnverbindung Dalmatiens mit Bosnien gesichert werden sollte.

Allerdings sei die Vorlage nicht einwandfrei. Zunächst sei zu bemängeln, dass durch dieselbe dem Bau der Linie von Sarajevo bis zur Sandschakgrenze mit der Abzweigung bis zur serbischen Grenze die Priorität vor dem Bau der Linie Bugojno—Aržano eingeräumt werde. Auch die Verbindung Dalmatiens mit der Monarchie sei ein gesammtstaatliches Interesse, und die Dalmatiner müssen es tief bedauern, dass die Staatsinteressen gerade dort nicht entsprechende Berücksichtigung finden, wo sie mit den Interessen Dalmatiens zusammentreffen. Ein weiteres Bedenken gegen die Vorlage sei darin gelegen, dass die finanziellen Modalitäten, unter welchen der Bau der Linie Bugojno—Aržano ausgeführt werden solle, erst später durch die beiden Parlamente festgesetzt werden müssen.

Trotz aller dieser Einwendungen und Beschwerden werden die Dalmatiner für die Annahme der Vorlage stimmen. Die Regierungsvorlage sei das Resultat einer Vereinbarung mit der ungarischen und der bosnischen Regierung. Jede noch so berechtigte Amendirung der Vorlage zur besseren Sicherung der vitalen Interessen Dalmatiens würde die Nothwendigkeit neuerer Verhandlungen zur Folge haben, welche den Bau der Linie Bugojno—Aržano auf ganz unbestimmte Zeit hinausschieben, ja sogar in Frage stellen könnte. Mit dem Zustandekommen dieses Gesetzes entstehe für die gesetzgebenden Körper die Verpflichtung, die finanziellen Modalitäten zur Ausführung dieser Linien sofort zu regeln. Redner glaubt nicht, dass das ungarische Parlament die Finanzirung dieser Bahn seinerzeit verweigern werde, wenn es die gegenwärtige Vorlage votire, weil es sich da geradezu um eine Ehrenpflicht handle und es ausgeschlossen sei, dass das ungarische Parlament in einer solchen Frage wanken könne. Das Junctim zwischen den beiden Linien Bugojno—Aržano und Doboj—Šamac bilde einen starken Beruhigungsgrund, indem es die Gefahr, welche sonst eine derartige Bestimmung in sich geborgen hätte, wonach beide Parlamente sich in einem späteren Zeitpunkte über die finanziellen Modalitäten auszusprechen haben, vermindere.

Mit der blossen Annahme der Regierungsvorlage sei jedoch den Interessen und den berechtigten Aspirationen Dalmatiens und dieser Reichshälfte überhaupt nicht vollkommen Genüge geleistet. Der Eisenbahnausschuss habe deshalb mehrere Resolutionen zur Annahme empfohlen, von denen Redner insbesondere die Resolution Kaftan, betreffend die Herstellung einer Verbindung Dalmatiens, in erster Linie Spalatos, mit dem Innern unseres Staatsgebietes und den Anschluss an das bosnische Bahnnetz, sowie den Resolutionsantrag des Abg. Biankini, betreffend die Herstellung einer Eisenbahnstrecke von Zara nach Knin, von Knin nach Nowi und von einem geeigneten Punkte der Linie Spalato—Aržano—Imoschi, hervorhebt. Es handelt sich um eine Lebensfrage für Dalmatien, welches niemals an patriotischer Opferwilligkeit hinter den anderen Ländern zurückgestanden sei, aber auch um die wirthschaftlichen, politischen und strategischen Interessen des Reiches überhaupt. Die Kriegsflotte bedürfe zur Erfüllung ihrer Aufgabe zeitgemässer Communicationen zwischen dem Innern des Reiches und den Häfen, sowie einer Längsbahn an der Küste. Redner dankt dem Eisenbahnminister für die in seiner Rede zum Ausdrucke gebrachte Bereitwilligkeit der Regierung, die Eisenbahnstrecke von Knin bis an die Grenze Croatiens oder Bosniens zur Ausführung zu bringen, sobald von Seiten der ungarischen oder bosnischen Regierung der Anschluss gegen Knin sichergestellt würde. Die Bahn Knin—Novi könne nicht vom exclusiven Standpunkte der bosnischen Regierung, sondern müsse von dem höheren Gesichtspunkte betrachtet werden, dass diese Bahn die kürzeste Verbindung zwischen Dalmatien und der ganzen Monarchie darstellt.

Redner erweitert die Resolution Biankini dahin, dass man auch die Hafenstadt Traù in den Kreis des durch die neuen Bahnen sich entfaltenden Handels- und Verkehrslebens einbeziehen möge, zu welchem Zwecke die Herstellung einer Eisenbahn von San Nicolo nach Traù empfehlenswerth wäre. Er dankt den Mitgliedern des Eisenbahnausschusses für ihr Dalmatien gegenüber bewiesenes Entgegenkommen, ebenso dem Berichterstatter Abg. Freiherrn von Kübeck für die warme Vertretung der Interessen Dalmatiens.

Auf Antrag des Abg. Stwiertnia wird die Debatte geschlossen. Zum Generalredner contra wird Abg. Kaftan, zum Generalredner pro Abg. Ritter von Berks gewählt.

Abg. Kaftan führt aus, es handle sich um eine sogenannte strategische Linie oder eine Linie, die im gesammtstaatlichen Interesse gelegen sei, da bei dem gegenwärtigen Zustande des Lim-Gebietes das wirthschaftliche Moment eine sehr untergeordnete Rolle spiele. Redner wolle zugeben, dass sich die österreichischen Vertreter eifrig bemüht haben, das Interesse Cisleithaniens zu wahren, sie seien aber dem präponderanten Einflusse der Vertreter Ungarns unterlegen. Redner schildert die historische Entwicklung der bosnisch-dalmatinischen Eisenbahnfrage und betont, dass es im Laufe der letzten Jahrzehnte wohl gelungen sei, eine Reihe von Bahnanschlüssen an fremde Staaten sicherzustellen, während eine Verbindung Dalmatiens mit Bosnien und Ungarn nicht zu erreichen war. Es sei keine volle Garantie gegeben, dass das Junctim, welches in der Vorlage enthalten sei, auch wirklich werde eingehalten werden, denn wirthschaftlich sei die Linie Doboj—Šamac nicht absolut nothwendig. Mit geringerem Aufwande könnte man die Linie Brod—Doboj normalspurig machen, was ohnehin werde geschehen müssen, wenn die Linie Doboj—Sarajevo—Uvac ihre strategische Bedeutung aufrechterhalten soll. Ungarn habe dem Bau dieser im gesammtstaatlichen Interesse liegenden Linie so rasch zugestimmt, obwohl sich die andere Reichshälfte sonst, wenn es sich um gesammtstaatliche Interessen handle, grosse Reserve aufzuerlegen pflege, weil durch die Linie Uvac—Mitrovica Budapest auf dem kürzesten Wege mit dem Aegäischen Meere verbunden werde, so dass diese Linie nicht nur in politischer, sondern auch in wirthschaftlicher Beziehung in die Machtsphäre Ungarns gelangen würde. Das seien aber die Folgen des Dualismus, den die Partei des Redners stets bekämpft habe.

Eine wichtige, geradezu entscheidende Frage, erklärt Redner, wurde weder im Motivenberichte, noch im Referate des Berichterstatters erwähnt: die staatsrechtliche Frage. Die zwei einzelnen Staaten können keine rechtswirksamen Gesetze für die occupirten Provinzen geben. Der Gesammtmonarchie und nicht den Einzelstaaten wurde durch den Berliner Vertrag und die Convention mit der Türkei die Verwaltung Bosniens und der Hercegovina übertragen. Die Verwaltungsangelegenheiten und somit auch die Eisenbahnangelegenheiten der beiden occupirten Provinzen sind gemeinsame Angelegenheiten, für welche nur die gemeinsame Monarchie rechtswirksame Gesetze erlassen kann. Diese Angelegenheiten gehören in erster Linie vor die Delegationen, und erst, wenn sie dort genehmigt sind, können sie in Bezug auf die finanziellen Leistungen der Berathung in den Parlamenten unterzogen werden.

Wenn wir trotz dieser schwerwiegenden Gründe für das vorliegende Gesetz stimmen werden, so ist der Grund hiefür der, dass Dalmatien, welchem zufolge seiner reich entwickelten Küste und seiner Lage die österreichische Monarchie zu einem grossen Theile ihre Grossmachtstellung verdankt, endlich einmal eine halbwegs praktikable Bahnverbindung erhalte. Redner verlangt sodann die Ersetzung des Zahnstangensystems durch eine Adhäsionsbahn und bringt im Namen des Abg. Dr. Lecher einen Abänderungs- und Zusatzantrag zum Antrage Ellenbogen vor, wonach an Stelle der Worte „Bahnstrecke Banjaluka—Jajce“ die Worte „Verbindung Banjaluka mit Sarajevo und Knin-Novi, sowie betreffend die finanziellen Modalitäten für den Ausbau der Linie Bugojno—Aržano“ gesetzt werden sollen. Redner macht sodann auf die Wichtigkeit einer Querverbindung zwischen der Linie Spalato—Aržano und der Linie Gabella-Bocche di Cattaro aufmerksam, welche Verbindung vom gesammtstaatlichen und strategischen Standpunkte aus nothwendig sei. Schliesslich begründet er eine Resolution, durch welche die Regierung aufgefordert wird, mit möglichster Beschleunigung ein rationelles Verkehrsprogramm für Dalmatien auszuarbeiten und mit Energie darauf zu dringen, dass dieses Verkehrsprogramm, mögen sich welche Hindernisse immer entgegenstellen, endlich zur Durchführung gelange.

Abg. Ritter von Berks (Generalredner pro) bemerkt, dass bei der Strecke Sarajevo—Sandschak-Grenze ein neuer Modus für den Bau der bosnischen Bahnen eingeführt werde, indem ein Darlehen von 75 Millionen Kronen aufgenommen werden soll; bisher seien die bosnischen Bahnen auf die Art gebaut worden, dass aus den Zinsen der gemeinsamen Activen Darlehen an die bosnisch-hercegovinische Landesregierung gegeben wurden. So wurde in den Jahren 1881 bis 1895 eine Reihe von Bahnen mit einem Gesammtaufwande von 21 Millionen Gulden gebaut. Ueber das Wesen der gemeinsamen Activen gebe das Gesetz vom 24. December 1867 Aufschluss, in dessen § 8 es heisse, dass eine besondere Liquidirungscommission zur Prüfung und Richtigstellung der Activen der Centralfinanzen eingesetzt werde. Ueber die Thätigkeit dieser Liquidirungscommission und über die Höhe der gemeinsamen Activen, sagt Redner, erfahren wir gar nichts. Wenn aus den Zinsen dieser gemeinsamen Activen 21 Millionen Gulden entnommen werden konnten, müssen diese Activen immerhin recht beträchtlich gewesen sein. Redner gibt dem Wunsche Ausdruck, dass die Finanzverwaltung über das Wesen der gemeinsamen Activen, über ihre Höhe, über die Verwaltung und namentlich über die Thätigkeit der Liquidirungscommission Aufklärung geben möchte. Damit würde auch ein Aufschluss darüber gegeben sein, warum von der bisherigen Form der Erbauung bosnischer Bahnen Umgang genommen und zur Finanzirung durch ein Darlehen gegriffen wurde. Merkwürdig sei, dass in dem Gesetze für die Linie Sarajevo—Sandschak-Grenze kein Betrag genannt werde, es heisse nur, die Kosten dürften zwischen 60 und 70 Millionen Kronen variiren. Die höhere Ziffer angenommen, würden auf den Kilometer dieser Bahn 400.000 Kronen kommen, während ein Kilometer der Karawanken-Bahn nur 580.000 Kronen koste, obwohl die Karawanken-Bahn eine Hauptbahn sei und durch sehr schwieriges Terrain führe, während die in Verhandlung stehende Bahn eine schmalspurige Bahn und vorwiegend Thalbahn sei. Mit diesen sehr beträchtlichen Kosten hätte die Bahn ebenso gut normalspurig gebaut werden können, denn zur Normalspur werde man früher oder später greifen müssen, schon deshalb, weil diese Bahn berufen erscheine, die Monarchie mit dem Aegäischen Meere, mit Salonich, zu verbinden. Jetzt wolle man noch die Häfen von Sebenico und Spalato in die ungarische Machtsphäre einbeziehen, so dass nur noch der Hafen von Zara übrig bleibe. Dalmatien sei allerdings durch seine geographische Lage von der diesseitigen Reichshälfte vollkommen abgeschnitten, und jede Verbindung mit Dalmatien und Bosnien müsse über Croatien gehen. Es sei aber nicht gleichgiltig, welcher Weg gewählt werde. Die beste Verbindung wäre die Trasse Knin—Golubič bis zur bosnisch-dalmatinischen Grenze und von dort durch das Unna-Thal bis Novi. Diese Bahn müsste auch rentabel sein, da sie durch die waldreichsten Gegenden Croatiens und Bosniens führen würde. Diese Bahn sei ein Glied des noch unausgebauten Theiles der Strecke von Sarajevo nach Mitrovica. Auffallend bleibe nur der Umstand, dass der Bau eines Flügels Medjdje nach Vardište geplant erscheine. Diese Abzweigung könnte den Zweck haben, die Bahn einmal durch Serbien nach Mitrovica fortzusetzen. Dagegen müssten aber vom österreichischen Standpunkte die schwersten Bedenken heute schon geltend gemacht werden, weil der Anschluss zum Aegäischen Meere dadurch in die Machtsphäre des Königreiches Serbien gegeben sein würde. Redner erörtert hierauf die Linien Doboj—Šamac und Aržano—Bugojno und bemerkt, dass das ganze bosnische Eisenbahnnetz in einem einzigen Punkt an das Netz der Gesammtmonarchie angegliedert sei, nämlich in Brod. Dadurch würden die Häfen der Bocche di Cattaro von Gravosa und von Metkovich in die ungarische Machtsphäre gegeben.

Ebenso sei sie vom strategischen Standpunkte sehr wichtig. Die Heeresverwaltung habe die ganze Vertheidigung Dalmatiens ausschliesslich der Marine überlassen. Wenn diese Vertheidigung aber gegebenenfalls nicht recht functioniren könnte, würde es sich bitter rächen, denn der Mangel einer Bahnverbindung in Dalmatien würde die Möglichkeit ausschliessen, die erforderlichen Nachschübe in kurzer Zeit nach Dalmatien zu dirigiren. Redner bemängelt sodann den mangelhaften Anschluss einer Reihe von Linien an Ungarn. Wichtiger als die meisten Bestimmungen des Zoll- und Handelsbündnisses erscheine die Sicherstellung des Anschlusses an die ungarischen Staatsbahnen im Allgemeinen und namentlich die Sicherstellung der Bahnanschlüsse nach Dalmatien und Bosnien. Von ungarischer Seite werde mit der Zwischenzolllinie gedroht, wenn wir uns den Forderungen Ungarns nicht gefügig zeigen. Die Zwischenzolllinie könne uns aber nicht schrecken, das können wir — sagt Redner — nicht laut und deutlich genug aussprechen. Wir fühlen uns diesmal in der Lage, unsere Forderungen zu Gunsten Dalmatiens durchzusetzen, und in der Hoffnung, dass dies der Regierung gelingen werde, stimmen wir für die Vorlage.

Abg. Biankini bemerkt in einer thatsächlichen Berichtigung, dass die dalmatinischen Abgeordneten sämmtlichen Rednern, insbesondere aber dem Referenten und dem Abgeordneten Kaftan dankbar seien, die für Dalmatien Worte der warmen Sympathie und des Wohlwollens gefunden haben. Redner bittet den Eisenbahnminister, seine Aufmerksamkeit den Eisenbahnbediensteten in Dalmatien, insbesondere in Spalato, zu widmen und in den Eisenbahnwerkstätten in erster Linie den heimischen Arbeitern Brod und Erwerb zu geben.

Berichterstatter Abg. Freiherr von Kübeck hebt hervor, dass die abgeführte Debatte ergeben habe, dass selbst die Gegenredner geneigt seien, den Gesetzentwurf anzunehmen. Er erklärt sich gegen den Vertagungsantrag des Abg. Dr. Ellenbogen und

erörtert sodann die culturelle, verkehrspolitische und strategische Wichtigkeit der Bosnabahn, sowie der Linie Bugojno—Aržano gibt seinem Bedauern Ausdruck, dass die letztere Linie in Bezug auf die finanzielle Sicherstellung gegen die Bosnabahn zurückgestellt worden sei. Trotzdem müsse man trachten, dass die Vorlage angenommen werde, damit auch die zweite Linie umso eher zur Durchführung gelange. Wenn einmal der vorliegende Entwurf Gesetz geworden, dürften die beiden Regierungen durch die Macht der Verhältnisse gezwungen werden, auch für die Sicherstellung der beiden anderen Bahnen vorzusorgen. Dalmatien sei ein vergrabener Diamant, der leider nur allzu lange nicht gehoben worden sei. Das Haus habe die Pflicht, für dieses Land Alles zu thun, um seiner grossen Bedeutung, die es für Oesterreich besitze, gerecht zu werden. Dalmatien sei eines der beneidenswerthesten Küstenländer, die man sich denken könne. Wenn wir — sagt Redner — dieses Küstenland richtig ausnützen und den Seeverkehr heben, werden wir wirthschaftliche Athmungsfreiheit erlangen. Redner empfiehlt die vom Ausschusse angenommenen Resolutionsanträge wärmstens zur Annahme, erörtert sodann die in Betracht kommenden eisenbahntechnischen Fragen und schliesst mit dem Ausdrucke des Dankes für die freundliche Beurtheilung, die sein Bericht bei den Rednern gefunden. Er bitte, den Antrag auf Vertagung abzulehnen und in die Specialdebatte einzugehen.

Der Vertagungsantrag Ellenbogen wird hierauf abgelehnt und das Eingehen in die Specialdebatte beschlossen.

Die Verhandlung wird sodann abgebrochen.

In derselben Sitzung wurden folgende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Eisenbahnminister, den Herrn Justizminister und den Herrn Handelsminister:

Seitens der Herren Abgeordneten Choc und Genossen, betreffend die Untersuchung über von Abgeordneten erhobene Beschwerden durch die Behörden.

II. An den Herrn Eisenbahnminister:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Biankini und Genossen, betreffend die Errichtung einer Haltestelle in Konavlje in der Hercegovina;

2. der Herren Abgeordneten Choc und Genossen, betreffend die Lage der Schreiber der k. k. Staatsbahnen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Projecte für die Trassenführung der Hochspannungskabel und Speiseleitungen, sowie Project für die Kabelführung über die Rahlstiege: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 14. Februar die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich der zum Zwecke des Betriebes der Wiener elektrischen Strassenbahnen projectirten Hochspannungskabel und Speiseleitungen, deren generelle Lage principiell genehmigt wurde, im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die politische Begehung anzuordnen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthaltcrei in Wien ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Commissionsergebnisses für das ganze begangene Project oder einzelne Theilstrecken desselben den Baueonsens ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. Das weitere vom Magistrate der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegte Project für die Kabelführung über die Rahlstiege wurde unter demselben Auftrage an die k. k. Statthalterei in Wien zur Amtshandlung geleitet.

[E.-M.-Z. 55.035 ex 1901.]

Localbahn Tannwald - Grünthal. (Projeetsplan für einen bei dem Beamtenwohngebäude in der Station Grünthal aufzustellenden Holzschupfen: Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vom Verwaltungsrathe der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vorgelegten, vom Standpunkte der Landesbauordnung vom 8. Jänner 1889, L.-G.-Bl. Nr. 5, sowie der Localinteressen entsprechend befundenen Projectsplanes für einen bei dem Beamtenwohngebäude in der Station Grünthal der in Bauausführung begriffenen Localbahn Tannwald-Grünthal aufzustellenden Holzschupfen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums den Bauconsens ertheilt.

[E.-M.-Z. 5074.[

Elektrische Strassenbahn in Marienbad. (Project einer Wagenremise: Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vom Bürgermeisteramte in Marienbad vorgelegten, vom Standpunkte der Landesbauordnung vom 8. Jänner 1889, L.-G.-Bl. Nr. 5, sowie unter der Voraussetzung einer angemessenen Dimensionirung der Dachconstruction entsprechend befundenen Projectes einer Wagenremise für die elektrische Strassenbahn in Marienbad im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums den Bauconsens ertheilt.

[E.-M.-Z. 4966.[

Localbahn Nixdorf-Rumburg mit Abzweigung Herrnwalde-Schönlinde. (Anberaumung der Commission für die Feststellung der feuersicheren Herstellungen in km 1·3/4 und km 2·0/1 [in der Gemeinde Nixdorf].) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Schluckenau hat die Commission für die Feststellung der feuersicheren Herstellungen in km 1·3/4 und km 2·0/1 der in Bauausführung begriffenen Localbahn Nixdorf - Rumburg - Sehönlinde für den 24. Februar 1902 anberaumt. Der Commissionszusammentritt erfolgt am genannten Tage um $^1/_2$11 Uhr Vormittags in der Station Nixdorf der Böhmischen Nordbahn. [E.-M.-Z. 6512.]

Localbahn Gmünd—Gross-Gerungs. (Abänderung der Ein-, bezw. Ausfahrt vor dem Local- und Umladebahnhof Gmünd der Niederösterreichischen Waldviertelbahn.) Das von Seiten des niederösterreichisehen Landes-Eisenbahnamtes gestellte Ansuchen — dass zum Zweeke der aus ökonomischen Rücksichten angestrebten Beseitigung einer zweiten Gelcisekreuzung vor dem Local- und Umladebahnhof Gmünd die Abzweigung des Geleises der Bahnlinie nach Gross-Gerungs hinter der bereits bestehenden Kreuzung mit dem provisorischen normalspurigen Frachtenzustellgeleise aus dem Geleise der Linie nach Litschau provisorisch durch die Einlegung einer Weiche bewerkstelligt werden darf — wurde vom k. k. Eisenbahnministerium bis zum Zeitpunkte der definitiven Ausgestaltung der Station Gmünd der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. bis zur Fertigstellung der definitiven in den Localbahnhof einmündenden Geleise der beiden Localbahnlinien nach Litschau und nach Gross-Gerungs und unter der Bedingung genehmigt, dass, im Falle die projectirte Geleisereconstruction und die Einlegung der Weiche sofort erfolgen sollte, bis zur Eröffnung der Bahnlinie nach Gross-Gerungs der in Betracht kommende Wechsel mit einem Weichensperrschloss zu versehen und der Schlüssel hiezu bei der Betriebsleitung am Localbahnhofe in Verwahrung zu nehmen ist. [E.-M.-Z. 3894.]

Elektrische Kleinbahn Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf. (Ergebniss der techniseh-polizeilichen Prüfung: Ertheilung der Benützungsbewilligung ex commissione.) Das von der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen mitgetheilte Ergebniss der am 5. August 1901 durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der elektrischen Kleinbahn Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf, bei welcher Amtshandlung der Betriebsconsens ex commissione ab 7. Augnst 1901 im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt worden ist, wurde zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 51.516 ex 1901.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Eisenbahn Wien - Aspang und Schneebergbahn. (Aenderung des Namens der Personenhaltestelle Feistritzthal in „Feistritz-Kirchberg“.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von obiger Eisenbahn nachgesuchte Abänderung des Namens der auf der Linie Wien-Aspang zwischen den Stationen Edlitz und Aspang gelegenen Personenhaltestelle Feistritzthal in „Feistritz-Kirchberg“ genehmigt.

[E.-M.-Z. 5588/20.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ablieferung von Fahrbetriebsmitteln im Jahre 1901 und Gesammtbestand der Fahrbetriebsmittel Ende 1901.) Der Bestand an Fahrbetriebsmitteln bei den kgl. Ungar. Staatsbahnen hat im Monate December 1901 folgende Vermehrung erfahren: An Locomotiven wurden 7 Stück von der Staats-Maschinenfabrik abgeliefert, von denen 6 Stück für den Dienst bei Lastzügen, 1 Stück für den Eilzugsdienst verwendet werden; hiedurch stellte sich der Gesammtbestand auf 2536 Stück. Es

wurden ferner 3 Stück Postconducteurwagen und 268 Lastwagen zur Ablieferung gebracht, von denen 64 Stück gedeckte Wagen ohne Bremse, 16 Stück mit Bremse, 155 Stück offene Wagen obne Bremse und 33 Stück mit Bremse versehen waren. Die Gesammtablieferungen im Jahre 1901 betrugen: 56 Stück Locomotiven, 176 Stück Personenwagen verschiedener Typen und 1888 Stück Lastwagen, wodurch sich der Bestand an Personenwagen auf 6974 Stück, jener an Lastwagen auf 58.330 Stück gegenüber 6798 Stück ersterer, und 56.366 Stück letzterer Wagengattung Ende 1900 (vergl Bericht pro 1900, Vrdgs.-Bl. Nr. 18 ex 1901) erhöhte.

— (Anzahl und Ergebnisse der Prüfung der Hörer und Schüler des Eisenbahnbeamten-Bildungscurses.) Die Aufsichtscommission des Eisenbahnbeamten-Bildungscurses hielt jüngst unter Vorsitz des Ministerialrathes Ludwig Mándy des kgl. ungarischen Handelsministeriums eine Sitzung, in welcher constatirt wurde, dass zu Ende des verflossenen Schuljahres 170 ordentliche Hörer und 42 Privatschüler den Curs besucht haben, und dass das Studienresultat ein ziemlich günstiges war, indem blos vier Hörern ein Abgangszeugniss verweigert wurde. Für das laufende Studienjahr wurden 180 ordentliche Hörer aufgenommen, von denen inzwischen drei ausgetreten sind; die Zahl der Privatschüler beträgt 30. Die im verflossenen Herbste stattgehabten Befähigungsprüfungen haben 160 frühere ordentliche Hörer und 27 Privatschüler bestanden; von diesen legten die Prüfung 10 mit vorzüglichem, 67 mit gutem und 63 mit hinreichendem Resultate ab, während 47 zurückgewiesen wurden.

Projectirte Eisenbahn durch das „Ecseder-Moor" im Comitate Sáros. (Ausbaubeschluss.) Die Comitats-Congregation des Comitates Szatmár hat im Einvernehmen mit der Stadtcommune Szatmár-Németi in einer ad hoc einberufenen ausserordentlichen Generalversammlung den Bau einer Eisenbahn durch das ehemalige, nunmehr gänzlich ausgetrocknete „Ecseder-Moor" beschlossen. Durch die im Laufe mehrerer Jahre fortgesetzten Entwässerungsarbeiten wurden 91.000 Catastraljoch des besten Ackerbodens gewonnen, dessen intensiv betriebene Beurbarung nur durch Herstellung einer Bahnverbindung mit der zunächst gelegenen Station Szatmár-Németi der Hauptlinie Budapest—Debreczen — Szatmár-Németi — Marmaros-Sziget — Körösmezö—(Woronienka — Stanislau) von national-ökonomischer Bedeutung sein wird.

Projectirte Localbahn Eger (Erlau)-Apátfalva-Vadna. (Ausführungsbeschluss, Länge und Kostenvoranschlag.) Die Interessenten des Comitates Borsod und speciell der Stadt Eger (Erlau) haben den Beschluss gefasst, die Realisirung des Baues der projectirten Localbahn Eger-Apátfalva-Vadna (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 53 ex 1901, Vorconcession Post 4) durch Gewährung ausgiebiger Subventionen zu fördern. Die Bau- und Einrichtungskosten dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen zu betreibenden 64 km langen Linie sind mit K 6,090.000 (per Kilometer K 95.906) präliminirt, von welcher Summe K 317,500 zur Beschaffung von Verkehrsmitteln, K 136.300 zum Umbau und Erweiterung der Anschlussstationen und K 130.000 dem Reservefonds zugewendet werden sollen. Die Kosten sollen in der Höhe von 35 pCt. durch die Emission von Stammactien, 65 pCt. aber durch Prioritätsactien beschafft werden. Die im Bereiche des Comitates Borsod von der Station Eger der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden, als Sackbahn endigenden Localbahn Füzes-Abony—Eger (Flügelbahn der Hauptlinie Budapest — Füzes-Abony—Szerencs—Lawoczne [(—Lemberg)] ausgehende Linie wird diese in nördlich radialer Richtung über Félnemet, Szarvaskö, Monasbél, Apátfalva, Szilvás, Visnyó, Dédes und die Gemarkung der Gemeinde Nagy-Bárcze in der Station Vadna mit der Linie Fülek—Vadna—Miskolcz verbinden. Die Finanzirung des Baues ist, wie aus Budapest berichtet wird, durch ein Consortium von Banken sichergestellt.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Stettin: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Pommerensdorf.) Seit 15. Februar werden auf der an der Bahnstrecke Stettin—Jassenitz zwischen den Stationen Stettin und Torney gelegenen Station Pommerensdorf, welche bisher nur dem Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsgüterverkehre diente, nunmehr auch Stückgüter abgefertigt. (Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction.)

— (Eröffnung des Haltepunktes Röversbagen Krug für den Personenverkehr.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction zufolge ist am 1. Februar der an der Bahnstrecke Stralsund—Rostock F.F. zwischen den Stationen Schwarzenpfost und Röversbagen gelegene Haltepunkt Röversbagen Krug für den Personenverkehr eröffnet worden. Der Fahrkartenverkauf daselbst findet durch den Zugsführer statt.

— (Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft: Verkehrsbeschränkung hinsichtlich Fahrzeuge auf dem Stadtbahnhofe Travemünde.) Die Direction der obigen Eisenbahngesellschaft gibt bekannt, dass die Abfertigung von Fahrzeugen, deren Ver-, bezw. Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen aus erfolgen kann, nach und von der Station Travemünde Stadtbahnhof — infolge Verlegung der Kopframpe daselbst — auf die voraussichtliche Dauer von drei Wochen ausgeschlossen ist.

Preussen und Hessen. (Kgl. Preussische und grossherzoglich Hessische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Mainz: Eröffnung der Haltestelle Naunhausen für den Personen-, Gepäcks- und Eilstückgutverkehr.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction zufolge ist am 1. Februar die an der Bahnstrecke Simmern—Kirchberg zwischen den Verkehrsstellen Simmern und Unzenberg gelegene Haltestelle Naunhausen für den Personen-, Gepäcks- und Eilstückgutverkehr eröffnet worden. Die Eröffnung der Haltestelle Naunhausen für den Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren findet am 1. Mai statt. Die Entfernung von Simmern bis Naunhausen beträgt 3·51 km und von Naunhausen bis Unzenberg 2·34 km.

— (Eröffnung des Haltepunktes Keidelheim für den Personenverkehr.) Am 15. Februar ist — einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction zufolge — der an der Bahnstrecke Simmern—Castellaun zwischen den Verkehrsstellen Simmern und Külz gelegene Haltepunkt Keidelheim für den Personenverkehr eröffnet worden. Die Ausgabe der Fahrkarten daselbst erfolgt durch das Zugspersonal während der Fahrt. Die Entfernung von Simmern bis Keidelheim beträgt 3·52 km und von Keidelheim bis Külz 1·91 km.

— (Eröffnung des Haltepunktes Bell für den Personenverkehr.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction zufolge ist am 1. Februar der an der Bahnstrecke Simmern—Castellaun zwischen den Verkehrsstellen Alterkülz und Castellaun gelegene Haltepunkt Bell für den Personenverkehr eröffnet worden. Die Ausgabe der Fahrkarten daselbst erfolgt durch das Zugspersonal während der Fahrt. Die Entfernung von Alterkülz bis Bell beträgt 3·46 km und von Bell bis Castellaun 2·08 km.

Bayern. (Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Etzenricht.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge ist am 1. Februar die an der Bahnstrecke Weiden—Neukirchen bei Sulzbach zwischen den Stationen Weiden und Weiherhammer gelegene Station Etzenricht nunmehr für den unbeschränkten Güterabfertigungsdienst eröffnet worden.

— (Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Bahnstation V. Classe Hurlach.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge ist am 1. Februar die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugte Bahnstation V. Classe Hurlach nunmehr auch für den beschränkten Güterdienst — Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg — eröffnet worden.

Schweiz und Baden. (Uebertragung der badischen Concession für die Schweizerische Nordostbahn.) Die vom schweizerischen Bundesrathe nachgesuchte Uebertragung der badischen Concession für die Schweizerische Nordostbahn ist durch einen Beschluss des badischen Staatsministeriums vollzogen worden.

Belgien. (Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit der Personenzüge auf der Strecke Brüssel—Arlon.) Die Höchstgeschwindigkeit der Personenzüge auf der Bahnstrecke Brüssel—Arlon ist nach Vornahme von Verbesserungen des Unterbaues dieser Strecke von 75 auf 90 km in der Stunde erhöht worden.

Braunschweig. (Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-Actiengesellschaft: Eröffnung des Personen- und Gepäcksverkehres auf den Strecken der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn.) Die Direction der obigen Eisenbahngesellschaft verlautbart, dass am 15. Februar 1902 die Strecken der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet wurden. Die Eröffnung dieser Strecken für den Thierverkehr findet zu einem späteren Zeitpunkte statt.

Italien. (Elektrische Vollbahnen in Nord-Italien.) Ueber die elektrischen Vollbahnen in Nord-Italien macht das „Dresdner Journal" folgende Mittheilung: In allen grossen Industriestaaten arbeitet man jetzt an der Lösung der Frage, ob und wie die grossen Eisenbahnen an Stelle von Dampf die Elektricität als Triebkraft benützen sollen, um eine noch grössere Geschwindigkeit bei sparsamerem Betriebe zu erzielen. Nord-Italien befindet sich zur Bewältigung dieser Aufgabe in einer besonders glücklichen Lage wegen des Reichthums an Wasserkraft, die von dem südlichen Abhange der Alpen geliefert wird. Einige Eisenbahnen dieses Gebietes sind bereits für einen elektrischen Betrieb umgewandelt worden und andere werden folgen, wenn sich das System bewährt. Sehr beachtenswerth ist die Anlage der elektrischen Eisenbahn im Veltlinthal, die eine Länge von 100 km besitzt und von Lecco längs der Ufer des Comer-Sees nach Colico führt. Hier theilt sie sich, ein Zweig geht weiter nach Sondrio, der andere nach Chiavenna. Die elektrische Kraft wird durch das Wasser der Adda geliefert, die vier Turbinen von je 2000 Pferdestärken treibt und einen Strom von 20.000 Volt Spannung liefert. Dieser Strom wird auf zehn Unterstationen, die etwa zehn Kilometer auseinander liegen, vertheilt, dort auf eine Spannung von 3000 Volt umgeformt und in die verschiedenen Theile der Linie geleitet. Die Zufuhr des Stromes geschieht durch eine Oberleitung aus Stahldrähten, die durch einen Pfosten zu jeder Seite des Geleises getragen werden; letztere sind auch für die Aufnahme der Hauptleitung bestimmt. Die Linie ist sowohl für Personen- als für Güterverkehr eingerichtet. Die Güterzüge werden durch elektrische Locomotiven, die Personenzüge durch eigene Motorwagen betrieben. Die Geschwindigkeit der Beförderung ist vorläufig allerdings gering, sie beträgt etwas über 60 km per Stunde, inbegriffen die Steigungen bis zu 10 pCt. Für grössere Steigungen wird die Geschwindigkeit auf die Hälfte herabgesetzt. Güterzüge mit einer Ladung von 250 Tonnen fahren nur 32 km stündlich. Das Wichtigste an dem Baue dieser Linie sind die Vorkehrungen für die Betriebssicherheit, indem alles so automatisch wie möglich eingerichtet ist. Die Hauptsache ist, dass bei Gefahr nicht nur die üblichen Signale gegeben werden, sondern der Zug auch von den Beamten der Eisenbahnlinie zum Stehen gebracht werden kann, indem ihm der Strom entzogen wird. Kommt ein Zug mit voller Geschwindigkeit an, und muss er aus irgend einem Grunde zum Halten gezwungen werden, so zieht der Wärter das Signal, scheidet aber gleichzeitig den Strom ab und setzt die Bremsen des Zuges mit voller Kraft in Bewegung, so dass es also dem Zugsführer ganz unmöglich gemacht wird, trotz des Signals weiterzufahren. Gegen Blitzgefahr sind alle Leitungen besonders versichert, ebenso die elektrischen Locomotiven und Motorwagen. In gewisser Beziehung wird diese Linie wohl ähnlichen Unternehmungen vorbildlich werden können.

China. (Schantung-Eisenbahn: Eröffnung der Strecke Kaumi—Tschiangling.) Am 1. December 1901 ist die Bahnstrecke Kaumi—Tschiangling der Schantung-Eisenbahn für den Verkehr eröffnet worden. Es sind nunmehr 132 km dem Betriebe übergeben.

Russland. (Eröffnung der Zweigbahn Alexandropol-Eriwan der transkaukasischen Eisenbahnen für den Güterverkehr.) Am 15./28. Jänner ist der Güterverkehr auf der Zweiglinie Alexandropol—Eriwan der transkaukasischen Eisenbahnen in einer Länge von 141 Werst eröffnet worden. Die neue Zweiglinie bildet die Fortsetzung der Tiflis—Karsser Strecke.

Schiffahrt.

Schiffahrtsverkehr im oberen Elbethale. Der Schifffahrtsverkehr im oberen Elbethale gestaltet sich von Tag zu Tag lebhafter, so dass im Laufe dieses Monates auf die volle Wiederaufnahme der diesjährigen Schiffahrt gerechnet werden kann. Vor dem Elbe-Umschlagsplatze Laube-Tetschen befanden sich am 11. Februar bereits sechs Deckkähne, sowie der Eildampfer „Magda" und waren 4 Dampfkrähne in Thätigkeit. Ebenso werden am Kohlenverladeplatze Aussig-Schönpriesen jetzt täglich bis zu 120 Waggons Braunkohle auf Schiffe verladen.

Verschiedene Mittheilungen.

Lieferungs-Ausschreibung für Werkzeugmaschinen. Um einerseits den nothleidenden Fabriken, welche Arbeitsmaschinen erzeugen, Aufträge in grösserem Umfange zukommen lassen zu können und andererseits angemessene Preise zu erzielen, hat das k. k. Eisenbahnministerium eine gemeinsame Offertausschreibung für sämmtliche Staatsbahnlinien veranlasst. Ein Verzeichniss der zu liefernden Werkzeugmaschinen und Werkstätteneinrichtungen wurde in den Amtsblättern der k. k. Staatsbahn-Directionen verlautbart. Offertformularien und Lieferungsbedingnisse können von der k. k. Staatsbahn-Direction Wien bezogen werden. Als Einreichungstermin ist der 10. März 1902 bestimmt.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 14. Jänner 1902 allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der Centralinspector der Oesterreichischen Nordwestbahn, Regierungsrath Robert Landauer in Wien und der Sub-Director der Oesterreichischen Nordwestbahn, Regierungsrath Moriz Wilhelm in Wien den kgl. preussischen Rothen Adler-Orden dritter Classe;

der Generalinspector der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, Regierungsrath Carl Rimböck in Wien, der Oberinspector der österreichischen Staatsbahnen und Staatsbahndirector-Stellvertreter, Carl Johann Wagner in Wien, der Oberinspector der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen, Jacob Neblinger in Wien, der Inspector der österreichischen Staatsbahnen und Bahnbetriebsamts-Vorstand, kaiserlicher Rath Josef Jungwirth in Wien und der Inspector der österreichischen Staatsbahnen, Carl Schiffner in Wien, den kaiserl. persischen Löwen- und Sonnen-Orden dritter Classe;

der Lloydcapitän Thomas Gopcevich in Triest den kaiserl. ottomanischen Medjidié-Orden vierter Classe;

der Lloydagent Christoph Conte Viscovich in Cattaro die französische Decoration eines „Officier de l'Instruction puplique";

der Obercontrolor der Oesterreichischen Nordwestbahn, Julius Willvonseder in Wien, das Ritterkreuz zweiter Abtheilung des grossherzoglich Sachsen-Weimar-Eisenach'schen Haus-Ordens der Wachsamkeit oder vom weissen Falken;

der Oberofficial der österreichischen Staatsbahnen und Bahnbetriebsamts-Vorstand, Otto Gögl in Gmünd, den kaiserl. persischen Löwen- und Sonnen-Orden vierter Classe;

der Locomotivführer der österreichischen Staatsbahnen, Andreas Riederer in Wien und der Wagenmeister der österreichischen Staatsbahnen, Carl Bradacz in Wien die kaiserl. persische goldene Löwen- und Sonnen-Medaille, letzterer nebstdem die königlich preussische Kronen-Medaille, das königlich sächsische allgemeine Ehrenzeichen, die königl. serbische goldene Verdienst-Medaille zweiter Classe, die königlich rumänische Medaille „Serviciu Credincios" erster Classe und den fürstlich bulgarischen St. Alexander-Orden sechster Classe;

und der Oberconducteur der österreichischen Staatsbahnen Heinrich Werner in Wien die kaiserl. persische silberne Löwen- und Sonnen-Medaille

annehmen und tragen dürfen.

G. Winiwarter
BLECH- UND BLEI-WAARENFABRIK
Wien, I. Getreidemarkt 8.
Fabrik in Gumpoldskirchen, Niederösterreich.
Niederlage in Budapest, VI. Andrassystrasse 28.
Liefert: Verzinkte Eisenbleche, verzinkten Eisendraht, Zinkblech, Weissblech, Bleirohre, Bleiplatten, Bleiplomben, Bleidraht, Bleiapparate und Geschirre für die chemische und Glas-Industrie. Zinnrohre, Zinnplatten, Bleifolien, Stanniol. 662
Specialität:
K. k. priv. verbesserte Hilger'sche Dachpfannen, anerkannt beste Metall-Dachdeckung, Wellenbleche, Trägerwellenbleche, schwarz und verzinkt. Rollbalkenbleche, Eisenbleche verzinnt und verbleit bis 1000×2000 mm.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Herabminderung der Entladefrist für Eissendungen auf sechs Tagesstunden in Prag K.F.J.B.

Die nachträgliche Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums zu der auf Seite 580 in Nr. 18 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt ex 1902 verlautbarten Reducirung der Entladefrist für Eissendungen in der Station Prag K.F.J.B. auf sechs Tagesstunden ist unter Z. 7780 ddto. 18. Februar 1902 erfolgt.

In Berichtigung der citirten Kundmachung wird hinzugefügt, dass die Tagesstunden nicht von 6 Uhr Früh bis 8 Uhr Abends, sondern von 8 Uhr Früh bis 6 Uhr Abends gezählt werden.

Prag, am 18. Februar 1902. [142]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Massnahmen anlässlich starken Güterandranges für die Lambach-Gmundner Bahn.

Wegen starken Güterandranges für die Stationen der Lambach-Gmundner Bahn wird, vorbehaltlich der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, bis auf Weiteres die miethefreie Benützungsfrist der offenen Schmalspurwagen und der auf Rollschemelwagen beförderten Hauptbahnwagen auf sechs Tagesstunden herabgesetzt.

Für die Ueberschreitung der Ent- oder Beladefrist wird die tarifmässige Wagenmiethe eingehoben werden.

Linz, am 10. Februar 1902. [143]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Belgisch-Niederländisch-Italienischer Güterverkehr. Italienisch-Englischer Güterverkehr.

Einführung neuer Ausnahmetarife für Lebensmittel.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1902 gelangen folgende neue Ausnahmetarife für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln aus Italien zur Einführung, und zwar:

a) nach Deutschland via Gotthard und Brenner, sowie Pontebba;
b) nach Belgien und den Niederlanden via Gotthard und Brenner;
c) nach England via Gotthard, Brenner und Mont-Cenis.

Die gleichnamigen Ausnahmetarife vom 1. December 1898 nebst Nachträgen werden hiedurch aufgehoben und treten mit Ende März 1902 ausser Wirksamkeit.

Die wesentlichsten Aenderungen gegenüber den bisherigen Ausnahmetarifen bestehen darin, dass der Tarif ad c) über den Gotthard, Brenner und Mont-Cenis gilt, die Jahresmenge für die Erlangung der Vertragstaxen von 1000 auf 800 Wagen herabgesetzt wird und die ermässigten Taxen für Jahresmengen bei allen drei Ausnahmetarifen erst nach Erfüllung der Verträge im Rückvergütungswege gewährt werden.

Die neuen Ausnahmetarife können Mitte März bei unserer commerciellen Direction zum Preise von 1 Krone per Stück bezogen werden.

Wien, am 18. Februar 1902 [144]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Ungarn.

Aufnahme der Station Buda-Császárfürdö kiterö in den Seehafen-Ausnahmetarif 17.

Mit Giltigkeit vom 5. März 1902 wird die Station Buda-Császárfürdö kiterö in den Ausnahmetarif Nr. 17 (Mineralwasser) des vom 1. November 1899 giltigen Verbandsgütertarifes, Theil II, Heft 4, mit den in diesem Ausnahmetarife für den Verkehr mit der Station Budapest-Ferenczváros vorgesehenen Frachtsätzen aufgenommen.

Wien, am 20. Februar 1902. [145]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Abänderung des vom 1. Jänner 1902 giltigen Anhanges zu dem Localgütertarife, Theil II, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Die sub Nummer 15 des obigen Anhanges (Steine, Bau- und Bruchsteine etc.) für die Ausweiche Mosty festgesetzte Verschubgebühr von 2 Hellern per 100 kg wird mit Giltigkeit vom 1. März 1902 bei Verladung von 10 Wagen, bezw. bei gleichzeitiger Aufgabe von 10 Wagenladungen — unter Aufrechthaltung der übrigen Transportbedingungen — auf 1 Heller per 100 kg ermässigt.

Die bei Verladung von 5 Wagen bisher festgesetzte Verschubgebühr bleibt unverändert in Giltigkeit.

Budapest, im Februar 1902. [146]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Ergänzung der Nomenclatur des im Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1902 enthaltenen Ausnahmetarifes 27 A.

Mit Giltigkeit vom 5. April 1902 wird das auf Seite 193 des in rubro bezeichneten Tarifes befindliche Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes 27 A durch den hinter den Worten „Ganz- und Halbfabrikate“ einzuschaltenden Zusatz „(ausgenommen Geld und geldwerthe Münzen)“ ergänzt.

Wien, am 20. Februar 1902. [147]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Ungarn.

Druckfehler-Berichtigung in einer Kundmachung.

In der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 17 vom 13. Februar 1902 unter Kundmachungs-Nr. [108] erschienenen Publication hat es statt „Theil II, Heft 3, vom August 1902“ richtig: „Theil II, Heft 3, vom **1. August 1900**“ zu heissen.

Wien, am 20. Februar 1902.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

17. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Potutory—Ostrow-Berczowica der Gesammtverkehr voraussichtlich auf 3 Tage eingestellt.

18. Februar. In der Strecke Czortków — Buczacz wurde mit dem Zuge Nr. 1218 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

20. Februar. In den Strecken Wygnanka—Teresin—Skala wurde mit dem Zuge Nr. 3754 und in der Strecke Potutory—Ostrow-Berczowica mit dem Zuge Nr. 3312 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen.

20. Februar. Wegen Dammrutschung zwischen den Stationen Kostéj und Holgya der Localbahn Gáttája—Lugos—Maros-Illye wurde der Güterverkehr zwischen diesen zwei Stationen auf ungefähr 8 Tage eingestellt. Der Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr wird mittelst Umsteigens, bezw. Uebertragens aufrecht erhalten.

Geflügel- und Vogelausstellung in Skurnian bei Pilsen. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände und Thiere.) Anlässlich der am 29. und 31. März 1902 in Skurnian bei Pilsen stattfindenden Geflügel- und Vogelausstellung gelangen für den Transport der hiezu bestimmten Ausstellungsgegenstände und Thiere nach, bezw. von Pilsen auf sämmtlichen in Böhmen gelegenen Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen die im gemeinsamen Tarife Theil I, Abtheilung B, Abschnitt C, IX und X vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen zur Anwendung.

Allgemeiner Ausstellungsmarkt in Prag. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände und Thiere.) Anlässlich des im Monate Mai 1902 in Prag stattfindenden allgemeinen Ausstellungsmarktes gelangen für die Beförderung der hiezu bestimmten Ausstellungsgegenstände und Thiere auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif Theil I, giltig ist, die im gemeinsamen Tarif, Theil I, Abtheilung B, Abschnitt C, IX und X vorgeschenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen zur Anwendung.

Land- und forstwirthschaftliche Ausstellung in Feldsberg. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände und Thiere.) Anlässlich der vom 20. bis inclusive 24. September 1902 in Feldsberg stattfindenden land- und forstwirthschaftlichen Viertelausstellung für das Viertel unter dem Manhartsberg gelangen für den Transport der hiezu bestimmten Ausstellungsgegenstände und Thiere auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif Theil I giltig ist, die im gemeinsamen Tarife Theil I, Abtheilung B, Abschnitt C, IX und X vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen zur Anwendung.

Ausland

Ostdeutsch-Hessischer Verkehr. (Einbeziehung der Station Friedland, Nieder-Schl.) Mit Giltigkeit vom 10. Februar d. J. wurde die Station Friedland, Nieder-Schlesien in den Ausnahmetarif 17 für Garne etc., mit den in diesem Ausnahmetarif für Dittersbach in Schlesien vorgesehenen Sätzen einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Norddeutsch-Sächsischer Güterverkehr. (Einbeziehung von Stationen). In den obgenannten Güterverkehr (Tarifheft Nr. 1) wurden ab 15. Februar d. J. einbezogen:

1. Die Stationen Bodenburg, Westerhausen und Bloh der Eisenbahn-Directionsbezirke Hannover und Münster, sowie der Oldenburgischen Staatseisenbahnen;
2. die Station Obernkirchen der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn als Versandtstation in den Ausnahmetarif 6a für Kohlen. Ueber die anzuwendenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Deutsch-Französischer Verband. Verkehr mit und über Elsass-Lothringen. (Einführung des Nachtrages II zum Heft 1, Theil II A). Mit Giltigkeit vom 1. März d. J. tritt der Nachtrag II zum Heft 1, Theil II A, in Kraft. Die im Nachtrage enthaltenen Tariferhöhungen treten erst mit dem 15. April d. J. in Kraft. Der Nachtrag kann von der Drucksachencontrole der kaiserlichen Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unentgeltlich bezogen werden.

Bayerisch-Schweizerischer Getreideausnahmetarif, Heft 1 (Verkehr mit N.O.B.), vom 1. Juli 1899. (Ergänzung der Schnitttabelle A.) Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Schnitttabelle A, Seite 22, bezw. 23 des Tarifes, wie folgt, ergänzt:

Kilometer	von	Centimes für 100 kg
238	† Dinkelsbühl	103
251	† Feuchtwangen	107
168	† Mödishofen	77

Sendungen nach der Schweiz sind vorerst unter Ausschluss der directen Abfertigung auf Umkartirung in Lindau Stadt verwiesen.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern vom 1. Juni 1901. (Abänderung der Ausnahmetarifirung für Eis.) Die bereits früher kundgemachte Ausnahmetarifirung für Eis wird dahin abgeändert, dass die Frachtberechnung ohne Rücksicht auf das Ladegewicht des gestellten Wagens nach dem wirklichen Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg zu erfolgen hat.

Deutschland. (Ständige Tarifcommion.) In der am 5. Februar d. J. in Berlin abgehaltenen 76. Sitzung der ständigen Tarifcommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten sind u. A. folgende Beschlüsse gefasst worden:

Angenommen wurden die Anträge auf:

1. Aufnahme von Trass und Tufstein, gemahlen, in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter;
2. Aufnahme von Rahm (Sahne) in den Specialtarif für bestimmte Eilgüter;
3. Zurechnung von Eisschränken aus Holz zu den Holzwaaren;
4. Aufnahme von Maissteugelmehl in den Specialtarif III durch Erweiterung der Position „Stroh“;
5. Festsetzung einer Gebühr für das bahnseitige Auflegen und Befestigen von Wagendecken bei zollcontrolpflichtigen Gütern.

Abgelehnt wurden die Anträge auf:

1. Aufnahme von Kieselfluornatrium in den Specialtarif II;
2. Versetzung von landwirthschaftlichen Maschinen und Geräthen in den Specialtarif III.

Vertagt wurden die Anträge auf:

1. Aenderung der Zusatzbestimmung II (2) zu § 53 der Verkehrsordnung (zulässiges Mehrgewicht bei Wagenladungen);
2. Aufnahme von gekörnter (granulirter) Emaillemasse in den Specialtarif II;
3. Aufnahme von Brennspähnen zur Glasfabrikation in die Ziffer 6 der Position „Holz“ des Specialtarifes II;
4. Frachtberechnung für Futter aus getrocknetem Blut und Mageninhalt geschlachteter Thiere, auch mit Zusatz von Melasse, nach dem Specialtarif III und dem Specialtarif für bestimmte Stückgüter.

Einem Unterausschusse wurde zur Vorberathung überwiesen ein Antrag auf Einführung von Tarifvorschriften für die Beförderung von lebenden Fischen in Privatgüterwagen.

Die Beschlüsse der ständigen Tarifcommissionen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten bedürfen zu ihrer Durchführung der Genehmigung der zu den Generalconferenzen der deutschen Eisenbahnen zugelassenen Verwaltungen.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif. (Einführung eines neuen Theiles I, Abtheilung B, und je eines Nachtrages II zum Thiertarif, Theil I, und Gütertarif, Theil I, Abtheilung A.) Am 1. April 1902 werden ein neuer Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abtheilung B, unter Aufhebung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, Theil I, Abtheilung B, vom 1. April 1901 und je ein Nachtrag II zum Thiertarif, Theil I, und Gütertarif, Theil I, Abtheilung A, vom 1. Jänner 1900 eingeführt.

Der neue Gütertarif, Theil I, Abtheilung B, und die Nachträge zu den übrigen Theilen I enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen und der Anlage B zur Verkehrsordnung, der Allgemeinen Tarifvorschriften für den Thier- und Güterverkehr, der Güterclassification und des Nebengebührentarifes. Hiedurch werden neben einzelnen Erhöhungen durchweg Vergünstigungen und Ermässigungen herbeigeführt. Druckabzüge des neuen Tarifes und der Nachträge können vom 5. März d. J. ab von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbureau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staatseisenbahnverwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Directer Güterverkehr unter deutschen Bahnen. (Ausnahmetarif für Eis).

1. Der im Vrdgs-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 17 vom 13. Februar 1902 veröffentlichte Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen gilt für die gleiche Zeit und zu den gleichen Bedingungen und Frachtsätzen auch im Verkehr mit den in den Elsässisch-Lothringisch - Luxemburgisch - Bayerischen Gütertarif aufgenommenen Stationen der Prinz-Heinrich-Bahn.
2. Bezüglich des Verkehres mit Baden einschliesslich Mannheim ist die vorerwähnte Publication mit Wirksamkeit vom 1. April l. J. an wie folgt zu berichtigen, bezw. zu ergänzen:

„Im Badisch-Bayerischen Güterverkehr und im Verkehr mit den Mannheimer Bahnhöfen wird der Frachtberechnung nach den Sätzen dieses Ausnahmetarifes mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zugrunde gelegt, hiebei jedoch für Wagen mit anderem Ladegewicht als 10, 12·5 und 15 t;

a) das Ladegewicht von mehr als 10 t, aber weniger als 12·5 t nur für 10 t;
b) das Ladegewicht von mehr als 12·5 t, aber weniger als 15 t nur für 12·5 t gerechnet.

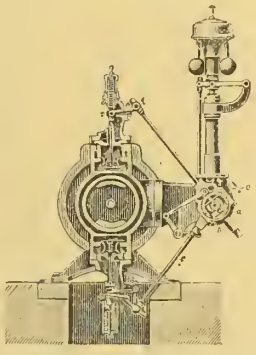
Stellt sich indes das danach festgesetzte Ladegewicht der Wagen niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht des Ausnahmetarifes für das Letztere berechnet.

Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Specialtarifes III eine niedrige Fracht, so wird nur diese erhoben.

— (Einbeziehung der Station Etzenricht.) Die Station Etzenricht der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen ist für den Gesammtgüterverkehr mit sofortiger Giltigkeit in nachfolgende Gütertarife einbezogen:

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896.
Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1902.
Württembergisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899.
Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1901.
Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899.
Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungstellen.

Weltausstellung Wien 1873 Fortschrittsmedaille. **Gegründet 1853.** Weltausstellung Paris 1900 Grand Prix.



G. Topham

Maschinenfabrik und Eisengiesserei
Wien, Favoriten.

Specialitäten:

Sägewerks- und Holzbearbeitungsmaschinen in vollkommenster Ausführung nach neuesten formvollendeten Modellen für alle Zwecke der Holzindustrie.

Dampfmaschinen mit Präcisions-Schieber- und zwangläufiger Ventilsteuerung (Patent Elsner). Über 400 im Betriebe.

Transmissionen mit und ohne Ringschmierlager, sowie auf Maschinen geformte **Zahnräder** aller Art.

Spindel- und Excenterpressen, hydraulische Pressen und die zugehörigen Pumpwerke.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco

Moritz **TILLER** & Co. k. k. Hoflieferanten

Firma-Inhaber M. Tiller — J. Toffler 659

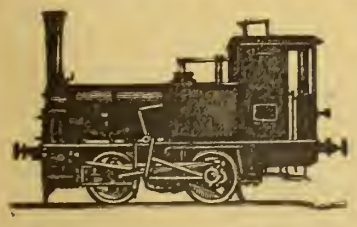
WIEN, VII. Mariahilferstrasse 22.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

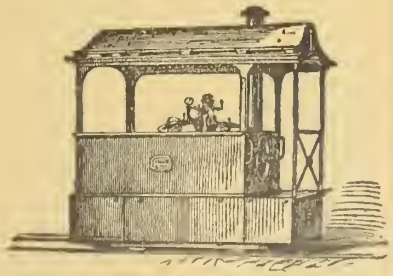
Actien-Gesellschaft

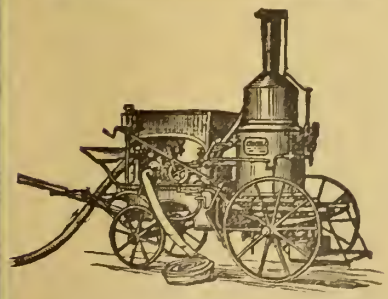
MÜNCHEN und LINZ.

613



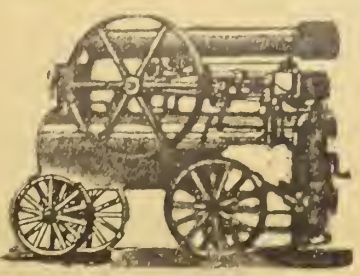
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,





LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.



Prospecte werden auf Verlangen zugesendet

Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
715	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Cement, auch hydraulischer Kalk	Beraun		den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarife, ferner Tarife, Theil II, Heft 1 und 2 des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1901	In der Rubrik a) der nachstehenden Tabelle	In der Rubrik b) der nachstehenden Tabelle	In der Rubrik c) der nachstehenden Tabelle	Im Kartirungswege		

1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.
2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen

Nach	a)	b)	c)
	Heller per 100 kg		
Anscha (A.T.E.)	—	83	—
Aussig (A.T.E.)	78	65	13
Bleiswedel	—	83	—
Deutsch-Gabel	—	101	—
Karbitz	75	69	6
Mariaschein	74	68	6
Niemes (Stadt)	—	91	—
Schima	—	74	—
Schönfeld (A.T.E.)	76	70	6
Schwaz Knttowitz	69	63	6
Settenz	71	65	6
Teplitz	72	66	6
Teplitz-Schlossgarten	—	70	—
Triebschitz	69	63	6
Türmitz	76	70	6
Wisterschan	—	70	—
Wurzmes	69	65	4
Zuckmantl	—	83	—
Kralup (B.N.B.)	53	51	2

Nach	a)	b)	c)
	Heller per 100 kg		
Altkladno	—	53	—
Buschtěbrad	—	53	—
Chodau (B.E.B.)	—	81*)	—
Deutsch-Kralupp	—	69	—
Falkenau a. d. Eger	—	81*)	—
Graslitz ob. Bhf.	—	89	—
Graslitz unt. Bhf.	—	89	—
Kaaden-Brunnersdorf	—	69	—
Karlsbad (B.E.B.)	84	81*)	3
Kladno	—	47	—
Kralup (B.E.B.)	53	51	2
Neusattl (B.E.B.)	—	81*)	—
Prag (Bubna)	41	39	2
Aussig (Oe.N.W.B.)	78	65	13
Eisenbrod	94	81	13
Friedland i. B.	128	106	22
Gablonz-Brandl	132	113	19
Gablonz a. N.	132	116	16
Georgenthal-Albrechtsdorf	125	110	15
Josefsthal-Maxdorf	131	116	15

Nach	a)	b)	c)
	Heller per 100 kg		
Melnik	73	67	6
Morchenstern	120	105	15
Reichenau b. Gablonz	97	83	14
Schreckenstein	77	65	12
Semil	101	84	17
Tannwald-Schumburg (S.N.D.V.B.)	108	91	17
Unter-Morchenstern	114	99	15
Aussig (St.E.G)	78	65	13
Befkowitz-Melnik	64	62	2
Bubentsch	40	38	2
Kralup (St.E.G.)	53	51	2
Libschitz	—	48	—
Lobositz (St.E.G.)	82	71	11
Mühlhausen (St.E.G.)	—	53	—
Nestomitz (Zuckerfabrik)	84	71	13
Raudnitz (St.E G.)	68	61*)	7
Schönpriesen	84	71	13
Theresienstadt	79	71	8
Wegstädtl-Hněwitz	68	66	2
Weltrnss	—	54	—

Die sub b) angeführten zugestandenen Frachtsätze finden auch dann Anwendung, wenn Cement und Kalk zur Completirung einer vollen Wagenladung zusammengeladen werden, jedoch ohne bahnseitige Haftung für die aus der Zusammenladung etwa entstehenden Folgen.

*) Bei Anwendung der mit *) bezeichneten Frachtsätze hat die Partei das Abladen auf eigene Kosten zu besorgen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
716	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte des Ausnahmetarifes Nr. 5 B des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	Siehe nachstehende Tabelle		Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 5 B des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. März 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband, Tarif-Theil II, Heft 8, vom 1. August 1900		Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach				
	Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk)	Hamburg B., Wilhelmsburg	Stettin	Warnemünde	anderen deutschen Hafenstationen
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen				
Arad	539	525	451	542	
Békés-Csaba	522	508	434	525	
Budapest *)	433	419	345	388	
Czegléd	468	454	380	423	
Debreczen	532	518	444	535	
Györ	411	397	323	366	
Nagy-Kikinda	533	519	445	488	
Nagyvárad	537	523	449	540	
Nyitra	447	433	359	402	**)
Pozsony	391	377	303	346	
Pozsony-fiók p. u. / Pozsony-tárhaz	397	383	309	352	
Szeged / Szeged-Rókus	507	493	419	462	
Szolnok-teher p. u.	482	468	394	485	
Temesvár-Gyárváros / Temesvár-Jozsefváros	534	520	446	489	
Zombor	490	476	402	445	

*) Die Frachtsätze für „Budapest" gelten im Verkehre von den Stationen: Buda-Császárfürdő Kiterő, Budapest-Angyalföld, Budapest-dunaparti teher p. u., Budapest-Ferenczváros, Budapest-fővamház, Budapest-fővarosi közrakt., Budapest-Jozsefváros, Budapest-Kelenföld, Budapest-kiterő, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti p. u., Köbanya-alsó p. u. und Köhanya-felső p. u.

**) Für die anderen in den Tarif des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafenverbandes aufgenommenen Hafenstationen werden die directen Frachtsätze unter Berücksichtigung der auf Seite 91 des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes unter „anderen deutschen Hafenstationen" vorgesehenen Zu- bezw. Abschlagsbeträge ermittelt.

Fortlaufende Nummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
717	Das Zugeständniss wird gemacht		betheiligten Verwaltungen	Papier der Tarifclasse A	Böhm.-Kamnitz	Budapest*)	Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechtbaltnug der allgemeiu giltigeu Tarifbestimmuugen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1 Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	a) 417 Heller b) Verschieden	a) 397 Heller b) 377 Heller	a) 20 Heller b) Verschieden	Im Kartirungswege		
718			betheiligten Verwaltungen	Getreide und Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Oelkuchen, Malz und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Position M—4 der Güterclassification	Pozsony-fiók pályaudvár	Stadlau oder Floridsdorf | Wien St.E.G. oder Wien K.F.N.B.	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1902	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	52 Heller | 55 Heller	47 Heller | 50 Heller	5 Heller | 5 Heller	Im Kartirungswege		

*) Die Frachtsätze gelangen im Verkehre mit nachbenannten Budapester Bahnhöfen zur Anwendnug, und zwar: Angyalföld, dunaparti tehérpályaudvár, fövamház, fövarosi közraktárak, Jozsefváros, kiterö, Lipótváros, uyngoti pályaudvár, Kelenföld, deli vasut (Südbahn), O-Buda filatorigat und Buda csaszárfürdö kiterö

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
719	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holz der Pos. H—19 der Güterclassification (mit Ausnahme von Brennholz und Abfallholz)	Less	Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1897	159 Heller	127 Heller	32 Heller	Im Kartirungswege		
720	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Bier	Lohoditz	Rózsahegy	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	bestehen keine directen Frachtsätze	Heller		Im Kartirungswege		Das Ablegen und Aufladen der Biersendungen obliegt dem Absender, das Abladen und Auflegen der leeren Bierfässer obliegt dem Empfänger. Werden zur Bierverladung Wagen mit einem Ladegewichte von 7500 kg beigestellt, hat die Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht zu erfolgen. Die leer retourgehenden Bierfässer müssen in solchen Mengen aufgegeben werden, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden
					Trencsén-Baán					197				
					Vág-Besztercze					165				
										156				
			Leer retourgehende Bierfässer	Rózsahegy	Lohoditz	Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut.				197				
				Trencsén-Baán						140				
				Vág-Besztercze						131				

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt: von der	2
Die Publication erfolgt: und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

betheiligten Verwaltungen

Mahlproducte, wie bei „Mahlproducte" im Ausnahmetarif 4 A des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes genannt, zur Ausfuhr aus dem österr.-ungarischen Zollgebiete

Von	Nach: Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk)	Nach: Hamburg B. Wilhelmsburg	Nach: Stettin	Nach: Warnemünde	Nach: anderen deutschen Hafenstationen
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig				
Siehe untenstehende Tabelle					

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt: von der	2
Die Publication erfolgt: und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14
Siehe untenstehende Tabelle	1
Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafenverband, Tarif. Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1902	2
vom 1. März 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	3
Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg. Aufrechtbaltung der sonstigen einschlägigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	4
Siehe untenstehende Tabelle	5
Im Kartirungswege	6

Von	Nach: Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk)	Nach: Hamburg B. Wilhelmsburg	Nach: Stettin	Nach: Warnemünde	Nach: anderen deutschen Hafenstationen
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig				
Korneuburg	343	329	255	309	
Wien II (K.-F.-J.-B.)	343	329	255	309	
Wien Nordbahnhof	354	340	266	320	*)
Wien Nordwestbahnhof	354	340	266	320	*)
Wien Staatsbahnhof	354	340	266	320	*)
Wien Donauuferbahnhof	351	337	263	317	
Wien Donauquaibahnhof	351	337	263	317	

*) Für die anderen in den Tarif des Deutsch-Oesterr.-Ungarischen Seehafenverbandes aufgenommenen Hafenstationen werden die directen Frachtsätze unter Berücksichtigung der auf den Seiten 20 und 21 des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes für den Ausnahmetarif 4 C I (Mahlproducte etc.) vorgesehenen Zu-, bezw. Abschlagsbeträge ermittelt

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Melasse

Von	Nach: Böhm.-Brod		Nach: Pečck		
	Landskron	Sichelsdorf	Landskron	Sichelsdorf	Prag-Hrabovka transit
	Localtarif				
	Heller	Heller	Heller	Heller	Heller
Sichelsdorf	95	90	90	82	46
Landskron	87	83	85	77	40
Böhm.-Brod	4	5	5	5	6
Pečck	Im Kartirungswege				

Anfgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen

bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902

Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
723	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Localbahn Deutschbrod-Saar und Zwittau-Polička-Skutsch	E i s	Saar i. M.	Deutschbrod	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis 31. März 1902	Localtarife	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		
				Sazawa					31	23	8			
				Ronow an der Sazawa					25	19	6			
				Přybislan					20	15	5			
									18	14	4			
				Krauna	Skutsch				17	13	4			
				Čachnow					21	16	5			
				Wüstkamenitz					24	18	6			
				Borowa	Skutsch				29	22	7			
					Zwittau				32	24	8			
				Polička	Skutsch				37	28	9			
					Zwittau				25	19	6			
724	**Südbahn-Gesellschaft**		Eis, auch in gedeckten Wagen	Leoben	Kisbér	Bei Erfüllung der in den übrigen Rubriken gestellten Bedingungen. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	Verschieden	103	Verschieden	Kartirung			
					Promontor					105 Heller incl. ungar. Transportsteuer					
725	**Südbahn-Gesellschaft**		Holzstoff, geschliffen, auch in Pappenform, wenn nicht geleimt und nicht gefärbt (weiss oder naturbraun) der Pos. H—29 des Tarifes, Theil I	Wildon	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Sendungen müssen ab Triest per mare zum Exporte nach dem Zollauslande gelangen. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. März 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif, Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Heller	113	99	14	Nach Massgabe des Punktes VIII der vom 1. Jänner 1900 giltigen „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen unter Pos. VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" beizubringenden Documente innerhalb der festgesetzten Frist	

Fortlaufende Nummer	1	727	726
Die Publication erfolgt von der	2	Südbahn Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
und im Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Slivowitzfässer, leere, gebrauchte, mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche, zur Füllung bestimmte, oder retourgehende	Slivowitz in Fässer	Kartoffeln
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Zistersdorf (Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	Nagy Lévárd (Station der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen)
nach		Triest oder Fiume	Triest
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegeben Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandtarifes. Aufgabe als Frachtgut	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen ist durch die Partei, bezw. deren Kosten zu bewerkstelligen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. März 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarife, bezw. Tarif-Theil II, für den Oesterreich-Adriatischen Eisenbahnverband (Hefte 3/4)	Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Directe Frachtsätze bestehen nicht
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	342	260	298	344	377 Heller, bezw. auch incl. ungar. Transportsteuer	163 Heller incl. ungar. Transportsteuer
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11						
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14	*) Die Inanspruchnahme nebenstehender Frachtsätze für aus Slivowitz und Wein in Fässern zusammengestellte Wagenladungen ist gestattet. Siehe auch den ab 1. Jänner 1902 giltigen Anhang zum Oesterreichisch-Adriatischen Tarife, Theil II, Heft 3, Post-Nr. 78, bezw. „ „ „ „ „ II, „ 4, „ 49	

und vice versa					
in jedem Gewichte	und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg	und Frachtzahlung für mindestens 8000 kg	und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg	Quantitäten unter 5000 kg per Frachtbrief	
	des genannten Artikels*) per Frachtbrief und Wagen				

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
728	**Oesterr. Nordwestbahn**												
	betheiligten Verwaltungen												
	Glas- und Hohlglaswaaren zur Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete des Ausnahmetarifes Nr. 16 des in Rubrik 8 genannten Tarifes												
	Friedburg-Lengau												
	Dresden-Elbkai	Schönpriesen-Umschlag	Aussig-Landungsplatz	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz									
	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen												
	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902												
	Elbe-Umschlagstarif für Westösterreich vom 1. April 1901												
	a) 274 Heller b) 153 Heller	a) 229 Heller*) b) 119 Heller*)	a) 237 Heller b) 129 Heller	a) 234 Heller*) b) 124 Heller*)									
	Im Kartirungswege												
	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag												

729			
k. k. österr. Staatsbahnen			
Südbahn-Gesellschaft			
c) Holz der Pos. H—18, H—19 und H—20 der Güterclassification im Tarife, Theil I, insoweit nicht vorstehend unter a) und b) rangirend	b) Holz, benannt sub Punkt 1, 2, 3, 5 und 7 der Pos. H—19 der Güterclassification im Tarife, Theil I, excl. aller zu Grubenzwecken bestimmten Hölzer und excl. der vorstehend unter a) angeführten Holzgattungen	a) Brennholz, hartes und weiches, in Scheitern, Schleifholz bis 2·5 m Länge, Stock- (Wurzel-) Holz, Reiserholz, Faschinen, Schwarten bis 7 m Länge	
Kapellen und Neuberg			
Wien (Matzleinsdorf)			
Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger			
bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902			
Localtarife			
Es bestehen keine directen Frachtsätze			
72 Heller	65 Heller	53 Heller	
Im Kartirungswege			
Diese Frachtsätze finden auch Anwendung auf Wien (Matzleinsdorf) vorgelegene Stationen der Südbahn-Gesellschaft			

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
730	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Ermässigte Eilgüter	Schönpriesen	Rzeszów und umgekehrt	Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, gültig vom 1. Jänner 1901	Bestebt kein directer Frachtsatz	1040 Heller		Im Kartirungswege		
731	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Garne der Pos. G—3/a der Güterclassification des Tarifes, Theil I						Heller					
				Burgan	Wien (Matzleinsdorf)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	248	216	32	Im Kartirungswege		
				Neudau					253	220	33			
732	**Böhmischen Nordbahn**		Eis						Kronen per Wagen					
				Tannenberg	Kralup	Unter Aufrechthaltung der Bedingungen des Ausnahmetarifes Nr. 4 und bei Beförderung mit fahrplanmässigen Güterzügen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1902	Localgütertarif	53·52	35	18·52	Im Kartirungswege		
				Prag					48·—*)	39	9·—			*) Kartirungssatz laut Verordnungs-Blatt Nr. 15 vom 8. Februar 1902, P. 602
733	**k. k. Staatsbahn-Direction Villach**		Email- und Rohblechgeschirr	In den Stationen St. Michael und St. Ruprecht		Wenn Sendungen im Gewichte unter 5000 kg durch die Partei auf-, bezw. abgelegt werden	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Nebengebührentarif	2 Heller	Nachlass der Auflege-, bezw. Ablegegebühren				
734			Bierfässer und Bierkisten, gefüllt, auch leer zurückgehend	In der Station Leoben k.k.St.B.										

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 22. **Wien, 25. Februar 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen im Monate December 1901. — Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen im Monate December 1901. — Ausweis über die im IV. Quartale 1901 auf den im Betriebe stehenden österreichischen Eisenbahnen neu eröffneten Stationen und Haltestellen und über die Aenderungen der Abfertigungsbefugnisse bei einzelnen bestehenden Stationen und Haltestellen. — Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Dem heutigen Verordnungs-Blatt liegt das Inhaltsverzeichniss für den Jahrgang 1901 und der Tarif-Index für das IV. Quartal 1901 bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 20. Februar 1902, womit für den Monat März 1902 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat März 1902 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von neunzehneinhalb ($19^1/_2$) Percent in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Verordnung des Handelsministeriums vom 17. Februar 1902,*) womit der I. Nachtrag zur Verordnung vom 28. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 254, betreffend die gleichförmige Einrichtung, Ueberwachung und Untersuchung der Lichter und Signalmittel, auf Grund der Vorschriften zur Verhütung von Zusammenstössen auf See, erlassen und der § 40 derselben ergänzt wird.

Dem zweiten Absatze des § 40 der Verordnung vom 28. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 254, betreffend die gleichförmige Einrichtung, Ueberwachung und Untersuchung der Lichter und Signalmittel, auf Grund der Vorschriften zur Verhütung von Zusammenstössen auf See, wird folgender Zusatz beigefügt:

„In jenen Fällen, in welchen ein Schiff fremder Flagge durch ein von der zuständigen Behörde des betreffenden Staates, und zwar vor nicht mehr als zwei Jahren ausgestelltes Zeugniss nachweisen kann, dass seine Lichter und Signalmittel den internationalen Vorschriften entsprechend eingerichtet sind, hat seitens der k. k. Hafen- und Seesanitätsämter nur dann die Untersuchung der Lichter und Signalmittel zu erfolgen, wenn sich bezüglich der den internationalen Vorschriften entsprechenden Beschaffenheit der Lichter und Signalmittel begründete Zweifel ergeben.“

Call m. p.

*) Enthalten in dem am 20. Februar 1902 ausgegebenen XI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 38.

Betriebsergebnisse der ungarischen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate December		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen							Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates December	
					1901				1900		Differenz per Kilometer in Percenten		
	1901	1900	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer		1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen . . .	8.034·6	8.010·2	3,067.500	1,370.300	3,699.100	10,495.600	14,194.700	1.767	14,596.463	1.822	— 3·0	8.034·6	8.010·
Südbahn-Gesellsch.(ungar. Linien)	704·1	704·1	120.085	229.161	250.124	612.145	862 269	1.225	862.735	1.225	. . .	704·1	704·
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B. .	119·9	119·9	53.234	72.299	30.767	175.690	206.457	1.722	196.917	1.642	+ 4·8	119·9	119·
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·6	382·6	135.071	235.101	139.029	846.234	985.263	2.575	1,104.350	2.886	— 10·8	382·6	382
Mohács-Fünfkirchner Bahn . . .	67·6	67·6	6.563	58.222	4.811	83 119	87.930	1.301	87 008	1.287	+ 1·1	67·6	67
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	68.600	29.000	15.200	71.400	86.600	1.272	68.566	1.007	+ 26·3	68·1	68
Hauptbahnen zusammen	9.376·9	9.352·5	3,451.053	1,994.083	4,139.031	12.284.188	16,423.219	1.751	16,916.040	1.809	— 3·2	9.376·9	9.352
II. Selbstständige Localbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	390·5	390·5	82.970	53.600	68.800	195.100	263.900	675	247.570	634	+ 6·4	390·5	390
Belisče-Kapelna (Slav. Drauthalb.)	80·3	80·3	3.563	15.576	3.263	26.522	29.785	371	28.365	353	+ 5·1	80·3	80
Budapester Localbahnen	56·7	56·7	246.643	11.875	58.156	5 907	64.063	1.126	64.786	1.143	— 1·5	56·7	56
Budapest-Budafok (elektr. Betr.)	8·7	8·7	70 860	. . . .	13.536	. . .	13.536	1.594	12.432	1.429	+ 11·5	8·7	8
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	11·7	11·7	155.751	26	22.393	14	22.407	1.915	24.384	2.084	— 8·1	11·7	8
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	3.981	1.928	4.975	7.227	12 202	272	12.778	285	— 4·6	44·9	44
Holics-Gödinger Localbahn . . .	3·4	3·4	1.369	6.895	514	5.678	6.192	1.821	6.497	1.911	— 4·6	3·4	3
Keszthély—Balaton-Szt. György .	9·7	9·7	4.316	3.552	2.669	3.706	6.375	657	7.165	739	— 11·0	9·7	9
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges. .	58·0	58·0	15.686	17.216	3.866	37.107	40.973	706	39.513	681	+ 3·7	58 0	58
Nagy-Károly—Somkuter L.-B. .	84·6	84·6	5.113	4 807	3.780	19.236	23.016	272	16.947	200	+ 36·0	84·6	8
Segesvár—Szent-Agota	50·0	50·0	7.465	1.530	4.060	4.500	8.560	171	9.237	185	— 7·6	50·0	50
Szamosthal-Bahn	253·6	253·6	34.242	16 622	40.701	79.026	119.727	472	114.379	451	+ 4·6	253·6	25
Szatmár-Erdöder Localbahn . .	28·2	28·2	14.462	1.479	3.087	3.207	6.294	223	12.914	458	— 51·3	28·2	1
Térrét-Kovásznaer Bahn	5·7	5·7	. . . .	5.260	. . . .	2.100	2.100	368	2.100	368	. . .	5·7	
Ungthalbahn	42·9	42·9	7.700	12.400	5.143	17.842	22.985	535	22.583	525	+ 1·9	42·9	4
Zagráb (Leskovac)-SamoborerL.-B.	19·2	. . . .	6.888	326	3.504	1.088	4.592	239	. . . .	. . .	. . .	18·4	. .
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Erste Niederungar. Landwirthschaftl. Eisenbahn-Act.-Ges. .	66·0	66·0	3.980	6.750	1.823	9.605	11.428	173	4.849	73	+137·1	66·0	6
Borossebes-Menyházaer Localb. .	21·1	21·1	316	851	140	1.230	1.370	65	2.330	111	— 41·4	21·1	21
In Verwaltung der Budapester Localbahnen.													
Haraszti-Ráczkever Localbahn .	27·3	27·3	15.022	2.061	6.583	2.841	9.424	346	8.215	301	+ 14·9	27·3	2
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakraczer Eisenbahn . . .	123·2	123·2	7.991	14.327	7.799	35.443	43.242	351	37.089	301	+ 16·6	123·2	1
Güns-Steinamanger Vicinalbahn .	17·4	17·4	8.541	1.063	4.340	3.302	7.642	439	7.669	441	— 0·5	17·4	
In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Localbahn	109·2	109·2	13.625	7.049	7.328	13.180	20.508	188	18.863	173	+ 8·7	109·2	1
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Arvatbalbahn	70·5	70·5	9.098	1.844	8.079	6.324	14.403	204	16.470	234	— 12·8	70·5	
Göllnitztbal-Bahn	33·0	33·0	4.642	9.504	3.605	26.968	30.573	926	24.815	752	+ 23·1	33·0	
Késmark—Szepes-Bélá L.-B. . .	8·6	8·6	2.508	3.168	751	1.712	2.463	286	3.473	404	— 29·2	8·6	
Lócsethal-Bahn	12·7	12·7	4.175	1.945	2.230	3.063	5.293	417	5.599	441	— 5·4	12·7	
Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz .	9·1	9·1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	9·1	
Poprádthal-Bahn	14·0	14·0	5.640	5.695	2.730	6.948	9.678	689	10.745	767	— 10·2	14·0	
Szepes-Béla—Podoliner Bahn . .	11·0	11·0	1.450	1.873	670	1.621	2.291	208	2.661	242	— 14·1	11·0	
Szepes Olaszi-SzepesVaralja L.-B.	9·3	9·3	2.318	3.551	986	3.491	4.477	481	1.754	189	+154·5	9·3	
Zsolna-Rajecser Localbahn . . .	21·2	21·2	6.986	1.753	2.768	3.632	6.400	302	5.952	281	+ 7·5	21·2	
In Verwaltung der Szamosthalbahn.													
Zsil-Nagybányaer	78·5	78·5	4 116	2.058	3.782	6.126	9.908	126	9.131	116	+ 8·6	78·5	

Eisenbahnen im Monate December 1901.

Beförderte Personen (Anzahl)	Beförderte Güter (Tonnen)	Einnahmen 1901 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1901 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1901 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1901 per Kilometer (Kronen)	Einnahmen 1900 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1900 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1900 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1900 per Kilometer (Kronen)	Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1901 (Kronen)	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1900 (Kronen)	Benennung der Eisenbahn
													I. Hauptbahnen.
36,556.500	19,698.800	47,959.295	146,922.257	194,881.552	24.255	47,762.672	150,268.847	198,031.519	24.721	— 1·9	24 255	24.721	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
2,062.015	2,493.269	3,713.058	12,185.150	15,898.208	22.579	3,633.094	12,322.815	15,955.909	22.661	— 0·4	22.579	22.661	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
693.033	649.567	408.726	1,655.580	2,064.306	17.217	414.991	1,472.032	1,887.023	15.739	+ 9·4	17.217	15.739	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
1,804.332	2,969.430	2,098.170	10,042.356	12,140.526	31.732	2,054.225	10,576.819	12,631 044	33.014	— 3·9	31.732	33.014	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
79.974	760.373	63.822	1,259.023	1,322.845	19.569	64.828	1,283.558	1,348.386	19.947	— 1·9	19.569	19.947	Mohács-Fünfkirchner Bahn
391.800	307 200	195.400	857.700	1,053.100	15.464	165.560	934.190	1,099.750	16.149	— 4·2	15 464	16.149	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
41,587.654	26,878.639	54,438.471	172,922.066	227,360.537	24 242	54,095 370	176,858.261	230,953.631	24.694	— 1·8	24.247	24.694	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Localbahnen.
970.830	765.426	838.310	2,586.030	3,424.340	8.769	816.690	2,300.280	3,116.970	7.982	+ 9·8	8.769	7 982	Arader u. Csánader E.
49.397	174.340	46.676	308.218	354.894	4.420	41.685	277.367	319.052	3.973	+ 11·3	4.420	3.973	Belisče-Kapelna(Sl.Drauth.)
3,352.342	135.116	811.673	87.050	898.723	15.851	808.075	89.614	897.689	17.847	— 11·2	15.851	17.847	Budapester Localbahnen
924.446	. . . .	184.078	. . . . .	184.078	21.158	151.778	. . . . .	151.778	17.445	+ 21·3	21.158	17.445	Budapest-Budafok
1,891.866	13.715	282 270	6.470	288.740	24.679	252.963	4.794	257.757	29 291	— 15·7	24.679	29.291	Budapest-Szt. Lörincz
75.078	36.328	101.059	124.868	225.918	5.031	101.593	124.591	226.184	5.038	— 0·2	5.031	5.038	Eperjes-Bartfeld
19.300	42.270	6.306	43.921	50.227	14.773	6.545	44.334	50.879	14.965	— 1·3	14.773	14.965	Holics-Gödinger Localbahn
56.160	19.887	40.351	54.636	94.987	9.792	40.380	50.734	91.114	9.352	+ 4·7	9.792	9.352	Keszthély—B.-Szt. György
195.362	180.719	49.272	409 240	458.512	7.905	47.161	392.891	440 052	7.587	+ 4·2	7.905	7.587	Marmaroser Salzb. A.-G.
59.220	34.954	44.970	143.921	188.891	2.233	43.405	152.455	195.860	2.315	— 3·5	2.233	2.315	Nagy-Károly—Somkut
73.426	23.794	41.142	75.380	115.522	2.310	42 286	73.916	116.202	2.324	— 0·6	2.310	2.324	Segesvár—Szent-Agota
459.844	221.854	552 419	985.113	1,537.532	6.063	545 919	950.306	1,496.225	5.900	+ 2·8	6.063	5 900	Számosthal-Bahn
264.025	21.754	52.985	47.102	100.087	3.549	23.287	32.419	55.706	3.548	. . .	3.549	3.548	Szatmár-Erdöder Localbahn
. . . .	49.840	. . . .	25.200	25.200	4.421	. . . .	25.200	25.200	4.421	. . .	4.421	4.421	Terret-Kovásznaer Bahn
112.420	130.840	71 019	281.581	352.600	8.219	62.859	279.495	342.354	7.980	+ 3·0	8.219	7.980	Ungthalbahn
99.833	3.250	52.867	8.428	61.295	3.331	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	3.331	. . .	Zágráb-Samoborer Localb.
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
46.521	51.172	19.548	79.065	98.613	1.494	16.778	60.430	77.208	1.170	+ 24·7	1.494	1.170	Erste Niederungar. landw Eisenb.-Act.-Ges.
6.395	15.645	4.950	21.050	26.000	1.232	4.470	20.950	25.420	1.205	+ 2·2	1.232	1.205	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Localbahnen.
173.792	23.616	76.859	32.682	109.541	4.012	70.485	32.305	102.790	3.765	+ 6·6	4.012	3.765	Haraszti-Ráczkever Localb.
													In Verwaltung der Südb.
105.935	210.526	117.003	531.981	648.984	5.268	116.845	463.635	580.480	4.711	+ 11·8	5.268	4.711	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
115.304	11.576	59.172	35.647	94.819	5.449	58.420	36.604	95.024	5.461	— 0·2	5.459	5.461	Güns-Steinamanger V.-B.
													In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther E.
167.051	80.548	86.766	155.300	242.066	2.217	84.273	140.842	225.115	2.061	+ 7·5	2.217	2.061	Fertövidéker Localbahn
													In Verwaltung der Kascha Oderberger Eisenbahn.
126.246	27.729	96.512	93.016	189.528	2.688	92.849	181.991	274.840	3.898	— 31·0	2.688	3.898	Arvathalbahn
57.411	119.322	33.548	341.095	374.643	11.353	28.775	397.233	426.008	12.909	— 12·1	11 353	12.909	Gölnitzthal-Bahn
35 068	39.756	10.540	24.852	35 392	4.115	11.848	26.706	38 554	4.485	— 8·2	4.115	4.483	Késmark—Szepes-Béla
56.484	16.864	33.792	28.171	61.963	4.879	31.891	30.340	62.231	4.900	— 0·4	4.879	4.900	Löcsethal-Bahn
7.974	233	8.283	272	8.555	940	6.302	426	6.728	739	+ 27·3	940	739	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
86.150	64.736	43.610	89.512	133 122	9.509	43.956	97 445	141.401	10.100	— 5·9	9.509	10.100	Poprádthal-Bahn
22.442	23.409	10.337	22.450	32 787	2.981	10.242	22 568	32.810	2.983	— 0·1	2.981	2.983	Szepes-Béla—Podoliner B.
26.944	22.660	11.146	25.965	37.111	3.990	9.570	15.776	25.346	2.725	+ 46·4	3.990	2.725	Szepes Olaszi-S.Varalja
95.662	19.210	38.649	33.210	71.859	3.390	38.642	16.413	55.055	2.597	+ 30·5	3.390	2.597	Zsolna-Rajecser Localbahn
													In Verwaltung der Szamosthalbahn.
50.379	24.451	49.426	63.767	113.193	1.442	46.740	61.795	108.535	1.383	+ 4·3	1 442	1.383	Zsibó-Nagybánya

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate December		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1901				Einnahmen 1900		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates December	
	1901	1900	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer		1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	129·9	129·9	30.600	12.600	19.300	19.500	38.800	299	39.049	301	+ 0·7	129·9	129·9
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	38.000	6.600	26.600	20.600	47.200	326	46.060	318	+ 2·5	145·0	145·0
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·4	59·4	7.500	1.700	4.200	4.700	8.900	150	9.459	159	+ 5·6	59·4	59·4
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	25.800	6.300	18.300	20.000	38.300	353	37.264	343	+ 2·9	108·6	108·6
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	17 200	6.500	8.100	11.700	19.800	239	21.191	256	+ 6 6	82·7	82·7
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	88·3	88·3	11.300	4.200	6.100	8.100	14.200	161	15.521	176	— 8·5	88·3	88·3
Bihárer Vicinalbahnen	177·8	177·8	31.200	7 200	25.900	26.300	52.200	294	43.372	244	+ 20·5	177·8	177·8
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	8.000	4.800	4.400	7.400	11.800	204	13 367	231	— 11·7	57·8	57·8
Brassó-Háromszéker Localbahnen	104·6	104·6	32.300	6.600	24.200	18.100	42.300	404	43.104	412	— 1·9	104·6	104·6
Budapest-Gran Localbahn	98·7	98·7	41.200	49.800	20.600	77.700	98.300	996	100.073	1.014	— 1·8	98·7	98·7
Budapest-Lájosmizse Localbahn	63·2	63·2	11.100	3.200	10.500	8.700	19.200	304	18.353	290	+ 4 8	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	4.100	6.000	1.400	9.800	11.200	471	9.910	416	+ 13·2	23·8	23·8
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	8.400	1.300	4.700	2.500	7.200	183	7.511	191	— 4·2	39·3	39·3
Debreczin-Füzesabony Localbahn	136·1	136·1	22.500	7.900	14.200	22.600	36.800	270	38.182	281	— 3 8	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	20.400	5.100	11.200	10.400	21.600	380	21.380	376	+ 1·1	56·8	56·8
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	340·2	75.200	47.400	48.900	156.500	205.400	604	202.828	596	+ 1·3	340·2	340·2
Weissenburger und Tolnaer C.-B.	106·4	106·4	16.000	6.900	13.000	13.500	26.500	249	26.737	251	— 0·8	106·4	106·4
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	6.700	2.200	5.600	4.700	10.300	198	10.912	210	— 5·7	51·9	51·9
Félegyháza-Majsaer L.-B.	25·0	25·0	3.300	400	1.500	900	2.400	96	2.531	101	— 5·0	25·0	25·0
Garamberzencze-Léva L.-B.	66·1	66·1	9.400	2.700	6.500	7.200	13.700	207	14.467	219	— 5·5	66·1	66·1
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203 2	31.400	15.600	22.300	48.700	71.000	349	69.723	343	+ 1 7	203·2	203·2
Gyula-Fehérvár-Zalathna Localb.	42·1	42·1	4.400	3.000	3.700	8.100	11.800	280	12.063	287	— 2·4	42·1	42·1
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	7.700	1.300	4.700	3.700	8.400	151	8.674	156	— 3·2	55·6	55·6
Szekler Bahn	35·3	35·3	7.800	1.800	5.100	3.500	8.600	244	9.608	272	— 10·3	35·3	35·3
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	800	200	600	500	1.100	88	1.485	119	— 26·1	12·5	12·5
Honter Localbahn	40·5	40·5	3.100	2.000	2.200	4.100	6.300	156	7.159	177	— 11·9	40·5	40·5
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	6.600	2 200	4.900	5.000	9.900	183	9.221	171	+ 7·0	54·0	54·0
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26·2	26·2	3.700	1.500	1.800	2.000	3.800	145	3.194	122	+ 18·9	26·2	26·2
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	6.400	1.300	3.600	2.300	5.900	133	6.442	145	— 8·3	44·4	44·4
Kaschau-Torna Localbahn	59·1	59·1	11.300	4.500	7.800	13.100	20 900	354	21.355	361	— 1·9	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.-B.	38·5	38·5	6.200	900	4.100	2.000	6.100	158	5.999	156	+ 1·3	38·5	38·5
Kecskemet—Tisza-Ugher Localb.	30·4	30·4	3.900	200	2.000	600	2.600	86	2.656	87	— 1·1	30·4	30·4
Kiskiküllöthalbahn	102·1	102·1	9.400	2 400	6.400	6.400	12.800	125	12 117	119	+ 5·0	102·1	102·1
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	53·2	11.000	900	6.800	1.800	8.600	162	8.435	159	+ 1·9	53·2	53·2
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.100	2.700	300	2.100	2.400	128	2.105	113	+ 13·3	18·7	18·7
Körmend-Németujvárer	23·1	23·1	6.800	900	2.500	1.500	4.000	174	3.747	163	+ 6·7	23·1	23·1
Körös-Belovár Localbahn	97·4	97·4	17.100	4.500	10.800	10.100	20.900	215	20.343	209	+ 2·9	97·4	97·4
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	5.500	1.400	2.800	3.400	6.200	279	6.045	272	+ 2·6	22·2	22·2
Lonjathalbahn	114·3	114·3	12.800	4 200	10.900	10.100	21.000	184	18.626	163	+ 12·9	114·3	114·3
Losonczvidéker Localbahn	29·0	. . . .	2.600	2.250	1 300	3.200	4.500	155	. . . .	. . .	. . .	3·0	. . .
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	23.300	11.900	17.000	38.500	55.500	297	45.144	241	+ 23·2	187·1	187·1
Ungar. Nordwestbahn	121·6	121·6	25.100	9.900	15.100	21.600	36.700	302	34.503	284	+ 6·3	121·6	116·1
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	110·3	110·3	5.400	2.800	5.100	8 100	13.200	120	15.556	141	— 14·9	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	10.100	3.300	6.100	7.200	13.300	412	12.826	397	+ 3 8	32·3	32·3
Mátra-Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	309·8	39.000	12.900	23.400	30.100	53.500	173	51.250	165	+ 4·8	309·8	309·8
Mezötur-Turkéve	15·3	15 3	5 600	2.200	2.000	2.600	4.600	301	3.639	238	+ 26 5	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	6.200	3.500	2.900	9.400	12.300	301	13.611	333	— 9·6	40·9	40·9
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	7.200	1.900	4.200	4.000	8.200	289	6.409	226	+ 27 9	28·4	28·4
Hermannstadt—Nagy-Disznód	11·9	11·9	2.700	400	800	500	1.300	109	1.484	125	— 12·8	11·9	11·9
Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eisenbahn	51·5	. . . .	6.200	2.300	3.700	3.500	7.200	140	. . . .	. . .	. . .	16·2	. . .
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	14.500	9.400	11.000	23.400	34.400	295	31.107	267	+ 10·5	116·7	116·7
Nógráder Comitatsbahnen	116·7	112·4	21.600	5.500	16.600	18 400	35.000	311	33.749	300	+ 3·7	112·4	112·4

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates December

Beförderte		Einnahmen									Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1901				1900							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1901	1900	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsb.
396.100	93.100	254.400	150.500	404.900	3.117	244 921	142.183	387.104	2.980	+ 4·6	3.117	2 980	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
450.500	72.500	328.900	245.800	574 700	3.963	313.901	212.037	525.938	3.627	+ 9·3	3.963	3 627	Baja-Zombor-Neusatz
105.100	29.700	58.500	75.900	134.400	2.263	60.081	76.645	136.726	2.302	— 1·7	2.263	2.302	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
339.900	54.100	233.100	184 000	417.100	3.841	232.337	163.141	395 478	3.642	+ 5·5	3.841	3.642	Bács-Bodrogher Comitatsb.
199.600	55.200	93.400	103.100	196.500	2.376	96.270	101.693	197.963	2.394	— 0·8	2.376	2.394	Békés-Csanáder Bahn
153 200	42.500	82.900	78.600	161.500	1.829	82.984	81.686	164.670	1.865	— 1·9	1.829	1.865	Bicske—Sárbogárd
398.000	70.800	326.800	301.000	627.800	3.533	319.650	249.218	568.868	3.201	+ 10·4	3.533	3.201	Bihárer Vicinalbahnen
114.000	62.700	65.300	82.000	147.300	2.548	63.266	104.909	168.175	2.910	— 12·4	2.548	2.910	Boldvathalbahn
427.400	137.700	315.600	377.400	693.000	6.625	317.122	382.913	700.035	6.692	— 1·0	6.625	6.692	Háromszéker Localb.
588.200	580.900	294.800	957.800	1,252.600	12.691	299.646	975.422	1,275.068	12.919	— 1·8	12.691	12.919	Budapest-Gran Localb.
130.100	40.300	132.500	115.100	247.600	3.918	121.117	107.637	228.754	3.620	+ 8 2	3.918	3.620	Budapest-Lájosmizse
43.300	64.200	16.300	122.400	138.700	5 825	13.109	100.759	113.868	4.784	+ 21·8	5.825	4.784	Csetnekthal-Bahn
108.300	18.700	63.000	36 800	99.800	2.539	59.489	38.279	97.768	2.488	+ 2·0	2.539	2.488	Debreczin—Nagy-Léta
305.800	119.900	192.200	323.200	515 400	3.787	196.343	338.047	534.390	3.926	— 3·5	3.787	3.926	Debreczin-Füzesabony
258.600	80.600	143.000	162.400	305.400	5.377	140.785	163.621	304.406	5.359	+ 0·3	5.377	5.359	Debreczin-Hajdu-Nánás
933.100	478.000	625.400	1,624.000	2,249.400	6.612	611.366	1,606.009	2,217.375	6.518	+ 1·4	6.612	6.518	Westungar. Localbahn
157.600	75 300	138.000	153.500	291.500	2.740	129.144	143.794	272.938	2.565	+ 6·8	2.740	2.565	(Transd. Vicinalb.-A.-G.)
83.000	19.400	69.200	44.800	113.700	2.191	68.130	39.773	107.903	2.079	+ 5·4	2.191	2.079	Weissenb. und Tolnaer C.-B.
48.100	6.600	22.800	12.600	35 400	1.416	22.527	12.567	35.094	1.404	+ 0·9	1.416	1.404	Felek-Fogaraser Bahn
172.500	40.000	117.400	106 600	224.000	3.389	120.343	105.975	226 318	3.424	— 1·0	3.389	3.424	Félegyháza-Majsaer L.-B.
401.800	168.200	294.900	554.300	849.200	4.179	287.597	515.493	803.090	3.952	+ 5·7	4.179	3.952	Garamberzencze-Léva L.-B
58.400	37.200	52.100	102.600	154 700	3.675	49.163	104 017	153.180	3.638	+ 1·0	3.675	3.638	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
91.800	14.700	59.300	44.900	104.200	1.874	57.267	40.717	97.984	1.762	+ 6·4	1.874	1.762	Gyula-Fehervar-Zalathna
103.400	39.800	69.000	72.500	141.500	4.008	66.111	79.593	145.704	4.126	— 2·9	4.008	4.126	Hegyes-Feketeh.-Palanka
13.100	4.900	8.200	10.200	18 400	1.472	9.456	11 839	21.295	1.704	— 13·6	1.472	1.704	Székler Bahn
50.500	22 400	34.600	45.600	80.200	1.983	34.487	42.205	76.692	1.898	+ 4·6	1.985	1.898	Hidegkut-Gyönk-Tamási
90.400	22.500	72.500	61.800	134.300	2.487	68.392	47.993	116.385	2.155	+ 15·4	2.487	2.155	Honter Localbahn
44.600	21.800	22.400	31.700	54.100	2.065	21.924	27.229	49.153	1.876	+ 10·1	2.065	1.876	Kaposvár-Fonyod
87.400	17.400	47 200	33.400	80.600	1.815	48.809	30.078	78.887	1.777	+ 2·1	1.815	1.777	Kaposvár-Mocsolad
152.100	66.200	108.500	187.500	296.000	5.008	109.421	187.246	296.667	5.020	— 0·2	5.000	5.020	Karczag-Tiszafüred
84 100	8.200	55.100	18 800	73.900	1.919	55.868	15.469	71.337	1.853	+ 3·5	1.919	1.853	Kaschau-Torna
50.600	3.300	25.900	8.700	34.600	1.138	27.454	8.550	36.004	1.184	— 3·9	1.138	1.184	Kecskemét-Füllöpszállás
104.600	27.900	71.500	83.600	155.100	1.519	71.444	72.278	143.722	1.408	+ 7·9	1.519	1.408	Kecskemet-Tisza-Ugher
126.100	11.800	80.200	31.800	112.000	2.105	77.431	21.115	98.546	1.852	+ 13·7	2.105	1.852	Kis-Küküllöthalbahn
14.600	22.600	3.900	22.800	26.700	1.428	3.862	17.852	21.714	1.161	+ 23·0	1.428	1.161	Komorn-Dunaszerdahely
72.900	10.300	29.600	14.700	44.300	1.926	27.071	13.977	41.048	1.785	+ 7·9	1.926	1.785	Komló—Bakócza-Felsöm.
214.100	64.100	142.000	164.400	306.400	3.146	128.021	137.906	265.927	2.844	+ 10·6	3.146	2.844	Körmend-Németujvár
72.700	11.300	35.200	31.500	66.700	3.005	37.034	25.622	62.656	2.822	+ 6·5	3.005	2.822	Körös-Belovár Localb.
176.200	63.100	165.100	168.800	333.900	2.921	146.410	142.758	289.168	2.530	+ 15·5	2.921	2.530	Kun-Szt. Márton-Szentes
3.200	2.800	1.600	4.000	5.600	1.867	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.867	. . .	Lonjathalbahn
289.400	131.700	229.400	453.300	682.700	3.649	216.926	412.605	629.531	3.365	+ 8·4	3.649	3.365	Losoncz-Videkér L.B.
322.600	98.400	204.800	250.400	455.200	3.745	189.373	201.412	390.785	3.345	+ 12·0	3.745	3.345	Ungarische Südostbahn
81.300	40.500	69.800	114 400	184.200	1.670	75.215	118.757	193.972	1.758	— 5·0	1.670	1.758	Ungar. Nordwestbahn
147.000	47.300	90.900	107.300	198.200	6.136	86.668	96.085	182.753	5.658	+ 8·4	6.136	5.658	Máros-Ludás—Bistritz
													M.-Vásárhely—Sz.-Régen
508.600	180.400	305.100	490.600	795.700	2.568	302.430	416.742	719.172	2.321	+ 10·6	2.568	2.321	Mátra - Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
59.100	19.800	21.300	28.100	49.400	3.229	20.763	22.013	42.776	2.796	+ 15·5	3.229	2.796	Mezötur-Turkeve
79.800	55 200	39.200	135.900	175.100	4.281	38.285	151.813	190.098	4.648	— 7·9	4.281	4.648	Murányithalbahn
93.700	21.500	62.000	46.200	108.200	3.810	56.117	42.629	98.746	3.477	+ 9·6	3.810	3.477	Nagy-Belicz—Privigye
44.300	5.900	13.400	7.400	20.800	1.748	13.681	7.179	20.860	1.753	— 0·3	1.748	1.753	Hermannstadt—N.-Diszno
22.400	6.700	19.800	15.700	35.500	1.849	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.849	. . .	Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Ep
26.900	100.600	169.500	278.600	448.100	3.840	174.443	253.145	427.588	3.664	+ 4·8	3.840	3.664	Grosswardein-B.-Vaskoh
90.700	70.600	228.000	263.200	491.200	4.370	225.132	231.822	456.954	4.065	+ 7·5	4.370	4.065	Nógráder Comitatsb.

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate December		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen							Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates December	
					1901				1900				
	1901	1900	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E.	57·0	57·0	8.800	4.600	6.800	17.200	24.000	421	26.548	466	— 9·7	57·0	57·0
Ó-Becse—Neusatz—Titel	102·6	102·6	27.700	1.700	18.000	6.800	24.800	242	23.822	232	+ 4·3	102 6	102·6
Pancsova-Petrovoszello Localb.	33·5	33·5	6.500	3.800	4.900	5.600	10.500	313	9.664	288	+ 8·7	33·5	33·5
Pápa-Csornaer Localbahn	36·4	36·4	6.900	1.900	3.500	2.900	6.400	176	6.121	168	+ 4·8	36·4	36·4
Petroszény-Lupény Localb.	18·1	18·1	8.100	27.600	3.000	39.500	42.500	2.348	45.774	2.529	— 7·2	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.-B.	44·0	44·0	16.800	3.400	10.900	10.000	20.900	475	20.539	467	+ 1·7	44·0	44·0
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	34·6	34·6	11.500	3.900	6.300	8.000	14.300	413	14.821	428	— 3·5	34·6	34·6
Püspökladány-Füzesgyarmat	37·1	37·1	4.600	900	2.200	2.000	4.200	113	4.025	108	+ 4·6	37·1	37·1
Ruma-Klenák Localbahn *)	30·3	. . .	3.800	900	1.900	2.200	4.100	135	. . .	. . .	. . .	9·0	. . .
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	900	6.100	400	3.100	3.500	201	3 829	220	— 8·6	17·4	17·4
Somogy-Szobb—Bárcser Bahn	47·1	47·1	8.100	2.200	4.200	5.500	9.700	206	9.636	205	+ 0·5	47·1	47·1
Oedenburg-Pressburg	92·7	92·7	25.100	7.700	11.300	16.200	27.500	297	28.515	308	— 3·6	92·7	92·7
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	8.500	700	4.400	2.200	6.600	167	6.956	176	— 5·1	39·6	39·6
Szátmar-Nagybányaer L.-B.	60·3	60·3	6.000	6.000	8.200	24.000	32.200	534	29.019	481	+ 11·0	60·3	60·3
Szeged — Nagy-Kikinda — Nagy-Becskerek	140·2	140·2	36 200	6.900	24.600	31.400	56.000	400	74.971	535	— 25·2	140·2	140·2
Szegzárd-Bättaszék L.B.	19·2	19·2	10.000	400	3.200	900	4.100	214	4.181	218	— 1·8	19·2	19·2
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	34·6	34·6	10.500	700	5.800	1.400	7.200	208	7.787	225	— 7·6	34·6	34·6
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.-B.	95·7	93·2	16.300	10.200	9.800	19.900	29.700	310	34.403	369	— 16·0	94·5	93·2
Szigetvár-Kaposvár	53·5	53·5	5.700	1.000	3.300	1.800	5.100	95	5.307	99	— 4·0	53·5	7·8
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	8.800	5 400	10.000	17.200	27.200	252	31.406	292	— 13 7	107·8	107·8
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	15.800	17.300	14.400	34.000	48.400	400	46.868	387	+ 3·4	121·1	121·1
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza	65·0	65·0	7.300	800	4.400	2.000	6.400	98	6.669	103	— 4·9	65·0	65·0
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	52·4	52·4	13.500	3.900	11.100	11.500	22 600	431	22.853	436	— 1·1	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21·0	21·0	5.500	2 800	2.400	2.700	5.100	243	5.542	264	— 8·0	21·0	21·0
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	2.700	600	2.300	1.400	3.700	121	4.316	141	— 14·2	30·6	30·6
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	11.900	1.400	7.000	4.000	11.000	172	10 432	163	+ 5·5	64·1	64·1
Temesvár-Módos-Temesvár	52·3	52·3	7.300	1.000	6.300	3 100	9.400	179	12.367	236	— 24·2	52·3	52·3
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	12.400	1.800	8.400	4.500	12.900	205	12.472	198	+ 3·5	62·9	62·9
Tisza-Polgar—Nyiregyházá L.-B.	55·8	55·8	6.100	700	3.300	2.000	5 300	95	5.912	106	— 10·4	55·8	55·8
Torontáler Localbahn	350 7	350·7	43.000	9.900	30.100	31.100	61.200	174	80.444	229	— 24·1	350·7	350·7
Ujszász—Jasz-Apáti	31·6	31·6	7.700	5.200	3.400	7.100	10.500	332	10.985	348	— 4·6	31·6	31·6
Warasdin-Golubovecer Localb.	36·5	36·5	4.700	4 800	2.200	6.000	8.200	225	8.743	240	— 6·2	36·5	36·5
Versecz—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	14.800	4.300	9.900	11.700	21.600	255	20.372	241	+ 5 8	84·6	84·6
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	6.700	11.000	6.800	27.000	33.800	637	34.363	647	— 1·5	53·1	53·1
Vinkovce-Zupanje Localbahn	33·7	. . . .	2.700	400	1.600	900	2.500	74	. . . .	. . .	. . .	8·0	. . .
Zolyom-Brezó — Breznóbánya—Tiszolcz Localb.	43·1	43·1	5.700	7.700	2.300	19 000	21.300	494	22.743	528	— 6·4	43·1	43
Zsebely-Csákovar-Bókaer Localb.	48·3	48·3	6.900	800	2.500	1.600	4.100	85	4.454	92	— 7·6	48·3	48·3
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	6.300	7.300	3.900	14.400	18.300	410	18 912	424	— 3·3	44·6	44·6
Localbahnen zusammen	8.334·9	8.168·7	1,909.597	703.374	1,044.761	1,685.946	2,730.707	328	2,696.582	330	— 0·6	8.227·6	8.092
Hauptsumme	17.711·8	17.521·2	5,360.650	2,697.457	5,183.792	13,970.134	19,153.926	1.081	19,612.622	1.119	— 3·4	17.604·5	17.445

*) **Anmerkung.** Rectificirte Länge 0 7 km.

Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinischen

Eisenbahnen mi

K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	14 883	6.994	10 802	35.753	46.555	443	44.817	427	+ 3·78	105·0	10
Bosnisch-hercegov. Staatsbahnen	770·0	640·0	74.274	66.131	102.576	447.413	549.989	714	427.477	668	+ 7·0	700·0	64

Eisenbahn mi

Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	151.783	3.686	9.783	5.632	15.415	2.704	14.723	2.583	+ 5·0	5·7	7

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates December

Beförderte		Einnahmen								Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1901				1900						
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1901	1900	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
123.300	51.700	96.900	183.600	280.500	4.921	94.470	194.429	288.899	5.068	− 2·9	4.921	5.068	Nyiregyháza—M.-Szalka
302.200	14.600	218.200	62.800	281.000	2.739	198.416	49.933	248.355	2.421	+ 13·1	2.739	2.421	Ó-Becse—Neusatz—Titel
80.100	34.300	60.800	65.300	126.100	3.753	58.998	47.473	106.471	3.169	+ 18·4	3.753	3.169	Pancsova-Petrovoszello
92 100	349.400	39.300	488.100	527.400	29.138	31.255	543 078	574.333	31.731	− 8·2	29.138	31.731	Pápa-Csornaer Localbahn
203.200	39.400	135.700	128.300	264.000	6.000	133.088	109.267	242.355	5.508	+ 8·9	6.000	5.508	Petroszény-Lupény
143.700	50.700	78.000	102.600	180.600	5.220	81.370	107.771	189.141	5.467	− 4·5	5.220	5.467	Pressburg-Dunaszerdahely
58.000	18.700	26.900	45 800	72.700	1.960	27.925	42.012	69.937	1.885	+ 4·0	1.960	1.885	P. Tenyö—K.-Szt. Márton
9.400	3.700	5.100	12.900	18.000	2.000	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.000	. .	Püspökladány—F.-Gyarma
10.400	74.700	5.300	37.600	42.900	2.466	5.120	43.995	49.115	2.823	− 12·6	2.466	2.823	Ruma-Klenáker Localb.
106.900	28.200	55.100	71.600	126.700	2.690	54.679	65.493	120.172	2.551	+ 5·4	2.690	2.551	Ruma-Vrdnik
294.200	77.400	148.200	145.700	293.900	3.170	138.354	173.570	311 924	3.365	− 5·8	3.170	3.365	Somogy-Szobb—Barcs
108.600	13.200	56.900	37.100	94 000	2.374	56.836	37.907	94.743	2.393	− 0·8	2.374	2.393	Oedenburg-Pressburg
80.500	59.900	106.100	257.600	363.700	6.032	107.617	223.077	330.694	5.484	+ 10·0	6.032	5 484	Szatmár-Fehérgyarmat
428 300	53.100	328.100	238.400	566.500	4 041	290.036	261.081	551.117	3.931	+ 2·8	4.041	3.931	Szátmar-Nagybánya
109.100	6.600	35.500	13.900	49.400	2.573	35.087	15.426	50 513	2.631	− 2·2	2.573	2.631	Szeged — Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek
144.100	15.200	76 800	25.600	102.400	2.960	79.299	31.719	111.018	3.209	− 7·8	2.960	3.209	Szegzárd-Báttaszek
209 000	211.000	137.200	341.000	478.200	5.060	128.068	404.622	532.690	5.716	− 11 5	5.060	5.716	Szentes—H.-M.-Vasárhely
68.000	16.900	44.100	33.600	77.700	1.452	6.424	3.877	10.301	1.321	+ 10·5	1.452	1.321	Szt. Lörincz-Slatina-Našic
125.200	84.100	138.600	226.800	365.400	3.390	146.528	277.429	423.957	3.933	− 13·8	3.390	3.933	Szigetvár-Kaposvár
207.200	243.700	195.000	533.100	728.100	6.012	188.762	498.358	687.120	5.674	+ 6·0	6.012	5.674	Szilágyságer Eisenbahn
95.100	13.400	58.100	31.900	90 000	1.385	60.651	34.816	95.467	1.469	− 5·7	1.385	1.469	Slavonische Localbahn
175 200	57.200	140.900	178.200	319.100	6.090	144 520	167.372	311.892	5.952	+ 2 3	6.090	5.952	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
67 600	14.700	30.700	13.300	44.000	2.095	32.085	15.556	47.641	2.269	− 7·7	2.095	2.269	Steinamanger-Pinkafeld
62.400	12.700	54.400	27.400	81 800	2.673	53.530	26.747	80.277	2.623	+ 1·9	2.673	2.623	Steinamanger-Rum
160.400	16.600	98.800	55.500	153.500	2.395	97.043	44.201	141.244	2.203	+ 8·7	2.395	2.203	Temesvár—Buziás
111.400	24.200	93.400	61.200	154.600	2.956	101.373	73.988	175.361	3.353	− 11·7	2.956	3.353	Temesvár—Lippa-Radna
148.800	28.100	107.400	78.200	185.600	2.951	102.633	64.417	167.050	2.656	+ 11·1	2.951	2.656	Temesvár-Modos
76.100	17.100	42.800	42.400	85.200	1.527	42.306	48.404	90.710	1.626	− 6·1	1.527	1.626	Temesvár—N.-Szt. Miklos
575.600	160.200	422.900	461.200	884.100	2.521	441.643	570.931	1,012.574	2.887	− 12·7	2.521	2.887	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
90 600	63.700	39.200	86.500	125.700	3.978	41.046	88.354	129.400	4.095	− 2·9	3.978	4.095	Torontáler Localbahn
58.600	62.600	32.000	87.300	119.300	3.268	29.195	83.207	112.402	3.080	+ 6·1	3 268	3.080	Ujszász—Jasz-Apáti
173.600	35.300	127.100	111.500	238.600	2.820	115.001	87.681	202.682	2.396	+ 17·7	2.820	2.396	Varasdin-Golubovec
70.300	87.400	74.600	216.800	291.400	5.488	71.562	220.436	291.998	5.499	− 0·2	5.488	5.499	Versecz—Kubin-Dunapart
7.500	1.100	4.500	2.300	6.800	850	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	850	. . .	Vinkovce-Brčka
77 500	107.500	35.800	259.600	286.400	6.645	35.303	271.595	306.898	7.118	− 6·6	6.645	7.118	Vinkovce-Zubanje
96 600	14.300	38 300	27.600	65.900	1.364	35.089	25.376	60.465	1.252	+ 8·9	1.364	1.252	Zolyom-Brezó—Breznób—Tiszolcz Localb.
77.400	71.700	51.300	143.600	194.900	4.370	46.738	142.847	189.585	4.251	+ 2·8	4.370	4.251	Zsebely-Csákovár-Bóka
24,485.157	8,417.240	13,767.929	20.859.593	34.627 522	4.209	13,250.376	20,166 516	33,416.892	4 129	+ 1·9	4.209	4.129	Zsitvathal-Bahn
													Localbahnen zusammen
66,072.811	35,295.879	68,206.400	193,781.659	261,988 059	14.882	67,345.746	197,024.777	264,370.523	15.154	− 1·8	14.882	15.154	**Hauptsumme**

Eisenbahnen im Monate December 1901.

Dampfbetrieb.

181.972	89.189	143.379	408.427	551.806	5.255	136.326	388.744	475.070	4 525	+16·04	5.255	4.525	K. u. k. Militärbahn Banja luka-Doberlin
1,297.460	903.116	1,506.535	5,348.673	6,855.208	9.793	1,398.630	4,861.050	6,259.680	9 781	+ 0·1	9 793	9.781	Bosn.-Herceg. Staatsb.

elektrischem Betriebe.

1,464.266	59.250	116.783	70.361	187.144	32.832	103.169	66.369	169.538	29.744	+ 10·0	32 832	29.744	Stadtbahn in Sarajevo

Ausweis

über die

im IV. Quartale 1901 auf den im Betriebe stehenden österreichischen Eisenbahnen neu eröffneten Stationen und Haltestellen und über die Aenderungen der Abfertigungsbefugnisse bei einzelnen bestehenden Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Namen der Stationen oder Haltestellen, welche neu eröffnet oder deren Abfertigungsbefugnisse geändert wurden	Tag der Eröffnung oder Aenderung	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. österr. Staatsbahnen	**I. Neu eröffnet.** **Haltestellen:** Wiesmühle der Linie Wels—Grünau zwischen Voitsdorf und Grossendorf	1. October 1901	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Berechnung der Gebühren: Anstoss an Grossendorf 2 km, an Voitsdorf 1 km
	Selle der Localbahn Unter-Drauburg — Wöllan zwischen der Haltestelle Paak und der Station Wöllan	1. October 1901	Für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr	Berechnung der Gebühren nach dem Localbahntarife
	Plawna der Linie Orlo—Tarnów zwischen Bobowa und Bogoniowice-Ciężkowice	10. October 1901	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des Personentarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, vom 1. October 1900 nebst Nachtrag I und II. Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege
	Raudnitz Stadt der Localbahn Zlonitz-Raudnitz zwischen den Stationen Hracholusk und Raudnitz-Bezdeków	15. October 1901	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Ausgabe der Fahrkarten findet im Zuge, die Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege statt
	Rzemién der Linie Dembica—Rozwadów zwischen den Stationen Dąbie und Rzochów	20. October 1901	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des Personentarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, vom 1. October 1900 nebst Nachtrag I und II. Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege
	Mucharz der Localbahn Trzebinia-Skawce zwischen den Stationen Skawce und Wadowice	15. November 1901	Für den Personen- und Gepäcksverkehr. Güterverkehr in vollen Wagenladungen nach Ueberekunft, bezw. nach vorheriger Anmeldung	Berechnung der Gebühren nach den Tarifen der Localbahn Trzebinia-Skawce. Ausgabe der Fahrkarten durch das Zugbegleitungspersonale. Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege
	St. Pölten Localbahnhof der Linie Leobersdorf—St. Pölten zwischen der Station St. Pölten und der Haltestelle Spratzern	15. November 1901	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Fahrkartenausgabe erfolgt in der Haltestelle. Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege
	Vigaun der Linie Salzburg—Bischofshofen zwischen den Stationen Hallein und Kuchl	16. November 1901	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Fahrkartenausgabe findet im Wächterhause Nr. 16 statt. Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege
	Wieczysta der Localbahn Krakau-Kocmyrzów zwischen den Stationen Dąbie-Piaski und Czyżyny	15. December 1901	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Berechnung der Gebühren nach dem Personentarife der Localbahn Krakau-Kocmyrzów. Ausgabe der Fahrkarten durch das Zugbegleitungspersonale. Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege
St.E.G.	Lobkowitz der Localbahn Brandeis a/Elbe - Neratowitz zwischen der Station Neratowitz und der Personenhaltestelle Jiritz	1. October 1901	Für den Personenverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach Massgabe der mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 12. October 1901, Z. 41.893/16, genehmigten Fahrpreistabelle
S.N.D.V.B.	Klein-Borowitz der Linie Josefstadt—Reichenberg—Seidenberg zwischen der Station Mastig und der Personenhaltestelle Gross-Borowitz	25. November 1901	Für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr	Berechnung der Gebühren nach dem Tarife für den Personen- und Gepäcksverkehr vom Jahre 1898

Name der Bahnverwaltung	Namen der Stationen oder Haltestellen, welche neu eröffnet oder deren Abfertigungsbefugnisse geändert wurden	Tag der Eröffnung oder Aenderung	Für welchen Verkehr	Anmerkung
Südbahn-Gesellschaft	Peugen der Linie Wien—Triest zwischen den Stationen Mixnitz und Frohnleiten	1. December 1901	Für solche Eil- und Frachtgüter (mit Ausnahme von lebenden Thieren und explosiven Gegenständen) als Stückgut und in Wagenladungen, welche von der Papierfabrik der Firma Carl Schweizer zur Aufgabe, bezw. für dieselbe zur Abgabe gelangen	Berechnung der Gebühren auf Grund des Nachtrages VII zum Kilometerzeiger und des Localgütertarifes, Theil II, der Südbahn
Steiermärkische Landesbahnen	Einöd bei Kapfenberg der Linie Kapfenberg—Au-Seewiesen zwischen den Personenhaltestellen Winkl und Hansenhütte	1. November 1901	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Ausgabe der Fahrkarten und die Gepäcksabfertigung erfolgt durch den Zugführer
k. k. österr. Staatsbahnen	**II. Geänderte Abfertigungsbefugnisse.** **Haltestelle:** Pisek-Stadt der Linie Iglau—Ražic zwischen den Stationen Zahoři und Pisek	1. October 1901	Auch für Wagenladungen der k. k. Tabakfabrik in Pisek	Diese Haltestestelle war bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr und für den Güterverkehr in Wagenladungen der Stadtgemeinde Pisek eröffnet
	Stationen: Trpist der Linie Neuhof—Weseritz zwischen den Stationen Neuhof und Zebau	1. October 1901	Für den Gesammtverkehr	Nach dem im Theil II, Heft 3, des Generalgütertarifes für die Localbahn Neuhof-Weseritz erstellten Gütertarife erfolgt die Verrechnung der Gebühren. Diese Haltestelle war bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet
	Sternberg a/S. der Linie Rattay—Kaców zwischen den Stationen Rattay-Přívlak und Sobeschin	5. December 1901	Für den Gesammtverkehr	Berechnung der Gebühren nach dem Tarife. War früher Personenhaltestelle
	Paltinoasa der Linie Hatna—Valeputna zwischen den Stationen Illischesti und Gurahumora	11. December 1901	Abfertigung von Personen und Gepäck im Zuge. Auf- und Abgabe von Frachtgut in Wagenladungen	Diese Station war früher für den Gesammtverkehr eröffnet. Diese Massnahme wurde wegen Abbrennens des Aufnahmsgebäudes und Gütermagazins vorübergehend verfügt. Nach Herstellung dieser Einrichtungen werden die normalen Abfertigungsbefugnisse wieder eingeführt werden
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	**Haltestellen:** Dielhau der Linie Schönbrunn—Troppau zwischen der Haltestelle Strzebowitz und der Station Freiheitsau	1. October 1901	Für die Auf- und Abgabe von Frachtgütern, bei welchen die Fracht mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen bezahlt wird, gleichviel ob die Beförderung in offen oder in gedeckt gebauten Wagen zu erfolgen hat	Die Gebührenberechnung erfolgt im Sinne der bezüglichen Bestimmungen des Localgütertarifes für das gesellschaftliche Hauptbahnnetz (im Frachtgutverkehr) zu den Frachtsätzen der in der Verkehrsrichtung nächstweiter gelegenen Station. Dielhau war bisher für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr, dann, sofern die Abfertigung unter Frachtzahlung von mindestens 5000 kg per Frachtbrief und und Wagen erfolgte, für die Auf- und Abgabe von Getreide und solchen Gütern, welche in offen gebauten Wagen befördert werden können und einer Einlagerung in gedeckten Räumen nicht bedürfen, sowie für die Abgabe von Dungmittel aller Art, auch dann, wenn die Beförderung in gedeckt gebauten Wagen zu erfolgen hat, eröffnet

Name der Bahnverwaltung	Namen der Stationen oder Haltestellen, welche neu eröffnet oder deren Abfertigungshefugnisse geändert wurden	Tag der Eröffnung oder Aenderung	Für welchen Verkehr	Anmerkung
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oppahof-Stettin der Linie Schönbrunn—Troppau zwischen der Station Freiheitsau und der Haltestelle Komorau	1. October 1901	Für die Auf- und Abgabe von Frachtgütern, bei welchen die Fracht mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen bezahlt wird, gleichviel ob die Beförderung in offen oder in gedeckt gebauten Wagen zu erfolgen hat	Die Gebührenberechnung erfolgt im Sinne der hezüglichen Bestimmungen des Localgütertarifes für das gesellschaftliche Hauptbahnnetz (im Frachtgutverkehr) zu den Frachtsätzen der in der Verkehrsrichtung nächst weiter gelegenen Station. Oppahof-Stettin war bisher für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr und dann, sofern die Abfertigung als Frachtgut unter Frachtzahlung von mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen erfolgte, für die Auf- und Abgabe von Getreide und solchen Gütern, welche in offen gebauten Wagen befördert werden können und einer Einlagerung in gedeckten Räumen nicht bedürfen, sowie für die Abgabe von Dungmittel aller Art, auch dann, wenn die Beförderung in gedeckt gebauten Wagen zu erfolgen hat, eröffnet
	Lultsch der Linie Brünn—Prerau zwischen den Stationen Rausnitz-Slawikowitz und Wischau	1. October 1901	Für die Auf- und Abgabe von Frachtgütern, bei welchen die Fracht mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen bezahlt wird, gleichviel ob die Beförderung in offen oder in gedeckt gebauten Wagen zu erfolgen hat	Die Gebührenberechnung erfolgt im Sinne der hezüglichen Bestimmungen des Localgütertarifes für das gesellschaftliche Hauptbahnnetz (im Frachtgutverkehr) zu den Frachtsätzen der in der Verkehrsrichtung nächst weiter gelegenen Station. Lultsch war bisher für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr, dann, sofern die Abfertigung als Frachtgut unter Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen erfolgte, für die Auf- und Abgabe von Getreide und solchen Gütern, welche in offen gebauten Wagen befördert werden können und einer Einlagerung in gedeckten Räumen nicht bedürfen, sowie für die Abgabe von Dungmittel aller Art auch dann, wenn die Beförderung in gedeckt gebauten Wagen zu erfolgen hat, eröffnet
	Rajnochowitz der Linie Hullein—Bielitz zwischen den Stationen Przikas-Osiczko und Kunowitz-Louczka	1. December 1901	Für den Eilgutverkehr, dann für die Auf- und Abgabe von Frachtgütern aller Art, ohne Rücksicht auf die Frachtgattung und die Gewichtsmengen, welche der Frachtberechnung zugrunde gelegt werden	Für Eilgüter werden die Gebühren nach den im Kilometerzeiger für das gesellschaftliche Haupthahnnetz ausgewiesenen Entfernungen und auf Grund der Gebührenberechnungstahelle im Localgütertarif für dieses Haupthahnnetz herechnet; für Frachtgüter werden die Gebühren (wie hisher) im Sinne der hezüglichen Bestimmungen des genannten Localgütertarifes zu den Frachtsätzen der in der Verkehrsrichtung nächst weiter liegenden Station berechnet. Rajnochowitz war bisher für den Personen- und Gepäcksverkehr, dann für die Auf- und Abgahe von Frachtgütern, bei welchen die Fracht mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen hezahlt wurde, eröffnet
	Gross-Kuntschitz der Linie Hullein—Bielitz zwischen den Stationen Frankstadt und Friedland	1. December 1901	Für den Eilgutverkehr, dann für die Auf- und Abgabe von Frachtgütern aller Art, ohne Rücksicht auf die Frachtgattung und die Gewichtsmengen, welche der Frachtberechnung zugrunde gelegt werden	Für Eilgüter werden die Gebühren nach den im Kilometerzeiger für das gesellschaftliche Haupthahnnetz ausgewiesenen Entfernungen und auf Grund der Gebührenberechnungstabelle im Localgütertarife für dieses Haupthahnnetz herechnet; für Frachtgüter werden die Gebühren (wie hisher) im Sinne der hezüglichen Bestimmungen des genannten Localgütertarifes zu den Frachtsätzen der in der Verkehrsrichtung nächst weiter liegenden Station berechnet. Gross-Kuntschitz war hisher für den Personen- und Gepäcksverkehr, dann, sofern es sich um Frachtgut unter Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen abgefertigte Sendungen handelte, für die Auf- und Abgabe von Getreide und solcher Güter, die in offen gebauten Wagen befördert werden können und einer Einlagerung in gedeckten Räumen nicht bedürfen, sowie für die Abgabe von von Dungmitteln, auch dann, wenn die Beförderung in gedeckt gehanten Wagen stattzufinden hatte, eröffnet
Zillerthalbahn	**Station:** Strass der Linie Jenbach—Zell a. Ziller zwischen den Stationen Rotholz und Schlitters	1. October 1901	Gesammt-Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr, ausschliesslich Leichen und explosive Gegenstände	War früher Personenhaltestelle
k. k. österr. Staatsbahnen	**III. Geschlossen.** **Verladestelle:** Antonischacht der Schleppbahn Zeltweg-Fohnsdorf-Antonischacht	30. November 1901		

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Incompetenz der politischen Behörden bei Störung einer auf einem Privatrechtstitel begründeten Ableitung eines Privatgewässers.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde der A. F. in K. gegen die Entscheidung des k. k. Ackerbauministeriums vom 3. Juni 1898, Nr. 6388, puncto Competenz zur wasserrechtlichen Entscheidung über die behauptete Störung eines Bewässerungsgrabens nach durchgeführter öffentlicher mündlicher Verhandlung zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Mit der angefochtenen Entscheidung hat das Ackerbauministerium die Entscheidungen der beiden Unterinstanzen über die von der Beschwerdeführerin A. F. gegen J. S. wegen Störung eines behaupteten Bewässerungsrechtes erhobene Klage wegen Incompetenz der politischen Behörden aufgehoben.

Der Streitsache liegt der folgende Thatbestand zu Grunde: Auf der von dem Geklagten gepachteten Wiese Cat.-Z. 1980, zur Realität C.-Nr. 149 in K. der B. S. gehörig, verläuft knapp an der Grenze der der Klägerin A. F. gehörigen Wiese Cat.-Z. 1981 ein circa 15 Centimeter tiefer und ebenso breiter Graben, zu welchem die sich im Graben der Aerarialstrasse zu K. ansammelnden Niederschlags- und Abfallwässer mittelst eines die Realität der B. S. durchziehenden Canales behufs der Bewässerung der ersgtenannten Wiese periodisch, das ist am Mittwoch und Samstag in jeder Woche, zugeleitet werden, und welcher bis zu dem Bache Parcelle Nr. 2551 seine Fortsetzung findet, mittelst welcher das Wasser, falls dasselbe durch die Bewässerung nicht gänzlich aufgebraucht wird, abfliesst.

Von dem an der Grenze der beiden Wiesen befindlichen Theile des Grabens führt gegen die Mitte der Wiese der Klägerin eine Abzweigung von gleichen Dimensionen, welche nach der eigenen Angabe des Geklagten bereits mehrere Jahre, nach der Behauptung der Klägerin seit undenklichen Zeiten und gewiss über dreissig Jahre besteht, und mittelst welcher die Klägerin die Bewässerung ihrer Wiese ausgeübt haben will. Den Anlass zur Klage gab der vom Geklagten eingestandene Vorgang, wonach der Letzteren seinen Wassergraben unmittelbar vor der Abzweigung des auf der Wiese der Klägerin befindlichen Zweiggrabens verstampft und anstatt des auf diese Weise cassirten Grabentheiles einen neuen, von der Grenze der Wiesen gegen die Mitte seiner Wiese Cat.-Z. 1980 mehr abweichenden Graben hergestellt hat, welcher erst unterhalb der Abzweigung des auf der Wiese der Klägerin befindlichen Zweiggrabens in den ursprünglichen Grenzgraben wieder einmündet, was zur Folge hat, dass das Wasser zu dem Zweiggraben der Klägerin nicht mehr gelangen kann.

Der Verwaltnungsgerichtshof hat die Beschwerde der A. F., welche für ihre Klage die Competenz der politischen Behörden nach dem Wasserrechtsgesetze in Anspruch nimmt, nicht als begründet erkannt.

Zunächst konnte der Umstand, dass der Geklagte gegen die ihm abgesondert intimirte Entscheidung der Statthalterei in Prag vom 14. April 1896, Z. 34951, mit welcher die Competenz der politischen Bchörden für den vorliegenden Fall anerkannt und der Bezirkshauptmannschaft die meritorische Entscheidung des Streitfalles aufgetragen worden war, nicht mittelst eines abgesonderten Recurses angekämpft hat, eine materielle Rechtskraft bezüglich der Competenzfrage nicht begründen, weil die gesetzlichen Vorschriften über die sachliche Competenz der Behörden eine absolute Geltung beanspruchen, der Disposition der Parteien entzogen sind, und daher auch durch eine Präclusion von Rechtsmitteln nicht eludirt werden können.

Es konnte darum die Unterlassung des Recurses gegen die erwähnte Statthalterei-Entscheidung für die Ministerialinstanz nicht die Nöthigung begründen, aus Anlass des an sie gerichteten Recurses mit einer meritorischen Entscheidung in der Sache vorzugehen, wenn sie die Competenz der politischen Behörden zur Sache zu verneinen fand.

Was aber die Competenzfrage selbst betrifft, so handelt es sich im vorliegenden Falle um ein Wasser, welches sowohl nach seiner Entstehung, durch Ansammlung von Niederschlags- und Abfallwässern im Strassengraben, als auch nach der Art seiner Zuleitung mittelst eines für Privatzwecke des Geklagten hergestellten Canales den rechtlichen Charakter eines Privatgewässers nach § 4, b, c und d Wasserrechtsgesetz besitzt, über welches, insoferne nicht von Anderen erworbene Rechte entgegenstehen, der Grundeigenthümer, im vorliegenden Falle also der Geklagte, gemäss § 4 Wassergesetz frei verfügen kann. Allerdings wird von der Klägerin ein solches entgegenstehendes Recht behauptet, und dieses als Wasserbenützungsrecht bezeichnet. In Wirklichkeit ist aber das Klagebegehren doch nur darauf gerichtet, dass der Geklagte verhalten werde, mit dem auf seinem Grunde befindlichen Wassergraben keine Aenderung vorzunehmen und denselben vielmehr in dem bisherigen Zustande zu belassen, welcher das Gelangen des Wassers zu dem Zweiggraben auf der Wiese der Klägerin ermöglicht. Diesen Anspruch stützt die Klägerin auf den behaupteten mehr als dreissigjährigen Zustand der betreffenden Wassergräben und die dadurch bedingte thatsächliche Benützung des Wassers.

Die Klägerin begehrt hienach den Schutz eines Rechtes, dessen Entstehung auf eine nicht im Wasserrechtsgesetze vorgesehene Erwerbungsart gestützt wird, und dessen Inhalt in einer privatrechtlichen Servitut besteht, über deren Bestand und Umfang nach den allgemeinen Competenznormen nur dem ordentlichen Richter die Entscheidung zukommt.

Nach § 75 Wasserrechtsgesetz tritt von der allgemeinen Competenz des ordentlichen Richters zu Gunsten der Competenz der politischen Behörden eine Ausnahme nur dann ein, wenn es sich um eine Angelegenheit handelt, welche sich auf die Benützung, Leitung und Abwehr der Gewässer nach diesem Gesetze bezieht.

Im Sinne des § 72 Wasserrechtsgetz wäre daher die Klägerin die Wiederherstellung des vorigen Zustandes im Wege des Verfahrens der politischen Behörden nur dann zu begehren berechtigt, wenn die von dem Geklagten vorgenommenen Aenderungen des auf seiner Wiese befindlichen Grabens überhaupt unter die Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes fielen und als eine unerlaubte Neuerung im Sinne des § 72 Wasserrechtsgesetz angesehen werden könnten.

Dies ist jedoch nicht der Fall. Die Uebertretung des § 72 Wasserrechtsgesetz hätte zur Voraussetzung, dass die den Anlass der Klage bildende Aenderung des

Grabens eine eigenmächtige wäre, das ist, dass sie der Bewilligung der politischen Behörde bedurft hätte. Das Erforderniss einer solchen Bewilligung wäre nach § 17, Abs. 2, nur dann gegeben, wenn durch diese Änderung entweder auf die Beschaffenheit, den Lauf oder die Höhe des Wassers in öffentlichen Gewässern oder auf fremde Rechte eine Einwirkung geschehe.

Dass die erstere Voraussetzung im vorliegenden Falle nicht zutrifft, erscheint in der angefochtenen Entscheidung widerspruchslos festgestellt.

Unter den im § 17, Abs. 2, angeführten »fremden Rechten« können aber im Hinblicke auf die grundlegende Competenzbestimmung des § 75 Wasserrechtsgesetz eben nur solche Rechte verstanden werden, welche nach dem Wasserrechtsgesetze zu beurtheilen sind, indem die Entscheidung über alle anderen, nicht durch das Wasserrechtsgesetz normirten Rechte der Judicatur der Wasserrechtsbehörden entzogen ist. Dies folgt insbesondere aus § 88 Wasserrechtsgesetz wonach sich in dem Falle, wenn bei einer nach Wasserrecht eingeleiteten Consentirungsverhandlung Privatrechtsansprüche im Einspruchswege geltend gemacht werden, die Entscheidung der Wasserrechtsbehörde lediglich auf die Frage der Zulässigkeit der Unternehmung in öffentlicher Beziehung zu beschränken hat, die behaupteten Privatrechtsansprüche aber dem Rechtswege vorbehalten sind. Aus dieser Bestimmung muss a contrario geschlossen werden, dass die Einleitung des wasserrechtlichen Verfahrens im Sinne des § 17, Abs. 2, nur dann stattzufinden hat, wenn überhaupt Rechte in Frage kommen, welche nach Wasserrecht zu beurtheilen sind, und dass jedes wasserrechtliche Verfahren zur nothwendigen Voraussetzung hat, dass wenigstens die Möglichkeit der Tangirung öffentlich-rechtlicher Beziehungen, d. i. die Möglichkeit einer nach dem Wasserrechtsgesetze zu lösenden Streitfrage, vorliegt.

Da nun im vorliegenden Falle dem Unternehmen des Geklagten nur der vor dem ordentlichen Richter auszutragende Servitutsanspruch der Klägerin gegenüber stand, so war die von ihm vorgenommene Aenderung des auf seiner Wiese befindlichen Grabens des wasserrechtlichen Consenses nicht bedürftig, und es lag mithin auch ein Substrat für eine von der politischen Behörde nach § 72 Wasserrechtsgesetz zu fällende Entscheidung nicht vor.

[Erkenntniss vom 3. November 1899, Z. 8701, conf. Sammlung Budwiński, Band XXIII, Nr. 13.310.]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 93. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19. Februar wurde in die Specialdebatte über die Regierungsvorlage, betreffend den Bau der bosnischen Bahnen, eingegangen.

Es werden die §§ 1 und 2 (Bau der Linie von Sarajevo bis zur Sandschak-Grenze nächst Uvac mit einer Abzweigung über Višegrad bis zur serbischen Grenze nächst Varoš und Aufnahme eines Darlehens von 75 Millionen Kronen, sowie Bestreitung der Zinsen und Amortisationsraten dieses Darlehens durch die zur Rückzahlung an die gemeinsamen Activen bestimmten Beträge) in Berathung gezogen.

Abg. Dr. Ofner führt aus, nur der erste Theil des Gesetzes, der die §§ 1 und 2 umfasse und den Bau der Sandschak-Bahn betreffe, habe einen wirklich ernsten Gesetzesinhalt. Der zweite Theil bestehe aus einer Phrase und besage nichts, als dass die bezüglichen Gesetzentwürfe seinerzeit werden vorgelegt werden. Der § 3 biete demnach gar keine Gewähr dafür, dass die Bahn Bugojno—Aržano thatsächlich werde gebaut werden. Die militärischen Rücksichten würden vor Allem für den Bau der Linie Banjaluka—Jajce sprechen. Bosnien werde allmälig eine reine Dependance Ungarns. Bei der Linie Banjaluka—Jajce sei es ganz offenbar, dass sie deshalb nicht ausgebaut werde, damit Sarajevo mit der diesseitigen Reichshälfte nicht in directe Verbindung trete. Bei der Sandschak-Bahn handelt es sich, fährt Redner fort, um die letzte grosse bosnische Bahn, für deren Bewilligung Ungarn uns noch braucht, deshalb ist jetzt der Augenblick, wo wir die Bedingungen stellen müssen. Die Bahn Knin-Novi würde sich auf 20 bis 24 Millionen, Banjaluka-Jajce auf ungefähr 6 Millionen Kronen stellen, beide zusammen also ungefähr 30 Millionen. Da die Sandschak-Bahn etwa 70 Millionen erfordert, so hätten wir bei einem Aufwande von 100 Millionen Kronen die Möglichkeit, nicht blos die Sandschak-Bahn zu bauen, sondern gleichzeitig auch die Strecken Banjaluka—Jajce und Knin—Novi, das heisst jene beiden Bahnen, durch welche Bosnien zu gleicher Zeit in Verbindung mit Oesterreich gebracht wird. Redner bespricht sodann die Bedeutung der Verbindung mit Dalmatien und der Aufschliessung dieses Landes. Er verweist hiebei unter Anderem auf die herrlichen Luftcurorte Dalmatiens, die bereits von den Römern und Venetianern aufgesucht wurden. Es handelt sich also zunächst darum, die Verbindungen nach Dalmatien herzustellen, und dazu brauchen wir die Linie Knin—Novi. Auch dem Ministerium werden wir mit diesem Verlangen einen Dienst erweisen, wenn wir erklären, dass wir diesen Gesetzentwurf nicht annehmen können, sondern dass, wenn die Sandschak-Bahn gebaut wird, gleichzeitig die Linien Banjaluka—Jajce und Knin—Novi gebaut werden müssen. Das Ministerium kann dann darauf hinweisen, dass es Alles gethan habe, um sein Wort zu erfüllen, es habe aber die Vorlage bei dem Hause nicht durchsetzen können und müsse also darauf bestehen, dass auch den gerechten Forderungen des österreichischen Parlamentes entsprochen werde. Redner beantragt demnach, den § 1 dahin abzuändern, dass an Stelle des Betrages von 75 Millionen Kronen ein solcher von 100 Millionen Kronen, statt der Worte „sechzig Jahresraten“ die Worte „achtzig Jahresraten“ gesetzt, dann aber zwei Absätze hinzugefügt werden, welche aussprechen, dass aus dem obigen Anlehen gleichzeitig mit der Sandschak-Bahn der Bau einer normalspurigen Bahn von Jajce nach Banjaluka und einer normalspurigen Bahn von Knin nach Novi zu bestreiten ist. Redner schliesst mit dem Appell an die dalmatinischen Abgeordneten, nicht zu vergessen, dass sie doch nur von der österreichischen Reichshälfte etwas zu erwarten haben und nichts von Ungarn, und den jetzt gegebenen letzten Augenblick nicht zu versäumen, in welchem verhindert werden kann, dass Bosnien eine Dependance Ungarns werde.

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek:

Hohes Haus! Ich muss mich namens der Regierung gegen den Antrag des geehrten Herrn Vorredners aussprechen, und zwar aus verschiedenen Gründen. Zunächst, weil dieser Antrag ein vollständiges Verlassen der Grundlage bedeutet, welche in dem Gesetzentwurfe dem hohen Hause vorgeschlagen wird, und weil dies naturgemäss die Folge hätte, dass neuerliche Verhandlungen mit der gemeinsamen Regierung und mit der Regierung der anderen Reichshälfte eingeleitet werden müssten, wodurch, was immer auch der Ausgang dieser Verhandlungen sei, jedenfalls die Erfüllung des langjährigen und wohlbegründeten Wunsches des Königreiches Dalmatien nach gesetzlicher Feststellung der Linie Bugojno—Aržano wieder auf unbestimmbare Zeit hinausgeschoben würde. Zwar hat der sehr geehrte Herr Vorredner die Bedeutung der Bestimmungen, welche in dem Gesetzentwurfe über die gesetzliche Feststellung der Linie Bugojno—Aržano enthalten sind, sehr gering angeschlagen und sogar erklärt, dass diese Bestimmungen eigentlich gar keinen positiven oder praktischen Werth haben. Ich gestatte mir — ich befinde mich darin in Uebereinstimmung mit den Herren Abgeordneten aus Dalmatien — einer gegentheiligen Ansicht zu sein. Diese Bestimmungen haben einen Werth, und sie haben einen umso höheren Werth, als das hohe Haus einmüthig mit dem vollen Gewichte seiner Autorität der Regierung zur Seite steht, um die genaue Einhaltung dieser Bestimmungen gegen jeden Zweifel, gegen jeden Anstand zu schützen.

Ich könnte mich aber auch noch aus zwei anderen Gründen dem Antrage des Herrn Abg. Dr. Ofner nicht anschliessen. Der zweite Grund ist, möchte ich sagen, ein codificatorisch-technischer. Es ist heute ganz unmöglich, eine gesetzliche Bestimmung über den Ausbau der beiden Linien, welche der geehrte Herr Abgeordnete der Linie Sarajevo—Uvac an die Seite stellen will, zu treffen, weil diese beiden Linien zu einer gesetzlichen Feststellung nicht reif sind, weil bezüglich dieser Linien die Voraussetzungen der Vereinbarung zwischen

den betheiligten staatsrechtlichen Factoren fehlen und weil es endlich ganz ausgeschlossen ist, durch die von dem geehrten Herrn Abgeordneten vorgeschlagene Erhöhung der Ziffer von 75 auf 100 Millionen den Bedeckungsfonds für die beiden von ihm gewünschten Linien zu schaffen, da dieser Bedeckungsfonds nach den Anhaltspunkten, die zur Schätzung des Capitalsbedarfes vorliegen, gewiss ein weitaus höherer sein müsste. Dass es aber nach dem Stande der Arbeiten heute nicht möglich ist, eine Ziffer mit jener Präcision zu geben, welche unerlässlich ist, wenn sich die Gesetzgebung mit der Feststellung einer Summe befassen soll, das, hohes Haus, bitte ich, mir zu glauben.

Die beiden Linien, um die es sich handelt, sind einerseits die Verbindung von Knin nach Novi, andererseits die Linie Jajce—Banjaluka. Es hat gestern ein sehr geehrter Herr Abgeordneter dem Wunsche Ausdruck gegeben, es möchte bei der Feststellung von Ziffersummen in diesem Gesetzentwurfe nicht an den nöthigen technischen Grundlagen fehlen, und er hat in dieser Richtung sogar die Regierungsvorlage, welche einen eingehenden und genauen technischen Motivenbericht über die Verhältnisse der einzelnen Linien bringt, noch nicht für vollständig genügend erkannt. Um wie viel weniger wird das hohe Haus die von dem geehrten Herrn Abgeordneten genannte Ziffer als eine zulängliche Basis für einen Beschluss erkennen, wenn für eine dieser beiden Linien — ich werde sofort darauf zurückkommen, für welche — ein Project überhaupt nicht besteht, noch gar nicht ausgearbeitet ist und für die andere Linie nichts besteht als technische Vorarbeiten aus einer weit zurückliegenden Zeit, welche daher für die heutigen Verhältnisse offenbar keine genügenden Anhaltspunkte bieten.

Ich darf mir weiter erlauben, auf die Bemerkungen zurückzukommen, welche ich anlässlich der Generaldebatte über die beiden hier zur Sprache gebrachten Linien gemacht habe. Ich habe mich damals gegen die beiden Linien wenden müssen, weil sie als Gegenlinien gegen die von der Regierung vorgeschlagenen Linien ins Treffen geführt wurden. Man hat erklärt, die Linien der Gesetzesvorlage interessiren uns nicht, die beiden anderen Linien sind für uns viel wichtiger. Ich habe es für meine Pflicht gehalten, dem Hause offen und rückhaltslos zu sagen, welche Bedenken sich einer derartigen Werthschätzung der beiden Linien vom technisch-commerciellen Standpunkte entgegenstellen, und ich habe damals gleich Anlass genommen, die volle Bereitwilligkeit der Regierung zu erklären, für das Zustandekommen der Linie Knin—Novi, sobald von anderer Seite die Anschlusslinie an unsere Grenze geführt wird, mitzuwirken, und zu diesem Zwecke sofort die Herstellung der auf Dalmatiner Gebiet gelegenen Anschlussstrecke dem Hause vorzuschlagen.

Was nun die zweite Linie betrifft, das ist Jajce—Banjaluka, so war ich — da man diese Linie in einen Gegensatz zu den Linien der Regierungsvorlage gebracht hat — bemüssigt, vor einer Ueberschätzung dieser Linie in Bezug auf ihre verkehrspolitische und commercielle Wichtigkeit in aller Ergebenheit zu warnen. Es ist mir durchaus ferne gelegen, gegen diese Linie, deren technische Grundlagen noch keineswegs geklärt sind, die aber in Bezug auf den Localverkehr und den engeren Anschlussverkehr eine gewisse Bedeutung hat und im Allgemeinen als eine bauwürdige Ergänzung des bosnischen Bahnnetzes erscheint, Stellung zu nehmen. Ich gebe gern zu, dass die südlich gelegenen Landestheile für den Verkehr mit Bosnien von dieser Linie einen kleinen, bescheidenen Vortheil haben können, aber, hohes Haus, ich glaube, bei dem Bewerthungsurtheile die verschiedenen Grade der Werthmessung nicht übersehen zu dürfen. Eine Linie, die an sich für gewisse locale Interessenkreise unserer Reichshälfte von Nutzen und Vortheil sein kann, darf doch nicht jene Bedeutung, jenes Uebergewicht in Anspruch nehmen, wie es ihr in der Absicht zugeschrieben wird, um den Aufbau der Regierungsvorlage, welcher sich auf andere Linien stützt, zu erschüttern und die Verwirklichung der getroffenen Vereinbarung einer unbestimmten Zukunft preiszugeben.

Ich bitte daher das hohe Haus, den Antrag des Herrn Abg. Dr. Ofner abzulehnen.

Zu den §§ 1 und 2 erklärt:

Abg. Dr. Sylvester, dass in Bezug auf das Capitel „Verkehr“ alle Nationen ohne Unterschied zu klagen haben. Es werde Niemand verlangen können, dass man vor der in Verhandlung stehenden Vorlage eine Reverenz machen solle, wenn die Vorlage trotzdem angenommen werde sollte, so würde das Haus eben aus der Noth eine Tugend machen. Was in der Vorlage geboten werde, sei eine Spätgeburt und eine Fata morgana. Die Sandschakbahn sei schon vor 30 Jahren in Aussicht genommen worden. Die beiden anderen Linien sollen vorläufig nur gesetzlich sichergestellt und erst dann ausgebaut werden, wenn die Sandschaklinie fertig ist; ein genauer Termin werde nicht angegeben. Redner bespricht die Eisenbahnpolitik der letzten Jahrzehnte und fährt dann fort: Während Oesterreich früher zwei Drittel des Handels in der Türkei in Händen hatte, sei es jetzt aus den Balkanländern gänzlich verdrängt worden. England habe das Eisenbahnnetz des Balkans nicht an das europäische Netz anschliessen lassen. Nach der Berliner Conferenz seien auch die Ungarn auf den Plan getreten. Die Dalmatiner bemühten sich durch Jahrzehnte, eine Verbindung Dalmatiens mit dem Hinterlande zu bekommen, diese Bemühungen scheiterten aber an den Widerstrebeu Ungarns. Man müsse die Hoffnung aufgeben, dass überhaupt durch ungarisches Staatsgebiet ein zweckmässiger Anschluss je erreicht werde. Der einzig richtige und zweckmässige Standpunkt, den wir einnehmen können, sei der, dass wir den Adriaverkehr über Dalmatien ins Hinterland ausdehnen. Wir müssen mit allen Kräften danach streben, dass der Adriaverkehr ausgestaltet wird. Derselbe ist nicht nur für Dalmatien, sondern auch für ganz Cisleithanien von entscheidendem Einflusse. Wir müssen darauf hinarbeiten, eine Renaissance der Adria wieder hervorzurufen. In einer Zeit, wo es modern sei, Canäle zu bauen, dürfe man den Canale grande zwischen Europa und Asien nicht vernachlässigen.

Ueber Antrag des Abg. Schrott wird die Debatte geschlossen.

Zu Generalrednern werden gewählt: contra Abg. Fresl, pro Abg. Ritter von Berks.

Abg. Fresl (Generalredner contra) hält eine Rede in böhmischer Sprache.

Abg. Ritter von Berks (Generalredner pro) erklärt: Wir sind nicht in der Lage, für den Antrag Ofner zu stimmen, wiewohl derselbe sehr viel Bestechendes hat. Zum Zustandekommen dieses Gesetzes ist die Entwicklung dreier Factoren nothwendig, unserer Reichshälfte, der ungarischen Reichshälfte und der bosnischen Regierung. Wenn wir uns auf das Terrain begeben würden, auf welches uns Abg. Dr. Ofner führt, so würden wir das Zustandekommen des Gesetzes vereiteln, also ein wenn auch noch so geringes Mass von Errungenschaften von uns weisen. Redner hebt sodann hervor, der Abg. Dr. Ofner habe mit Recht auf einen Gesichtspunkt hingewiesen, der bis jetzt von keinem Redner betont worden sei, dass es sich nämlich bei dem Bau einer Bahn durch das Unnathal nach Knin nicht nur darum handelt, eine Verbindung mit Wien, sondern auch eine solche mit den westlichen Ländern herzustellen, ein Gedanke, den auch Redner in seinen gestrigen Ausführungen bereits, wenn auch flüchtig, angedeutet habe. Betont muss aber werden, dass die Strecke Knin—Novi kein Gegenproject, sondern ein ganz selbstständiges Project ist, dessen Ausführung man verzögern, unter gar keinen Umständen aber verhindern kann. In dem Wunsche, dass Dalmatien endlich durch einen Schienenstrang mit der Monarchie verbunden werde, stimmen alle Parteien des Hauses ohne Ausnahme überein.

Deshalb wollen wir, sagt Redner, dass unsere Regierung ihre Stimme bei den Verhandlungen mit Ungarn mächtig erhebe, wo sich Gelegenheit ergebe, Dalmatien und der Monarchie diesen Schienenweg zu sichern. Sollte sich dies als nicht möglich herausstellen, dann könnte sogar der Moment gegeben sein, in welchem unsere Regierung als Concessionärin für diese Strecke auftritt und auf Kosten unserer Reichshälfte diese Bahnverbindung herstellt, denn es handelt sich hier um einen allgemeinen Wunsch, der früher oder später in Erfüllung gehen muss.

Abg. Dr. Ofner wendet sich in einer thatsächlichen Berichtigung gegen die Ausführungen des Eisenbahnministers, der die Grundlagen seines Antrages in keiner Weise erschüttert habe. Es handelt sich hier gar nicht darum, den Werth der Strecke Banjaluka—Jajce mehr oder weniger hoch einzuschätzen, sondern einfach zu erklären, dass wir verlangen, dass die Regierung endlich auch für uns sorge. Für die Strecke Knin — Novi bestehen bereits Vorarbeiten genug. Eine Ergänzung dieser Vorarbeiten würde nicht allzu lange dauern. Wenn die Summe von 100 Millionen Kronen auf Grund der von der Regierung genau vorbereiteten Pläne für die sämmtlichen Bahnbauten sich thatsächlich als unzureichend erweisen sollte, so kann und wird das Haus das restliche Erforderniss bewilligen.

Berichterstatter Abg. Freiherr von Kübeck erklärt, er könne den Antrag Ofner nicht acceptiren, weil er praktisch nicht durchführbar sei und daher eine leere Demonstration wäre, die das ganze Gesetz in Frage stellen würde. Die bosnische Regierung kann die Zinsen für ein nach dem Antrage Ofner aufzunehmendes Anlehen aus Landesmitteln nicht aufbringen. Wie der Minister bereits ausgeführt hat, sind die Kosten dieser Bahnen heute noch gar nicht bekannt, die Detailprojecte noch gar nicht verfasst, und es müssten daher die in dem Gesetze

behandelten Linien so lange ruhen, bis die Kostenvoranschläge für die übrigen Linien angefertigt werden könnten.

Bei der Abstimmung wird der Antrag Ofner abgelehnt und die §§ 1 und 2 in der Ausschussfassung angenommen.

Es werden sodann die restlichen Paragraphen des Gesetzes, 3 bis 5, in Verhandlung gezogen.

Abg. Dr. Lecher bemerkt, der Eisenbahnminister habe, wie es seine Pflicht ist, die von der Regierung eingebrachte Vorlage vertheidigt, sei aber viel zu weit gegangen und habe damit der Sache selbst geschadet. Durch das vorliegende Gesetz werde ein Eisenbahnprogramm für Bosnien auf eine längere Reihe von Jahren festgelegt.

Dieses Programm entspreche durchaus nicht dem Eisenbahnprogramme, welches von allen Parteien, von Civil- und Militärautoritäten, von Staatsmännern aller Seiten seit mehr als einem Vierteljahrhundert festgehalten wurde und welches lautet: Directe Verbindung Oesterreichs mit Bosnien, directe Verbindung Oesterreichs mit Dalmatien und directe Verbindung Dalmatiens mit Bosnien.

Die Verbindung Banjalukas mit Sarajevo ist, fährt Redner fort, ein typisches Beispiel, in welcher Weise Ungarn vorgeht, um unsere Forderungen zu eludiren. Der natürliche Weg von Banjaluka nach Sarajevo, eine Verbindung von europäischer Bedeutung, geht nicht über Jajce und führt überhaupt nicht durch das Vrbas-Thal, sondern durch das Vrbana-Thal, dieser kürzeste und natürlichste Weg wird aber nicht gebaut. Während die Längendifferenz zwischen Jajce und Banjaluka einige 70 Kilometer und die Höhendifferenz 180 Meter beträgt, muss die Bahn auf der projectirten Strecke eine Steigung von 390 Metern nehmen, um auf der anderen Seite wieder 570 Meter herabzusteigen, was eine Verschwendung von 780 Metern ausmacht, wodurch die Kosten der Herstellung, die Betriebs- und Frachtkosten, die Zeit, welche die Reisenden brauchen, vermehrt werden. Es wird nicht die Bahn gebaut in der Richtung, wie das Wasser läuft, wo die Wege gut sind, wo keine Höhendifferenzen zu überwinden sind, weil sonst das Bestreben Ungarns, den österreichischen Verkehr nach Bosnien für die längeren ungarischen Linien und Budapest zu monopolisiren, leiden würde.

In seiner heutigen Rede hat der Eisenbahnminister zugegeben, dass die Verbindung Banjaluka—Jajce ein Vortheil wäre, aber er nennt diesen Vortheil einen kleinen und beschreienen für die südlichen Länder. Dabei hat er immer die Relation Wien—Sarajevo in Rechnung gezogen. Wir haben nichts gegen das Aufblühen des Handels in Wien. Aber hört denn die Welt südlich von Wien auf? Haben nicht die Alpenländer auch ein legitimes Interesse, einen Weg nach den Balkanländern und dem Orient zu bekommen? Haben wir, als wir die kostspielige Tauern-Bahn gern und aus freudigem Herzen bewilligt haben, nicht die Hoffnung gehabt, dass damit den Alpenländern ein Weg nach dem Balkan eröffnet würde? Redner kommt sodann auf die Verbindung Spalatos mit Sarajevo zu sprechen und führt aus, dass Spalato von Sarajevo zwei Längengrade und $^1/_3$ Breitegrad entfernt sei. Nach dem § 3 der Vorlage führe aber die Linie Sarajevo $^1/_3$ Breitegrad nördlich nach Travnik und dann wieder $^2{}_3$ Breitegrade südlich herab, so dass also mindestens $^2/_3$ Breitegrade umsonst gefahren werde. Die kürzeste Verbindung von Spalato nach Sarajevo wäre die Linie von Županjac durch das Ramathal zur Strecke Mostar—Metkovich—Sarajevo. Diese Linie wäre um 100 Kilometer kürzer als jene über Travnik. Die dritte Linie, welche von Herrn von Wittek als Gegenlinie bezeichnet wurde, ist die Linie Knin—Novi. In irgendeiner Weise für diese Linie sich einzusetzen, ist ihm nicht gelungen.

Es ist von mehreren Rednern auf die gesammtstaatliche militärische Bedeutung der Verbindung Knin—Novi und Banjaluka—Sarajevo hingewiesen worden. Ein Beweis der grossen militärischen Bedeutung ist es, dass der Feldzeugmeister Huyn und noch höherstehende Persönlichkeiten sich seit Jahren für den Ausbau dieser Linien ausgesprochen haben. Redner erörtert sodann die Linie Doboj—Šamac, die ein sehr wichtiges Bindeglied für Ungarn in dem Momente bedeutet, wo es daran geht, die Linie Budapest—Doboj—Šamac—Sarajevo—Salonich herzustellen. Es wäre für uns von grösstem Nutzen, wenn wir heute mit Hilfe der Donauschiffe nach Šamac kommen würden, aber wir können es nicht, denn die Ungarn heben auf der Donau die Transportsteuer ein. Die ungarische Transportsteuer widerspricht der Donau-Acte, und die Ungarn wagen es nicht, diese Transportsteuer von den serbischen und rumänischen Schiffen einzuheben, aber von den österreichischen Schiffen heben sie sie ein. Der Berichterstatter hat uns den Weg über die Adria empfohlen und uns damit vertröstet, dass uns ja die See unbestritten bleibt. Ist dies aber wirklich eine lebensfähige Route, wenn wir die Waare mit der Südbahn nach Triest schleppen, dort umladen, dann nach Spalato bringen, dort wieder umladen und nun auf der Schmalspur über die hohen Gebirge nach Sarajevo bringen?

Die österreichische Gesetzgebung hat ebenso wenig wie die ungarische in Bosnien etwas dreinzureden. Die Eisenbahnbauten werden von der bosnischen Regierung vollkommen autonom durchgeführt, und die Parlamente in Wien und Budapest geht der Eisenbahnbau in Bosnien gar nichts an. Die Kosten der bosnischen Verwaltung im Allgemeinen sind durch die eigenen Einkunfte des Landes zu tragen.

Insofern jedoch die Verwaltung Bosniens für bleibende Investitionen, die nicht in den Bereich der laufenden Administration gehören und ähnliche ausserordentliche Ausgabeposten finanzielle Leistungen der Monarchie in Anspruch nehmen sollte, dürfen solche Leistungen nur auf Grund von in beiden Parlamenten votirten Gesetzen gemacht werden. Der Zusammenhang ist also lediglich ein finanzieller, wir haben nicht zu befehlen, in Bosnien ist eine Bahn zu bauen, wir haben nur das Geld zu votiren, beziehungsweise ein Anlehen zu garantiren. Redner bemerkt gegenüber dem Abg. Kaftan, dass auch die Delegationen diesbezüglich kein Gesetzgebungsrecht haben. Die Delegationen haben nicht einmal in das Budget Bosniens etwas dreinzureden, sondern es wird den Delegirten nur übergeben, damit sie Gelegenheit haben, sich über die administrativen Verhältnisse Bosniens zu orientiren. Nun kommt das österreichische Parlament und beschliesst über den Bau einer Bahn, welche der Hoheit des österreichischen Staates und damit auch des österreichischen Parlamentes gar nicht untersteht. Das führt zu grossen volksrechtlichen Consequenzen. Es ist die Unterordnung eines uns nicht gehörigen Gebietes, welches wir lediglich zu verwalten haben, unter das Gesetzgebungsrecht dieses Staates. Es ist das ein Act friedlicher Annexion. Die Worte des § 3 sind aber gar nicht als der kategorische Imperativ eines österreichischen bindenden Gesetzes gemeint. Darüber ist sich auch die Regierung vollkommen klar. Es ist hier kein völkerrechtliches oder staatsrechtliches Novum geschaffen worden, sondern ein gesetzliches Novum.

Die bosnische Verwaltung ist durch den § 3 in gar keiner Richtung gebunden. Diese juridische Frage hat besonderes Interesse mit Bezug auf die Umwandlung der gegenwärtigen bosnischen Schmalspur in eine Normalspur. Wenn man für diese Umwandlung grosse Geldmittel benöthigen sollte, wird da das österreichische Abgeordnetenhaus dem entgegentreten? Nein. Es ist eine ganz unnöthige Unvorsichtigkeit, sich in der Frage der Umwandlung der Schmalspur in die Normalspur irgendwie festzulegen.

Ich schliesse mit dem Wunsche, ich möge in Allem, was ich gesagt habe, Unrecht finden, es möge in der kürzesten Zeit meiner pessimistischen Auffassung die grösste Beschämung und meinem Patriotismus die Freudensbotschaft zutheil werden: die Dalmatiner sind mit ihrem Vaterlande Oesterreich und ihrem Hinterlande Bosnien durch einen normalspurigen Schienenstrang verbunden!

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek:

Hohes Haus! Nicht um einen concreten Antrag zu bekämpfen — denn ein solcher ist von dem geehrten Herrn Vorredner nicht gestellt worden — sondern um gegen einige seiner Ausführungen im Namen der Regierung mit allem Nachdrucke zu protestiren, habe ich mir das Wort erbeten. Es ist ja richtig, und es ist von Seiten der Regierung am allerwenigsten in Abrede zu stellen oder zu verschleiern gesucht worden, dass die Vereinbarung, welche dem gegenwärtigen Gesetzentwurfe zugrunde liegt, durchaus nicht alle Wünsche erfüllt, durchaus nicht alle Bestrebungen befriedigt, welche mit vollem Grunde von Seiten der österreichischen Reichshälfte in Bezug auf die Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes in Bosnien und der Hercegovina geltend gemacht werden können.

Ich möchte aber dem Vorwurfe entgegentreten, als ob über diesen Thatbestand, über die Sachlage von Seiten der Regierung irgendwie versucht worden wäre, die Meinung des hohen Hauses irrezuführen. Ein Hinweis auf den Motivenbericht, sowie auf die Aeusserungen und Aufklärungen, welche von Seiten der Regierung in umfassender Weise sowohl dem Subcomité als dem Eisenbahnausschusse ertheilt worden sind, genügt wohl, um diesen Vorwurf vollständig zu entkräften. Wie ich mir dies schon einmal auszuführen erlaubte, so kann ich ja wieder nur darauf zurückkommen.

Ich glaube, darin liegt wohl der sprechendste Beweis für die Resignation, mit welcher meinerseits diese Vorlage vertreten worden ist, eine Resignation, welche, wie ich glaube, das verehrte hohe Haus in meinen Ausführungen bemerkt hat, welche aber der Herr Vorredner nicht bemerkt haben will.

Ich habe damals gesagt, und ich sage es heute wieder dass man bei einer Action, zu welcher die Zustimmung der beiden Reichshälften und der gemeinsamen Regierung unerlässlich ist, im Voraus auf die einseitige Geltendmachung des Interessenstandpunktes einer der beiden Reichshälften verzichten muss, dass es hier nur Compromisse und gegenseitige Zugeständnisse gibt.

Ich habe mir erlaubt auch hervorzuheben, dass Zugeständnisse, sowie Zurückstellungen von Wünschen nicht blos von Seite der österreichischen Regierung erfolgt sind, sondern ebenso auch und in gleicher Weise von Seite der ungarischen Regierung. Wenn der geehrte Herr Vorredner, dem ja Witz und Beredsamkeit in einem so aussergewöhnlichen Masse zu Gebote stehen, dass man sich ja eigentlich wundern muss, dass er diese glänzenden Gaben dazu verwendet, um rhetorische Lorbeeren zu pflücken gegenüber einem Minister, der eine, wie ich gern zugebe, durchaus nicht populäre Vorlage dem hohen Hause gegenüber zu vertreten hat, wenn also der geehrte Herr Vorredner mit Bezug auf die Verhandlungen mit Ungarn deduciren wollte, dass ich mir in diesen Verhandlungen sogar die altungarische Sprachweise, die Verwendung lateinischer Ausdrücke angeeignet habe und er überrascht war, wenn ich bei der Besprechung einer der verschiedenen Fragen zwei lateinische Worte angewendet habe, so glaube ich, dass die Ueberraschung sich sehr natürlich dadurch beheben würde, wenn der geehrte Herr Vorredner, der ja doch den Verhandlungen mit Interesse gefolgt ist, sich erinnert hätte, dass der Vorwurf der Möglichkeit einer heimlichen Umgestaltung der Spurweite bestehender bosnischer Bahnen unter jenen Einwendungen figurirt hat, welche von einer Seite gegen die Regierung bezüglich der Vertretung des Gesetzentwurfes erhoben worden sind. Es wurden von Seite des geehrten Herrn Vorredners — und damit sind wir eigentlich wieder mitten in der vollen Generaldebatte — die Ausführungen beanständet und bemängelt, welche meinerseits in Bezug auf die von anderer Seite empfohlene Linie Jajce—Banjaluka gemacht worden sind. Es wurde meinen ergebensten Ausführungen eine technische Darstellung entgegengesetzt, aus welcher sich nach den Ausführungen des geehrten Herrn Vorredners eigentlich ergeben soll, dass von Seiten des österreichischen Eisenbahnministers entweder ganz ohne die erforderliche Sachkenntniss oder, wie er nicht undeutlich zu verstehen gegeben hat, vielleicht aus bösem Willen, um eine in Oesterreich erwünschte und angenehme Linie zu verdunkeln, eine technische Darlegung gegeben worden ist.

Ich kann mich nur darauf beziehen, dass meine Ausführungen lediglich den Zweck verfolgt haben, das hohe Haus vollständig zu orientiren, dem hohen Hause die Sachlage darzustellen, wie sie wirklich ist, und nicht so, wie sie von Seite einzelner geehrter Herren darzustellen beliebt wurde; und ich kann die Versicherung geben, dass meine Darstellung die richtige ist, dass sie sich auf diejenigen Daten bezieht, welche mir vom gemeinsamen Ministerium zur Verfügung gestellt worden sind. Ich habe ja eine directe authentische Kenntniss von diesen Dingen nicht und kann sie nicht haben, denn Bosnien und die Hercegovina gehören bekanntlich nicht zum Amtsgebiete des österreichischen Eisenbahnministeriums.

Es sind aber noch weitere Vorwürfe in der Richtung gemacht worden, dass von Seiten des Eisenbahnministers böslicherweise nicht eine directe Linie nach Sarajevo zu bauen versucht wird, sondern eine Linie auf Umwegen, nämlich durch die Linie Bugojno—Aržano. Und es ist dem österreichischem Eisenbahnminister besonders der Vorwurf gemacht worden, dass die Trasse von Janjići über Travnik nach Dolnji-Vakuf mit den Abzweigungen einerseits nach Jajce andererseits nach Bugojno, nicht denjenigen Linienzügen entspricht, welche einer der geehrten Herren Vorredner aus einer Karte derzeit deducirt hat. Ich muss die Verantwortung für das bestehende bosnische Netz in aller Ergebenheit ablehnen. Das bestehende bosnische Netz ist auf Grund paralleler Gesetze der beiden Reichshälften zustande gekommen. Die Trassen, welche die bestehenden bosnischen Linien verfolgen, sind von den beiden Legislativen begutachtet, bewilligt und beschlossen worden und ohne mich, was mir ja vielleicht wieder von dem geehrten Herrn Vorredner übelgenommen wird, zum Anwalte vergangener technischer Rathgeber der beiden Regierungen aufzuwerfen, liegt das Motiv doch klar zutage, warum die beiden Reichshälften damals den Trassenzug durch die Rašva gewählt haben und nicht den Trassenzug durch die Vrbanja. Das ist nämlich diejenige Ursache, welcher wir so häufig in den ersten Stadien des Eisenbahnbaues begegnen, dass man nämlich sucht, mit einer Compromisslinie, welche zwischen mehreren möglichen Richtungen die Mitte hält, sich den Bau besonderer Linien für die verschiedenen Richtungen zu ersparen, eine Vorgangsweise, welche in späteren Entwicklungsstadien des Eisenbahnnetzes sich oft recht lästig fühlbar macht, welche man aber in den ersten Stadien nicht leicht vermeiden kann, weil es in den ersten Stadien sich darum handelt, mit einem bescheidenen, mässigen Kraftaufwande den möglichsten Effect zu erreichen. Aus diesem Grunde führt auch die Linie Sarajevo—Dolnji-Vakuf durch das Lasvathal, weil diese Richtung die Möglichkeit bietet, einerseits als Fortsetzung nach Nordwesten zu dienen über Travnik gegen Jajce, und in weiterer Folge nach Banjaluka oder nach Prjedor, und andererseits in südlicher Richtung hinunter gegen Bugojno.

Dass diese Linien heute, wo das bosnische Bahnnetz einen Bestand von über 100 normalspurigen Kilometern und von 700 schmalspurigen Kilometern erreicht hat, vielleicht anders gewünscht würden, dass man directere Verbindungen vorziehen würde, gebe ich dem verehrten Herrn Vorredner vollständig zu. Aber Eines ist doch klar: dass man das bestehende bosnische Bahnnetz, wie es nun einmal besteht, eben nicht ignoriren kann, wenn man neue Linien auszuführen im Begriffe steht, und dass es ganz unsachgemäss wäre, von den bestehenden Linien zu abstrahiren und ganz neue Combinationen, welche theilweise mit den bestehenden Linien collidiren oder mit ihnen parallel laufen, ins Leben zu rufen.

Wenn der geehrte Herr Vorredner diesen Umständen eine Beachtung geschenkt hätte, so würde er auch nicht zu der, wie ich glaube, allzu kühnen Behauptung gelangt sein, dass von Seiten der bosnischen Landesregierung absichtlich gewundene Wege und gewundene Trassen gesucht werden, um den Weg von Bosnien nach Dalmatien zu verlängern und zu erschweren.

Hohes Haus! Es ist kein Geheimniss, ist vielmehr allgemein bekannt, dass die Anregung zu der Linie Bugojno—Aržano—Spalato von Sr. Excellenz dem Herrn Reichs-Finanzminister ausgegangen ist, dass der Herr Reichs-Finanzminister den ersten Gedanken und den ersten Plan dieser Linie aufgestellt hat und dass diesem Gedanken keine andere Bestimmung zugrunde liegt, als für die Ausfuhrgüter des centralen Theiles von Bosnien den kürzesten und besten Weg an die See zu finden. Das sind, glaube ich, Thatsachen, über welche die Acten geschlossen sind. Darüber brauche ich dem hohen Hause wohl keinen weiteren Nachweis zu liefern, und mit diesem notorischen Factum ist wohl die Behauptung des geehrten Herrn Vorredners nicht in Einklang zu bringen, dass derselbe Reichs-Finanzminister, der diese Linie angeregt hat, der sie durch Jahre und Jahre hindurch mit den grössten Schwierigkeiten zu verfolgen und zu verfechten gesucht hat, der einen Theil der Linie bereits dank der Unterstützung der beiden Legislativen ausgeführt und nunmehr bei den letzten Verhandlungen dazu mitgewirkt hat, dass das Schlussstück der Linie gesetzlich sichergestellt werde, diese Linie nicht auch in der besten Art und Weise ausgeführt sehen will. Darüber glaube ich weiter kein Wort verlieren zu müssen.

Nun hat der sehr geehrte Herr Vorredner allerdings auch Zweifel darein gesetzt, ob durch die Fassung des Gesetzes, wie es hier vorliegt, den staatsrechlichen Directiven bezüglich der Ausführung von Eisenbahnen in Bosnien entsprochen sei, und er hat insbesondere an dem § 3 dieses Gesetzes Anstoss genommen, durch welchen die Absicht ausgesprochen und die Bestimmung getroffen wird, dass durch eine zweite Vorlage die finanzielle Sicherstellung der beiden Linien Bugojno—Aržano und Doboj—Šamac zu erfolgen habe. Ich gebe zu, hohes Haus, dass dieser Paragraph ein Novum ist. Ich stelle es gar nicht im entferntesten in Abrede. Dieser Paragraph ist wirklich ein Novum, er ist etwas, was sich im vorausgegangenen Gesetze über bosnische Bahnen nicht vorfindet, und doch, hohes Haus, hat die Regierung geglaubt, auf diesen Paragraphen, ungeachtet sich derselbe als ein Novum darstellt, grossen Werth legen zu müssen. Denn dieser Paragraph enthält nicht blos, wie es der geehrte Herr Vorredner dargestellt hat, die Zusage, dass ein Gesetzentwurf eingebracht werden soll, sondern dieser Paragraph enthält auch die gesetzliche Bestimmung, die in beiden Reichshälften parallel getroffen werden soll, dass nämlich sofort nach der Fertigstellung der Linie Sarajevo—Uvac die Ausführung der beiden parallel zu behandelnden Linien stattzufinden hat und dass der Bau dieser Linie rechtzeitig und unbehindert zur Ausführung zu bringen ist.

Ich weiss nicht, ob ich nicht in dem Umstande, dass dem Zustandekommen der Linie Bugojno—Aržano längere Zeit hindurch von Seiten der anderen Reichshälfte ein Widerstand entgegengesetzt worden ist, und in dem Umstande, dass es als eine werthvolle Errungenschaft zu betrachten ist, dass dieser Widerstand aufgehört hat, eine Rechtfertigung dafür gefunden werden kann, dass man von den altgewohnten Formen, in denen bisher

die Gesetze über bosnische Eisenbahnen verfasst wurden, abgewichen ist und den Gedanken durch einen speciellen Gesetzesparagraphen zum Ausdrucke gebracht hat, dass nunmehr diese beiden Linien, unter denen sich die Oesterreich so sehr interessirende Linie Bugojno—Aržano befindet, durch parallele Acte der Gesetzgebung festgestellt sein sollen.

Und darin bitte ich die Rechtfertigung dafür finden zu wollen, wenn ich mir erlaubt habe, den Bestrebungen nach Aufstellung eines anderen Programmes entgegenzutreten, als des Programmes, welches hier dem Hause vorliegt. Ich gebe sehr gern zu, dass das hier vorliegende Programm durchaus nicht alle unsere Wünsche erfüllt, dass wesentliche Wünsche und Bestrebungen noch unerfüllt bleiben, für welche weiter einzutreten die österreichische Regierung stets als ihre Pflicht betrachten wird.

Aber ich bitte das hohe Haus, zu erwägen, ob bei den Schwierigkeiten, die schon das Zustandekommen der hier vorliegenden Vereinbarung bereitet hat, von Seiten der österreichischen Regierung leichthin die Verantwortung übernommen werden könnte, diese Vereinbarung preiszugeben, von ihr, wie es der geehrte Herr Vorredner in einer wahrhaft verlockenden Weise darzustellen versucht hat, sich freizumachen und mit einem neuen Programme, mit einem neuen Vorschlage in neue Verhandlungen einzutreten.

Wenn man auch noch so sehr von der Wünschbarkeit und von der wirthschaftlichen Zweckmässigkeit der beiden Linien Knin—Novi und Banjaluka—Jajce überzeugt ist, so wird man doch niemals eine Lösung für zweckmässig finden können, welche in der Richtung versucht wird, dass man diese Linien einseitig in einem österreichischen Gesetze ausspricht, womit natürlich für ihr Zustandekommen gar nichts erreicht ist. Denn der einseitige Ausspruch eines Factors ist für das Zustandekommen von Eisenbahnen in Bosnien nicht entscheidend, dass man aber andererseits diejenigen Grundlagen und dasjenige Zugeständniss preisgibt, welches nach langen, schwierigen und mühevollen Unterhandlungen von Seiten der österreichischen Regierung erreicht worden ist, ein Zugeständniss, welches, wie ich meinerseits in aller Bescheidenheit glaube, nicht gering zu achten ist und von welchem ich glaube, dass es gerade so wie die anderen Linien, welche von Seiten des geehrten Herrn Vorredners als das eigentlich österreichische Programm betrachtet werden, ebenfalls einen Theil des österreichischen Programmes bildet. Es ist dies die Sicherstellung der Fortsetzung der Linie Spalato—Aržano hinüber nach Bosnien zum Anschlusse an die bosnischen Bahnen.

Abg. Perić verzichtet auf das Wort.

Auf Antrag des Abg. Šulc wird die Debatte geschlossen. Zu Generalrednern werden gewählt: contra der Abg. Malik, pro der Abg. Ritter von Berks.

Abg. Ritter von Berks verzichtet auf das Wort.

Abg. Malik führt aus, es sei nicht richtig, was Doctor Lecher gesagt habe, dass sich im Ausschusse keine eine einzige Stimme gegen die Vorlage erhoben habe. Der Abg. Kliemann habe im eigenen Namen, sowie im Namen des Abg. Hauck die Erklärung abgegeben, dass die Alldeutschen gegen diese Vorlage stimmen müssen, nachdem darin den Ungarn der Vorrang eingeräumt sei. Der Standpunkt der Alldeutschen sei durch das Linzer Programm vorgezeichnet, welches die Einverleibung Dalmatiens, sowie Bosniens und der Hercegovina in Ungarn verlange. Wenn die diesseitige Reichshälfte von den Einnahmen Bosniens und der Hercegovina nichts verwenden dürfe, so könne man andererseits verlangen, dass auch die österreichischen Gelder nicht für die occupirten Provinzen ausgegeben werden. Redner kommt sodann auf die Verwendung der bosnisch-hercegovinischen Regimenter in der diesseitigen Reichshälfte zu sprechen. Nach dem Berliner Vertrage dürfen diese Truppen nur behufs vollständiger militärischer Ausbildung in dieser Reichshälfte verwendet werden, aber nicht zum Schiessen auf die einheimische Bevölkerung, wie dies in vollkommen recht- und gesetzloser Weise im Jahre 1897 in Graz geschah. Die alldeutsche Vereinigung stehe der Vorlage ablehnend gegenüber, weil sie eine Verletzung der volkswirthschaftlichen Interessen, der handelspolitischen Anschauungen und der Interessen des Gesammtreiches überhaupt bedeute. Wenn Bosnien und die Hercegovina den Ungarn überlassen werden, so haben die Alldeutschen dagegen nichts einzuwenden, vorausgesetzt, dass Oesterreich mit diesen Ländern dann nichts mehr zu thun haben werde. Es wäre an der Zeit gewesen, den eisenbahnpolitischen Standpunkt einzunehmen, der den Interessen der diesseitigen Reichshälfte entspreche, durch den Ausbau der Linien Hartberg—Radkersburg—Agram und Banjaluka—Travnik—Zenica, wodurch eine directe Verbindung zwischen Wien und Mitrovica hergestellt wäre. Der Standpunkt der alldeutschen Vereinigung sei dadurch gekennzeichnet, dass sie gegen das vorliegende Gesetz in der Ueberzeugung stimmen werde, dass es für die diesseitige Reichshälfte von grösstem Schaden sei.

Abg. Freiherr von Schwegel will in einer thatsächlichen Berichtigung durchaus nicht die Kritik, die in sachlicher Beziehung über die parlamentarische Thätigkeit eines jeden Ausschusses geübt werden könne, bestreiten. Er glaube aber keinem Widerspruche zu begegnen, wenn er der Anschauung Ausdruck gebe, dass diese Kritik die Grenzen einer objectiven Beurtheilung nie überschreiten dürfe. Der Eisenbahnausschuss habe die seiner Berathung und Beschlussfassung überwiesenen Angelegenheiten stets mit voller Unabhängigkeit geprüft und könne das Zeugniss des Hauses mit voller Beruhigung für sich in Anspruch nehmen, dass er seine Pflicht stets mit vollem Eifer und mit aller Gewissenhaftigkeit erfüllt habe. Wenn in den Ausführungen des Abg. Dr. Lecher demnach irgend ein Ausfall gegen die Thätigkeit des Eisenbahnausschusses enthalten gewesen sein sollte, so müsse Redner im Namen des Eisenbahnausschusses und in Vertretung der Mitglieder desselben gegen eine jede welcher Art immer die Thätigkeit dieses Ausschusses herabsetzende Kritik entschieden Verwahrung einlegen.

Berichterstatter Abg. Freiherr von Kübeck bemerkt gegenüber dem Abg. Dr. Lecher, dass es stets sein Bestreben gewesen sei, vor Allem dem österreichischen Interesse zu dienen. Er glaube nicht, dass es Phrasen seien, wenn er in Uebereinstimmung mit allen von der Bedeutung der Seeküste unterrichteten Personen für die ausserordentliche Nothwendigkeit der Combination eines regeren Seeverkehres mit den von der Küste nach dem Innern zu bauenden Eisenbahnen eintrete. Die Verbindung Bosniens mit Dalmatien auf diesem schon lange vorbereiteten Wege diene gewiss nur wahrhaft österreichischen Interessen. Der Berichterstatter schliesst mit der Bitte, die §§ 3 bis 5 der Vorlage anzunehmen.

Bei der Abstimmung werden die §§ 3 bis 5 in der Ausschussfassung angenommen. Die vom Ausschusse beantragten Resolutionen werden mit der vom Abg. Dr. Ivčević beantragten Abänderung angenommen. Desgleichen gelangt der vom Abg. Dr. Licht gestellte Resolutionsantrag zur Annahme.

Berichterstatter Abg. Freiherr von Kübeck beantragt die sofortige Vornahme der dritten Lesung.

Bei der Abstimmung über die Dringlichkeit verlangt Abg. Stein die Feststellung des Stimmenverhältnisses.

Die Dringlichkeit wird mit 140 gegen 70 Stimmen, demnach mit der erforderlichen Zweidrittel-Majorität beschlossen. Für die meritorische Abstimmung beantragt

Abg. Pernerstorfer die namentliche Abstimmung. Dieser Antrag wird nicht genügend unterstützt.

Das Gesetz wird sodann in einfacher Abstimmung in dritter Lesung zum Beschlusse erhoben.

In derselben Sitzung wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Dr. Nitsche und Genossen, betreffend die Mängel im Personenverkehre auf der Localbahn Neuhaus-Neubistritz;

2. der Herren Abgeordneten Schoiswohl, Axmann und Genossen, betreffend die Verhältnisse der Bediensteten der Buschtěhrader Eisenbahn;

3. der Herren Abgeordneten Fijak und Genossen, betreffend den Uebergang über die Eisenbahnstrecke in der Gemeinde Monovice auf der Linie Oświęcim—Skawina in Galizien.

In der am 19. Februar unter Vorsitz des Obmannes Dr. Gross abgehaltenen Sitzung des Socialpolitischen Ausschusses des Abgeordnetenhauses wurde die Berathung des Gesetzes, betreffend die Ausdehnung der Arbeiterschutz-Bestimmungen auf die Eisenbahnen, fortgesetzt und beendet.

In der Debatte erklärte

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek von Seiten der Regierung werde dem Antrage des Berichterstatters Abg. Dr. Fort auf Streichung des § 45, betreffend verbotene Bekanntmachungen (schwarze Listen und Boycott), nicht entgegengetreten, dagegen wäre die Regierung nicht in der Lage, der vom Abg. Eldersch beantragten Eliminirung blos des zweiten, auf Bekanntmachungen seitens der Arbeiter sich beziehenden Theiles dieses Paragraphen zuzustimmen, nachdem durch die Fassung der Regierungsvorlage parallel und gleichmässig beiden in Betracht kommenden Interessengruppen Rechnung getragen werden sollte. Es dürfte sich daher nach dem Vorschlage des

Berichterstatters, insbesondere mit Rücksicht auf die von ihm berührte Beziehung des Gegenstandes zu dem Coalitionsrechte, eher empfehlen, den ganzen Paragraphen zu streichen.

Der Antrag des Berichterstatters Abg. Dr. Fořt auf Streichung des § 45 wird hierauf angenommen.

Bezüglich der vom Abg. Eldersch zu § 60 (jetzt 59) ausgesprochenen Bedenken gegen die Bestimmung der Regierungsvorlage, wonach die Ueberwachung der Durchführung der Bestimmungen des in Behandlung stehenden Gesetzes der General-Inspection übertragen werden soll, bemerkt

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek, der Ausschuss könne sich darüber beruhigt halten, dass keinerlei Gefahr bestehe, dass das Eisenbahnministerium in die der General-Inspection einzuräumende Judicatur irgendwie eingreifen könnte. Die allgemeine Unterordnung oder richtiger Einordnung einer Aufsichtsbehörde in ein Ressort lasse den selbstständigen Wirkungskreis und die Competenz dieser Behörde unberührt. Irgend einem Ressort müsse jede Behörde eingefügt werden, und so erscheint auch die General-Inspection dem Eisenbahnministerium als der obersten Ressortbehörde unterstellt, was aber nicht hindert, dass die Functionen dieser beiden Behörden streng getrennt bleiben. Der Minister hebt hervor, dass es auch ein anderes Gebiet gebe, auf welchem man dieselben Einwendungen erheben könnte; es ist dies die Ueberwachung der Betriebssicherheit auf den Eisenbahnen, die höhere Bahnpolizei. Auch hier ist die General-Inspection, welcher die Ueberwachung der Betriebssicherheit übertragen ist, dem Eisenbahnministerium unterstellt. Die Fachkreise sind aber darüber einig, dass in dieser Beziehung die General-Inspection durch das Eisenbahnministerium in keiner Weise behindert wird, und die Interessen der Verkehrssicherheit sind gewiss ebenso wichtig wie die hier in Frage kommenden des Arbeiterschutzes.

Der Abschnitt V des Gesetzes (Behörden und Verfahren) wird bei der Abstimmung in der Fassung der Regierungsvorlage, desgleichen der Rest des Gesetzes nach den Referentenanträgen, bezw. der Regierungsvorlage angenommen.

In der am 20. Februar stattgefundenen Sitzung des Subcomité des Steuerausschusses des Abgeordnetenhauses wurde § 1 der Regierungsvorlage über die Fahrkartensteuer angenommen und der Antrag des Abg. Dobernig auf Einführung einer Progression abgelehnt. Weiter wurde auf Antrag des Abg. Dr. Götz beschlossen, in das Gesetz eine Bestimmung aufzunehmen, mit welcher die Regierung ermächtigt wird, für Bahnen mit hohen Normaltarifen die festzusetzenden percentuellen Steuersätze zu ermässigen. Die Debatte über die Frage der Besteuerung der Freikarten wird in der nächsten Sitzung, Mittwoch den 26. Februar, fortgesetzt werden. Zum Berichterstatter für den Steuerausschuss wurde Abg. Dr. Götz gewählt.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Teltsch - Zlabings. (Project für die Personenhaltestelle Slejbor.) Der von der Bauaufsicht der Localbahnen Waidhofen a. d. Th. - Zlabings und Teltsch-Zlabings vorgelegte Plan für die Personenhaltestelle Slejbor in km 50·262 der Localbahn Teltsch-Zlabings wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-B.-D. 1349.]

— (Project für die Erweiterung der Station Teltsch.) Das von der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag vorgelegte Project für die Ergänzungsbauten in der Station Teltsch anlässlich der Einmündung der Localbahn Teltsch-Zlabings wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-B.-D. 603.]

Projectirte Localbahn Lambach - Vorchdorf - Eggenberg. (Variantenprojecte km 6·6/9, km 9·8 bis km 10·4, km 13·3/6 und km 14·5/7: Ergebniss der Stationscommission und politischen Begehung, sowie der Feststellung der feuersicheren Herstellungen im Zuge dieser Localbahn: Bauconsensertheilung ex commissione.) Das von der k. k. Statthalterei in Linz mitgetheilte Ergebniss der am 7. und 8. October 1901 durchgeführten Stationscommission und politischen Begehung der Varianten km 6·6/9, km 9·8 bis km 10·4, km 13·3/6 und km 14·5/7 der von der Gemeindevorstehung in Lambach projectirten normalspurigen Localbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen im Zuge dieser Localbahn, sowie die bei dieser Amtshandlung ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erfolgte Ertheilung des bedingten Bauconsenses wurde zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 57.545 ex 1901.]

Projectirte Localbahn Janów - Jaworów. (Detailproject: Anordnung der politischen Begehung und der Enteignungsverhandlung, sowie der Verhandlung rücksichtlich der feuersicheren Herstellungen.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die Vornahme der politischen Begehung und der Enteignungsverhandlung, sowie die Verhandlung rücksichtlich der feuersicheren Herstellungen für die projectirte normalspurige Localbahn von Janów nach Jaworów für den 6. März 1902 und die folgenden Tage anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am erstgenannten Tage um 9 Uhr Vormittags in Janów. Mit der Leitung dieser Commission wurde der bei der k. k. Statthalterei in Lemberg in Verwendung stehende k. k. Bezirkshauptmann Dr. Stanisław Ustyanowski betraut. [E.-M.-Z. 7981.]

Localbahn Waidhofen a. d. Th. - Zlabings. (Eisenconstructionspläne für die Brücken in km 4·4/5, 6·7/8, 11·6/7, 13·0/7, 15·0/1, 17·6/7, 23·1/2, 23·3/4, 23·6/7, 23·9/10 und 24·8/9.) Die von der Union-Baugesellschaft in Wien vorgelegten Normalpläne der Eisenconstructionen für die Brücken von 2, 3, 4, 5 und 6 m senkrechter Lichtweite in km 4·4/5, 6·7/8, 11·6/7, 13·0/7, 15·0/1, 17·6/7, 23·1/2, 23·3/4, 23·6/7, 23·9/10 und 24·8/9 der Localbahn Waidhofen a. d. Th.-Zlabings wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-B.-D. 1066.]

Eisenbahnlinie Spalato—Sinj. (Auflassung der Ueberfahrt in km 12·321: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das von der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Spalato vorgelegte Project, betreffend die behufs Erzielung günstigerer Neigungsverhältnisse nothwendig werdende Auflassung der in km 12·321 der Eisenbahnlinie Spalato—Sinj vorgesehenen Ueberfahrt und Ersatz derselben durch einen 4 m breiten Niveauübergang in km 12·352 erscheint vom fachlichen Standpunkte als entsprechend. Das obbenannte Project wurde an die k. k. Statthalterei in Zara zur Vornahme der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung nach Massgabe der einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 übermittelt. [E.-M.-Z. 6129.]

Elektrische Kleinbahn Dornbirn-Lustenau. (Hochbauten in der Kraftstation Dornbirn: Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat für die vom behördlich autorisirten Civilingenieur Raimund Schenkel in Wien namens der Concessionswerber der elektrischen Kleinbahn Dornbirn-Lustenau vorgelegten Pläne für die Hochbauten in der Kraftstation Dornbirn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 7636.]

Localbahn Nixdorf-Rumburg mit Abzweigung Herrenwalde — Schönlinde. (Detailpläne für die Eisenconstructionen der Objecte in km 2·2/3 und km 14·8/9.) Die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Detailpläne für die abnormalen Eisenconstructionen der Objecte von 5 Meter Lichtweite in km 2·2/3 und km 14·8/9 der in Bauausführung begriffenen normalspurigen Localbahn Nixdorf—Rumburg—Schönlinde wurden vom k. k. Eisenbahnministerium mit dem Beifügen zur Ausführung genehmigt, dass beide Objecte mit Rücksicht auf ihre Höhe mit Geländern zu versehen sind. [E.-M.-Z. 6321.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Directionsbezirk Pilsen: Eröffnung der Station Lubna der Localbahn Rakonitz-Mlatz für den Gesammtverkehr.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von obiger Staatsbahn-Direction beantragte Eröffnung der Station Lubna der Localbahn Rakonitz-Mlatz — nachdem die Zufahrtsstrasse zu dieser Station fertiggestellt ist — für den Gesammtverkehr genehmigt. [E.-M.-Z. 58.565/20 ex 1901.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 17. December 1901, Z. 64.761, dem Advocaten Dr. Andreas Peršić, dem Martin Starčević und dem Andreas Brenner jun., Einwohnern von Gyurgyevácz (Croatisch Sct. Georgen), die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von der Station Kloštar der im Betriebe der Direction der kgl. ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Körös (Krisevac-[Croatisch Krcuz])-Belovár-

Kloštar-Verőcze (Virovitica) ausgehende, im Bereiche des Comitates Belovár über Gyurgyevac bis Virje führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Betriebsthätigkeit der Maschinenfabrik der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, der staatlichen Schienenwalzwerke, Stahl- und Eisengewerkschaften im Jahre 1901.) Im Laufe des Jahres 1901 wurden in der Staats-Maschinenfabrik erzeugt: 90 Locomotiven, 66 Tender, 373 Locomobilen, 381 Dreschmaschinen, 53 Strohschneidemaschinen, 818 Waggonräderpaare, 2385 q gepresste Waggonplatten, 50.694 q Eisenguss, 2237 q Metallguss und verschiedene Bestandtheile für Brücken, Einrichtungen von Wasserstationen, Dampfkessel für das Arsenal in Pola u. s. w. Seit dem Bestande der Fabrik, 1874—1900, wurden in derselben 1912 Locomotiven, 3487 Dreschmaschinen und 3221 Locomobilen hergestellt. Die Erzeugung der Diósgyörer Eisen- und Stahlfabrik betrug in dem Betriebsjahre: Stahlschienen 19,859.413 kg (—3,290.180), Schienencisen und Platten 3,211.740 kg (+ 421.695), Stab- und Formstahl 5,147.152 kg (— 49.210), Stahlguss 4,664.476 kg (+ 429.539), Tigelgussstahl 278.469 kg (+ 99.485), gewalztes Stab- und Formeisen, Brückenmaterial 15,394.592 kg (— 1,174.583), Kesselbleche 2,671.833 kg (+ 1,558.000), geschmiedete Maschinentheile 2,686.451 kg (— 59.000). Der überwiegend grössere Theil dieser Erzeugnisse wurde zur Bedeckung des Bedarfes der Staats-Maschinenfabrik, der Reparaturswerkstätten der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, sowie auch des Oberbaubedarfes der letzteren in Anspruch genommen.

Die Betriebsresultate der gesammten kgl. ungarischen Staats-Eisenfabriken lassen sich in Folgendem zusammenfassen: Es betrugen die gesammten Einnahmen K 40,534.952 (+ 6,768.937), die Gesammtausgaben dagegen K 39,339.439 (+ 9,452.566); und ergibt sich sonach ein Betriebsüberschuss von K 1,195.512, welcher Betrag einer 2·08 percentigen Verzinsung des mit K 57,403.900 festgestellten Bau- und Investitionscapitales entspricht. Wird jedoch auch das Betriebscapital von K 39,085.366 in Betracht gezogen, so ergibt sich ein Gesammtcapital von K 96,489.269, welches durch den Betriebsüberschuss mit 1·24% verzinst wird.

Ausland.

Schweiz. (Subventionirung neuer Eisenbahnlinien.) Wie dem „Triester Tagblatt“ aus Bern mitgetheilt wird, hat der grosse Rath in erster Lesung einstimmig das von der Regierung vorgelegte Gesetz, betreffend die Subventionirung neuer Eisenbahnlinien, unter welchen sich der Durchstich des Juragebirges und die Alpen-(Lötschberg)-Bahn befindet, angenommen.

Vereinigte Staaten von Amerika. (Bau einer elektrisch betriebenen Hauptverkehrslinie in New-York.) Die Manhattan Railway Comp. in New-York hat im Manhattanbezirke von New-York, einem der dichtest bevölkerten und vornehmlich von der Arbeiterclasse bewohnten hauptstädtischen Districte, eine bereits 60 km lange doppelgeleisige Theilstrecke ihres projectirten Strassenbahnnetzes mit elektrischem Betriebe eröffnet. Im Bereiche dieser Strecke verkehren die Züge mit einer Fahrgeschwindigkeit von 56 km in der Stunde in Intervallen von je einer Minute. Die Zugsgarnituren bestehen aus je vier, und während der Stunden des grössten Andranges aus sechs grossen Intercommunicationswagen, und zwar mit je einer Wagen-Dynamomaschine im ersten und einer im letzten Wagen. Die auf einem Areale von 8000 m² erbaute Stromerzeugungs-Centralstation liefert einen 12.000 Volts starken Strom, der in 7 Transformations-Stationen auf je 500 Volt Spannung reducirt, den Wagendynamos durch Contact eines auf einer Mittelschiene schleifenden Bügels zugeführt wird. Der Oberbau besteht aus 18·29 m langen Stahlschienen mit einem Profil von 45 kg per laufenden Meter; die Contactschiene ist im Mittel der Geleise auf Isolatoren aus verglasten Thon gebettet.

Italien. (Betriebsergebnisse der drei Hauptbahnnetze vom Jahre 1885 bis 1900.) Ein von der Regierung vor Kurzem der Legislative vorgelegter Bericht über die Einnahmen-Ergebnisse der drei Hauptbahnen während deren vierzehnjährigen Betriebes, d. i. vom 1. Jänner 1885 bis 1. Jänner 1900, zeigt — in Lirawährung — folgende Resultate:

Betriebsjahr	Eisenbahnnetz			Insgesammt
	Mittelländisches	Adriatisches	Sicilianisches	
1885—86	106,056 282	91,555.037	7,493.331	205,099.650
1886—87	112,900.745	95,045.398	7,836.499	215,782.642
1887—88	119,125.132	101,598.674	7,157.107	227,880.910
1888—89	119,344.573	105,166.788	7,143.486	231,654.847
1889—90	121,601.074	109,307.426	7,865.841	235.774.342
1890—91	117,343.477	106,962.885	8,490.217	232,796.579
1891—92	117,231.216	106 049.170	9,315.718	232,596.804
1892—93	121.096.606	106,657.693	9,270.323	237,024.622
1893—94	119,650.591	101,696.882	9,076.077	230,423.550
1894—95	121,484.854	102,454.630	9,389.801	233,329.285
1895—96	129,092.149	103,581.705	9,869.882	242,543.736
1896—97	130,614.066	113,448.922	10,338 169	254,401.157
1897—98	134,088.517	113,651.135	10,390.006	258,129.708
1898—99	142,100.723	121,513.984	11,039.001	274,653.108

Dieser Aufstellung zufolge stiegen die Gesammteinnahmen der vorangezeichneten drei Hauptbahnen während der vierzehnjährigen Betriebsperiode im Durchschnitte um rund L. 5,000.000 per Jahr.

Schiffahrt.

Deutsches Reich und Oesterreich-Ungarn. (Schiffahrtsverkehr auf der Elbe von Melnik bis Hamburg im Jahre 1900.) Ueber den Schiffahrtsverkehr auf der Elbe von Melnik bis Hamburg im Jahre 1900 entnimmt das „Dresdner Journal“ dem Schiffahrtskalender für das Elbegebiet 1902“, Verlag von C. Heinrich, Dresden, folgende Mittheilungen: Die Dampferflotte, die seitens verschiedener Schiffahrtsgesellschaften auf der Elbe von Melnik bis Hamburg in einer Gesammtausdehnung von 725 km unterhalten wird, ist eine überaus stattliche und leistungsfähige. Was zunächst die Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit dem Sitze in Dresden betrifft, so gebietet diese über 37 Personen-Dampfschiffe und 3 Schraubendampfer, sowie sonstige zum Betriebe erforderliche Landungsbrücken, Kohlenschleppkähne etc. Ein Schiffsbauplatz ist in Laubegast, ein Winterhafen in Loschwitz errichtet. Personenbeförderung im Jahre 1900 zwischen Dresden-Leitmeritz 2,532.496 Personen, zwischen Dresden-Mühlberg 864.259 Personen innerhalb der Monate April bis December. Die transportirten Frachtgüter hatten eine Last von 31.817 t. Die Deutsche Elbeschiffahrts-Gesellschaft „Kette“ in Dresden betreibt den Schleppdienst mit 27 Kettendampfern, 12 Raddampfern und 7 Hafendampfern, auf der Saale mit 4 Kettendampfern etc., den Transport von Gütern mit 8 Eilgutdampfern, 86 Frachtschiffen ohne Motor und 35 Leichterschiffen. In Uebigau ist eine Werft errichtet. Die „Kette“ hat in der Elbe eine Gesammtlänge von 348, in der Saale von 107 km. Gesammtpersonal 1810 Mann. Die Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat Stationen in Hamburg, Magdeburg, Riesa, Schandau, Laube, Tetschen, Aussig-Schönpriesen und Prag. Betriebsmaterial: 10 Eilfrachtdampfer, 20 Remorqueure (Radschleppdampfer), 7 Kettendampfer, 9 Bugsirdampfer, 4 Dampfbagger etc.; ferner 77 eiserne Frachtschiffe, 60 hölzerne Frachtschiffe, hierunter 121 Verschlusskähne, 82 Leichterschiffe, 3 Lagerschiffe, 110 km Schleppkette von Schmilka bis Melnik, die Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft vereinigte Elbe und Saale-Schiffer in Dresden führt 28 Radschlepper, 7 Bugsirdampfer, 2 Inspectionsdampfer, 48 Schuten etc. Die Deutsch-Oesterreichische Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft in Dresden unterhält 9 Radschleppdampfer und 3 Hafendampfer, die Neue Norddeutsche Fluss-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg 9 Raddampfer, 1 Doppelschraubendampfer, 3 Bugsirdampfer, 56 eiserne Schleppkähne etc. Die Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft „Elbe“

in Hamburg hat ein Betriebsmaterial von 6 Raddampfern und 2 Hafendampfern, das Schiffahrts- und Speditionsgeschäft von Fr. Andrae, G. m. b. H., Magdeburg, 9 Schraubenschleppdampfer, 16 eiserne Kähne für den Elbeverkehr, 14 eiserne und 6 hölzerne Schleppkähne für den Canalverkehr, sowie 7 Prahme, die Berliner Kran-Gesellschaft 5 Eilgutdampfer, 1 Raddampfer, 2 Bugsirdampfer, die Neue Berliner Schnelldampfer-Gesellschaft, G. m. b. H., 4 Doppelschrauben-Ladedampfer, 1 Seiten-Radschleppdampfer, 1 Schraubendampfer, 6 eiserne und 4 hölzerne Schleppkähne. Ausserdem vermitteln noch den Schiffahrtsverkehr die Firmen Lüders und Stange in Lübeck-Hamburg, Röszner und Schöppe in Aussig-Bodenbach und H. Witte in Brandenburg a. H. Die hauptsächlichsten Schiffahrtsvereine an der Elbe sind der Elbeverein in Aussig a. E., der concessionirte sächsische Schifferverein in Dresden, der Verein zur Förderung der Elbeschiffahrt in Magdeburg, der Hamburger Verein Oberländischer Schiffer und der Verein für Holzhändler und Flossinteressenten in Herrnskretschen a. E. Schifferschulen an der Elbe sind in Oesterreich in Tetschen, Tichlowitz, Aussig, zusammen 106 Schüler, in Sachsen mit 108 Schülern, in Preussen mit 197 Schülern im Winter 1900/1901. Hiezu kommen in Preussen noch 18 private Schifferschulen.

Sachsen. (Statistik der Elbeschiffahrt im Jahre 1900.) Im Jahre 1900 erstreckte sich — einer Mittheilung des „Dresdner Journal" zufolge — die Schiffahrtsdauer auf der Elbe (im Königreiche Sachsen) auf 313 Tage. An Elbefahrzeugen waren am Jahresschlusse registrirt: 78 Personen-Dampfschiffe (35 grosse, 6 kleine Dampfer, 37 Schraubendampfer), 6 Güterdampfer, 39 Radschleppdampfer, 16 Kettendampfer, 4 Dampfbagger, 1 Elevator, 1 Dampfwinde, sowie 497 Segel- und Schleppschiffe mit zusammen 156.926 t Tragfähigkeit. Für Strom-, Ufer- und Hafenbauten in und an der Elbe, sowie für die Räumung des Fahrwassers derselben wurden in demselben Jahre Mk. 637.999 verwendet, während die Erbauung eines Verkehrs- und Winterhafens im Ostragehege in Dresden in den Jahren 1892 bis inclusive 1900 für Rechnung der Wasserbauverwaltung zusammen Mk. 4,527.291·31 aufgewendet worden sind. Hiezu kommen noch Ausgaben für Regulirungsarbeiten in der Höhe von Mk. 60.485·16, für die Unterhaltung der bestehenden Wasser-, Ufer- und Dammbauten, der Leinpfade etc. Mk. 102.080·65, für Räumungsarbeiten Mk. 80.728·23, für Anschaffung, Unterhaltung und Betrieb der Dampfbagger, des Taucherschiffes und der Dienstdampfer nebst Zugehör Mk. 105.364·76 etc. Die Elbe wurde in Sachsen zuerst im Jahre 1834 mit einem Dampfschiffe befahren, die Länge ihres schiffbaren Wasserlaufes innerhalb des Deutschen Reiches beträgt 728·06 km, diejenige des Rheins 694 km, der Donau 387 km, der Oder 774 km, der Weichsel 231·63 km, der Weser 535·13 km, der Memel 165·34 km, der Ems 224 km, der Pregel 140 km. Hinsichtlich der Zahl und der Tragfähigkeit der Segel- und Dampfschiffe nimmt die Elbe in Deutschland die erste Stelle ein. Von den sämmtlichen 19.838 deutschen Fluss- und Canalschiffen verkehrten 10.511, daher mehr als die Hälfte auf der Elbe. Die Tragfähigkeit aller Elbeschiffe beträgt 1,358.849 t, die Zahl der Dampfmaschinen beläuft sich auf 1562, von denen 721 auf die Elbe entfallen. Die Niederwarthaer Elbebrücke passirten zu Berg und Thal 20.458 Schiffe mit 3,117.800 t Güter, die Risaer Elbebrücke 15.005 Schiffe mit 2,126.810 t Güter, ausschliesslich Flösse.

Verschiedene Mittheilungen.

Europäisches Eisenbahnnetz am 1. Jänner 1901. (Verhältniss der Längen der Eisenbahnen der einzelnen Staaten zum Flächenraum und zur Einwohnerzahl.) Dem statistischen Ausweise des Nationalökonomen Professor Leroy-Beaulieu in Paris zufolge participirte der quadratkilometrische Flächenraum der einzelnen Staatengebiete Europas an dem 283.525 km Länge umfassenden europäischen Eisenbahnnetze am 1. Jänner 1901 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 1 ex 1902) in nachfolgend bezeichnetem Verhältnisse:

Per Quadratkilometer Staatengebiet	Bahnkilometer
Belgien	21·9
Luxemburg	15·5
England	14·4
Deutschland	9·5
Schweiz	9·5
Holland	8·6
Frankreich	8·0
Dänemark	7·9
Spanien	7·7
Italien	5·5
Oesterreich-Ungarn	5·4
Schweden	2·7
Portugal	2·6
Rumänien	2·4
Griechenland	1·5
Serbien	1·2
Türkei und Bulgarien	1·1
Russland	0·8
Norwegen	0·6

Auf je 10.000 Einwohner entfallen	per Bahnkilometer
Schweden	22·4
Luxemburg	19·4
Dänemark	12·3
Schweiz	11·4
Frankreich	11·1
Deutschland	9·1
Norwegen	9·1
Belgien	9·0
England	8·6
Oesterreich-Ungarn	8·0
Spanien	7·4
Holland	5·4
Rumänien	5·2
Italien	5·0
Portugal	4·7
Russland	4·2
Griechenland	4·0
Türkei und Bulgarien	3·2
Serbien	2·4

Das Gesammtausmass des Flächenraumes Europas (mit Ausschluss der Meere) beträgt rund 10,000.000 m². Dem vorangestehenden Ausweise zufolge entfallen durchschnittlich auf 100 m² je 26 km Eisenbahn und gegenüber der rund 390,000.000 Köpfe zählenden Bevölkerung Europas am 1. Jänner 1901 auf je 10.000 Einwohner 7 km Eisenbahn.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. Februar d. J. dem Ministerialrathe im Handelsministerium Dr. Richard Hasenöhrl den Titel und Charakter eines Sectionschefs allergnädigst zu verleihen geruht.

Call m. p.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. Februar d. J. die Sectionsräthe im Handelsministerium Alexander Freiherrn von Koller und Anton Delles zu Ministerialräthen allergnädigst zu ernennen geruht.

Call m. p.

G. Winiwarter
BLECH- UND BLEI-WAARENFABRIK
Wien, I. Getreidemarkt 8.
Fabrik in Gumpoldskirchen, Niederösterreich.
Niederlage in Budapest, VI. Andrassystrasse 28.
Liefert: Verzinkte Eisenbleche, verzinkten Eisendraht, Zinkblech, Weissblech, Bleirohre, Bleiplatten, Bleiplomben, Bleidraht, Bleiapparate und Geschirre für die chemische und Glas-Industrie. Zinnrohre, Zinnplatten, Bleifollen, Stanniol. 662
Specialität:
K. k. priv. verbesserte Hilger'sche Dachpfannen, anerkannt beste Metall-Dachdeckung, Wellenbleche, Trägerwellenbleche, schwarz und verzinkt. Rollbalkenbleche, Eisenbleche verzinnt und verbleit bis 1000 × 2000 mm.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn. **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./3, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, 1. Wallfischgasse 10.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güteraufnahme auf sämmtlichen Strecken.

In Ergänzung der Verlautbarungen vom 7. und 12. Februar 1902, betreffend die theilweise Eröffnung der Güteraufnahme, geben wir hiemit bekannt, dass am 27. Februar 1902 die Güteraufnahme an und nach sämmtlichen gesellschaftlichen Schiffsstationen eröffnet wird.

Die Güteraufnahme nach Stationen des Oesterreichischen Lloyd (Donau-Orientverkehr via Galaz), dann nach Odessa und russischen Schwarzmeerhäfen wird mit heutigem Tage eröffnet.

Wien, am 22. Februar 1902. [148]

Deutsch-Schweizerische Eisenbahnverbände.

Einführung des I. Nachtrages zum Tarife, Theil I, Abtheilung A.

Am 1. Februar 1902 ist der obenbezeichnete Nachtrag zur Ausgabe gelangt.

Derselbe enthält eine Neuauflage der Anlage 1 — Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände — und des alphabetischen Verzeichnisses der in dieser Anlage benannten, bedingungsweise zugelassenen Gegenstände.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der grossh. General-Direction der Badischen Staatseisenbahnen zum Preise von 60 Pfennigen erhältlich.

Wien, am 19. Februar 1902. [149]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Erneuerung ermässigter Frachtsätze.

Die im 1. Anhang des Tarifheftes 4 zum obbezeichneten Eisenbahnverbande vom 1. October 1899 enthaltenen, bis Ende December 1901 giltig gewesenen ermässigten Frachtsätze für Eilgut, gewöhnliches, bei Aufgabe in Colli, welche einzeln das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen, wurden mit Giltigkeit vom 15. Februar 1902 erneuert.

Wien, am 19. Februar 1902. [150]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Neuausgabe der Tarifübersicht.

Mit 1. März 1902 gelangt eine Neuauflage der Uebersicht der auf k. k. österr. Staatsbahnen in Giltigkeit stehenden Personen-, Gepäck- und Gütertarife zur Ausgabe.

Exemplare dieser Tarifübersicht sind zum Preise von 4 Kronen per Stück im Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen erhältlich.

Wien, am 20. Februar 1902. [151]

Oesterreichisch-Bayerischer Personenverkehr.

Aufhebung von Fahrkarten.

Mit 1. April 1902 werden die directen Personenzugskarten I., II. und III. Classe von Marienbad nach Fürth und III. Classe von Fürth nach Marienbad, ferner die Personenzugskarten III. Classe von Fürth nach Prag K.F.J.B. oder Smichow mangels Frequenz ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 17. Februar 1902. 152]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband.

Druckfehlerberichtigung bezügl. eines Frachtsatzes.

Mit Giltigkeit vom 15. April 1902 ist der auf Seite 26 des ab 1. Jänner 1901 giltigen Tarifes, Theil II, Heft 2, bezw. auf Seite 36 des Nachtrages III zu Tarif, Theil II, Heft 2a, giltig vom 1. Juni 1897 rücksichtlich der Stationsverbindung Bielitz-Settenz bestehende Frachtsatz der Classe II, sowie jener für Hornvieh und Borstenvieh bei Abfertigung nach dem Normalgewichte von „448“ Hellern auf „502“ Heller zu berichtigen.

Wien, am 21. Februar 1902. [153]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. via Korneuburg.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. März 1902 gelangt der Tarif für den directen Eilgut- und Frachtgutverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der k. k. österr. Staatsbahnen, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie zwischen Lindau, Stationen der Bayer. Staatseisenbahnen einerseits und serbischen, bulgarischen und rumänischen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft andererseits via Wien, bezw. via Korneuburg zur Einführung. Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Tarif vom 1. Juni 1895 aufgehoben und ersetzt.

Der neue Tarif ist bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien. am 22. Februar 1902. [154]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personen- und Gepäckverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Einführung eines Tarifnachtrages II.

Mit 1. April 1902 tritt der Nachtrag II zum Tarif vom 1. Juli 1900 für den oben bezeichneten Verkehr in Kraft.

Derselbe enthält infolge Aufhebung des Freigepäcks auf den fürstlich Bulgarischen Staatsbahnen Berichti-

gungen in den Bestimmungen des Tarifes und auch geänderte Gepäckfrachtsätze für jene Verbindungen, an welchen Strecken der fürstlich Bulgarischen Staatsbahnen betheiligt sind.

Wien, am 24. Februar 1902. [155]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

(Tarif-Theil II, Heft 2.)

Berichtigung einer Kundmachung.

Die 3 letzten Absätze der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 4 vom 14. Jänner 1902, auf Seite 173 unter Pos. [22] enthaltenen Kundmachung haben richtig zu lauten:

Die im Nachtrage II auf Seite 7—21 enthaltenen Frachtsätze der Schnitt-Tafel I b für Kleie etc. im Verkehre von Brody trs., Nowosielitza trs. und Podwołoczyska trs., gelten nur für in den Grenzstationen mittelst Eisenbahn anlangenden Sendungen von Russland (ausgenommen Radziwilow, Woloczysk und Russ. Nowosielitza) für Kleie etc. Transporte, welche mittelst Eisenbahn von letzgenannten Stationen, und für Sendungen, welche mittelst Strassenfuhrwerkes in Brody trs., Nowosielitza trs., und Podwołoczyska trs. anlangen, finden die auf den bezeichneten Seiten für den Verkehr mit Husiatyn trs. etc. enthaltenen Frachtsätze Anwendung.

Die auf Seite 24 dieses Nachtrages enthaltenen Frachtsätze der Schnitt-Tafel I b unter Ergänzung der vorstehenden Frachtsätze für Mais gelten auch nur für die mittelst Eisenbahn in den bez. Grenzstationen anlangenden Sendungen von Russland (ausgenommen Radziwilow, Woloczysk und Russ. Nowosielitza) Für die von letztgenannten Stationen mittelst Eisenbahn und für die mittelst Strassenfuhrwerkes in Brody trs., Nowosielitza trs. und Podwołoczyska trs., anlangenden Sendungen finden, sowohl rücksichtlich der auf Seite 22 und 23 befindlichen Stationsverbindungen, als auch rücksichtlich jener auf Seite 24, die im Haupttarife auf den Seiten 21 bis 34 für Getreide und im Nachtrage I auf den Seiten 4 bis 7 für Getreide, bezw. Kleie enthaltenen Krachtsätze der Schnitt-Tafel I b auch fernerhin Anwendung.

Die Schnittfrachtsäte unter A auf Seite 25 und 26 gelten ebenfalls nur für die mittelst Eisenbahn anlangenden Sendungen von Russland (ausgenommen Radziwilow, Woloczysk und Russ. Nowosielitza). Für die von letztgenannten Stationen mittelst Eisenbahn anlangenden Sendungen und für die mittelst Strassenfuhrwerkes in Brody trs., Nowosielitza trs. und Podwołoczyska trs. eintreffenden Sendungen finden die auf diesen Seiten in der Colonne B vorgesehenen Schnittfrachtsätze Anwendung.

Wien, am 21. Februar 1902. [156]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung von Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

22. Februar. Auf der Kleinbahn Neu-Łupkow—Cisna wurde mit dem Zuge Nr. 5176 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

22. Februar. Auf der Localbahn Krakau-Kocmyrzów wurde der Gesammtverkehr mit dem Zuge Nr. 6214 wieder aufgenommen.

22. Februar. In den Strecken Buczacz—Kopyczyńce, Zaleszczyki—Biała czortkówska wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

23. Februar. In der Theilstrecke Teresin—Borszczów der der Linie Teresin—Iwanie puste wurde mit dem Zuge Nr. 3860 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Nordwestdeutsch - Bayerischer Gütertarif. (Aufhebung von Entfernungen und Frachtsätzen für Wustermark.) Die Entfernungen und Frachtsätze für Wustermark des Directionsbezirkes Berlin im Nordwestdeutsch-Bayerischen Gütertarif werden aufgehoben, nachdem dieselben vom 1. Februar d. J. ab im Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischen Gütertarif ersetzt sind. Soweit die bezüglichen Entfernungen und Fracht ätze des Nordwestdeutsch-Bayerischen Gütertarifes niedriger sind, bleiben diese indes noch bis zum 14. März. d. J. einschliesslich in Giltigkeit.

Deutsch-Französischer Verband. Verkehr über Elsass-Lothringen. (Einbeziehung neuer Stationen in den Ausnahmetarif für Holz etc.) Die Stationen Eriskirch und Friedrichshafen am Bodensee der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen werden mit sofortiger Giltigkeit in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, Holzstoff und Holzzellstoff vom 1. December 1898 mit nachstehenden Frachtsätzen nach Alt-Münsterol Grenze aufgenommen:

	Frachtsätze für je 1000 kg in Frcs. Abth. I.	Abth. II.
Eriskirch	9·00	8·30
Friedrichshafen am Bodensee	8·80	8·15

M. WOLF
k. u. k. Hoflieferant 664
Wien, VI. Mariahilferstrasse 29
Telephon 4435
Uniformen, feine Civil-Garderobe.
Preiscourante auf Wunsch.

Specialfabriken
für
Pumpen und Waagen
Grösstes Lager. 669
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

Liman & Petzold
WIEN III, Matthäusgasse 8.
Im Nu entfernt den Rost
„Antoxin". Erspart 5/6 Arbeitszeit und eine Menge Putzwolle.
„Rostschutzöl" schützt jeden Gegenstand vor Rost unter allen Verhältnissen. 655

Vorzüglich erhaltene, ganz vollständige Exemplare
der Jahrgänge 1893 bis incl. 1901 des
Verordnungs-Blatt
gibt billig ab und sind gefällige Anbote an **Karl Sadleder, Linz, Quergasse 4,** erbeten.

Lack-, Firniss- und Farbenfabriken
Christoph Schramm
WIEN.
Offenbach am Main. — Berlin.
Raab an der Donau. 654
Gegründet 1837. Prämiirt London 1862.

SPECIALITÄT:
Eisenbahnwagenlacke, Kutschenlacke, Schleif- und Präparationslacke, Emailfarben, Spachtelkitt, Filling up, Terebine, Siccatif, Locomotivlacke etc.

„COURIER"
Internationales Reise- und Fahrkarten-Bureau
NAGEL & WORTMANN 663
Fahrkarten-Stadtbureau der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn
FAHRKARTENBUREAU der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
WIEN, I. Operngasse 6. — ABBAZIA, Südbahn Hotel Stefanie.

Wiener Wechselstuben-Gesellschaft
KAPUN, HANAKAMP & Co.
Wien, I. Kärnthnerstrasse 18
Eingang: Neuer Markt 3, Halbstock. 661

Coulantester Ein- und Verkauf aller Gattungen Werthpapiere, Münzen und Valuten.

Besorgnng von Capitalsanlagen, Heiratscautionen, Vinculirungen, solideste Ausführung von Börseaufträgen, provisionsfreie Einlösung von Coupons, Revisionen, Evidenzhaltung von verlosbaren Werthpapieren, Depotverwahrung nnd -Verwaltung. Lose auf Raten. Promessen. Commissionsweise Versicherung von verlosbaren Werthpapieren gegen Coursverlust. Belehnung von Werthpapieren. Annahme von Baareinlagen zur conto-corrent-mässigen Verzinsung.

JULIUS PINTSCH
WIEN, IV. Schleifmühlgasse 1.
Fabrik für Gasmesser, Gasapparate und Laternen. 670

Mechanische Werkstätte u. Metallgiesserei
übernimmt den **Bau** und **Betrieb** von **Gasanstalten** für **Steinkohlengas, Leuchtwassergas** System Humphreys & Glasgow (besonders als **Ergänzung** für bestehende **Steinkohlengasanstalten**), **Oelgas** und **Acetylengas.**

Gasbeleuchtungs-Einrichtungen
für **Eisenbahnwaggons, Locomotiven** etc.
Gascompressions- und Füllanlagen.

Leuchtthurm-Einrichtungen u. Leuchtbojen. Geschweisste Kessel, geschweisste Holzstoffkocher. . . Specialfabrik für Bau v. Laternen aller Art.

Ausschliesslicher . . . Licenzträger für **Deutschland** und . . **Oesterreich-Ungarn** . . . . . der . . . . .

Slavianoff-Benardos'schen Patente für elektr. Giess- und . . . . . Schweissverfahren.

Ideal
Seidel & Naumann's
Schreibmaschine
das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.

Auf Kugellager mit sofort und dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem
Decimal-Tabulator.
Leichtester Tastenanschlag. Grösste Durchschlagsfähigkeit. Schriftproben und Prospecte gratis und franco.
General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn: 660
Hch. SCHOTT & DONNATH, Wien, III. Heumarkt Nr. 9.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2% in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
735	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Cement	Linz	Bad Höhenstadt Neustift Pfarrkirchen Pfennigbach Pocking Sulzbach a. Inn	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, mindestens jedoch für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	vom 25. Februar 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Tarif-Theil II, Heft 1 des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	Derzeit bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 0·36 0·32 0·49 0·34 0·41 0·39		Im Kartirungswege		
736	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	laut Nomenclatur auf Seite 12—13 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes a) Getreide etc. b) Kleie etc.	den in der Schnitt-Tafel I a des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes aufgeführten Stationen	Nieder-Rengersdorf (Station der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. März 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil II, Heft 2, für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr		Vide nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Schnitt-Tafel I b. *)

Vom Schnittpunkte nach	Eigenthumsbahn	A und B
		a) Getreide etc.
		in Pfennig für 100 kg
Nieder-Rengersdorf	Breslau	122

Schnitt-Tafel I b. *)

Vom Schnittpunkte nach	Eigenthumsbahn	Ausnahmetarif b) Kleie etc.) Im Verkehre mit						
		Brody (Bhf.) trs.		Hnsiatyn trs., Nadbrzezie-Landungsplatz trs., Skała trs.	Nowosielitza (Bhf.) trs.		Podwołoczyska (Bhf.) trs.	
		A	B		A	B	A	B
		in Pfennig für 100 kg						
Nieder-Rengersdorf . . .	Breslau	73	73	73	70	73	73	73

*) Zur Bildung der Gesammtfrachtsätze sind die Schnittfrachtsätze der Schnitt-Tafel I a aus dem Nachtrage II zu dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife, u. zw. für Getreide etc. auf Seite 4 und für Kleie etc. auf Seite 6, zu entnehmen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
737	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Baumaterialien und Werkzeuge (mit Ausnahme von Sprengmitteln)	den Stationen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, angeführten Linien der k. k. österr. Staatsbahnen	Wels	Aufgabe als Frachtgut in Mengen von mindestens 500 kg per Artikel und Frachtbrief. Die Sendungen müssen zur Verhauung, bezw. zur Regulirung des Ramsaubaches / des Mitterweissenbaches und des Kesselbaches / Ischl / Frankenmarkt / der Ischl / der Vöckla / der Alm bestimmt sein und mit an die betreffende Bauleitung adressirten Frachtbriefen aufgegeben werden	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	Verschieden	Verschieden	Dreissig Percent Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen ungekürzten Frachtsätzen der Gebührenberechnungs-Tabelle, unter Wahrung des Minimal-Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km, sowie eines Minimal-Frachtsatzes von 8 h für 100 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction Linz zu bewirken ist	
					Goisern									
					Mitterweissenbach									
					Ischl									
					Frankenmarkt									
738	**k. k. österr. Staatsbahnen**	bethelligten Verwaltungen	Maschinen und Maschinentheile laut Nomenclatur des Ausnahmetarifes 8 B des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Dessau (Station der kgl. Eisenbahn-Direction Halle a. S.)		Aufgabe als Frachtgut, Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. März 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr, Theil II, Heft 1	Directer Frachtsatz besteht keiner	Vide nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Schnitt-Tafel 1 b.*)

Bis zum Schnittpunkte von	Im Verkehre nach russischen Stationen der Gruppen**)					
	I und II			III		
	a	b	c	a	b	c
	in Mengen					
	unter 5000 kg	von 5000 kg	von 10.000 kg	unter 5000 kg	von 5000 kg	von 10.000 kg
	in Pfennigen bis 100 kg					
Dessau	197	157	131	197	157	131

*) Zur Bildung der Gesammtfrachtsätze sind die Schnittfrachtsätze der Schnitt-Tafel 1 a des Seite 96 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes zu entnehmen.
** Siehe Seite 48 des Tarifes.

k. k. österr. Staatsbahnen

| Fortlaufende Nummer | 1 | | |

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugeständener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
740	k. k. österr. Staatsbahnen	Ostgalizischen und der Neuen Bukowinaer Localbahn	Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze und Rübenschnitzabfälle	Żuczka	Proszowa, Mikuliñce-Strusów, Trembowla	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	Verschieden	Heller	Verschieden	Im Kartirungswege	In diese Publication ist die Publication aus Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 126 vom 26. October 1901 unter fortlaufender Post-Nr. 2258 für Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle und Saturationsschlamm einbezogen, und tritt daher diese erstere Publication ausser Kraft	
					Czortków					53				
					Hadyńkowce					40				
					Wygnanka					44				
			Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle und Saturationsschlamm	Łużan	Proszowa					43				
					Hadyńkowce					51				
					Wygnanka					36				
					Czortków					35				
			Saturationsschlamm	Żuczka	Proszowa, Mikuliñce-Strusów					32				
					Hadyńkowce					57				
					Wygnanka					44				
					Czortków					37				
741	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Chabówka-Zakopane	Mauerziegel aus gewöhnlichem Ziegelmateriale	Chabówka	Zakopane	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	23 Heller	19 Heller	4 Heller	im Kartirungswege		
742	k. k. österr. Staatsbahnen		Blei der Pos. B—21 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Kosten	Komotau (loco und transit)	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 8. März 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	Heller 41	Heller 36	Heller 5	im Kartirungswege		
			Bleiröhren, Bleikugeln, Bleischrot, Bleiwalzen, Bleiplomben, Stahlmantelbleigeschosse		Komotau (loco und transit)				55	36	19			
					Bodenbach (loco und transit)				55	45	10			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
743	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Kreide, rohe, auch in Stücken, gemahlen oder geschlemmt, ferner Wienerkalk und Wienerweiss	Mitterweissenbach	München C.B.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. März 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 0·78		Im Kartirungswege		
					München-Laim					0·77				
					München O.B.					0·75				
					München S.B.					0·76				
				Steeg	München C.B.					0·80				
					München-Laim					0·79				
					München O.B.					0·77				
					München S.B.					0·78				
744	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Holz des Specialtarifes 2	Krakau	Wien Nordbahnhof	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif vom 1. Juli 1899		Heller 116	Heller 109	Heller 7	Im Kartirungswege		
					Floridsdorf					115	109	6		
					Jedlersdorf trs.					115	109	6		
					Wagram					112	109	3		
					Marchegg					113	109	4		
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof trs.					116	114	6		
				Oswięcim	Wien Nordbahnhof					103	95	8		
					Floridsdorf					102	95	7		
					Jedlersdorf trs.					102	95	7		
					Wagram					99	95	4		
					Gänserndorf					96	95	1		
					Marchegg					100	95	5		
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof trs.					103	96	7		
745	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin k.k.St.B.	Luzec St.E.G.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Kohlensendungen müssen zum Verbrauche beim Baue des Moldau-Lateralcanals von Vrafian nach Horin bestimmt sein und ist diese Bestimmung durch eine Bemerkung unterhalb der Frachtbriefadresse zum Ausdrucke zu bringen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Prag vom 1. Juli 1899		Kronen für 10.000 kg 66·6	52·0	14·6	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, welche auf die betreffende Bannunternehmung als Empfängerin lauten müssen und bis längstens Ende März 1903 mit einer Consignation bei der Abgabsbahn einzubringen sind	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.						67·8	52·0	15·8		
				Dux u. Ladowitz						65·0	52·0	13·0		
				Franz Josef-Stollen						63·4	52·0	11·4		
				Holtschitz-Seestadtl						68·8	54·0	14·8		
				Karbitz						58·2	52·0	6·2		
				Maria-Ratschitz						66·6	52·0	14·6		
				Mariaschein						59·6	52·0	7·6		
				Paredl						67·6	52·0	15·6		
				Sceballan						57·4	49·2	8·2		
				Schönfeld						57·4	52·0	5·4		
				Schwaz-Kuttowitz						65·0	52·0	13·0		
				Settenz						62·6	52·0	10·6		
				Teplitz						61·8	52·0	9·8		
				Triebschitz						68·4	54·0	14·4		
				Türmitz						57·0	52·0	5·0		
				Ullersdorf						63·4	52·0	11·4		
746	**St.E.G.**													

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 151 vom 31. December 1901 sub Post 3983 enthaltene Publication für Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspackete) als Eilgut von Prag (St.E.G.) nach Böhm.-Leipa, Böhm.-Skalitz etc. findet unter den gleichen Bedingungen und Modalitäten auch auf Zeitungspackete von Prag (St.E.G.) nach Slatinan Anwendung.

Fortlaufende Nummer	747	748	749	750	751
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Holz des Ausnahmetarifes 8 des Westdeutsch - Oesterr. - Ungar. Eisenbahnverbandes, Tarif, Theil II, Heft 2	Artikel des Ausnahmetarifes 14 C a und b des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, Tarif, Theil II, Heft 2 (Chlorkalium) etc.	Zündhölzchen	Feuerfester Thon, roh, lose oder in Säcken verpackt	Papierabfälle der Pos. P—2 a der Güterclassification
					Papier der Pos. P—1 a und b, Pappendeckel der Pos. P—3 h der Güterclassification
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Liezen	Aschersleben	Troppau (K.F.N.B. oder k.k.St.B.)	Poltár (Station der Losonczvidéker Localbahn)	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.
nach	Saalfeld (Thüringen)	Hrastnigg	Teplitz (A.T.E.)	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Szvinna
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 8 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 14 C a und b giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von a) Mengen unter 5000 kg b) mindestens 5000 kg c) mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und giltig in der Zeit	vom 1. März 1902 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1902	vom 1. März 1902 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Bezeichnung	Westdeutsch - Oesterr. - Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2, Nachtrag 2	Westdeutsch-Oest.-Ung. Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 2	Tarif, Theil II, Heft 3, des Oesterr. Eisenbahnverbandes	Localtarife	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht					
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	171 Pfennige	Bestehen keine directen Frachtsätze	543 Heller	Bestebt kein directer Frachtsatz	a) 244 Heller b) 167 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	168 Pfennige	a) 216 Pfennige b) 236 Pfennige	405 Heller	115 Heller	a) 178 Heller b) 156 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	3 Pfennige		138 Heller		a) 66 Heller b) 11 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss					
Besondere Bemerkungen			Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien		
	747	748	749	750	751

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
752	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter a) der Classe I b) der Classe II	Landskron	Husinetz Přiwlak-Ponikla Rochlitz Teltsch Triesch Unter-Morchenstern Wisterschan oder umgekehrt	Aufgabe in beliebigen Mengen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) b) 500 387 263 197 291 225 345 274 315 247 290 220 369 282		Im Kartirungswege		
753	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Pottasche	Kolin (St.E.G.)	Stadlau und Floridsdorf (K.F.N.B.) oder umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif, bezw. Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	168 Heller	140 Heller	28 Heller	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien
754	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Milch	Wrasckow	Theresienstadt	Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	58 Heller		Im Kartirungswege		
			leer retour gehende Milchkannen bei Beförderung als Eilgut	Theresienstadt	Wrasckow					46 Heller				
755	**Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Sack- und Packleinen aus Jute, Jutegarn, sowie neue Säcke, in beliebiger Verpackung	bis zum Umschlagsplatze (Wien-Praterquai)	Josefstadt-Jaroměř Hohenelbe Königinhof Königshan Schwadowitz-Eipel Trautenau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für die Anwendung des in der 8. Rubrik genannten Tarifes giltigen besonderen Bestimmungen	vom 1. März 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. via Korneuburg, Tarif, giltig 1. März 1902	Besteht keiner	Ctms. Gold 210 245 218 242 230 239		Im Kartirungswege		Werden diese Sendungen über Vorschreibung der Partei in den Frachtbriefen in Korneuburg umgeschlagen, so kürzen sich die nebigen Frachtsätze um 11 Centimes per 100 kg

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
756	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Braunkohle zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen	Franz Josef-Stollen	Bilin	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Sendungen, für welche im Bedarfsfalle von den k. k. österr. Staatsbahnen, deren Wagen mit 24stündiger Miethfreiheit beizustellen sind, müssen mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche an eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen adressirt sind und oberhalb der Adresse die Ueberschrift tragen: „Regiesendung der k. k. österr. Staatsbahnen"	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Februar 1894	10·2 Kronen für 10.000 kg	7·2 Kronen für 10.000 kg	3·0 Kronen für 10.000 kg	Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
757	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Böhm. Nordbahn-Gesellschaft	Siehe nachstehende Tabelle	Siehe nachstehende Tabelle		Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil II, Heft 1, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der Böhm. Nordbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen andererseits, giltig vom 1. December 1901	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von Kozlan nach	Eilgüter	Frachtgüter		
	gewöhnliche	Classe		ermässigte Wagenladungsclasse
		I	II	A
	Frachtsätze für 100 kg in Hellern			
Zwickau i. B. oder umgekehrt	830	312	265	189

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
758	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Steine des Specialtarifes 3	Skutsch	Předměřitz Smiřitz Praskačka Urbanitz Hohenbruck	Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. giltig vom 1. Jänner 1898	Heller 33 36 34 37	Heller 25 27 26 28	Heller 8 9 8 9	Im Kartirungswege	Die Steine müssen zu Zwecken des Bezirks-Ausschusses in Königgrätz bestimmt sein; auf den hezüglichen Frachtbriefen muss der Bezirks-Ausschuss in Königgrätz als Empfänger erscheinen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
7	Nr. 115 vom 1. October 1901	1999	K. k. österr. Staatsbahnen		Bleiwaaren der Pos. B—27b der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Kosten	Bodenbach (loco und transit) Komotau (loco und transit)	8. März 1902	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
25	Nr. 1 vom 1. Jänner 1902	36	Bosnisch-hercegovinische Staatsbahnen	K. k. österr. Staatsbahnen	Holz der Pos. H—18—3 (Schnittholz)	Zavidović	Gruž (Gravosa)	Die in der Rubrik 13 enthaltene Bedingung: „Erbringung des Exportnachweises nach Egypten" bezieht sich nur auf die Sendungen, welche nach Gruž (Gravosa) mit der Bestimmung nach Egypten verfrachtet werden und für welche ein Jahresquantum von 8000 Tonnen festgesetzt ist	
26	Nr. 1 vom 4. Jänner 1902	49	Bosn.-herc. Staatsbahnen	K. k. österr. Staatsbahnen	Seife, nicht parfümirt	Sarajevo	allen Stationen	Die Eintragung in Rubrik 7 soll richtig lauten: „vom 1. Jänner 1902 bis 31. December 1902"	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, 1. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 23. **Wien, 27. Februar 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Oesterreich-Ungarn im Jahre 1901. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 22. Jänner 1902,*) betreffend die Regelung des Consulargebührenwesens.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Der angeschlossene „Allgemeine Consulargebührentarif", welcher als ein Bestandtheil des gegenwärtigen Gesetzes zu betrachten ist, hat für die darin bezogenen consularischen Amtshandlungen bei den k. und k. Consularämtern zur Anwendung zu gelangen.

§ 2.

Die Bemessung der Consulargebühren erfolgt stets im Namen des Ministeriums des Aeussern durch das Consularamt, welches die gebührenpflichtige Amtshandlung vornimmt.

Die Einhebung der Consulargebühren bei Consularämtern, an deren Spitze sich ein effectiver Functionär befindet, erfolgt für Rechnung des gemeinsamen Ministeriums des Aussern, bei allen übrigen Consularämtern für Rechnung des betreffenden Amtsvorstandes, soferne nicht im Interesse des Staatsschatzes ausdrücklich etwas Anderes bestimmt wird.

Die Einhebung der vom Werthe des Nachlasses zu bemessenden Consulargebühren und der Strafen erfolgt nur für Rechnung des gemeinsamen Ministeriums des Aeussern.

§ 3.

Die Gebühren nach Tarifpost 4, Abtheilung II, haften auf dem inventirten oder geschätzten Gegenstande; die Gebühren nach Tarifpost 5 haften auf dem durch die Feilbietung eingegangenen Betrage; die Gebühren nach Tarifpost 9 lit b, Abtheilung II, haften auf dem verwahrten Gegenstande; die Gebühren nach Tarifpost 10, Abtheilung II, haften auf dem Nachlassvermögen.

Diese Haftung geht allen aus Privatrechtstiteln entspringenden Forderungen vor.

§ 4.

Die für die Stempel- und unmittelbaren Gebühren in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern geltenden Bestimmungen in Betreff der Sicherstellung, Einhebung, sowie der Behandlung und Reihung im Concurse finden auf die Consulargebühren und die als nachtheilige Folge der Hinterziehung dieser Gebühren einzuhebenden Strafbeträge sinngemässe Anwendung.

Die Consulargebühren und die vorerwähnten Strafbeträge verjähren in fünf Jahren.

Die Verjährung wird durch jede zum Zwecke der Bemessung oder Eintreibung vorgenommene und der Partei bekannt gegebene Amtshandlung unterbrochen.

§ 5.

Beschwerden gegen die Bemessung einer Gebühr oder Strafe, gegen die Verweigerung einer Gebührenermässigung oder Gebührenbefreiung sind an das Ministerium des Aussern zu richten, welches über die Beschwerde, wenn der Beschwerdeführer ein österreichischer Staatsbürger ist, im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien der

*) Enthalten in dem am 22. Februar 1902 ausgegebenen XIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 40.

Finanzen, der Justiz und des Handels; wenn jedoch der Beschwerdeführer weder österreichischer noch ungarischer Staatsbürger ist, selbstständig in zweiter und letzter Instanz entscheidet. Derlei Beschwerden sind, wenn die von der Partei bei dem Consularamte vorgebrachte Vorstellung unberücksichtigt bleibt, bei jenem Consularamte einzubringen, gegen dessen Verfügung die Beschwerde erhoben wird. Diese Recurse sind in der Präclusivfrist von 30 Tagen vom Tage der Bekanntgabe der Gebührenbemessung an die Partei einzubringen. Bei Berechnung dieser Frist sind die Tage des Postenlaufes nicht zu zählen.

Der Recurs hat keine die Einhebung der Gebühr aufschiebende Wirkung.

§ 6.

Wird die Befreiung von der Gebühr oder deren mindere als die vorschriftsmässige Bemessung erschlichen, so ist die Gebühr im doppelten Betrage einzuheben. Als Erschleichung gilt, wenn in den Angaben, nach denen sich die Bemessung einer Consulargebühr richtet, ein Gegenstand, nach dessen Werth die Gebühr zu bemessen ist, oder ein Theil desselben verheimlicht oder unrichtig angegeben worden ist.

§ 7.

Die Regierung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder wird ermächtigt, die Bestimmungen hinsichtlich der Ermittlung des Werthes zum Zwecke der Bemessung der Consulargebühren insoweit der Gebührentarif hierüber nicht schon ausdrückliche Bestimmuugen enthält, dann die Bestimmungen in Ansehung der Währung, in welcher die Consulargebühren zu bemessen und zu entrichten sind, endlich in Ansehung der Zahlungspflicht, im Verordnungswege zu erlassen.

§ 8.

Die Regierung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder wird ferner ermächtigt, mit der Regierung der Länder der ungarischen Krone ein Uebereinkommen in Ansehung der zur Durchführung dieses Gesetzes erforderlichen Verordnungen abzuschliessen.

§ 9.

Das gegenwärtige Gesetz wird auf die Dauer der Wirksamkeit des Gesetzes vom 30. August 1891, R.-G.-Bl. Nr. 136, betreffend Bestimmungen über die Ausübung der Consulargerichtsbarkeit erlassen, und tritt in Kraft, wenn in den Ländern der ungarischen Krone eine die Consulargebühren mit diesem Gesetze übereinstimmend regelndes Gesetz zustande kommt.

In diesem Falle wird der Tag des Beginnes der Wirksamkeit des gegenwärtigen Gesetzes im Verordnungswege festgesetzt werden.

§ 10.

Von dem Tage, an welchem das gegenwärtige Gesetz in Wirksamkeit zu treten hat, wird das auf Grund der Allerhöchsten Entschliessung vom 30. Juni 1846 erlassene Reglement über die Consulargebühren sammt dem angeschlossenen allgemeinen Consulargebührentarife, sowie die einschlägigen Vorschriften ausser Kraft gesetzt.

Die im vorstehenden Absatze erwähnten Vorschriften finden jedoch auch nach dem im ersten Alinea dieses Paragraphen bezeichneten Zeitpunkte Anwendung:

1. In Ansehung jener Amtshandlungen, welche über eine vor dem Inkrafttreten des neuen Consulargebührentarifes überreichte Eingabe vorgenommen werden;

2. in Ansehung der civilgerichtlichen Erkenntnisse, wenn die Acteninrotulirung vor dem Inkrafttreten des neuen Consulargebührentarifes stattgefunden hat.

Bei Ausfolgung von Depositen, welche vor dem Inkrafttreten des neuen Consulargebührentarifes in Verwahrung genommen worden sind, ist die Gebühr nach der früheren Vorschrift dann einzuheben, wenn diese für die Partei günstiger ist als die Gebühr nach der Post 9 der Abtheilung II des neuen Tarifes, und die Ausfolgung nicht später als im ersten Jahre nach dem Inkrafttreten des neuen Tarifes stattfindet.

Nach diesem Zeitraume ist die Gebühr stets nach dem neuen Tarife zu bemessen.

Die in der Tarifpost 10, Abtheilung II, angeordneten Percentualgebühren finden auf Verlassenschaften, welche vor dem Inkrafttreten des neuen Gebührentarifes angefallen sind, keine Anwendung.

§ 11.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes wird Mein Gesammtministerium im Einvernehmen mit Meinem Minister des Aussern beauftragt.

Wien, am 22. Februar 1902.

Franz Joseph m. p.

Koerber m. p. **Welsersheimb** m. p. **Wittek** m. p. **Böhm** m. p.
Spens m. p. **Hartel** m. p. **Rezek** m. p. **Call** m. p.
Giovanelli m. p. **Pietak** m. p.

Allgemeiner Consulargebührentarif.

I. Abtheilung.

Gebühren, welche sich auf den Schiffahrtsbetrieb der österreichischen und ungarischen Handelsmarine beziehen.

Post-Nr.	Bezeichnung der Gebühr und der Amtshandlung, wofür sie zu entrichten ist	Gebührenbetrag Kronen
1	Allgemeine Tonnengebühr für die Zulassung und Abfertigung eines Schiffes in einem Hafen, in welchem sich ein k. und k. Consularamt befindet, woferne eine Handelsoperation vorgenommen wurde, oder Passagiere ein- oder ausgeschifft worden sind:	
I.	a) Für Schiffe der kleinen Küstenfahrt	gebührenfrei

Post-Nr.	Bezeichnung der Gebühr und der Amtshandlung, wofür sie zu entrichten ist	Gebührenbetrag Kronen
	b) für Schiffe der grossen Küstenfahrt per Registertonne	—·05
	mit der Beschränkung auf einen Maximalgebührenbetrag von	9·50
	c) für Schiffe der weiten Fahrt, für jedes Schiff	9·50
	und wenn die Tragfähigkeit mehr als 200 Registertonnen beträgt, für jede Registertonne über 200	—·02
	jedoch mit der Beschränkung auf einen Maximalgebührenbetrag von	60·—
	II. Die Zulassung und Abfertigung eines Schiffes begreift in sich die Aufnahme des Constitutes, die Prüfung und Vidirung der Musterrolle, des Gesundheitspasses, des Schiffsmanifestes, der Ladungsscheine, die Vidirung des Schiffstagebuches und des Particularjournals des Steuermannes, die Bescheinigung über die erfolgte Untersuchung des Schiffsmedicinalkastens, sowie alle sonstigen Amtshandlungen und amtlichen Ausfertigungen, welche sich auf den Schiffahrtsbetrieb beziehen und nicht gemäss einer besonderen Bestimmung einer eigenen Gebühr unterliegen.	
	III. Der Nettotonnengehalt wird aus dem Registerbriefe laut des Gesetzes vom 7. Mai 1879 (R.-G.-Bl. Nr. 65) Gesetzartikel XVI vom Jahre 1879 entnommen.	
	IV. Wenn ein Schiff auf derselben Reise mehrere Häfen anläuft, so wird die allgemeine Tonnengebühr nur im Endhafen mit dem Betrage nach I, dagegen in den Zwischenhäfen nur mit der Hälfte dieses Betrages entrichtet.	
	V. Wenn ein Schiff nach einem im Vorhinein veröffentlichten Fahrplane periodische Fahrten, unternimmt, so entrichtet es die allgemeine Tonnengebühr nur mit der Hälfte des sub I, bezw. IV entfallenden Satzes, wobei jedoch die Hin- und Rückfahrt nicht als e i n e Reise betrachtet wird.	
	VI. Wenn ein Schiff keinerlei Handelsoperationen vornimmt, noch Passagiere ein oder ausschifft, so entrichtet es die allgemeine Tonnengebühr nur mit dem Viertel des nach I festgesetzten Ausmasses, woferne eine Zulassung oder Abfertigung des Schiffes durch das im Hafen befindliche k. und k. Consularamt stattfand.	
	VII. Wird ein Hafen nur wegen höhere Gewalt oder lediglich zur Ergänzung von Proviant oder Kohlenvorräthen angelaufen, so ist das Schiff zur Entrichtung der allgemeinen Tonnengebühr nicht verpflichtet, woferne es nach Aufhören dieser Ursache den Hafen sofort wieder verlässt.	
2	Wenn nach geschehener Abfertigung eines Schiffes nochmals eine zur consularamtlichen Abfertigung gehörige Amtshandlung vorzunehmen ist	2·25
3	Für die Substitution eines Schiffes:	
	a) bei Schiffen der kleinen Küstenfahrt	2·25
	b) bei Schiffen der grossen Küstenfahrt	4·50
	c) bei Schiffen der weiten Fahrt	9·50
4	Für jede Eintragung in die Musterrolle:	
	Für jede dabei in Betracht kommende Person	—·24
5	Für die Ausfertigung einer neuen Musterrolle, fixe Gebühr	2·25
	und für jede dabei in Betracht kommende Person	—·24
6	Für jede Anmerkung im Registerbriefe:	
	a) für Schiffe der kleinen Küstenfahrt	2·35
	b) für Schiffe der grossen Küstenfahrt	4·50
	c) für Schiffe der weiten Fahrt	9·50
7	Für die Ausfertigung eines Interimspasses:	
	a) für Schiffe der kleinen Küstenfahrt	4·50
	b) für Schiffe der grossen Küstenfahrt	12·—
	c) für Schiffe der weiten Fahrt	24·—
8	Für die Verlängerung der Giltigkeitsdauer eines Interimspasses:	
	a) für Schiffe der kleinen Küstenfahrt	2·25
	b) für Schiffe der grossen Küstenfahrt	4·50
	c) für Schiffe der weiten Fahrt	9·50
9	Für die Anmeldung der Seeverklarung:	
	a) für Schiffe der kleinen Küstenfahrt	2·25
	b) für Schiffe der grossen Küstenfahrt	4·50
	c) für Schiffe der weiten Fahrt	9·50
10	Für die Aufnahme der Seeverklarung:	
	a) für Schiffe der kleinen Küstenfahrt	4·50
	b) für Schiffe der grossen Küstenfahrt	9·50
	c) für Schiffe der weiten Fahrt	19·—

Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Oesterreich-Ungarn im Jahre 1901.

Im Jahre 1901 wurden in Oesterreich-Ungarn im Ganzen 551·329 km neue Eisenbahnen (gegen 707·989 km im Jahre 1900) mit 91 Stationen,*) ferner 15 Anschlüssen an die Linien anderer Bahnverwaltungen und 5 Abzweigen von eigenen Strecken*) dem Verkehre übergeben.

Von den neu eröffneten Strecken entfallen auf Oesterreich 372·987 km (gegen 529·269 km im Jahre 1900) und auf Ungarn 178·342 km (gegen 178·720 km im Jahre 1900).

Von den neu eröffneten Strecken entfallen:

	Theilstrecken	Länge in Kilometern	Anschlüsse an fremde Bahnen	Abzweigungen von eigenen Bahnstrecken	Stationen und Haltestellen
I. In den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern.					
K. k. Staatsbahnen	3	58·545	4	—	14
Wiener elektrische Strassenbahnen	27	55·338	—	—	—
Localbahn Kolin-Čerčan	2	46·862	1	1	16
Welser Localbahnen	1	30·091	—	—	12
Hinter-Třeban—Lochowitz	1	26·347	2	—	7
Neuhof-Weseritz	1	23·421	1	—	6
Lambach-Haag	1	21·751	1	—	9
Kimpolung-Valeputna	1	18·984	—	—	3
Freudenthal—Kl.-Mohrau	1	17·066	1	—	5
Schönwehr-Elbogen	1	15·152	2	—	3
Zillerthalbahn	3	14·124	—	—	7
Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf	1	12·907	—	—	—
Culumetz-Königstadtl	1	12·831	2	—	3
Grazer elektrische Kleinbahnen	4	9·159	—	—	—
Prager elektrische Strassenbahn	8	9·149	—	—	—
Lundenburg-Eisgrub	1	7·679	1	—	2
Wiener Stadtbahn	2	7·047	—	4	4
Brünner elektrische Strassenbahnen	2	6·394	—	—	—
Laibacher elektrische Strassenbahn	2	5·113	—	—	—
Krakauer elektrische Kleinbahnen	2	4·359	—	—	—
Prag-Vysočan-Liebener elektrische Kleinbahn	1	0·668	—	—	—
Zusammen	66	372·987	15	5	91
II. In den Ländern der ungarischen Krone.					
Nagy-Tapolcsany—Bossany—Trencsen	1	58·240	2	—	12
Losoncz-Videker Localbahn	1	34·560	1	1	7
Vinkovce-Zupanje-Szavapart	2	33·358	1	—	6
Ruma-Klenak	1	30·070	1	—	5
Agram-Somobor	1	19·621	1	—	8
Szent-Lörincz—Slatina—Nasic	1	2·493	—	1	1
Zusammen	7	178·342	6	2	39

Nach der chronologischen Reihenfolge wurden eröffnet.

I. In den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern:

Am 9. Jänner für den Güterverkehr und am 1. Mai für den Personenverkehr die Fortsetzungslinie Kimpolung—Valeputna der Bukowinaer Localbahnen (18·984 km) mit den Stationen Požoritta und Valeputna und der Haltestelle Kimpolung Stadt.

Am 2. Februar die Theilstrecken Krõna—Kumrowitz (1·415 km) und Krõna—Lažanskyplatz (4·979 km) der Brünner elektrischen Strassenbahnen.

Am 24. Februar die Theilstrecken Fügen—Kaltenbach-Stumm der Zillerthalbahn (6·263 km) mit den Stationen Uderns und Kaltenbach-Stumm und den Haltestellen Kapfing und Ried für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr.

Am 25. Februar die Theilstrecke von der Paulanerkirche durch die Wiedner Hauptstrasse, Matzleinsdorferstrasse bis zum Anschlusse an die Linie Wallgasse der Wiener elektrischen Strassenbahnen (1·806 km).

Am 4. März die 1·627 km lange Theilstrecke Schwarzenbergplatz—Heugasse—Südbahnhof, ferner am 7. März die 1·326 km lange Theilstrecke Tabor—Nordwestbahnhof—Innstrasse bis zur Engerthstrasse und am 11. März die 1·627 km lange Theilstrecke Sofienbrücke durch die Sofienbrückengasse und Rochusgasse, sowie zurück durch die Sechskrügelgasse und Rasumoffskygasse der Wiener elektrischen Strassenbahnen.

Am 16. März die 2·733 km lange Theilstrecke Bahnhof—Podgorzebrücke und die 1·626 km lange Theilstrecke Ringplatz—Lobzower Mauthschranken der Krakauer elektrischen Kleinbahnen.

Am 30. März die 0·668 km lange Theilstrecke Neu-Balabenka bis zur Böhmisch-mährischen Maschinenfabrik der elektrischen Kleinbahn Prag-Vysočan-Lieben.

Am 9. Mai die Localbahn Chlumetz-Königstadtl (12·839 km) mit den Stationen Chlumetz a. Cidlina (bestehende Anschlussstation der Oesterr. Nordwestbahn), Lovčic, Běronitz und Königstadtl (Anschlussstation der Böhmischen Commercialbahnen) und Verladestelle Lišic.

Am 20. Mai die zusammen 4·224 km langen Strecken Bellariastrasse—Lerchenfelderstrasse bis zur Kaiserstrasse und Kaiserstrasse—Thaliastrasse bis zur Montleartstrasse der Wiener elektrischen Strassenbahnen.

Am 23. Mai die Strecke Sattledt—Grünau des Welser Localbahnen (30·091 km) mit den Stationen Voitsdorf, Pettenbach, Steinbachbrücke, Vichtwang, Scharnstein-Mühldorf und Grünau, den Halte- und Verladestellen Grossendorf und Traxenbichl und den Personenhaltestellen Maidorf, Moos, Heiligenleithen und Kothmühle.

Am 23. Mai die Strecke Graz—Gösting der Grazer elektrischen Kleinbahnen (4·100 km).

Am 25. Mai die Verbindungsstrecke Bolzanagasse—Wenzelsplatz—Nationaltheater—Pilsnerstrasse (0·351 km) der Prager elektrischen Strassenbahn.

Am 26. Mai die Theilstrecke Kaltenbach-Stumm—Erlach (5·891 km) der Zillerthalbahn mit der Station Aschau und der Haltestelle Erlach.

Am 31. Mai die Localbahn Freudenthal—Klein-Mohrau (17·066 km) mit den Stationen, bezw. Haltestellen: Freudenthal (bestehende Anschlussstation der Linie Olmütz—Troppau), Altstadt bei Freudenthal (Station), Lichtewerden (Halte- und Ladestelle), Engelsberg-Lichtewerden (Station), Vogelseifen (Halte- und Ladestelle) und Klein-Mohrau (Station).

*) Hiebei wurden die zahlreichen Haltepunkte und eigenen Abzweigungen der verschiedenen elektrischen Strassenbahnen selbstverständlich ausser Betracht gelassen.

Am 2. Juni die Localbahn Neuhof-Weseritz (23·421 km) mit den Stationen Neuhof (bestehende Station der k. k. Staatsbahnen), Mallowitz (Halte- und Verladestelle), Trpist, Zeban, Strahof (H.), Constantinsbad und Weseritz.

Am 17. Juni die Theilstrecken Nationaltheater—Franzensbrücke—Pilsenergasse (1·645 km), ferner Chotekgasse—Kleinseiter Ring (0·830 km) der Prager elektrischen Strassenbahnen.

Am 24. Juni die Theilstrecke Kleinseiter Ring—Waldsteingasse—Pod Bruskon (0·610 km) der Prager elektrischen Strassenbahnen.

Am 29. Juni die Strecke Graz—Wetzelsdorf (2·186 km) der Grazer elektrischen Kleinbahnen.

Am 2. Juli die 1·585 km lange Strecke Remise Hernals—Dornbach, ferner

am 3. Juli die 2·615 km lange Strecke Wollzeile—Landstrasse Hauptstrasse—Erdbergstrasse—Schlachthausgasse und die 3·322 km lange Strecke St. Marx—Simmering Hauptstrasse—Remise I in Simmering, Molitorgasse, schliesslich

am 18. Juli die 3·554 km lange Strecke Ringstrasse — Babenbergerstrasse — Rudolfsheim Pferdebahnremise und die 0·506 km lange Strecke Mariahilferstrasse—Remise Wienzeile in der Winckelmannstrasse der Wiener elektrischen Strassenbahnen.

Im Anschlusse an das Bahnnetz der Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen die der k. k. Staatsbahn-Direction in Triest unterstellten Strecken der k. k. Staatsbahnen:

am 16. Juli Landesgrenze bei Uskoplje—Gravosa (14·05 km) mit dem Anschlusse in Uskoplje an die Bosn.-hercegov. Staatsbahnen und den Stationen und Haltestellen Brgat, Šumet (Gionchetto), Rijeka (Omblo) und Gruz (Gravosa);

am 17. Juli Landesgrenze bei Glavska—Zelenika (44·495 km) mit dem Anschlusse in Glavska an die Bosn.-hercegov. Staatsbahnen und den Stationen und Haltestellen Brotnice, Mihanici, Cavtat (Ragusa vecchio), Cilipi, Komoj, Gruda, Nagumanac, Igalo, Hercegnovi (Castelnuovo) und Zelenika.

(Zwischen Nagumanac und Igalo befindet sich die 7·437 km lange, in der Sutorina gelegene Strecke mit der Station Sutorina.)

Am 21. Juli die Reststrecke Erlach—Zell am Ziller der Zillerthalbahn (1·970 km) mit der Station Zell am Ziller.

Am 23. Juli die Localbahn Lambach-Haag (21·751 km) mit dem Anschlusse in Lambach an die k. k. Staatsbahnen und den Stationen und Haltestellen: Markt Lambach, Aichkirchen, Bachmaning, Hörbach, Daspoltshofen, Altenhof, Weibern-Aistersheim, Meggenbach und Haag am Hausruck.

Am 5. August die 0·531 km lange Strecke Fesstgasse bis zur Thaliastrasse der Wiener elektrischen Strassenbahnen.

Am 6. August für den Personenverkehr die Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn (Heiligenstadt—Hauptzollamt) [5·632 km] mit der Station Brigittabrücke und den Personenhaltestellen Rossauerlände, Schottenring und Ferdinandsbrücke, ferner die Verbindungscurve Brigittabrücke—Nussdorferstrasse (1·415 km) zwischen der Donaucanallinie und der Gürtellinie.

Am 6. August die restliche Theilstrecke Neuhof a. d. Sazawa—Čerčan-Pišely (31·653 km) mit der Abzweigung von Rattaj nach Kacow (15·209 km) der Localbahn Kolin-Čerčan, mit den Verkehrsstellen auf der Theilstrecke Neuhof a. d. Sazawa—Čerčan-Pišely: Rattaj, Rattaj-Přiwlak, Sedlischt, Sazau-Buda, Sazau Haltestelle, Piskočil Haltestelle, Samechow, Kocerad, Hwězdonitz, Čerčan (Localbahn), Čerčan-Pišely (Anschluss an die k. k. Staatsbahnen), ferner auf der Abzweigung von Rattaj nach Kacow: Rattaj Haltestelle, Sternberg a. S., Sternberg a. S. Haltestelle, Sobeschin und Kacow.

Am 7. August die elektrische Strassenbahn Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf (12·907 km).

Am 8. August die 3·311 km lange Strecke Bahnhof Hernals—Jörgerstrasse—Alserstrasse—Schottenthor und die 2·921 km lange Strecke Ottakringerstrasse—Alserstrasse der Wiener elektrischen Strassenbahnen.

Am 25. August die 1·870 km lange Strecke Ziskovgrenze—Kreuzherrngasse der Prager elektrischen Strassenbahnen.

Am 30. August die Localbahn Hinter-Třeban—Lochowitz (26·347 km) mit den Stationen und Haltestellen: Hinter-Třeban (Anschlussstation an die k. k. Staatsbahnen), Belc, Liten, Skubrow, Wscheraditz, Wossow, Hostomitz, Neumetel-Radausch und Lochowitz (Anschlussstation an die k. k. Staatsbahnen).

Am 6. September die Theilstrecken Südbahnhof—Unterkrainerbahnhof (3·174 km) und Rathausplatz—Garnisonsspital (1·939 km) der Laibacher elektrischen Strassenbahn.

Am 25. September die Theilstrecken Breitegasse—Burggasse Endstation (1·485 km), ferner Ring—Josefstädterstrasse—Stadtbahnstation (1·740 km), ferner

am 27. September die Theilstrecke Bellaria—Stiftgasse (0·652 km) der Wiener elektrischen Strassenbahnen.

Am 10. October die 1·515 km lange Theilstrecke Nordwestbahnhof—Belskystrasse der Linie Nordwestbahnhof—Bubenč der Prager elektrischen Strassenbahn.

Am 16. October die 2·275 km lange Strecke Schwarzenbergplatz—St. Marxerlinie und die 4·427 km lange Strecke Molitorgasse—Centralfriedhof der Wiener elektrischen Strassenbahnen.

Am 22. October die 2·013 km lange Strecke Margarethenplatz—Heugasse der Wiener elektrischen Strassenbahnen.

Am 28. October die 1·850 km lange Theilstrecke Nekvasgasse bis „Beim Bulgaren" der Linie Ziskov—Kreuzherrngasse und die 0·587 km lange Theilstrecke Nationaltheater—Kreuzherrngasse der Linie Karolinenthal—Kleinseite der Prager elektrischen Strassenbahn.

Am 16. November die 2·317 km lange Linie Währingerstrasse—Garnisongasse—Landesgerichtsstrasse Getreidemarkt—Friedrichstrasse der Wiener elektrischen Strassenbahnen.

Am 17. November die Localbahn Lundenburg-Eisgrub (7·679 km) mit dem Anschlusse in Lundenburg an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn und den Stationen Unter-Themenau und Eisgrub.

Am 23. November die Linie Aspernbrücke—Praterstrasse — Ausstellungsstrasse — Südportal der Rotunde (2·384 km),

am 26 November die Theilstrecke Gudrunstrasse—Trostgasse (1·144 km) und

am 27. November die Theilstrecke Laxenburgerstrasse—Trostgasse (1·856 km) der Wiener elektrischen Strassenbahnen.

Am 7. December die Localbahn Schönwehr-Elbogen (15·152 km) mit dem Anschluss in Schönwehr an die Linie Marienbad—Carlsbad, den Verkehrsstellen Schlagenwald, Porzellanfabrik und Elbogen Fabrik und dem Anschlusse in Elbogen an die k. k. Staatsbahnlinie Elbogen-Neusattel.

Am 7. December die Strecke Praterstrasse—Kaiser Josefstrasse—Taborstrasse—Augartenstrasse bis zum Anschlusse Schottenring (2·419 km),

am 10. December die Strecke Dornbach—Neuwaldegg (1·292 km),

am 12. December die Strecke Remise Rudolfsheim—Hietzinger Hauptstrasse bis Haltestelle Auhofstrasse (1·945 km) und

am 14. December die Strecke Wallfischgasse—Schwarzenbergplatz (0·434 km) der Wiener elektrischen Strassenbahnen.

Am 9. December die Strecken Hauptplatz—Wickenburggasse (0·798 km) und Wickenburggasse—Linienamt Steinbruch (2·075 km) der Grazer elektrischen Kleinbahn.

II. In den Ländern der ungarischen Krone.

Am 14. Jänner die schmalspurige Localbahn Agram-Samobor (19·621 km) mit den Verkehrsstellen Samobor, Domaslovci, Sveti-Nedelja, Rakitje, Susedgrad, Stenjevec, Vrabce und Agram Samobor. (Das Verbindungsgeleise bis zur Station Agram der Südbahn-Gesellschaft wurde erst am 29. November eröffnet.)

Am 9. Juli für den Frachtenverkehr die 2·493 km lange Flügellinie Noskovce—Drauufer der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Szent Lörincz-Slatina-Nasic.

Am 18. August die Localbahn Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencsén (58·24 km) mit den Stationen: Nagy-Tapolcsány (Betriebs-Endstation, Station der kgl. Ungar. Staatsbahnen), Bossány (Anschlussstation an die kgl. Ungar. Staatsbahnen), Ribeny, Trencsén-Baán, Szomna, Turna, Trencsén (Anschlusstation an die kgl. Ungar. Staatsbahnen) und mit den Verladestellen Chvnóran-Sztricze, Ozor, Ölved-Miticz, Szoblahó und Trencsén-Alsóváros, sowie den Haltestellen Ruszkócz und Alsó-Nasticz.

Am 15. September die Localbahn Ruma-Klenak (30·07 km) mit der Anschlussstation Ruma (Station der kgl. Ungar. Staatsbahnen) und den Verkehrsstellen Budjanovci, Nikinci, Platicevo, Klenak-Sabac und Klenak-Szavapart.

Am 30. September die Theilstrecke Vinkovci—Zupanje und am 6. October die Theilstrecke Zupanje—$\frac{\text{Zupanje-Szavapart}}{\text{Zupanje-Savska obala}}$ der Localbahn Vinkovci-Zupanje-Savapart (33·358 km) mit den Verkehrsstellen: Vinkovci (Anschluss an die kgl. Ungar. Staatsbahnen), Rokovci-Andrijasevci Cerna, Gradiste, Zupanje, Bosnjaci und Zupanje-Szavapart

Zupanje-Savska obala.

Am 24. November die Losonczvidékaer Localbahn (34·560 km) mit dem Anschlusse in Losoncz an die Linie Budapest—Ruttka und den Verkehrsstellen Kalno, Ipoly-Berzencze, Zelenc und Poltár, ferner auf der Zweiglinie (abzweigend in Ipoly-Berzencze) Nemesfalva, Szinobanya und Katalinhuta.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 95. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 21. Februar wurde von den Herren Abgeordneten Stein und Genossen ein Antrag eingebracht, betreffend die Einführung einer IV. Wagenclasse auf den Eisenbahnen.

Weiters wurden an den Herrn Eisenbahnminister folgende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Wilk und Genossen, betreffend die Dienstverhältnisse der bei der Linie Jaroslau—Sokal in Verwendung stehenden Eisenbahnbediensteten;

2. der Herren Abgeordneten Holanský und Genossen, wegen des von der Verkehrs-Direction der Staatsbahnen in Pilsen erlassenen Verbotes, wonach die Grundbesitzer den als Dungmittel bestellten Kalk in der Bahnstation nicht mehr unter einander vertheilen dürfen;

3. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Enthebung der als Schlussbremser postirten Conducteure von dieser Dienstleistung.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Eisenbahn Wien-Aspang. (Abänderung des Namens der Personenhaltestelle „Feistritzthal" in „Feistritz-Kirchberg".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Verwaltungsrathe der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang und Schneebergbahn in Wien angesuchte Abänderung des Namens der Personenhaltestelle „Feistritzthal" in „Feistritz-Kirchberg" genehmigt und denselben angewiesen, die nöthigen Massnahmen zu treffen.

[E.-M.-Z. 5588/20.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen und Fiumaner Hafen. (Güterverkehr im Monate Jänner 1902.) Einem Berichte des „Pester Lloyd" zufolge ist der Ausweis über den Güterverkehr der kgl. Ungarischen Staatsbahnen im Monate Jänner, wie auch der über den Verkehr der Fiumaner Eisenbahnstation und des Fiumaner Hafens aus dem Monate Jänner bereits erstellt, und hat sich der Güterverkehr auf den Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen im Monate Jänner gegenüber dem im vorigen Jahre um 1697 Wagenladungen gehoben, und zwar betrifft die Steigerung des Verkehres Stein, Stroh, lebende Thiere, Gerste und Stückwaaren, während der Verkehr in Getreide, Kohle und Holz zurückgegangen ist. Auch der Fiumaner Jännerverkehr kann mit Rücksicht auf die allgemeine wirthschaftliche Stagnation als ziemlich günstig bezeichnet werden, da die Importrelation sich gegen das Vorjahr um 10 Percent gehoben hat, wenn auch der Verkehr in der Exportrelation um 3 Percent zurückgegangen ist. Ein Rückgang des Verkehres in der Exportrelation ist zu beobachten bei Getreide, Bohnen, Dauben und sonstigem Nutzholz, ferner in grösserem Masse bei Kohle; hingegen hat sich der Zuckerexport in ausserordentlicher Weise gehoben. Dieser ergab 19.020 t, um nahezu 5000 mehr als im Vorjahre, sowie auch im Jänner 1902 galizisches Rohöl in grossen Mengen für die Fiumaner Raffinerie eintraf. Die Menge des exportirten Mehles hat sich ebenfalls um nahezu 10 Percent gehoben. Bemerkenswerth ist auch die Ankunft von 6550 Pferden, welche auf englischen Dampfern nach Südafrika befördert wurden. Das Plus in der Importrelation ist hauptsächlich auf Rechnung der Jute und des Chili-Salpeters zu

setzen. Auch die Südfrüchteneinfuhr hat sich um nahezu 25 Percent gehoben, während der Weinimport beträchtlich abgenommen hat. Derselbe betrug 6500 t, d. i. um 860 t weniger als im Jänner des Vorjahres.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat, wie der „Vasuti és Közlekedési közlöny" berichtet, mit Erlass vom 28. Jänner 1902, Z. 4009 V, der Budapester Eisenbahn-Bauunternehmungsfirma S. & W. Hoffmann und Consorten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von der Endstation Klenák der als Sackbahn endigenden Localeisenbahn Ruma-Klenák ausgehende, nach Ueberbrückung der Save an einem geeigneten Punkte bis Sabac führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Ungarn—Türkei. (Gebührenfreie Beförderung von Diensttelegrammen.) Der königl. ungarische Handelsminister hat die Genehmigung ertheilt, dass die ungarischen Eisenbahnverwaltungen dem Uebereinkommen, betreffend die gebührenfreie Beförderung von Diensttelegrammen auf den österreichischen und deutschen Eisenbahngebieten, beitreten können. Während bisnun die Abgabe von Diensttelegrammen auf dem Gebiete der österreichischen und deutschen Eisenbahnverwaltungen an gewisse Beschränkungen gebunden war, können nunmehr Diensttelegramme unbehindert und gebührenfrei mit den genannten Verwaltungen auf den Eisenbahnleitungen gewechselt werden. Von dieser Verfügung hat die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen sämmtliche interessirten Dienststellen mit dem Bemerken verständigt, dass das betreffende „Uebereinkommen" genau zu studiren und dessen Bestimmungen pünktlich einzuhalten sind. („Pester Lloyd".)

— (Colli postal-Verkehr nach der Türkei.) Die Budapester Handels- und Gewerbekammer verständigt die interessirten Kreise, dass der internationale Postpacketverkehr in der Türkei seit 1. October 1901 nicht nur bei den österreichischen, sondern auch bei den ottomanischen Postämtern abgewickelt wird. Da der Postpacketdienst seitens der ungarischen Firmen noch nicht allgemein in Anspruch genommen wird, und zum Beispiel nach Uesküb gerichtete Sendungen auf Umwegen via Triest, Saloniki instradirt werden, was mit bedeutendem Zeitverlust und grossen Kosten verbunden ist, empfiehlt das Consulat in Uesküb, die Sendungen in Zukunft mit der Bezeichnung „via Belgrad-Zibeftsche" versehen, aufzugeben. („Pester Lloyd".)

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung neuer Bahnstrecken im Monate December 1901.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates December 1901 folgende neue Bahnstrecken eröffnet: Am 1. December die 6·956 km lange normalspurige Bahnstrecke Aumetz — Deutsch-Oth Berg der Staatseisenbahnen in Elsass-Lothringen für den öffentlichen Verkehr; die neue Strecke bildet die Fortsetzung der Linie Fentsch—Aumetz zunächst bis zum Haltepunkte Deutsch-Oth Berg und ist die weitere Fortsetzung bis zum Bahnhofe Deutsch-Oth im Bau begriffen; die neue Strecke, welche als Nebenbahn betrieben wird, ist Eigenthum des Deutschen Reiches und dient zunächst nur dem Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehr und nach Ausbau der Endstrecke bis Bahnhof Deutsch-Oth auch dem Güterverkehre; an der neuen Strecke liegt nur der Haltepunkt Deutsch-Oth Berg, welcher dem Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehre dient; die neue Strecke ist der Betriebs-Direction Metz unterstellt; der zulässige grösste Radstand beträgt 6 m, der Raddruck 8000 kg, der kleinste Bogenhalbmesser 300 m, die grösste Neigung 1 : 67; bei der Beladung offener Güterwagen findet das Lademass I Anwendung; die Neubaustrecke Berlin (Potsdamer Ringbahnhof) — Gross-Lichterfelde Ost im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Berlin für den öffentlichen Verkehr; gleichzeitig wurde der bisher auf dem Anhalter Bahnhofe in Berlin abgefertigte gesammte Verkehr der Vorortestrecken Berlin—Gross-Lichterfelde Ost, bezw. Zossen nach dem Potsdamer Ringbahnhof in Berlin verlegt;

am 2. December die 13·2 km lange Theilstrecke Brackwede — Schloss-Holte der Neubaulinie Paderborn—Brackwede im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Münster als vollspurige Nebenbahn mit den Stationen Kracks, Schloss-Holte und Windelsbleiche für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs-, Vieh- und Privatdepeschenverkehr; die neuen Stationen sind für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Annahme und Auslieferung von Privatdepeschen, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, lebenden Thieren und Leichen eingerichtet; Sprengstoffe werden auf keiner Station angenommen und ausgeliefert, Fahrzeuge nur auf der Station Schloss-Holte; ferner die 2·4 km lange Bahnstrecke Hain — Caan-Marienborn der Eisern-Siegener Eisenbahn mit der Station Caan-Marienborn für den Güter- und Viehverkehr; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und von Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur über eine feste Rampe erfolgen kann, ist auf dieser Station ausgeschlossen;

am 7. December die 10·409 km lange Nebenbahn Süssen-Weissenstein der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen mit den Stationen Donzdorf, Nenningen und Weissenstein für den Gesammtverkehr und den Haltepunkten Winzingen und Grünbach für den Personenverkehr;

am 10. December die Hafenbahn in Lauenburg an der Elbe im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Altona für den öffentlichen Verkehr in Wagenladungen.

— (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate December 1901.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates December 1901 folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. December im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Berlin die Station Papestrasse, welche bisher für den Personenverkehr auf der Berliner Ringbahn eingerichtet war, für den Personen- und Gepäcksverkehr der Vorortestrecken Berlin—Gross-Lichterfelde Ost und Berlin—Zossen; der Haltepunkt Schma an der Bahnlinie Weipert—Annaberg der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehr diente, als Haltestelle auch für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr; die Station Ispringen der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen für den gesammten Güterverkehr; die Haltestelle Littfeld zwischen den Stationen Welschenennest und Crombach an der Bahnstrecke Hagen—Betzdorf im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Elberfeld, welche bisher für den Güterverkehr eingerichtet war, auch für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Deutsch-Oth Berg an der Fortsetzung der Bahnstrecke Fentsch—Aumetz der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen für den Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehr; die Haltestelle Gross-Hoschütz zwischen der Haltestelle Deutsch-Krawarn und der Landesgrenze an der Nebenbahn Ratibor-Troppau im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Kattowitz für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgütern, Leichen, sowie von Kleinvieh in einzelnen Stücken; zur Annahme und Ausgabe von Sprengstoffen, sowie von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, die durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen nicht verladen werden können oder deren Verladung eine Rampe erfordert, ist diese Haltestelle nicht geeignet; der Haltepunkt Nieder-Petersdorf zwischen den Stationen Hermsdorf (Kynast) und Petersdorf im Riesengebirge im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Breslau für die Abfertigung von Personen, Gepäck und Gütern in Wagenladungen; die Haltestelle Richnau zwischen den Stationen Tauer und Schönsee an der Bahnstrecke Thorn—Schönsee im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Bromberg, welche bisher dem Wagenladungsgüterverkehre diente, auch für den Personen-, Gepäcks-, Leichen- und Stückgutverkehr; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Station Gross-Köris an der Bahnstrecke Berlin—Cottbus im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Halle a. Saale auch für den Wagenladungsverkehr die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, Sprengstoffen und Thieren in Wagenladungen, sowie Grossvieh in Einzelstücken ist ausgeschlossen; für den Eil- und Stückgutverkehr besteht auch ferner die Beschränkung, dass nur Gegenstände bis zu 250 kg Einzelgewicht zugelassen werden; die Station V. Classe Seestetten zwischen den Stationen Schalding und Sandbach an der Bahnlinie Passau—Regensburg der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh;

am 10. December der Haltepunkt Müssen zwischen den Stationen Schwarzenbeck und Büchen an der Bahnstrecke Hamburg—Berlin im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Altona, welcher bisher für den Personenverkehr diente, als Haltestelle für den Güter- und Thierverkehr; Sprengstoffe und solche Fahrzeuge, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen erfolgen kann, bleiben von der Abfertigung von und nach dieser Haltestelle ausgeschlossen;

am 15. December die Haltestelle Dörpen zwischen den Stationen Aschendorf und Kluse an der Bahnstrecke Rheine—Emden im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Münster für den Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und Vieh; der Verkehr mit Sprengstoffen und Fahrzeugen ist ausgeschlossen; gleichzeitig wurde der bisherige Haltepunkt Dörpen aufgehoben; der Haltepunkt Hedeper zwischen den Stationen Mattierzoll und Börssum an der Bahnstrecke Jerxheim—Börssum im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Magdeburg, welcher bisher dem Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachtstückgut-, sowie dem Kleinviehverkehr in einzelnen Stücken diente, als Haltestelle für die Abfertigung von Wagenladungsgütern, sowie von Leichen und lebenden Thieren aller Art in einzelnen Stücken und Wagenladungen mit Ausschluss von solchen in mehrbödigen Wagen; der Verkehr mit Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; ferner die Station Frankfurter Allee (Berlin) an der Berliner Ringbahn auch für die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Kattowitz: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestellen Laskowitz O/S. und Borkowitz.) Obige Eisenbahn-Direction verlautbart, dass ab 15. Februar die an der Bahnstrecke Jellowa—Kreuzburg O/S. zwischen den Verkehrsstellen Podewils und Thule, bezw. Georgenwerk und Kreuzburg gelegenen Haltestellen Laskowitz (Oberschlesien) und Borkowitz für den Stückgutverkehr und letztere Haltestelle auch für die Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet wurden. Dagegen bleiben bei Laskowitz O/S. lebende Thiere und bei beiden Haltestellen Sprengstoffe und schwere Fahrzeuge, die nur von der Stirnseite der Wagen aus ver- und entladen werden können, nach wie vor von der Annahme und Ausgabe ausgeschlossen. Weiters entfällt die Beschränkung, dass Sendungen nach Laskowitz O/S. und Borkowitz nur frankirt, von diesen Haltestellen nur unfrankirt, in beiden Richtungen ohne Nachnahme, aufgeliefert werden dürfen.

Rumänien. (Bevorstehender Bau von Verkehrsanlagen im Hafen von Constanza.) Die „Banca generale" in Constanza hat, wie die „Triester Zeitung" einem Berichte des dortigen k. u. k. Consulates entnimmt, in Anregung gebracht, dass die Weiterführung der eigentlichen Hafenbauten für die nächste Zeitperiode eingestellt, das Hauptaugenmerk dagegen auf die Ausgestaltung des im Hafen vorhandenen Schienennetzes, dessen Unzulänglichkeit im Laufe der diesjährigen Exportcampagne deutlich zutage getreten sei, gerichtet werde. Auch soll, wie weiter verlautet, in nächster Zeit im Hafen von Constanza der Bau temporärer Lagerhäuser in Angriff genommen werden.

Niederlande. (Gesellschaft für den Betrieb Niederländischer Staatseisenbahnen: Inbetriebnahme der Zweigbahn Tilburg-Belgische Grenze nach Goirle.) Obige Bahngesellschaft gibt bekannt, dass seit 1. December 1900 die Zweigbahn von der Staatseisenbahnstrecke Tilburg-Belgische Grenze nach Goirle von ihr betrieben wird. Diese Zweigbahn ist 3·537 km lang und dient nur dem Güterverkehre.

Aegypten. (Die Eisenbahnen im Jahre 1900.) Wir entnehmen einem Consularberichte aus Cairo folgende Mittheilungen über die Aegyptischen Staatsbahnen: Die Gesammtlänge des Eisenbahnnetzes betrug mit Ende des Jahres 1900 2245 km. Die Bruttoeinnahmen beliefen sich auf £ 2,158.877 für 1956 km exploitirte Strecke. Der Personenverkehr erfuhr im Gegenstandsjahre eine beträchtliche Steigerung. Was den Stand des Fahrparkes betrifft, so betrug zu Beginn des Jahres 1901 die Anzahl der Locomotiven 385, worunter sich 345 neue befanden. In Verwendung standen durchschnittlich 286 Maschinen. Ferner waren vorhanden: 679 Wagen und 6984 Waggons, hievon 6512 neue. Die Zahl der durchlaufenen Kilometer war 13,236.668 bei einem Kohlenconsum von 138.355 t. Die Vermehrung, welche die Fahrbetriebsmittel im Jahre 1900 erfuhren, war folgende: 8 Locomotiven, 270 Waggons und 3 Maschinen für Ein- und Ausladung der Kohle. Weiters wurden 70 Waggons für den Transport von Cement bestellt.

Schiffahrt.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. Die ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre des bezeichneten Unternehmens hat am 19. Februar 1902 nachstehendes Uebereinkommen zwischen dem k. k. Handelsministerium und dem k. k. Finanzministerium im Namen der Staatsverwaltung einerseits und der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft andererseits angenommen.

§ 1.

Das zwischen dem k. k. Handelsministerium und dem k. k. Finanzministerium im Namen der Staatsverwaltung einerseits und der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft anderseits, auf Grund des Gesetzes vom 4. April 1892, R.-G.-Bl. Nr. 66, am 7. April 1892 abgeschlossene und am 31. December 1901 abgelaufene Uebereinkommen, wird mit den in dem Nachfolgenden aufgeführten Aenderungen mit der Wirksamkeit vom 1. Jänner 1902 erneuert.

Diese Vereinbarung wird auf die Dauer von 25 Jahren, d. i. bis einschliesslich 31. December 1926 mit der Massgabe getroffen, dass am 31. December 1913 sowohl der Staatsverwaltung als der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft das Recht zusteht, das Vertragsverhältniss durch dessen Kündigung derart zu lösen, dass dasselbe nach Ablauf eines Jahres, d. i. am 31. December 1914, ausser Kraft tritt.

§ 2.

Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wird ihren Werft- und Werkstättenbetrieb in Oesterreich möglichst ausgestalten und bei der Deckung ihres Materialbedarfes, soweit der Gesellschaft nicht schon gegenwärtig eigene Werke zu Gebote stehen, unter sonst gleichen Voraussetzungen in Bezug auf Qualität, Preis und Lieferzeit die österreichische Production in erster Linie zu berücksichtigen.

§ 3.

Im Interesse des heimischen Exportes wird die Gesellschaft für Güter, welche ab österreichischen Stationen nach Stationen ausserhalb des Zollgebietes zur Beförderung gelangen, über Verlangen des k. k. Handelsministeriums besonders ermässigte Exporttarife erstellen.

§ 4.

Die Erste Donau-Dampschiffahrts-Gesellschaft verpflichtet sich, während der Dauer dieses Uebereinkommens jährlich einen Betrag von mindestens K 200.000 dem Pensionsfonds der Angestellten zuzuwenden.

Hiedurch werden die von der Gesellschaft im Grunde des § 11 des Uebereinkommens vom 7. April 1892 übernommenen Verpflichtungen diesem Fonds gegenüber nicht berührt.

§ 5.

Während der Dauer dieses Uebereinkommens und insolange die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft die in demselben übernommenen Verpflichtungen erfüllt, wird der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft jährlich eine Subvention aus Staatsmitteln im Betrage von K 1,200.000 gezahlt werden.

Als Zahlungstermin der Subvention wird der 15. Jänner des Jahres festgesetzt, dessen Ertragsrechnung dieselbe zugute kommen soll.

Der Zahlungstermin der Subvention für das Jahr 1902 wird durch eine besondere Vereinbarung bestimmt.

§ 6.

Diese der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gewährte Subvention ist bei Veranlagung der Erwerbsteuer der genannten Gesellschaft in die Besteuerungsgrundlage nicht einzubeziehen und auch von sonstigen Abgaben befreit. Auch wird für Ausfertigungen dieses Uebereinkommens, sowie für die auf Grund desselben auszufertigenden Quittungen die Befreiung von allen Gebühren und Stempeln gewährt.

§ 7.

Die Rückzahlung der im Grunde des Gesetzes vom 4. April 1892, R.-G.-Bl. Nr. 66, an die Gesellschaft bisher geleisteten Zuschüsse, soweit dieselben noch aushaften, hat während der Dauer dieses Uebereinkommens in der Weise zu erfolgen, dass von dem nach Bezahlung einer vierpercentigen Dividende vom Actiencapitale und nach Ausscheidung des Gewinnvertrages vom Vorjahre erübrigenden bilanzmässigen Ueberschüsse die Hälfte an die Staatsverwaltung abgeführt wird.

In dem Falle, als durch die im vorstehenden Absatze festgesetzten Modalitäten die Abstattung der zur Zeit aushaftenden Zuschüsse der Staatsverwaltung völlig erfolgt sein wird, so ist während der Dauer dieses Uebereinkommens jährlich von dem nach Bezahlung einer vierpercentigen Dividende und nach Abzug des Gewinnvortrages vom Vorjahre erübrigenden bilanzmässigen Ueberschusse ein Viertheil, jedoch in einem Jahre höchstens der Betrag von K 600.000 an die Staatsverwaltung abzuführen.

Solche dem Staate zukommende Antheile sind stets am 30. Juni des dem bezüglichen Betriebsjahre folgenden Jahres

seitens der Gesellschaft der Staatsverwaltung zur Verfügung zu stellen.

Sollte aber bis zum Ablaufe dieses Uebereinkommens oder bei Lösung des Vertrages die völlige Abstattung der zur Zeit noch aushaftenden, rückzahlbaren Zuschüsse der Staatsverwaltuug durch die im Absatze 1 dieses Paragraphen festgesetzten Modalitäten nicht erfolgt sein, so wird sodann die Rückzahlung der restlichen Ansprüche des Staates nach den Bestimmungen des § 12, letzter Absatz, des Uebereinkommens vom 7. April 1892 bewirkt werden.

§ 8.

Nach Massgabe der Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes kann das Handelsministerium die Gesellschaft von der ihr obliegenden Verpflichtung zur Aufrechthaltung des Personenverkehres auf der Strecke zwischen Linz und Wien ganz oder theilweise entheben, in welchem Falle eine einvernehmlich festzusetzende Herabminderung der Subvention einzutreten hat.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung der Güterschitfahrt auf der Save für den Schlepp- und Stückgutverkehr.) Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass die Güterschiffahrt anf der Save im Schlepp- und Stückgutverkehre zwischen den Stationen der Strecke Zimony (Semlin) — Belgrad — Pancsova — Sissek diesjährig zu Berg am 10., zu Thal am 16. Februar eröffnet wurde.

— (Eröffnung der Güteraufnahme auf sämmtlichen Strecken.) Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gibt bekaunt, dass am 27. Februar die Güteraufnahme an und nach sämmtlichen Schiffsstationen eröffnet wird. Die Güteraufnahme nach Stationen des Oesterr. Lloyd (Donau-Orientverkehr via Galaz), dann nach Odessa und russischen Häfen am Schwarzen Meere ist am 22. Februar eröffnet worden.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Moravia“ nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2268 Tonnen Gehalt ist am 29. December 1901 ohne Passagiere mit 4112 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 3898 Tonnen Zucker, nebst 2294 Stück Holz von Triest auf der Linie Triest—Karachi—Bombay (Reise Nr. 6) abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 16.420 kg Alkohol, 3696 kg Bier, 500 kg Kurzwaaren, 710 kg Cement, 1983 kg Esswaaren, 1040 kg Schafwollwaaren, 246 kg Manufacturwaaren, 283 kg Metallwaaren, 1564 kg Möbel, 349 kg Holzwaaren, 281 kg Schuhwaaren, 837 kg Wein, 14.360 kg Zucker und 1696 kg Esswaaren; nach Padang 12.960 kg Bier nnd 290 kg Glaswaaren; nach Suez 492 kg Esswaaren, 1580 kg Alkohol, 1000 kg Esswaaren, 10.364 kg Papier und 1573 kg Esswaaren; nach Suakim 139 kg Metallwaaren; nach Gedda 18 kg Muster, 3678 kg Baumwollwaaren, 425 kg Manufacturwaaren und 5852 kg Porzellan; nach Aden 400 Stück Bretter, 720 Stück Staffeln, 1000 Stück Fugleisten, 174 Stück Rnndhölzer, 820 kg Bier, 764 kg Muster, 4500 kg Cement, 613 kg Esswaaren, 990 kg Baumwollwaaren, 306 kg Metallwaaren, 1046 kg Tabak und 232 kg Glaswaaren; nach Zanzibar 13 kg Muster; nach Hodeidah 244 kg Manufacturwaaren; nach Massana 1120 kg Glasperlen; nach Karachi 690 kg Spielkarten, 2362 kg Knöpfe, 384 kg Muster, 32.089 kg Papier, 909 kg Kurzwaaren, 207 kg Esswaaren, 7734 kg Manufacturwaaren, 2098 kg Banmwollwaaren, 1107 kg Hopfen, 882 kg Schafwollwaaren, 8481 kg Manufacturwaaren, 3632 kg Waaren aus leonischen Gespinnsten, 894 kg Holzwaaren, 16.445 kg Metallwaaren, 710 kg Möbel, 450 kg Patronen, 1472 kg Glasperlen, 1059 kg glasirte Töpferwaaren, 2292 kg Glaswaaren, 2,319.342 kg Zucker, 3228 kg Manufacturwaaren, 2650 kg Glasperlen und 727.895 kg Zucker; nach Bombay 125 kg Muster, 5059 kg Esswaaren, 2780 kg Manufacturwaaren, 9288 kg Metallwaaren, 28.108 kg Wein und 835.817 kg Zucker und nach Shanghai 33 kg Muster. Der Werth der ausgeführten Waaren betrng K 1,443.880.

— (Abfahrt des Dampfers „Perseveranza“ nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2244 Tonnen Gehalt ist am 2. Jänner 1902 für Rechnung des Oesterr. Lloyd ohne Passagiere mit 1511 Gewichtstonnen Zucker factischer Ladung nebst 92 Stück Holz in Extrafahrt von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 12 Stück Trämme und 80 Stück Balken; nach Gedda 165.112 kg Zucker; nach Snakim 21.200 kg Zucker; nach Mombassa 10.000 kg Zucker; nach Hodeidah 30.000 kg Zucker; nach Massaua 12 000 kg Zucker; nach Bombay 819 kg Zucker; nach Bunder-Abbas 76.625 kg Zucker; nach Bassorah 340.837 kg Zucker; nach Bnshire 13.419 kg Zucker und nach Bassorah option Mahomerah 21.500 kg Zucker. Der Werth des ausgeführten Zuckers und Holzes betrug K 423.542.

— (Abfahrt des Dampfers „Imperator“ nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2342 Tonnen Gehalt ist am 3. Jänner 1902 mit 58 Passagieren und 1769 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 796 Tonnen Zucker, nebst 31 Stück Holz, von Triest auf der Bombay-Eillinie (Reise Nr. 1) abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 10.300 kg Mineralwasser, 2874 kg Papier, 303 kg Kurzwaaren, 4040 kg Kolophonium, 1287 kg Esswaaren, 2890 kg Obst, 38.800 kg Mehl, 158 kg Schafwollwaaren, 31 Stück Balken, 955 kg Manufactuiwaaren, 150 kg Holzwaaren, 407 kg Glaswaaren, 350 kg Zündhölzchen, 4900 kg Zucker, 25 kg Papier und 3029 kg Esswaaren; nach Soerabaya 1600 kg Mineralwasser; nach Tamatava 15 kg Muster; nach Suez 6820 kg Papier, 85 kg Esswaaren, 257 kg Manufacturwaaren, 491 kg Metallwaaren und 380 kg Zündhölzchen; nach Gedda 4000 kg Essig, 132 kg Muster, 341 kg Kurzwaaren, 850 kg Esswaaren, 593 kg Baumwollwaaren, 69 kg Metallwaaren, 516 kg Uhren und 76 kg Glasperlen; nach Suakim 192 kg Kurzwaaren; nach Aden 2585 kg Papier, 25.200 kg Cement, 2590 kg Esswaaren, 64.788 kg Baumwollwaaren, 950 kg Mehl, 732 kg Manufacturwaaren, 25 kg Metallwaaren, 121 kg Holzwaaren, 390 kg Glasperlen, 700 kg Porzellan, 6313 kg Tabak und 510.488 kg Zucker; nach Mombassa 3196 kg Glasperlen und 460 kg Spielkarten; nach Zanzibar 575 kg Spielkarten, 4328 kg Kaffee, 2180 kg Baumwollwaaren, 306 kg Holzwaaren, 259 kg Metallwaaren, 1044 kg Töpferwaaren und 6435 kg Glasperlen; nach Hodeidah 36.313 kg Papier und 138 kg Fez; nach Massaua 720 kg Metallwaaren, 2784 kg Glasperlen, 348 kg glasirte Töpferwaaren und 250 kg Wein; nach Bombay 2000 kg Garne, 755 kg Elfenbein, 5001 kg Mützen, 7256 kg Knöpfe, 224.680 kg Papier, 1150 kg Spielkarten, 5916 kg Kurzwaaren, 1015 kg Muster, 25.122 kg Kaffee, 4485 kg Farben, 1469 kg Esswaaren, 500 kg Wagen (Fuhrwerke), 2163 kg Ceresin, 9631 kg Baumwollwaaren, 17.480 kg Lampen, 4393 kg Schafwollwaaren, 600 kg Manufacturwaaren, 83.450 kg Metallwaaren, 8063 kg Holzwaaren, 10.006 kg Möbel, 8429 kg Waaren aus leonischen Gespinnsten, 408 kg Uhren, 6193 kg Baumwollwaaren, 5548 kg chemische Producte, 4761 kg Glasperlen, 9787 kg Seife, 14.244 kg Töpferwaaren, 89.439 kg Glaswaaren, 280 280 kg Zucker, 1088 kg Knöpfe, 1150 kg Spielkarten, 11.579 kg Knrzwaaren, 11.623 kg Farben, 2672 kg Banmwollwaaren, 22.444 kg Manufacturwaaren, 1575 kg Glaswaaren, 190 kg Knöpfe, 575 kg Spielkarten, 178 kg Kurzwaaren, 103 kg Esswaaren, 10.243 kg Baumwollwaaren, 3481 kg Manufacturwaaren, 1710 kg Glasperlen und 27.313 kg Glaswaaren; nach Bassorah 4320 kg Bier, 15.003 kg Kaffee, 2612 kg Papier, 4348 kg Farben, 3781 kg Kurzwaaren, 7772 kg Baumwollwaaren, 1094 kg Fez, 1491 kg Lampen, 838 kg Schafwollwaaren, 6864 kg Manufacturwaaren, 6423 kg Papier, 700 kg Metallwaaren, 1265 kg Holzwaaren, 767 kg Glasperlen, 1701 kg Töpferwaaren und 977 kg Glaswaaren; nach Bagdad 905 kg Manufacturwaaren und 7500 kg Kaffee; nach Cochin 383 kg Seife; nach Bachrein 87 kg Parfumeriewaaren und 38 kg Metallwaaren; nach Mahomerah 77 kg Metallwaaren; nach Muscat 127 kg Chemikalien; nach Bushire 193 kg Kurzwaaren, 1132 kg Manufacturwaaren, 402 kg Metallwaaren und 1750 kg Zündhölzchen; nach Calicut 1208 kg Baumwollwaaren, 1761 kg Metallwaaren und 174 kg Papier; nach Mongalore 746 kg Manufacturwaaren, 686 kg Papier und 429 kg Metallwaaren; nach Karachi 102 kg Muster; nach Yokohama 8 kg Muster; nach Kobe 9 kg Muster und nach Cheefoo 9 kg Muster. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 1,806.318.

Schiffsverkehr im oberen Elbethal. Einer Mittheilung des „Dresdner Journal“ zufolge dürfte der Schiffsverkehr im oberen Elbethal nun auch für dieses Jahr als eröffnet betrachtet werden. Der Schleppverkehr von Schandau nach den böhmischen Elbeumschlagsplätzen ist ein lebhafterer geworden, ebenso passiren jetzt die befrachteten Schiffe thalwärts zahlreicher die Station Schöna. Bis jetzt sind in diesem Jahre insgesammt 169 beladene Schiffe von Böhmen nach Deutschland eingefahren. Die Verladung von Brettern und Sandsteinen auf der Elbestrecke Schandau — Krippen — Hirschmühle — Hermskretschen hat in der zweiten Hälfte Februar ebenfalls zugenommen.

Wiederaufnahme der Elbeschiffahrt. Nachrichten aus Prag zufolge wurde die Elbeschiffahrt ab 24. Februar in vollem Umfange wieder aufgenommen.

Italien. (Anlage eines nordamerikanischen Kohlendepots an der Ostseite des Hafens von Messina für den Bedarf der Kriegs- und Handelsschiffe.) Einer Mittheilung der „Triester Zeitung“ zufolge hat ein nordamerikanisches Syndikat an die italienische Regierung das Ansuchen gestellt, ihm bei San Raineri, an der Ostseite des Hafens von Messina, eine grössere Bodenfläche am Strande zu überlassen. Das Syndikat will daselbst ein ständiges Kohlendepot für den Bedarf der Kriegs- und Handels-

schiffe, sowie der Industrie errichten. Der Vorrath soll im Durchschnitt 40.000 t betragen.

Deutschland und Australien. (Schiffsverkehr zwischen Hamburg und den australischen Häfen.) Der Schiffsverkehr zwischen Hamburg und Australien hat sich — wie ein englisches Blatt mittheilt — im letzten Jahre verdoppelt. Im Jahre 1900 gingen aus Hamburg und den australischen Inseln 29 Schiffe von 72.000 t ein, im Laufe des Jahres 1901 51 Schiffe von 141.000 t; die Zahl der Dampfer betrug 25, bezw. 45. Dieses Ergebniss ist erreicht worden, nachdem gerade durch den Australischen Staatenbund auch im Handelsverkehr ein engerer Anschluss an England angestrebt worden war.

Europäische und überseeische Staaten. (Statistik der Gesammtzahl der Schiffsverluste [Dampf- und Segelschiffe] im Jahre 1901.) Die Gesammtzahl der Schiffsverluste im Jahre 1901 beziffert sich, wie das „Dresdner Journal" mittheilt, auf nahezu 1000, unter denen die deutsche Schiffahrt mit verhältnissmässig geringen Zahlen vertreten ist. Von den 732 verlorenen Segelschiffen, wobei 39, über deren Verbleib nichts bekannt geworden ist, eingerechnet sind, waren 219 englische, 124 amerikanische, 64 französische, 43 russische, 39 schwedische und 31 deutsche Fahrzeuge. Mit kleineren Zahlen sind, und zwar Brasilien mit 14, Dänemark mit 18, Griechenland mit 10, Holland mit 7, Chile und Argentinien mit je 3 und Japan mit 1 vertreten. Mit Rücksicht auf den Umfang der deutschen Segelschiffahrt muss aber der auf Deutschland entfallende Verlustantheil als sehr gering bezeichnet werden. Etwas weniger günstig war das abgelaufene Jahr für die deutsche Dampfschiffsrhederei. Hinter Grossbritannien, das mit 127 verlorenen Dampfern an der Spitze steht, rangirt Deutschland, das einen Verlust von 33 Dampfern aufweist. Es folgen sodann die Vereinigten Staaten, Frankreich und Spanien mit je 15, Norwegen mit 22, Schweden mit 12, Oesterreich-Ungarn, Holland, Japan, Russland mit je 6, Dänemark mit 5, Belgien, Brasilien, Chile mit je 3 Dampfern. Von den etwa 1000 verlorenen Fahrzeugen sind 513 gescheitert, 31 verbrannt, 190 wegen Seeuntüchtigkeit ausser Fahrt gesetzt und 77 von ihrer Besatzung verlassen worden. Von 56 Schiffen fehlt jede Nachricht über ihren Verbleib, bei den übrigen haben verschiedene Umstände den Verlust herbeigeführt.

Elbe-Trave-Canal. Nach Mittheilungen der „Lübeckischen Anzeigen" betrug der Verkehr auf dem Elbe-Trave-Canal von Lauenburg nach Lübeck:

im Jahre 1901: 206.500 Raumtonnen und
„ „ 1900: 112.906 „ bezw.
„ „ 1901: 119.800 Ladetonnen
„ „ 1900: 75.580 „

in umgekehrter Richtung:

im Jahre 1901: 203.700 Raumtonnen und
„ „ 1900: 110.194 „ bezw.
„ „ 1901: 99.500 Ladetonnen
„ „ 1900: 39.717 „

Der Gesammtverkehr auf dem Elbe-Trave-Canal beziffert sich mit 410.200 Tonnen Raum und 219.300 Tonnen Ladung im Jahre 1901, gegenüber 223.100 Tonnen Raum und 115.297 Tonnen Ladung im Jahre 1900.

Die Einnahmen pro 1900 betrugen Mk. 33.324·90, die Ausgaben Mk. 34.320·39, es ergab sich demnach ein Abgang von Mk. 995·49. Im Jahre 1901 stellten sich die Einnahmen auf Mk. 61.960·55, die Ausgaben auf Mk. 61.000, es ergab sich daher ein Ueberschuss von Mk. 960·55. Für das Jahr 1902 wurden in Einnahmen und Ausgaben je Mk. 72.000 präliminirt. Zur Erhaltung der Fahrstrasse im Canale sind fortgesetzte Nachbaggerungen erforderlich. Zu diesem Zwecke sollen Bagger sammt den dazu gehörigen Maschinen im Gesammtbetrage von Mk. 390.000 angeschafft werden, und wird die Stadt Lübeck hiefür einen Betrag von Mk. 270.000 bereitzustellen haben.

Budapester Betriebsdirection der Ersten Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft. (Eröffnung des Dampferverkehres im Bereiche der Save und der Güteraufnahme in den gesellschaftlichen Stationen der ungarischen Donaustrecke.) Die Budapester Betriebsdirection der Ersten Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft verlautbart, dass der Verkehr der gesellschaftlichen Dampfer, vorläufig im Güterverkehr, im Bereiche der Save zwischen Sziszek, Belgrad und Zimony (Semlin) bereits wieder aufgenommen wurde und die Stationen Pozsony (Pressburg), Gönyö, Györ (Raab), Budapest (auch Donauuferbahnhof), Mohács, Zimony, Belgrad, Orsova, Turn-Severin und Galatz für Aufnahme von Gütern am 17. Februar l. J. eröffnet wurden.

Russland. (Aufhebung der Contumaz in den Häfen des Schwarzen Meeres für Provenienzen aus Batum.) Einem im „Pester Lloyd" enthaltenen Telegramme aus Petersburg vom 13. Februar l. J. (1. Februar alten Styls) zufolge, wurde die seinerzeit anlässlich einer pestverdächtigen Erkrankung in Batum angeordnete contumazärztliche Untersuchung jener Provenienzen aus Batum, die zur See in den Häfen des Schwarzen Meeres und zu Land per Eisenbahn eintrafen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 17 ex 1902), wieder eingestellt.

Russland. (Vertiefung von Häfen des Azowschen Meeres.) Die kais. russische Regierung hat einer Mittheilung des „Vasuti és közlekedési közlöny" zufolge im Interesse der Verladung von Exportgütern und speciell von Getreide aus den Gebieten der Don'schen Provinz und dessen Hinterlandes auf das Azow'sche Meer befahrende Dampfer, die Vertiefung der am nördlichen Scheitel des Meeres liegenden Häfen von Tongarog und Marianopel mit einem Kostenaufwande von ca. 10,000.000 Rubel (38,000.000 K) genehmigt. Da die Basins dieser beiden Häfen nicht genug tief sind, um die Einfahrt grosser Dampfer zu gestatten, sollen selbe auf 8 Meter vertieft und mit Ladequais umsäumt werden. Einem weiteren Projecte zufolge, ist der Bau einer Linie in Aussicht genommen, die von einem geeigneten Punkte der Linie Sewastopol—Jekaterinos (Krimbahn) ausgehend, längs der Küste des Azow'schen Meeres mit Berührung der Häfen von Mariopol und Tongarog einen Anschluss an die Linie Tongarog—Rostow—Jekaterinodar—Anapa (an der das Schwarze Meer mit dem Azow'schen Meere verbindenden Strasse von Kertsch) vermittelnd, die Continuität eines das Azow'sche Meer bogenförmig umspannenden Schienenweges herzustellen berufen ist, welcher durch Flügelbahnen mit den Häfen desselben verbunden werden wird.

Suezcanal. (Betriebsergebnisse im Monate December 1901.) Von den im Laufe des Jahres 1901 im Allgemeinen günstigen Betriebsergebnissen des Suezcanales sind einer Mittheilung der „Agence Havas" aus Kairo zufolge, speciell jene des Monates December hervorzuheben, welche rund Frcs. 9,000.000, gegenüber von durchschnittlich Frcs. 6,500.000 im Laufe der Vormonate ergaben. Im Monate December passirten 319 Dampfer den Canal und zwar: 176 englische, 44 deutsche, 23 französische, 23 holländische, 13 österreichisch-ungarische, 12 russische, 7 italienische und insgesammt 21 Schiffe diverser Nationen, welche ausser den zur Schiffbemannung zählenden Personen 22.649 Reisende beförderten.

Preussen. (Ausbau des Hafens von Emden zu einem Seehafen für die grössten Seeschiffe.) Nach einer Mittheilung der „Triester Zeitung" ist der Hafen von Emden, nahe der Mündung der Ems in die Nordsee in der preussischen Provinz Hannover gelegen, neuerdings zu einem Seehafen für die grössten Seeschiffe ausgebaut worden. Der Binnenhafen, der Schiffe von reichlich 6 m Tiefgang aufnehmen kann, ist erheblich vergrössert und in allen seinen Theilen vervollkommnet worden. Der neue offene Aussenhafen hat eine Tiefe von 11·5 m unter Mittelhochwasser erhalten, die es gestattet, dass die grossen Seeschiffe bis zu 8·2 m Tiefgang stets flott bleiben. Das Fahrwasser der Unterems wird von Emden abwärts auf 10 m vertieft. Der Aussenhafen und die Unterems bleiben auch im Winter für die Schiffahrt offen. Der Aussenhafen ist mit einem ausgedehnten Quai, grossen Seegüterschuppen, mit elektrischen Krahnanlagen, Kohlenschüttkrahn, Hafenbahn und allen sonstigen Erfordernissen eines grossen Seehafens ausgerüstet. Im Aussenhafen ist ein Freibezirk errichtet, der anfangs August 1901 zollamtlich eröffnet worden ist. Der Freibezirk wird zollamtlich als Ausland behandelt, demzufolge der Schiffsverkehr die Ein- und Ausladung, sowie die Lagerung und Behandlung aller Waaren im Wesentlichen von der Zollcontrole befreit sind.

Amerika und England. (Vereinbarung zwischen den grossen amerikanischen und englischen Dampferlinien, hinsichtlich der Mindestfrachtsätze für Getreide, Mehl und Provisionen.) Nach einer Meldung der „New-Yorker Handelszeitung" ist es zwischen den grossen amerikanischen und englischen Dampferlinien zu einer Vereinbarung gekommen, nach der für Getreide, Mehl und Provisionen bestimmte Mindestfrachtsätze festgestellt worden sind, unter denen keine der Vereinigung angehörende Linie Frachten übernehmen darf. Der Vertreter der Hamburg—Amerika-Linie hat indessen erklärt, dass die deutschen Linien hiebei nur indirect betheiligt seien, da sie ohnehin stets auf einen Mindestfrachtsatze bestanden hätten, während englische und amerikanische Gesellschaften Getreide zu ganz unverhältnissmässig niedrigen Sätzen befördert, ja sogar als Ballast geladen hätten. Die jetzt vereinbarte Preiserhöhung deckte immerhin erst die Kosten mit einem ganz geringen Gewinne. Eine Erhöhung der Frachtsätze und Gebühren, sei in-

folge der Concurrenz den Transportdampfer ganz unmöglich. Eine sehr bemerkbare Wirkung würden die Erhöhungen der Frachten allerdings auf die Ausfuhr amerikanischen Getreides ausüben, da Letzteres auf dem europäischen Markt bisher nur infolge der billigen Oceanfrachten mit dem Getreide anderer Länder in Wettbewerb treten konnte. Eine Erhöhung der Frachten um 50 pCt. würde die Einfuhr amerikanischen Getreides wahrscheinlich zeitweilig zum Stillstande bringen. Nach allem würden die festländischen europäischen Linien aus der Vereinbarung nur Vortheile ziehen können.

Frühjahrsplan der Sächsisch-böhmischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft. Die Sachsisch-böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat ihren Fahrplan für die Strecken Dresden—Meissen—Riesa—Strehla—Mühlberg, Dresden—Pirna—Schandau und Dresden—Pirna—Schandau—Tetschen—Bodenbach—Aussig—Leitmeritz mit Giltigkeit bis 15. März veröffentlicht. Nach demselben werden die österreichischen Stationen Herrnskretschen (Schöna), Mittelgrund, Niedergrund, Bodenbach (Hafen), Malschwitz, Topkowitz, Tichlowitz, Rongstock, Pömmerle (Kleinpriesen), Grosspriesen (Nestersitz), Wesseln, Nestomitz (Schwaden), Schönpriesen, Aussig, Wannow, Birnai, Sebusein, Salesel, Zirkowitz, Praskowitz (Libochovan), Lichtowitz, Czernosek, Lobositz, Prosmik und Leitmeritz täglich, sowohl in der Berg- als in der Thalfahrt zweimal angelaufen, Tetschen und Bodenbach in beiden Relationen dreimal.

Gleichzeitig gibt die Gesellschaft bekannt, dass die zusammenstellbaren Rundreisecoupons, sowie die feststehenden Rundreisetouren des sächsisch-böhmischen Verkehres auf den Dampfschiffsstrecken Lobositz — Aussig (Schreckenstein) — Tetschen—Bodenbach—Schandau—Pirna—Dresden die gleiche Giltigkeit wie bei der Bahn haben.

Italien. Die Venetianische Flussschiffahrts-Gesellschaft hat seit der vor einigen Monaten erfolgten Aufnahme des directen Transportverkehres zwischen Venedig und der Lombardei sehr gute Ergebnisse erzielt, obwohl infolge des unzulänglichen Schiffsparkes, sowie auch wegen der geringen Tiefe, die das Flussbett bei Pavia aufweist, die Annahme von bedeutenderen Waarenmengen verweigert werden musste. Bis jetzt wurden 1460 t Holz österreichisch-ungarischer Provenienz mittelst der gedachten Flussschiffahrt von Venedig nach der Lombardei befördert. Die Gesellschaft hat aus Triest und dem croatischen Küstenlande wiederholt Offerte für den Transport von Holzkohle nach den verschiedenen Flussechellen Venetiens und der Lombardei erhalten, war jedoch aus den erwähnten Gründen nicht in der Lage, dieselben zu berücksichtigen. Man gibt sich der Hoffnung hin, dass im Laufe des Sommers der präliminirte Schiffspark erbaut und die Neuregulirung der Flüsse vollendet sein wird, in welchem Falle ein viel lebhafterer Geschäftsbetrieb erwartet werden darf.

Verschiedene Mittheilungen.

Verzeichniss der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten. (Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Triest pro 1902.) Laut der vorliegenden Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Triest beträgt die Zahl der für das Küstenland für das Jahr 1902 ernannten Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten 40, mithin um 2 mehr als im Vorjahre. [E.-M.-Z. 6807.]

Valsugana-Eisenbahngesellschaft. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 22. Jänner 1902 fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Excellenz Adolf Graf Dubsky von Trzebomyslitz und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ministerial-Secretär Dr. Victor Rudel, eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Valsugana-Eisenbahngesellschaft, mit der Tagesordnung „Aenderung der allerhöchsten Concession vom 6. Februar 1894, R.-G.-Bl. Nr. 70, im Nachhange zum Generalversammlungsbeschluss vom 31. Mai 1901“, statt.

An derselben nahmen zehn Actionäre theil, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 2712 Stamm- und 4000 Prioritätsactien, also zusammen 6712 Actien mit 1340 Stimmen vertraten.

Ueber Antrag des Verwaltungsrathes wurde folgender Beschluss mit 1004 Simmen angenommen.

1. Das Protokoll aufgenommen im k. k Eisenbahnministerium am 9. Jänner 1902, betreffend die Abänderung der Allerhöchsten Concession vom 6. Februar 1894, R.-G.-Bl. Nr. 70, für die Valsuganabahn, sowie der Entwurf der seinerzeit im Reichsgesetzblatte zu verlautbarenden Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums in welcher die Concessions-Aenderungen präcisirt erscheinen, wird genehmigt.
2. Der Verwaltungsrath wird ermächtigt und beauftragt, alle zur Durchführung der Aenderung der Concessionsurkunde nothwendigen und mit derselben im Zusammenhange stehenden Schritte zu unternehmen und etwa von der hohen k. k. Regierung gewünschte Modificationen an dem Entwurfe der Concessionsänderung mit der Wirkung vorzunehmen, als ob dieselben von der heutigen Generalversammlung beschlossen worden wären.
3. Durch die vorstehende Beschlussfassung werden die Beschlüsse der Generalversammlung vom 31. Mai 1901 in keiner Weise alterirt, vielmehr bilden die heutigen Beschlüsse eine Ergänzung der ersteren. E.-M.-Z. 7483 ex 1902.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. Vortrag des Herrn J. Dr. Emil Riesenfeld, Secretärs der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn: „Ueber gemeinsame commercielle Interessen der Bahnen niederer Ordnung.“ Einleitend bezeichnete der Vortragende es als eine fühlbare Lücke, dass die Bahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen) für die gemeinsamen commerciellen Interessen eine ähnliche Institution, wie sie die Hauptbahnen in den sogenannten Directorenconferenzen haben, bis jetzt nicht besitzen. Allein auch diese kleineren Unternehmungen haben solche gemeinsame Interessen, und zwar auf dem Gebiete der Gesetzgebung, auf dem der bestehenden gemeinsamen Tarife und auf dem der für die internen Beziehungen der Bahnen massgebenden Tarifgrundsätze.

Von gesetzlichen Vorschriften besprach der Vortragende ausser dem Betriebsreglement und der Fahrkartensteuer-Vorlage das Gesetz vom Jahre 1894 über Bahnen niederer Ordnung und befürwortete, bei dessen Ende 1904 bevorstehenden Erneuerung verschiedene weitere Begünstigungen, namentlich das rationell auszugestaltende Princip der Kürzung der Staatsbahntarife im Verkehre mit Bahnen niederer Ordnung, aufzunehmen.

Der wichtigste auf einer Reihe von Localbahnen geltende gemeinsame Tarif ist der Gütertarif Theil I. Es ist jedoch unzweckmässig, wenn dieser Theil I, wie es jetzt der Fall ist, sich zugleich auf Hauptbahnen und auf Localbahnen erstreckt; denn nicht wenige der für die ersteren nöthigen Tarifbestimmungen sind für die letzteren überflüssig, wenn nicht unpassend oder gar widersinnig. Der Redner schlug deshalb vor, den von den Staatsbahnen für ihre schmalspurigen Linien ausgearbeiteten Theil I zu einem mindestens den selbstständigen und den staatlich betriebenen Bahnen niederer Ordnung gemeinsamen auszugestalten. Bezüglich des gleichfalls gemeinsamen Militärtarifes bezeichnete der Vortragende die Behandlung der Bahnen niederer Ordnung als nicht der Billigkeit entsprechend und brachte noch einige Bemerkungen über die Einbeziehung von Localbahnen in directe Tarife vor.

Die Ausführungen schlossen mit einer Darlegung der Vortheile, welche den Bahnen niederer Ordnung und dem ganzen in der ersten Entwicklung befindlichen Neben- und Kleinbahnwesen durch eine intensivere Pflege der gemeinsamen commerciellen Interessen im Rahmen ihrer schon vorhandenen Organisation erwachsen würden.

Nach Schluss des Vortrages erörterte der Vereinspräsident, b. a. Civilingenieur E. A. Ziffer, in einer längeren Auseinandersetzung jene Momente, welche heute trotz der im Gesetze über Bahnen niedererer Ordnung vom 31. December 1894 niedergelegten Begünstigungen auf die Entwicklung unserer Localbahnen hemmend einwirken. An der Hand von statistischen Daten führte er weiters aus, dass nicht nur den Ausgaben, sondern auch den Einnahmen der Localbahnen eine erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden wäre. Bei Localbahnen sei eine von allgemeinen Gesichtspunkten ausgehende Behandlung ganz unzulässig, vielmehr müsste den eigenartigen Verhältnissen jeder einzelnen Localbahn Rechnung getragen werden.

Schliesslich betonte Civilingenieur Ziffer die Wichtigkeit der vom Vortragenden gegebenen Anregungen, welche er den Localbahnverwaltungen zur eingehenden Würdigung empfahl.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXIV. Stückes.) Das am 15. Februar herausgegebene XXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 618: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 13. Februar 1902, Z. 5634, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern nach Croatien Slavonien.

— (Inhalt des XXV. Stückes.) Das am 17. Februar herausgegebene XXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 619: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 13. Februar 1902, Z. 28.018, betreffend das Ausfuhrverbot für Nutz- und Zuchtvieh nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des XXVI. Stückes.) Das am 19. Februar herausgegebene XXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 620: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 19. Februar 1902, Z. 6730, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern bis auf Weiteres geregelt wird.

Nr. 621: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 15. Februar 1902, Z. 32.331, betreffend die Bestimmung der Stadt Jaroměř als Consumort für Schlachtschweine aus Galizien.

Nr. 622: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 13. Februar 1902, Z. 4216, betreffend die Sperre des politischen Bezirkes Parenzo gegen die Ein- und Ausfuhr von lebenden Schweinen.

— (Inhalt des XXVII. Stückes.) Das am 21. Februar herausgegebene XXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 623: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 21. Februar 1902, Z. 6944, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des XXVIII. Stückes.) Das am 22. Februar herausgegebene XXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 624: Verordnung der k. k. Statthalterei in Linz vom 5. Februar 1902, Z. 2496 X, betreffend die Regelung des Viehverkehres mit dem Deutschen Reiche.

Nr. 625: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 21. Februar 1902, Z. 18.346, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus Preussen.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. Februar d. J. in Würdigung verdienstvoller Berufsthätigkeit in Absicht auf die militärische Nutzbarmachung der Eisenbahnen allergnädigst zu verleihen geruht:

den Titel eines kaiserlichen Rathes mit Nachsicht der Taxe dem Inspector der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn Adolf Würzl:

das goldene Verdienstkreuz mit der Krone:

dem Oberingenieur im Eisenbahnministerium Philipp Hanke,

dem Oberexpeditor der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Franz Itzinger,

den Oberingenieuren der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Eduard Jaeger von Jaxthal und Josef Lasnausky und

dem Oberingenieur der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn Adam Saffir;

das goldene Verdienstkreuz:

dem Baucommissär der österreichischen Staatsbahnen Josef Schamschula und dem Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Heinrich Wisgrill.

Der Eisenbahnminister hat den Hilfsämter-Director, kaiserlichen Rath Johann Haselberger zum Hilfsämter-Oberdirector und den Official der österreichischen Staatsbahnen Anton Freytag zum Hilfsämter-Director im Eisenbahnministerium ernannt.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern den k. k. Bezirkscommissär und Leiter der Bezirkshauptmannschaft Falkenau, Raimund Krautschik, von der Function eines Regierungscommissärs bei der Eisenbahn Schönwehr-Elbogen enthoben und im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium Dr. Josef Gormasz zum landesfürstlichen Commissär bei der Actiengesellschaft „Eisenbahn Schönwehr-Elbogen" ernannt.

K. k. Staatsbahn-Direction Olmütz.

Offert-Ausschreibung.

Im Bezirke der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz gelangen in diesem Jahre auf den Linien Olmütz—Troppau und Jägerndorf—Ziegenhals Dienstraumbauten bei 16 Wächterhäusern zur Ausführung, und werden diese Bauten im annähernden Kostenbetrage von 24.000 Kronen an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die genannten Bauanlagen sollen bis 1. October 1902 vollkommen fertiggestellt und benützungsfähig übergeben werden.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz (Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau), woselbst auch Offertformulare, Bedingnisse, die Baubeschreibung und die Projectspläne erhältlich sind, zur Einsicht auf.

Die Offerte, welche auf sämmtliche oder nur einzelne Dienstraumbauten lauten, können, sowie das Vadium, welches 5 pCt. der offerirten Bausumme beträgt (Sparcassabücher sind ausgeschlossen) und im Falle der Annahme des Offertes als Caution zu gelten hat, sind bis spätestens den **15. März 1902, 12 Uhr Mittags,** versiegelt beim Einreichungsprotokoll der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz zu hinterlegen.

Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 3 Uhr Nachmittags statt, und steht es den Offerenten frei, derselben anzuwohnen.

Es wird bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Rücksicht gezogen werden können, welche ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit darzuthun vermögen, und dass sich die k. k. Staatsbahn-Direction das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Olmütz, am 15. Februar 1902.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Vorzüglich erhaltene, ganz vollständige Exemplare
der Jahrgänge 1893 bis incl. 1901 des
Verordnungs-Blatt
gibt billig ab und sind gefällige Anbote an **Karl Sadleder, Linz, Quergasse 4,** erbeten. 671

Wilhelm Beck & Söhne, Wien
k. u. k. Hoflieferanten.
Eigenes Geschäftshaus: VIII. Langegasse 1. Telephon.
Stadt-Niederlage: I. Graben, Palais Equitable. Telephon.
Uniformen und Uniformsorten für jede Rangsclasse. — Feine Herrengarderobe. Sportcostüme. — Wäscheausstattung.
Entgegenkommendste Zahlungsbedingungen. 668
Illustrirte Preislisten frei.

G. Winiwarter
BLECH- UND BLEI-WAARENFABRIK
Wien, I. Getreidemarkt 8.
Fabrik in Gumpoldskirchen, Niederösterreich.
Niederlage in Budapest, VI. Andrassystrasse 28.
Liefert: **Verzinkte Eisenbleche, verzinkten Eisendraht, Zinkblech, Weissblech, Bleirohre, Bleiplatten, Bleiplomben, Bleidraht, Bleiapparate und Geschirre für die chemische und Glas-Industrie. Zinnrohre, Zinnplatten, Bleifollen, Stanniol.** 662
Specialität:
K. k. priv. verbesserte Hilger'sche Dachpfannen, anerkannt beste Metall-Dachdeckung, Wellenbleche, Trägerwellenbleche, schwarz und verzinkt. Rollbalkenbleche, Eisenbleche verzinnt und verbleit bis 1000×2000 mm.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung eines Rollfuhrdienstes in der Station Haag am Hausruck.

Auf Grund der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder wurde mit 1. Februar 1902 in der Station Haag am Hausruck der Localbahn Lambach-Haag a. H. eine Rollfuhrunternehmung errichtet. Als Rollfuhrunternehmer wurde Herr Anton Gaubinger, Gastwirth, bestellt, dessen Geschäftslocale sich im Markte Haag a. H. befindet. Dieser Rollfuhrunternehmung obliegt unter der im Betriebsreglement diesfalls festgesetzten bahnseitigen Haftung und zu den im nachstehenden Tarife bezifferten Gebühren:

a) Die Abstreifung der in der Station Haag a. H. zur Abgabe gelangenden Eil- und Frachtgüter an die Behausung oder an das Geschäftslocale der Empfänger innerhalb des im Tarife bezeichneten Zustellungsgebietes.

Die seitens der Rollfuhrunternehmung zuzustellenden Güter werden den Empfängern bahnseitig nicht avisirt, und werden die Frachtbriefe über diese Güter nebst den etwaigen Beilagen den Adressaten bei Zustellung derselben durch die Rollfuhrunternehmung übermittelt.

Dieser sind hiebei seitens des Adressaten die auf dem Gute aushaftenden Beträge zu bezahlen und die Empfangsbescheinigung auf dem Aviso und Bezugsscheine durch Datirung, sowie Beisetzung der Stunde und Unterfertigung desselben zu ertheilen.

Bei Annahme von Kronen für in fremden Währungen zahlbare Ueberweisungen werden seitens der Rollfuhrunternehmung die gleichen Umrechnungscourse wie bei den Frachtencassen der k. k. österr. Staatsbahnen angewendet.

b) Die Zustreifung der von den Parteien der obgenannten Rollfuhrunternehmung übergebenen Eil- und Frachtgüter von der Behausung oder dem Geschäftslocale der Parteien nach dem vorbezeichneten Bahnhofe zur Veranlassung der Aufgabe.

Von der Ab-, beziehungsweise Zustreifung durch die Rollfuhrunternehmung sind ausgeschlossen:

1. Alle Eil- und Frachtgüter, welche an solche Parteien adressirt sind, die bei der Station Haag a. H. unter glaubhafter Bescheinigung ihrer Unterschrift das schriftliche Verlangen gestellt haben, dass die für sie anlangenden Güter im Allgemeinen nicht zuzustellen, sondern zu avisiren sind.
2. Alle Güter der Wagenladungsclassen A, B und C, sowie der Specialtarife 1, 2 und 3 (vide Tarif, Theil I), für welche die Frachtgebühren unter Zugrundelegung eines Gewichtes von mindestens 5000 kg berechnet wurden.
3. Leichen.
4. Unverpackte lebende Thiere.
5. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Documente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten.
6. Explodirbare Güter.
7. Beschädigte Güter.
8. Sendungen, bei welchen einzelne Frachtstücke mehr als 750 kg wiegen (ausschliesslich gefüllte Fässer mit kreisrunden Böden) oder deren Länge 6·3 m überschreitet.

TARIF.

Von und nach	Nach und von	für Eilgüter		für Frachtgüter	
		per Sendung			
		bis 10 kg	für je weitere auch nur angefangene 10 kg	bis 30 kg	für je weitere auch nur angefangene 10 kg
		Heller			
der Station Haag am Hausruck der Lambach-Haager Localbahn	dem Markte Haag a. H.	20	4	20	2

Obige Gebühren gelten für die Zustellung der Güter bis in die ebenerdigen Locale, Magazine etc. der Empfänger oder umgekehrt für die Zustreifung von den ebenerdigen Localen, Magazinen etc. der Absender zum Bahnhofe.

Ueber Verlangen der Parteien werden die abgestreiften, beziehungsweise die zuzustreifenden Güter, insofern die einzelnen Colli höchstens 50 kg wiegen und von einem Manne getragen werden können, in den Keller oder aus demselben, beziehungsweise in ein höheres, oder aus einem höheren Stockwerke als das Erdgeschoss gegen eine von den Parteien zu entrichtende Gebühr von 10 Hellern für je angefangene 50 kg ohne Rücksicht auf die zu einer Frachtbriefsendung gehörige Colli-Anzahl getragen.

Werden über Verlangen des Absenders von der Rollfuhrunternehmung Zoll- und Steuerpapiere, sowie statistische Anmeldescheine, ferner Frachtbriefe oder Frachtbrief-Duplicate ausgefüllt (ausgefertigt), so kann die Rollfuhrunternehmung hiefür eine Gebühr von 10 Hellern per Stück aufrechnen, jedoch ist die Rollfuhrunternehmung in einem solchen Falle als Beauftragte des Absenders anzusehen, und bleibt die Haftung der Eisenbahn für die richtige Ausfertigung der Documente ausgeschlossen.

Für die Blanquette selbst sind seitens der Rollfuhrunternehmung nur jene Gebühren zu berechnen, welche im Einzelnverkaufe von den Güterexpediten erhoben werden.

Ausser den vorbezifferten Gebühren, ferner den nachgewiesenen Auslagen für ohne Verschulden der Rollfuhrunternehmung nothwendig gewordene Reparaturen dürfen keine weiteren Gebühren berechnet werden.

Die Organe der Rollfuhrunternehmung sind verpflichtet, ein Exemplar vorliegender Kundmachung stets bei sich zu führen und den Parteien auf Verlangen vorzuzeigen.

Allfällige Beschwerden über die Rollfuhrunternehmung sind bei der k. k. Staatsbahn-Direction Linz einzubringen.

Linz, im Februar 1902. [157]

k. k. Staatsbahn-Direction.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

(Tarif-Theil II, Heft 1.)

Einführung directer Frachtsätze für Heu und Stroh.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1902 bis auf Widerruf gelangen für Heu und Stroh, bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief, zwischen den unten angeführten Stationen folgende directe Frachtsätze zur Einführung:

	Gleiwitz	Kattowitz	Laurahütte	Ratibor	Tarnowitz
	Frachtzahlung für 100 kg in Pfennigen				
Hatvan	150	142	144	139	151
Isaszeg	143	151	153	143	160
Szoboszló	184	176	178	176	185
Tardosked	118	111	113	102	119

Budapest, am 23. Februar 1902. [158]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Ausgabe eines Ergänzungsblattes zum Ausnahmetarife Nr. 1.

Mit 1. März 1902 gelangt ein Ergänzungsblatt zum Ausnahmetarife Nr. 1 für metallurgische Producte zur Ausgabe.

Dasselbe enthält Schnittsätze für die Stationen Kempten, Limburg in Nassau, Marktrednitz, Mühlburg, Rath, Rosenhein, Weissenburg a. S. und Zornhof.

Exemplare dieses Ergänzungsblattes können bei unserer commerciellen Direction kostenlos bezogen werden.

Wien, am 22. Februar 1902. [159]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

25. Februar. In der Strecke Lužan—Stefanówka wurde wegen Schneeverwehungen der Gesammtverkehr auf circa 8 Tage eingestellt.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Am 27. Februar wird die Güteraufnahme in allen Stationen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft beginnen.

Ausland.

Hessisch-Rheinisch-Nassau-Bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. Mai 1899. (Einbeziehung der Station Hergershausen.) Mit Giltigkeit vom 10. Februar wurde die Station Hergershausen der Eisenbahn-Direction Mainz in den vorbezeichneten Thiertarif einbezogen.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtbegünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Auf die vom 9. bis incl. 11. Februar in Schney bei Lichtenfels veranstaltete Geflügel- und Kaninchenausstellung finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes Anwendung.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Tarif-Aenderungen.) Die Frachtsätze des Seehafen-Ausnahmetarifes M (Transit-Tarif) für Hof transit haben nunmehr für den Ortsverkehr der Station Hof Giltigkeit. Es ist daher auf Seite 193 des Tarifes und auf Seite 9 des Nachtrages 4 bei Hof der Zusatz „trans." und das Zeichen * sowie die Anmerkung am Fusse der Seiten zu streichen.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. Juni 1901. (Einbeziehung der Station Klardorf.) Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Klardorf als Empfangsstation für Schleifholz in den Ausnahmetarif Nr. 2 (Seite 131 des Heftes C, Abschnitt II, vom 1. Juni 1901) aufgenommen.

Norddeutsch-Sächsischer Verkehr. (Ausnahmetarif für die Beförderung von Eis in Wagenladungen.) Mit sofortiger Giltigkeit wird im obgenannten Verkehre Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen zu den Sätzen des Ausnahmetarifes für Wegebaustoffe befördert.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Ausnahmetarif für die Beförderung von Eis in Wagenladungen.) Für die Beförderung von Eis in vollen Wagenladungen kommen mit sofortiger Giltigkeit bis zum 31. December ermässigte Frachtsätze in der Höhe derjenigen des Ausnahmetarifes Nr. 5 für Wegebaustoffe zur Einführung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Directionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr. (Einbeziehung der Haltestelle Gr.-Neudorf.) Vom 15. Februar ab wurde die an der Strecke Bromberg—Inowrazlaw gelegene Haltestelle Gr.-Neudorf des Directionsbezirkes Bromberg in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Aufnahme der Station Königshuld.) Mit Giltigkeit vom 15. Februar wurde die Station Königshuld des Directionsbezirkes Kattowitz in die Stationsgruppe Groschowitz u. s. w. aufgenommen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
759	**Buschtěhrader Eisenbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Kapselscherben	Chodau (B.E.B.)	Obernitz	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarife und Tarif, Theil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1901	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		
				Karlsbad (B.E.B.)					65	54	11			
				Klösterle					—	34	—			
				Schlackenwerth (B.E.B.)					—	47	—			
				via Saaz										
760	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Cement	Lohositz St.E.G.	Pola	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Oesterr.-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	274 Heller	246 Heller	28 Heller	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen obliegt den Parteien
761	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Ostrauer Kohle und Cooks	Versandstellen des directen Tarifes vom 1. Juni 1899 via Wien Nordbahnhof transit—Wiener Verbindungsbahn	Wien St.E.G. und Simmering St.E.G.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Kohlentarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf, giltig vom 1. Juni 1899	Verschieden					
762	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Auf Plateauwagen verladene Strassenbahn- und Eisenbahnfahrzeuge	Győr	Bodenbach oder Tetschen transit	Bei Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach Hamburg bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3, giltig vom 1. Jänner 1901	Besteht kein directer Frachtsatz	135 Pfennige	20 Heller per Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1903	Bei eventueller Aenderung der Frachtsätze des citirten Tarifes wird auch eine entsprechende Modification des Zugeständnisses vorbehalten
												Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	763	764	765	766
1				
Die Publication erfolgt — von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
2				
Die Publication erfolgt — und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen
3				
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Candiszucker der Pos. C—2 des Tarifes, Theil I	Fensterglas aus Pos. G—11 des Tarifes, Theil I (Abtheilung B, Abschnitt G)	Zucker aller Art der Pos. Z—8 a des Tarifes, Theil I (Abtheilung B, Abschnitt G)	Kartoffelstärkemehl
4				
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Prag (St.E.G., Oe.N.W.B. und k.k.St.B.)	Stupno-Bras	Ung.-Ostra St.E.G.	Kisbér
			Ung.-Hradisch (Zuckerfabrik) St.E.G.	
5				
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Györ	Görz	Zeltweg	Triest
6				
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger per Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen hat der Absender, bezw. Empfänger zu besorgen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegegeben Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut a) von mindestens 5.000 kg b) von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (aus dem österr.-ungar. Zollgebiete) zum Export gelangen
7				
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 15. März 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 15. März 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
8				
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarife	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 4	Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2
9				
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Besteht kein directer Frachtsatz	Bestehen keine directen Frachtsätze	206 Heller
10				
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	ad a) 352 Heller ad b) 319 Heller	267 Heller	a) 332 Heller b) 278 Heller	180 Heller
11				
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			a) 333 Heller b) 276 Heller	26 Heller (inclus. ungar. Transportsteuer)
12				
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Nach Massgabe der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ (Pos. VIII) im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege
13				
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen unter Pos. VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ beizubringenden Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist
14				
Besondere Bemerkungen				

Fortlaufende Nummer	767	768	769
1			
Die Publication erfolgt von der	Südbahn-Gesellschaft	Eisenbahn Wien-Aspang als Betriebführende der Schneebergbahn	k. k. österr. Staatsbahnen
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen		Ybbsthalbahn
für Artikel	Laut Güterclassification des Tarifes, Theil I, in a) Classe I h) Classe II c) Classe A gehörige Güter	Gyps, Gypsdielen, Gypsplatten	Blochholz
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Časlan	Puchberg a. Sch.	Lunz
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	oder umgekehrt: Villány — Sopron S.B. R Ö.E.E. — Budafok	Wr. Neustadt Sch.B.B. Uebergang (nur für Sendungen nach südlich Wr. Neustadt gelegenen Südbahnstationen)	Pöchlarn
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Aufladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen (hinsichtlich der Ybbsthalbahn für zwei Wagen) und Achsahfuhr in der Station Pöchlarn. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 16. Februar 1902 bis Ende December 1902	vom 1. März 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende April 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localgütertarif	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	35 Heller	59 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 930 Heller h) 715 Heller c) 515 Heller | a) 466 Heller h) 370 Heller c) 301 Heller | a) 664 Heller h) 530 Heller c) 361 Heller	28 Heller	54 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		7 Heller	5 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate bis längstens Ende Februar 1903. Die vorgelegten Documente sind von der Partei in ein Verzeichniss einzutragen	
Besondere Bemerkungen		Die Flüssigmachung des rückzuvergütenden Betrages erfolgt erst nach Ablauf der Giltigkeitsdauer dieser Begünstigung	

Fortlaufende Nummer	1	770	771
Die Publication erfolgt	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Buschtěhrader Eisenbahn
von der	2		
und im Namen der	3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Hartzink (unreines, in unregelmässigen Formen und Stücken zusammengeschmolzenes Zink aus Verzinkereien und Metallwaarenfabriken); Schlammzink (unreine Zinkabfälle und -Rückstände in Patzen, Brocken und kleineren Stückchen aus Verzinkereien und Metallwaarenfabriken); alte, nicht mehr für ihre Zwecke verwendbare Tafeln von Dachzink; dann zinkisches Bruchmetall aus Pos. B—41 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1902	Eis und Schnee
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Wien Nordbahnhof	Komotau (B.E.B.)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Mähr.-Ostrau / Szczakowa	Kralup, Prag (Bnbna) / Prag (Smichow)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	1. Aufgabe als Frachtgut und Fracbtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. 3. Die Fracht muss stets bei der Aufgabe für die ganze Transportstrecke entrichtet werden. 4. Erfüllung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende April 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Localgütertarif für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899	Localgütertarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	225 / 173 Heller	Verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	213 / 154 Heller	33 Heller / 31 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	12 / 19 Heller	Verschieden
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14		Wenn sich auf Grund der Gebührenberechnungstabelle höhere Frachtsätze für vorgelegene Stationen ergeben, so werden die nebenstehenden billigeren Frachtsätze auch für die vorgelegenen Stationen berechnet

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass von bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
712	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungeo	Hopfensetzlinge zur Anlage von Hopfenplantagen bei Aufgabe (a) als Eilgut (b) als Frachtgut	Aussch. A.T.E. und Gr.P.W.A. Saaz B.E.B.	Brody	In jedem Gewichte. Die Sendungen müssen zur Anlage einer Hopfenplantage im politischen Bezirke Brody bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens bis 30. Juni 1902	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband. Tarif, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 1207 Heller b) 809 Heller	a) 1207 Heller b) 770 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg bis längstens Ende August 1902 zu bewirken ist, nebst einer Bestätigung der k. k. Bezirkshauptmannschaft Brody über die bestimmungsgemässe Verwendung der Hopfensetzlinge	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

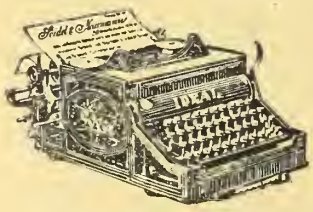
1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
14	Nr. 132 vom 12. November 1901	2419	K. k. österr. Staatsbahnen	Böhmischen Nordbahn	Eilgut, gewöhnliches	Bodenbach und Tetschen	Pontafel loco und vice versa	In Rubrik 14 ist einzustellen: Mit Giltigkeit vom 1. März 1902 findet die nebenstehende Frachtsatz probeweise auf die Dauer eines Monates auch bei Beförderung von mehreren, zu einem Ballen verschnürten Eilguteili von Pontafel nach Bodenbach Anwendung, wenn der kubische Inhalt der bezüglichen Ballen den Umfang von 0·8 m³ nicht überschreitet und das Gewicht derselben höchstens 80 kg beträgt. Die Verschnürung der Ballen hat derart zu erfolgen, dass eine Controle bahnseits bezüglich des Maximalgewichtes der einzelnen Colli (10 kg) möglich ist	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
8	Nr. 19 vom 18. Februar 1902	691	Böhmische Nordbahn		Eis	Ueberführung der Transporte von der Erzeugungsstätte nach der Station Tannenberg		1. März 1902	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
	Nr. 21 vom 22. Februar 1902	728	Oesterr. Nordwestbahn		Glas- und Hohlglaswaaren etc.	Friedburg-Lengau	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz Aussig-Landungsplatz Schönpriesen-Umschlag Dresden-Elbkai	In Rubrik 10 „Zugestandener Frachtsatz“ hat es statt „Heller“ richtig zu lauten „Pfennig“	



Ideal Seidel & Naumann's **Schreibmaschine**

das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.

Auf Kugellager mit sofort und dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem

Decimal-Tabulator.

Leichtester Tastenanschlag. Grösste Durchschlagsfähigkeit. Schriftproben und Prospecte gratis und franco.

General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn: 660

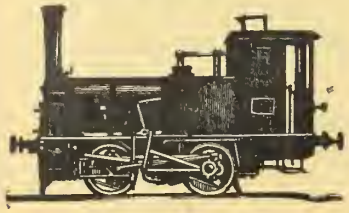
Hch. SCHOTT & DONNATH, Wien, III. Heumarkt Nr. 9.

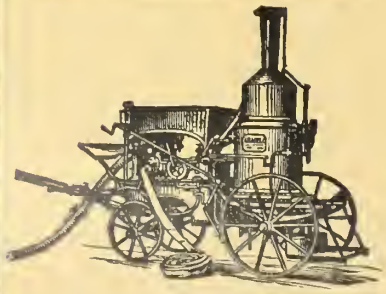
Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

613





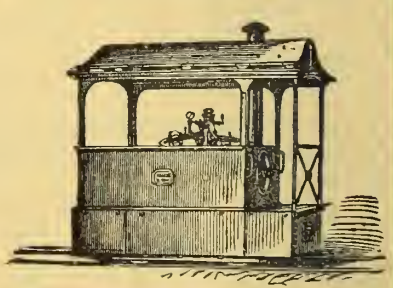
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,

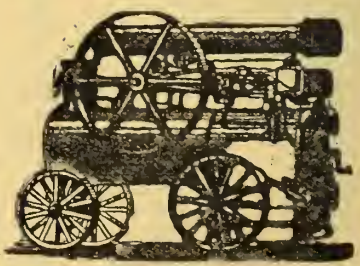
LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.





Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 24. **Wien, 1. März 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 15. Februar 1902*) für die schmalspurige Localbahn von Przeworsk nach Bachórz (Dynów).

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung ertheile ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem Grossgrundbesitzer Andreas Fürsten Lubomirski die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als schmalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Przeworsk der Linie Krakau—Lemberg der k. k. Staatsbahnen nach Bachórz (Dynów) in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn geniesst der Concessionär die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 2.

Der Concessionär ist verpflichtet, den Bau der concessionirten Eisenbahn binnen längstens zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn hat der Concessionär über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtungen kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Dem Concessionär wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll dem Concessionär auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Der Concessionär hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu

*) Enthalten in dem am 22. Februar 1902 ausgegebenen XII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 39.

benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden

§ 5.

Dem Concessionär wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten des Concessionärs zu treten hat.

Dem Concessionär wird das Recht eingeräumt, für das von ihm aufzunehmende Prioritätsanlehen Theilschuldverschreibungen unter den von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Modalitäten auszugeben.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitales unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie zur Cassendotirung und zur Dotirung der von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Capitalsreserve effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der Actien und der eventuell auszugebenden Prioritätsobligationen unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 6.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den österreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung, zu den Waffenübungen und Controlversammlungen.

Der Concessionär ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtragsübereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für den Concessionär bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für den Concessionär in Wirksamkeit, sobald ihm dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen dem Concessionär nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe der schmalspurigen Anlage und des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Der Concessionär ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 7.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 8.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Vollendung des Baues und der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 9.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahn wird, insofern nicht eine anderweitige Vereinbarung erfolgt, vom Staate für Rechnung des Concessionärs geführt. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und dem Concessionär abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 10.

Der Concessionär ist unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 11.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte die Einlösung nach Ablauf der im § 1 normirten zeitlichen Steuerbefreiung erfolgen, so sind bei Bezifferung der jährlichen Reinerträgnisse die das eingelöste Bahnunternehmen treffenden Steuern, Zuschläge und die sonstigen öffentlichen Abgaben als Betriebsauslagen zu behandeln.

Hat die Steuerpflicht nicht bezüglich aller in die Durchschnittsberechnung einbezogenen Jahre bestanden, so ist auch für die steuerfreien Jahre die Steuer sammt Zuschlägen nach dem Percentsatze des ersten steuerpflichtigen Jahres zu berechnen und von dem Erträgnisse in Abzug zu bringen.

Zu dem so ermittelten durchschnittlichen Reinerträgnisse ist jedoch mit Rücksicht auf die von der Einlösungsrente nach § 131, lit. a, des Gesetzes vom 25. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, zu entrichtende zehnpercentige Steuer ein Zuschlag in der Höhe eines Neuntels dieser Reinerträgnisse zuzurechnen.

3. Das im Sinne der vorstehenden Bestimmungen ermittelte durchschnittliche Reinerträgniss ist sohin dem Concessionär als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

4. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen in den Absätzen 1 bis 3 ermittelte durchschnittliche Reinertrag ohne Berücksichtigung des im Absatze 2 angeführten Zuschlages nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen, beziehungsweise der eventuell auszugebenden Prioritätsobligationen erforderlichen Annuität zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitales und zur Tilgung des letzteren innerhalb der Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat an Stelle des Concessionärs die obgedachten Darlehen bis zur vollständigen Rückzahlung derselben zu den vereinbarten Fälligkeitsterminen zur Selbstzahlung übernimmt, die vorstehend angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt und dem Concessionär die von dieser Einlösungsrente zu entrichtende Rentensteuer vergütet.

5. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer an Stelle der nach den Bestimmungen der vorstehenden Punkte an den Concessionär zu entrichtenden, noch nicht fälligen Rentenzahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthe dieser Zahlung — selbstverständlich nach Abzug des etwa im Sinne der Bestimmungen des Absatzes 2 in diesen Zahlungen enthaltenen Zuschlages — gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen jeder Art zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

6. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 bis 5 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, beziehungsweise nur mit den noch aushaftenden Resten der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum des Concessionärs bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Capitalsreserven, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

7. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. October des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;

b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjecte welche, sei es als Zubehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates oder aus sonstigen Rechtstiteln an den Staat mit überzugehen haben;

c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Z. 1 bis 5) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

8. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Specialcommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjecte bedarf, vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen, der Zustimmung des Specialcommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

9. Der Concessionär ist verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämmtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjecte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls der Concessionär dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollte, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung des Concessionärs und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjecte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

10. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 7) die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an sämmtlichen infolge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjecten durchzuführen.

Der Concessionär ist verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa seinerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 12.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum des Concessionärs bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Capitalsreserven in dem im § 11, Absatz 6, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 11) behält der Concessionär das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung der Concessionär von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 13.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten des Concessionärs zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, beziehungsweise den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 14.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Wien, am 15. Februar 1902.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Wittek m. p.

Concessionsbedingnisse für die schmalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Przeworsk nach Bachórz (Dynów).

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Przeworsk nach Bachórz (Dynów) ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 0·76 m herzustellen und auszurüsten.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der gegenständlichen Localbahn wird vorläufig mit 25 km per Stunde festgesetzt.

Bei Ausführung der Bahn ist das vom k. k. Eisenbahnministerium für Bahnen mit 0·76 m Spurweite vorgeschriebene Profil des lichten Raumes unter Bedachtnahme auf die für eventuelle Langholztransporte, sowie beim Verkehre aussergewöhnlich langer Wagen in den Bögen erforderlichen Verbreiterungen einzuhalten.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der nachfolgenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Der Concessionär hat während des Baues und der Betriebsführung allen seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Eisenbahn-Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter hat der Concessionär, abgesehen von den ihm obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, insbesondere in Absicht auf die Kranken- und Unfallversicherung u. s. w., auch alle jene Verpflichtungen und Massnahmen in analoger Weise zu erfüllen, welche in den von der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung aufgestellten Bedingnissen für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten rücksichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse, sowie zum Schutze und Wohle der Arbeiter jeweilig vorgesehen sind.

Der Concessionär ist verpflichtet, bei Abschluss von Bauverträgen für die gegenständliche Localbahn, beziehungsweise bei den diesbezüglichen Baubedingnissen die obbezeichneten Verpflichtungen auch den Bauunternehmern aufzuerlegen.

2. Trasse.

Die circa 45 km lange Localbahn beginnt am Vorplatze der Station Przeworsk der Linie Krakau—Lemberg der k. k. Staatsbahnen, führt anfangs in östlicher, dann in südwestlicher Richtung um die Stadt Przeworsk und gelangt in das Thal des Mleczkabaches. Hierauf bewegt sich die Trasse linksseits des genannten Baches aufwärts, tritt nach Berührung der Gemeindegebiete von Urzejowice, Krzeczowice, Kanczuga und Monastercz in das Thal des Legibaches und gelangt nach Jowo nik polski. Von hier aus erhebt sich die Bahn bis zu dem die Wasserscheide zwischen Wisłok- und Sanflussgebiet bildenden Höhenrücken, unterfährt denselben mittelst eines Tunnels und senkt sich sodann unter Berührung der Gemeindegebiete von Szklary und Bachórz in das Thal des Sanflusses. Nach erfolgter Niveauübersetzung der von Przemyśl nach Dukla führenden Reichsstrasse nimmt die Bahn eine südliche Richtung und gelangt zu der im Norden der Stadt Dynów anzulegenden Endstation Bachórz-Dynów.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Der Concessionär verpflichtet sich, wegen der aus Anlass des Anschlusses der gegenständlichen Localbahn an die Linie Krakau—Lemberg der k. k. Staatsbahnen in der Station Przeworsk herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, sowie wegen Mitbenützung des genannten Anschlussbahnhofes, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Die bezüglichen Projecte und das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwirft sich der Concessionär der Entscheidung desselben, falls eine Einigung mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg nicht erzielt werden könnte.

4. Anschluss von neuen Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der gegenständlichen Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die für die Bahn erforderlichen Grundflächen sind definitiv in deren Eigenthum zu erwerben und haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestande oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite, je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu allen abseits der Bahn gelegenen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 60 m betragen.

Zur Verbindung der geraden mit den gekrümmten Bahnstrecken sind parabolische Uebergangsbögen anzuwenden, wenn der Krümmungshalbmesser dieser Strecken weniger als 300 m beträgt.

Die Anordnung der Uebergangsbögen hat in Bahnkrümmungen von 300 m bis 150 m Halbmesser in der Regel unter Zugrundelegung der Constante 3000, in allen schärferen Bögen mindestens unter Anwendung der Constante 1500 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 25 Permille festgesetzt.

Bezüglich der Ermässigung der grössten durchschnittlichen Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, ferner hinsichtlich der bei den Gefällsbrüchen auszuführenden Ausgleichsbögen, endlich betreffs des Vorganges bei der Ausführung der Uebergangsbögen und der zwischen entgegengesetzten Bahnkrümmungen einzuschaltenden Zwischengeraden sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und darf andernfalls die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen 3·6 m, bei Anlage von Einsteigeplätzen zwischen den Geleisen, sowie bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, ferner in Locomotivremisen 4 m zu betragen.

Im Anschlussbahnhofe muss die Mitte des normalspurigen Ueberladegeleises von der Mitte des nächsten schmalspurigen Nebengeleises mindestens 3 m entfernt sein.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen, als in Einschnitten eine Kronenbreite von mindestens 3 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·4 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben alle Bahnstrecken in Krümmungen eine Erbreiterung der Bahnkrone nach Massgabe der diesbezüglichen vom Eisenbahnministerium vorgeschriebenen Normen zu erhalten.

Die Sohle des Seitengrabens muss in gewöhnlichen Erdeinschnitten mindestens eine Breite von 0·25 m, in Einschnitten mit Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern eine Breite von mindestens 0·3 m, bei Anwendung von Steinbanketten auf Grabenmauern und in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·35 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Insoweit der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist im Allgemeinen die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken“ in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung zu beobachten.

Den Berechnungen der Tragconstructionen für die offenen Unterbauobjecte können die im § 3, lit. a und b, der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen mit der in lit. h, Absatz 2 des § 3 angeführten 40percentigen Ermässigung zugrunde gelegt werden.

Bezüglich der Anbringung von Geländern bei Bahnobjecten im Unterbau gelten im Allgemeinen die Bestimmungen des § 5, Punkt c, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109;

ausserdem erhalten aber in der Regel gewölbte Unterbauobjecte, deren Deckschichten in Schwellenhöhe liegen, dann offene Unterbauobjecte und bis zur Schwellenhöhe reichende Stützmauern in dem Falle Geländer, wenn deren freie Höhe 3 m übersteigt.

Ausnahmen von dieser letzteren Bestimmung, sowie die Sicherheitsvorkehrungen bei überschütteten Unterbauobjecten und Stützmauern bleiben der fallweisen Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Bei solchen Unterbauobjecten und Stützmauern, welche Geländer erhalten, muss das Bahnplanum derart breit angeordnet sein, dass an jeder Stelle von der Geleiseachse bis zum nächsten Geländerstabe, beziehungsweise bis zur durchlaufenden äussersten Kante der nächsten Tragwand eine Entfernung von mindestens 1·75 m vorhanden ist.

Falls Langholztransporte zu berücksichtigen sind, oder aussergewöhnlich lange Wagen verwendet werden sollen, ist das vorgenannte Mass in Bögen nach Erforderniss zu vergrössern.

Bei allen Unterbauobjecten ohne Geländer ist das Brückenplanum mindestens gleich breit mit der Unterbaukrone zu halten.

Im Uebrigen finden hinsichtlich der räumlichen Anordnung der Brücken die sonstigen Bestimmungen der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, sinngemässe Anwendung.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe mit Ausnahme der Inundationsbrücke in km 4/5 sind aus Mauerwerk herzustellen, bei dem letztgenannten Objecte können hölzerne Landjoche ausgeführt werden.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten mit Ausnahme der Brücken über den Mleczkabach in km 4·6 und km 9·9/10·0 dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei den letztgenannten Objecten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der offenen Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen in der Regel nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m zu betragen. Insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, genügt eine Maximalhöhe der offenen Durchfahrten von 4·5 m.

Bei gewölbten Durchfahrten ist die lichte Höhe am Scheitel um ein Drittel der Pfeilhöhe des Gewölbes grösser zu bemessen als bei offenen Durchfahrten.

Bei sämmtlichen Herstellungen im Unterbau können die vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigten Normalien für die Localbahn Łupków-Cisna nach Thunlichkeit verwendet werden.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und nach dem Oberbausysteme XXX der k. k. Staatsbahnen, das ist mit Flussstahlschienen von 17·9 kg Gewicht per laufendes Meter und mit 13 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen.

Die Schwellen können aus Lärchen- oder Kieferholz erzeugt werden und müssen dieselben mindestens 1·6 m Länge, 14 cm obere, 20 cm untere Breite und 13 cm Höhe besitzen.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von mindestens 2 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten. Im Bedarfsfalle wird gestattet, in der Theilstrecke km 0 bis 10, unter Ausschluss der Stationen, auch möglichst reinen Sand als Bettungsmateriale zu verwenden. Die Stärke des Bettungskörpers hat in beiden Fällen unterhalb der Schienenunterkante mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonales bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, eventuell unter Anwendung von Blockwänden zu erbauen; kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz, endlich Wächterhäuser auch aus Blockwänden hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz, beziehungsweise in Blockwänden ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wächterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonales nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg als betriebführenden Verwaltung der Localbahn das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

Die Hochbauten der Stationen sind thunlichst nach den Normalien der k. k. Staatsbahnen auszuführen; eventuell in Aussicht genommene Abweichungen von denselben sind bei Vorlage der Hochbaupläne entsprechend zu begründen.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 20 ex 1879), für Bahnen mit Secundärbetrieb vorgeschriebenen Textirung.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m, je nach den örtlichen Verhältnissen, einerseits oder beiderseits der Rampe, Avisosäulen (Markirpfähle) für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Abtheilungszeichen zu versetzen, wobei für die Kilometerzeichen Steine zu verwenden sind, während für die übrigen Abtheilungszeichen Steine oder Pflöcke aus Eichen- oder Lärchenholz verwendet werden können.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen ist nach Massgabe der diesfalls seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwirft sich der Concessionär der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund von bei der politischen Begehung etwa getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen werden kann.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften an den Bahngebäuden, eventuell bei Haltestellen ohne Wartehallen auf Säulen ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, beziehungsweise an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telephonleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als die Telegraphenleitung durch Staatsorgane auf Kosten des Concessionärs hergestellt werden sollte, hat sich der Concessionär rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Lemberg zu wenden.

Die in den Hauptgeleisen der Stationen liegenden Weichen sind nach Massgabe des Erfordernisses und nach den von der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg einzuholenden Weisungen mit Sperrvorrichtungen zu versehen.

Die Bahn ist mit den durch die Signalordnung vorgeschriebenen Signalmitteln und den für den sonstigen Betriebsdienst, sowie für den Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, ferner mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten. Der Concessionär hat wegen der Art und des Ausmasses dieser Gegenstände und Materialien mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg als betriebführenden Verwaltung der Localbahn das Einvernehmen zu pflegen, und unterwirft sich derselbe der Entscheidungdes k. k. Eisenbahnministeriums, falls eine Einigung mit der genannten Staatsbahn-Direction nicht erzielt werden könnte.

12. Fahrbetriebsmittel.

Das Ausmass des anzuschaffenden Fahrparkes wird vom k. k. Eisenbahnministerium in einem späteren Zeitpunkte festgesetzt werden.

Der Achsdruck der Locomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 7·5 Tonnen nicht überschreiten.

Die Locomotiven erhalten eine Luftsaugebremse und eine Handbremse.

Alle Locomotiven sind beiderseits mit Rohranschlüssen für die Luftsaugebremse und für die Dampfheizung, ferner an beiden Stirnseiten mit Schneepflugscharen zu versehen.

Alle Personen- und Dienstwagen sind für Dampfheizung einzurichten und von ersteren mindestens 50 Percent, die letzteren insgesammt sowohl mit der durchgehenden Bremse, als auch mit der Handbremse zu versehen.

Die Personenwagen ohne Bremse sind mit der Rohrleitung für die durchgehende Bremse auszurüsten.

Von den Güterwagen sind mindestens 50 Percent mit der durchgehenden Bremse und der Handbremse, der Rest derselben mit der Rohrleitung für die durchgehende Bremse zu versehen.

Die Bestimmung, ob die Güterwagen mit einer Rohrleitung für die Dampfheizung zu versehen sind, bleibt einer späteren Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Die gedeckten Güterwagen sind für Militärtransporte, und zwar sowohl für Mannschafts- als Pferdebeförderung, entsprechend einzurichten.

Die Pläne für sämmtliche neu anzuschaffenden Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums und ist bei deren Verfassung jenen Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892) Rechnung zu tragen, welche sinngemäss auch für Schmalspurbahnen Geltung besitzen.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle für den Bau der Bahn erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken u. s. w., sowie die Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten des Concessionärs von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es dem Concessionär obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass derselbe sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet hat.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Der Concessionär hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind, ohne Unterschied, ob dieselben transportabel sind oder nicht, sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien und dem seitens dieser Commission dem Concessionär bekannt gegebenen Conservator anzuzeigen.

Der Concessionäre ist, unbeschadet der dritten Personen etwa zustehenden Rechte, verpflichtet, transportable archäologische und kunsthistorische Funde nach Massgabe einer diesbezüglichen Aufforderung der genannten k. k. Centralcommission derselben oder einem von ihr bezeichneten Vertreter zunächst zur Ansicht und zum wissenschaftlichen Gebrauche zu überlassen, sodann auf Verlangen einem von derselben zu bezeichnenden öffentlichen Museum unentgeltlich ins Eigenthum zu übergeben.

Im Uebrigen hat der Concessionär den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

16. Eventuelle Einbeziehung der Localbahn in eine Durchzugslinie.

Der Concessionär verpflichtet sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn, sowohl in der freien Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der Tarif-Theil I der österreichischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, enthaltend die gemeinsamen Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, ferner der Tarif-Theil I, betreffend allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, letzterer mit den durch die Güterclassification der k. k. österreichischen Staatsbahnen bedingten Abänderungen, werden über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei aufeinanderfolgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss geliefert hat, welches die Vertheilung einer mindestens fünfpercentigen Dividende an die Actionäre ermöglicht, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist das k. k. Eisenbahnministerium berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann der Concessionär ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von dem Concessionär beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Der Concessionär übernimmt die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat der Concessionär durch das Bahnpersonale unentgeltlich mitzuwirken.

Der Concessionär ist ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Der Concessionär ist schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäck unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

8. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 7) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten.

Einer solchen Regelung hat der Concessionär sich zu unterwerfen.

Wien, am 15. Februar 1902.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Gloggnitz nach Schottwien mit Industriegeleisen zu den Gypswerken in und bei Schottwien.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem behördlich autorisirten und beeideten Maschinenbau-Ingenieur Friedrich Drexler in Wien im Vereine mit dem Eisenbahnbau-Unternehmer Adolf Thomas in Wien, sowie mit dem Bürgermeister J. Wochesländer, dem Kaufmanne und Gemeinderathe J. Koisser und dem Advocaten Dr. C. Böhm in Gloggnitz mit dem Erlasse vom 11. Februar 1901, Z. 2829/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 22 vom 19. Februar 1901) auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von der Station Gloggnitz der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Weissenbach nach Schottwien mit abzweigenden Industriegeleisen zu den in und bei Schottwien gelegenen Gypswerken unter den in dem genannten Erlasse bezeichneten Bedingungen und Modalitäten auf ein weiteres Jahr neuerlich ertheilt.

Wien, am 11. Februar 1902. Z. 5876/2.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 96. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 24. Februar wurden nachfolgende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens:

1. Der Herren Abgeordneten Szajer und Genossen, betreffend die Behandlung der Bahnwächter der Eisenbahn Zakopane-Jordanów;

2. der Herren Abgeordneten Formánek, Jaroš und Genossen, betreffend das Verbot des Betriebes des Kohlenhandels durch die Stationsvorstände mehrerer vom Staate subventionirter Bahnen in Böhmen;

3. der Herren Abgeordneten Hauck und Genossen, betreffend die Anstellungs- und Beförderungsverhältnisse bei der Südbahn-Gesellschaft;

II. An den Herrn Ackerbauminister und den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens:

4. der Herren Abgeordneten Dr. Ferjančič und Genossen, betreffend die Herstellung einer Eisenbahnverbindung mit Idria.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf. (Project für eine Zugförderungs- und Werkstättenanlage in km 0·4/6.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von der Bauabtheilung Herrmann Bachstein in Friedland i. B. vorgelegten, vom Standpunkte der Landesbauordnung vom 8. Jänner 1889, L.-G.-Bl. Nr. 5, entsprechend befundenen Projectes für eine Zugförderungs- und Werks ättenanlage in km 0·4/6 der in Bauausführung begriffenen Localbahn Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf den Bauconsens mit Umgangnahme von der Abhaltung einer Localcommission im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.

[E.-M.-Z. 6508.]

Localbahn Radonitz-Duppau (Kaadner Localbahn). (Variante in der Theilstrecke km 10·1 bis km 13·6: Anberaumung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Projectes für eine Variante in der Theilstrecke km 10·1 bis km 13·6 der Localbahn Radonitz-Duppau (Kaadner Localbahnen) die politische Begehung und Enteignungsverhandlung für den 4. März 1902 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am genannten Tage um ½9 Uhr Vormittags in der Gemeinde Olleschau.

[E.-M.-Z. 8394.]

Projectirte Localbahn Przeworsk-Bachórz. (Oberbaunormalien.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 21. Februar 1902 die vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegten Oberbaunormalien für das Schienensystem XXX der k. k. österr. Staatsbahnen zur Anwendung für die Bauausführung der projectirten Localbahn Przeworsk-Bachórz genehmigt. [E.-M.-Z. 6330.]

Localbahn Laun-Libochowitz. (Project für eine Personenhaltestelle in km 18·8/9: Anordnung der Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 17. Februar 1902 die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Projectes für eine Personenhaltestelle in km 18·8/9 der im Bau befindlichen Localbahn Laun-Libochowitz im Sinne des § 12, beziehungsweise des § 10 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Stationscommission vorzunehmen und über das Ergebniss der genannten Amtshandlung Bericht zu erstatten.

[E.-M.-Z. 55.820 ex 1901.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Localeisenbahnen ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 7. Jänner 1902, Z. 85.558 ex 1901, dem Budapester Advocaten Dr. Bartholomäus Kármán und Consorten für eine von der Station Alsó-Szopor der Linie Nagy-Károly—Alsó-Szopor—Zilah der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Szilágyságer Comitats-Localbahnen abzweigende und diese im Bereiche des Comitates Szilágy über Korond, Halad, Lele und die Gemarkung der Gemeinde Szilágy-Szeg in der Endstation Szilágy Cseh mit der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Sülelmed—Szilágy Cseh der Linie Kolozsvár (Klausenburg) — Zsibó — Sülelmed — Nagy-Bánya der Szamosthalbahn-Gesellschaft verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 9. Jänner 1902, Z. 83.659 ex 1901, den Gutsbesitzern Baron Ladislaus Solymossy und Alexander Knöpfler de Zaranj, Einwohnern von Nagyterem und Maros-Keresztur, als Vorconcessionären der projectirten Localbahnen Nyirad-Szereda—Közvényes-Remete und Nyirad-Szereda—Nyaradtö (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 22 ex 1892, Vorconcession Post 2) für eine von der Station Maros-Vásárhely der Flügelbahn Kocsárd-Maros-Vásárhely Szász-Régen der Hauptlinie Budapest — Nagyvárad (Grosswardein)—Kocsárd—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende,

a) einerseits bis zur Stadt Nyáradtö (Comitat Maros-Torda, Siebenbürgen) im Anschlusse an die, wie vorerwähnt, projectirte Localbahn Nyárad-Szereda—Nyáradtö führende;

b) andererseits eine von der zukünftigen Endstation Közvényes-Remete der projectirten Localbahn Nyárad-Szereda—Közvényes Remete abzweigende und diese über Szakadát und weiterhin im Bereiche des Szóváta-Tnalzuges in der zukünftigen Station Szóváta mit der projectirten Localbahn Maros-Vásárhely—Szóváta (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 57 ex 1897, Vorconcession Post 3 a—b) verbindende

normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 9. Jänner 1902, Z. 86.965 ex 1901, den Gutsbesitzern Coloman Fischer und Emerich Milković im Vereine mit dem Fabriksdirector Stefan Bornatt für eine von der Station Györ (Raab) der Hauptlinien Budapest—Györ—Bruck a. d. L. (—Wien) und Györ — Kis-Czell — Szombathely (Steinamanger)—Fehring (—Graz) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, sowie der

in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Györ—Juttas—Lepsény—Uj-Dombovár, schliesslich Kopfstation der Eisenbahn Györ—Sopron (Oedenburg)—Ebenfurt des Eigenbetriebes abzweigende und diese über Böry, Bana, Bábolna, Olbö-Puszta, Tares-Puszta und die Gemarkung der Gemeinde Aszár in der Station Kisbér mit der Linie Komárom (Komorn)—Kisbér—Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) der Südbahn-Gesellschaft verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Untersuchung der Güterwagen vor Verladung von Parteifrachten.) Die Direction der königlich Ungarischen Staatsbahnen hat, wie der „Pester Lloyd" berichtet, in einem an sämmtliche Stationen gerichteten Circularerlasse die Stationsorgane streng angewiesen, bei Uebergabe der Wagen an die Parteien behufs Waarenverladung den Zustand der Wagen im Beisein der Partei zu untersuchen und bereits vorhandene Wagenmängel genau zu constatiren. Nach erfolgter Verladung der Güter ist eine abermalige Untersuchung und Constatirung der Wagenmängel vorzunehmen, welche durch die Parteien anzuerkennen sind. Wenn infolge unrichtiger Verladung während des Transportes Wagengebrechen resultiren, welche jedoch nur bei Entladung des Wagens constatirbar sind, oder wenn eine Umladung vorgenommen werden muss, so ist der Thatbestand mit dem Adressaten aufzunehmen oder in der Umladestation ein Thatbestandsprotokoll zu verfassen. Die Veranlassung zu dieser Massnahme war dadurch gegeben, dass in letzterer Zeit häufig zwischen den Parteien, welchen von den Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen Eisenbahnwagen behufs Verladung überlassen wurden, und der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen vornehmlich aus dem Grunde Differenzen entstanden, weil die an den Wagen während der Verladung entstandenen Beschädigungen, welche allerdings nicht in der Verladungsstation, sondern in der Regel in der Bestimmungsstation der Sendung festgestellt wurden, seitens der Parteien nicht anerkannt wurden. Gleichzeitig wurden die Organe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aufmerksam gemacht, bei Feststellung der Wagenschäden keine überaus grosse Scrupulosität walten zu lassen, damit den Parteien wegen Kleinigkeiten oder besonderer Strenge bei Constatirung der Wagenschäden nicht Ursache zu Reclamationen gegeben werde.

— (Temporäre Verkehrs-Unterbrechung infolge Dammrutschung im Bereiche der Ungarischen Südostbahn.) Einer seitens der Direction der königlich Ungarischen Staatsbahnen dem „Pester Lloyd" zugekommenen Mittheilung zufolge ist im Bereiche der Linie Versecz—Lugos—Kostej—Holgya—Maros-Illye der in ihrem Betriebe stehenden Ungarischen Südostbahn infolge Dammrutschung der Zugsverkehr zwischen den Stationen Kostej und Holgya unterbrochen worden. Demzufolge wird ungefähr acht Tage lang zwischen den beiden vorbenannten Stationen der Personenverkehr nur mittelst Umsteigens, der Transport von Gepäck und höchstens 50 kg schweren Eilgütern nur mittelst Umladung aufrechthalten werden.

— (Ausbau der noch fehlenden Sectionen des zweiten Geleises im Bereiche der Hauptlinie Budapest—Pozsony (Pressburg)—Marchegg (—Wien) und des Tunnels bei Pozsony.) In dem Staatsbudget pro 1902 wurden zum vollständigen Ausbau des zweiten Geleises der Budapest—Marchegger Linie K 800.000 präliminirt. Wie nun „Vasuti és közlekedési közlöny" berichtet, hat die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ein vom Handelsminister bereits genehmigtes Arbeitsprogramm ausgearbeitet, laut welchem zunächst der Pressburger Tunnelbau und die damit verbundenen Errichtungen vollendet werden sollen, zu welchem Zwecke K 655.000 nöthig sind; von der Restsumme dürften, sobald dieselbe zur Verfügung stehen wird, die Vergrösserungsbauten der Pressburger Station begonnen werden.

— (Bestellung von Locomotiven.) Wie „Vasuti és közlekedési közlöny" berichtet, hat die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen neuerdings fünf Stück Locomotiven, und zwar drei Stück der Kategorie XII für Secundärbahnen mit Dampfheizungs- und Ejektoreinrichtung, ferner zwei Stück der Type V a nach Compoundsystem ebenfalls mit Dampfheizungs- und Ejektoreinrichtung versehen, bei der Staatsmaschinenfabrik in Bestellung gebracht.

— (Uebernahme von Fahrbetriebsmitteln im Monate Jänner.) Wie „Közlön" berichtet, hat der Bestand an Fahrbetriebsmitteln bei den kgl. Ungarischen Staatsbahnen infolge der im Monat Jänner 1902 erfolgten Ablieferungen seitens der ungarischen Locomotiv- und Wagenfabriken folgende Vermehrung erfahren: An Locomotiven wurden 8 Stück von der Staatsmaschinenfabrik abgeliefert, von denen 2 Stück für den Eilzugsdienst, 6 Stück hingegen für den Lastzugsdienst bestimmt sind. Durch diese Neueinlieferung stellte sich der Gesammtbestand an Locomotiven auf 2549 Stück. Es wurden ferner 3 Stück vierachsige Personenwagen II. Classe, mit Truckgestell, Hand- und Westinghousebremse, elektrischer Beleuchtungseinrichtung und Dampfheizungsinstallation versehen, zur Ablieferung gebracht, wodurch sich der Gesammtbestand an zur Personenbeförderung geeigneten Wagen auf 7049 Stück erhöhte; schliesslich gelangten 315 Stück Lastwagen verschiedener Typen zur Ablieferung, von denen 83 Stück gedeckt und 232 Stück offen, 87 Stück mit Bremse und 228 Stück ohne Bremse versehen sind. Der Gesammtbestand an Lastwagen erreichte durch diese Ablieferungen die Höhe von 60.762 Stück, wobei zu bemerken ist, dass in dieser Stückzahl 1800 „ablösbare" Leihwagen mitenthalten sind.

Eisenbahndirectoren-Conferenz in Budapest. (Verhandlungsgegenden.) Am 20. Februar 1902 fand in Budapest die erste diesjährige gemeinsame Conferenz der österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahndirectoren unter Vorsitz des Magnatenbausmitgliedes und Directionspräsidenten der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen Julius Ludvigh statt. Die Conferenz erledigte nebst einigen Angelegenheiten des inneren Verkehres auch die Vorschläge der ständigen Wagen-Normativs- und Tarifstellungscommissionen. Diese Anträge bezogen sich auf den Transport von Fässern und lebendem Geflügel, sowie auf die präcise Classificirung verschiedener Eisen- und Stahlwaaren. Die üblichen Begünstigungen betreffend den unentgeltlichen Rücktransport unverkauft gebliebener Gegenstände wurden bewilligt: für die vom 3. Mai bis 28. September stattfindende Berliner Kunstausstellung, für die am 2. Juni in München zu haltende internationale Secessions-Kunstausstellung und für die vom 17. Mai bis zum 31. August in Lemberg stattfindende Jubiläums-Ausstellung des dortigen polytechnischen Vereines. Die nächste gemeinsame Conferenz findet am 24. April in Fiume statt. („Pester Lloyd".)

Ausland.

Preussen. (Rechnungsführung bei Kleinbahnen.) Das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat durch einen im „Eisenbahn-Verordnungsblatt" veröffentlichten Erlass die Regierungspräsidenten wiederholt darauf aufmerksam gemacht, dass den Kleinbahnunternehmern in der Regel die Verpflichtung zur Führung getrennter Betriebsrechnungen für jede besonders genehmigte Kleinbahn concessionsmässig auferlegt werden soll. Wo diese concessionsmässige Verpflichtung bestehe, ergebe sich im Uebrigen die weitere Verpflichtung der Kleinbahnunternehmer zur Vorlegung der Rechnungsabschlüsse und dazu gehörigen Unterlagen von selbst.

Wo es unterblieben ist, die oben erwähnte Verpflichtung den Kleinbahnunternehmern aufzuerlegen, soll sie, so weit erforderlich, durch einen Nachtrag zur Genehmigungsurkunde sichergestellt werden.

An der Forderung der getrennten Rechnungsführung und Rechnungslegung für jede der besonders genehmigten Kleinbahnen soll ferner auch dann festgehalten werden, wenn der Betrieb einer solchen Kleinbahn an eine Gesellschaft, die sich mit dem Bau und Betriebe verschiedener Kleinbahnen befasst, für deren Rechnung gegen Zahlung eines bestimmten Percentsatzes der Roheinnahmen verpachtet ist oder wenn die Kleinbahngenehmigung einer Gesellschaft ertheilt ist, von der mehrere nicht völlig selbstständig finanzirte Kleinbahnen verwaltet werden. Insbesondere soll es auch in diesen Fällen erforderlich sein, dass die Betriebsausgaben für jede Kleinbahn nachgewiesen werden; gegebenenfalls müsste dies durch Schätzung nach einem betrieblichen oder Verkehrsmassstabe geschehen, der von den Aufsichtsbehörden festzusetzen sein würde.

— (Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Coaks- und Briquettsversandtes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenreviere.) Von den im Ruhrbezirke an die Strecken der Eisenbahn-Directionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Cokereien und Briquettswerken sind vom 16. bis 22. Jänner in 6 Arbeitstagen 88.900 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 14.818 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Coaks und Briquetts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 96.465 und auf den

Arbeitstag 16.077 Doppelwagen in demselben Zeitraume des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. Jänner auf den Arbeitstag 1259 und im Ganzen 7556 Doppelwagen oder 7·8 pCt. weniger gefördert und zum Versandt gebracht als im gleichen Zeitraume des Vorjahres.

Württemberg. (Nebenbahnvorlagen.) Im Bericbt der volkswirthscbaftlichen Commission der Kammer der Abgeordneten über den Entwurf eines Gesetzes, betreffend den Bau von Nebeneisenbahnen und die Bescbaffung von Geldmitteln hiefür in der Finanzperiode 1901/02, wird beantragt, die in Art. 1 geforderten ersten Raten für die Babnen Laupheim-Schwendi und Rossberg-Wurzach (letztere unter der Bedingung eines baaren Bankostenbeitrages der Gemeinde Wurzach), ebenso die in Art. 2 vorgesehenen letzten Raten für die Bahnen Biberach-Ochsenhausen, Güglingen-Leonbronn, Beilstein-Heilbronn, endlich die in Art. 3 bis 5 vorgeschlagenen Staatsbeiträge für die Bahnen Jagstfeld-Neuenstadt, Amstetten-Gerstetten, Schorndorf-Welzheim, Vaihingen-Enzweihungen, Tübingen-Herrenberg, Kirchheim-Weilheim zu genehmigen. Die Commission wünscht, dass die Regierung neben der Bahn Schorndorf-Welzheim auch das Project Welzheim-Gmünd prüfe und gleichzeitig mit der Babn Tübingen-Herrenberg auch eine Bahn Böblingen-Weil im Schönbuch zur Ausführung bringe.

— (Bau des zweiten Geleises auf der Güterbahn Untertürkheim-Kornwestheim.) Der Kammer der Abgeordneten ist der Entwurf eines Nachtrages zu dem Gesetzentwurfe, betreffend den Bau von Nebeneisenbahnen und die Beschaffung von Geldmitteln hiefür in der Finanzperiode 1901/02, zur weiteren Behandlung zugegangen. Er bezweckt die Aufnahme eines weiteren Artikels in diesen Gesetzentwurf, worin für den Bau eines zweiten Geleises auf der Güterbahn Untertürkheim-Kornwestheim als erste Rate aus Anlehensmitteln Mk. 1,000.000 bestimmt werden.

Baden. (Jahresbericht über die Staatseisenbahnen für 1900.) Derselbe gibt die Länge der im Betriebe befindlichen Bahnen am Jahresschlusse auf 1582 (1559) km an; es wurden im Berichtsjahre die Linien Käferthal—Mannheim Industriehafen—Waldhof und Eppingen—Steinsfurth dem Verkebre übergeben. Es waren doppelgeleisig 655 (651) km. Das verwendete Anlagecapital betrug Mk. 541,932.119 (516,127.430) oder auf 1 km der Eigenthumslänge Mk. 349.021 (336.307). An Betriebsmitteln waren im Bestande 700 (648) Locomotiven, 1657 (1619) Personenwagen und 12.020 (11.513) Güterwagen. Die Zahl der beförderten Personen betrug 35,188.965 (33,156.419), darunter in I. Classe 193.794 (172.978), in II. Classe 1,636.109 (1,560.795) und in III. Classe 13.765.198 (13,212.966). An Personenkilometern wurden zurückgelegt 703,955.532 (658,476.426), und jede Person durchfuhr mithin im Durchschnitte 20·01 (19·86) km. Die Einnahmen aus dem Personenverkehre ergaben Mk. 22,018.666 (20,617.095) und die durchschnittliche Tageseinnahme an Personenfahrgeld war Mk. 60.325 (56.485). Auf die einzelne beförderte Person entfielen dabei Mk. 0·63 (0·62). Die Einnahmen aus dem Gepäcks-, Expressgut-, Milch-, Fahrzeug- und Viehverkehr ergaben Mk. 3,017.707 (2,919.001), diejenigen aus dem Güterverkehre Mk. 43,349.456 (41,368.554). Eine Tonne brachte durchschnittlich Mk. 3·20 (3·23) Fracht ein. Die Gesammteinnahmen betrugen Mk. 82,342.806 (70,658.903). Dagegen stellten sich die Ausgaben auf Mk. 60,506.406 (46,002.247) und betrugen durchschnittlich für jedes Kilometer durchscbnittlicher Betriebslänge Mk. 165.771 (126.280). Es wurde hienach ein Einnahmenüberschuss erzielt von Mk. 21,438.357 (24,225.252), und das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen stellte sich auf 72·02 (65·10) pCt. Die aus dem gesammten Anlagecapitale erzielte Rente betrug 4·09 (4·84) pCt. Die durchschnittliche Einnahme auf 1 km betrug für 1 Person 3·13 (3·13) Pfennige, für 1 t Gut 4·03 (4·21) Pfge. Die Gesammtzahl der durch Unfälle beim Betriebe Getödteten betrug 47 (34), der verletzten Personen 292 (86). Die erhöbte Zahl ist auf das Unglück am Karlsthor in Heidelberg zurückzuführen. Von den 339 Verunglückungen entfielen auf 1,000.000 Zugkilometer 16·48, auf 1,000.000 Wagenachskilometer 0·48, auf je 10.000 Züge aller Art 5·58.

Schiffahrt.

„Adria", kgl. ungarische Seeschiffahrt-Actiengesellschaft. (Probefahrt des neuen Dampfers „Balaton".) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" berichtet, dass der auf Rechnung der „Adria", kgl. ungarischen Seeschiffahrt-Actiengesellschaft, in England auf den Werften der Firma Wighom, Richardson & Comp. neu erbaute, „Balaton" benannte erstclassige Dampfer vor Kurzem seine erste Probefahrt längs der englischen Küste mit bestem Erfolge absolvirte.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 26. Februar bis 4 März 1902.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

26. Februar*) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A.).
Dampfer „Bosnia", Capitän N. Tomanovich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

27. „ *) um 8½ Uhr Früh (Kildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän B. Bednarz,
mit Berührung von Pola,† Zara, Spalato, Gravosa und Cattarn Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

28. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro).
Dampfer „Sultan", Capitän V. Ivelich,
mit Berührung von Rovigno, Pola,† Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

1. März, *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B).
Dampfer „Almissa", Capitän N. Chersich,
mit Berührung von Pola,† Lussinpiccolo, Zara, Ziarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Puntschie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

4. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie),
Dampfer „Leda", Capitän G. Grando,
mit Berührung von Rovigno, Pola,† Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnnovo (Megline), Teodo, Risano, Cattaro, Bari, Antivari, Dulcigno, Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem aus Wien kommenden Schnellzuge.
† Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.
NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90.—.

Venedig.

27. Februar, Dampfer „Thetis", Capitän R. Siguorelli } um
3. März, Dampfer „Thetis", Capitän R. Siguorelli } Mitternacht

Levante und Mittelmeer.

27. Februar, um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Habsburg", Capitän A. Leva,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

27. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A),
Dampfer „Castore", Capitän E. Winterhalter,
mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus, Smyrna, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineholi, Samsun, Kerassund, Trapezunt Rizeh und Batum.

2. März, um 11 Uhr Vorm. (Linie Triest-Alexandrien B),
Dampfer „Elektra", Capitän A. Petris,
mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patrasso, Alexandrien, Port Said, Beyrnth (4 Tage Quarantäne), Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Dardanellen und Constantinopel.

2. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A),
Dampfer „Venus", Capitän U. Laneve,
mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Smyrna, Cesmè, Chios und Vathy.

4. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Kildampfer),
Dampfer „Medea", Capitän S. Tomanovich,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus Dardanellen, Constantinopel, Varna, Kustendjè, Sulinà, Galatz und Braila. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura, und Prevesa.

6. „ um 11½ Uhr Vorm. (Kildamofer nach Alexandrien,
Dampfer „Bohemia", Capitän B. Vidos,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Lattakia.

Ostindien, China und Japan.

3. März, um 4 Nachmittags (direct nach Bombay**),
Dampfer „Imperator", Capitän C. Androvich,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

5. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan),
Dampfer „Austria", Capitän A. Fellner,
[von Fiume†) am 1. März] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama, und Kobe.

12. „ um 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bombay**),
Dampfer „Poseidon", Capitän . . . . . ,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

23. „ um 4 Uhr Nachm. (Winterlinie Bombay-Karachi),
Dampfer „Moravia", Capitan E. Mecozzi,
(von Fiume† am 19. März mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Rangoon und Calcutta.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.
**) Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden ware, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.
†) Die Berührung von Fiume erfolgt einige Tage vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Budapester Betriebs-Direction der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung des Verkehres im Bereiche der unteren Donau bis Galatz.) Die Budapester Betriebs-Direction der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass mit 20. Februar sämmtliche zwischen Turn-Severin und Galatz gelegenen Stationen für die Güteraufnahme eröffnet wurden und dass der Verkehr der gesellschaftlichen Dampfer auf der Bergfahrt von Galatz nach Turn-Severin am 1. März und in der Thalfahrt von Turn-Severin nach Galatz am 2. März aufgenommen werden wird.

(„Vasuti és közlekedési közlöny".)

Ungarn-Rumänien. (Regulirung der Aluta [Oltfluss] in Siebenbürgen.) Die kgl. ungarische Regierung hat die Regulirung der im Comitate Csik entspringenden, dieses in radialer Richtung durchschneidenden, weiterhin die Comitate Brassó (Kronstadt), Háromszék, Nagy-Küküllö, Fogaras und Szeben (Hermannstadt) berührenden, durch den Vörös-torony-Szoros (Rothenthurmpass) auf rumänisches Gebiet übergehenden und bei Turnu-Magureli in die Donau einmündenden Aluta beschlossen. Die Aluta ist einer jener Flüsse, deren Regulirung in das allgemeine Flussregulirungsprogramm der Regierung aufgenommen ist (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 23 ex 1893) und dessen Herstellung im Bereiche der oberen Gegenden des Comitates Csik in flössbaren und von Fogaras aus in schiffbaren Zustand von eminenter Bedeutung für den Export von Holz und Salz nach dem an diesen Producten armen Rumänien sein wird. Auf rumänischem Gebiete ist die Aluta, mit Ausnahme des bei Galatz einmündenden Sereth, der bedeutendste der zahlreichen, aber zumeist nur kurzläufigen, in die Donau sich ergiessenden Nebenflüsse. Der Beginn der Regulirungsarbeiten hängt vom Fortschritte jener auf rumänischem Gebiete ab, und sind im Interesse der zu beschleunigenden Lösung dieser Frage, wie berichtet wird, Verhandlungen zwischen den Regierungen von Ungarn und Rumänien im Zuge.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Eröffnung des Güterverkehres.) Die Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft verlautbart, dass der Frachtenverkehr in ganzen Schleppladungen auf allen ihren Linien in vollem Umfange, sowie auch der Stückgutverkehr auf den Stationen der Strecke Zimony—Galatz mit 25. Februar aufgenommen wurde, und geht der erste Dampfer von Orsova nach Galatz am 28. Februar und bergwärts von Galatz nach Orsova am 3. März ab. Die Fahrten zwischen Zimony und Orsova werden mit der Thalfahrt von Zimony am 2. März aufgenommen. Die Verkehrseröffnung auf den Strecken Vukovár—Ujvidék, Mitrovitz—B.-Rácza und Baja—Apatin steht für die ersten Tage des Monates März bevor und wird der Eröffnungstag noch separat kundgemacht werden „Pester Lloyd".

Ungarische Binnenwässer-Schiffahrt. (Beschlüsse der ad hoc vom Handelsminister einberufenen Enquête-Commission in Angelegenheit einer neuen Schiffahrtsordnung.) Im kgl. ungar. Handelsministerium wurde am 21. Februar — wie „Pol. Ert." meldet — ein wichtiges Werk vollendet. Das Schiffahrts-Normativ, das noch im Jahre 1869 erlassen und seitdem von Fall zu Fall im Verordnungswege ergänzt wurde, ist in solchem Masse angewachsen, dass die Ausarbeitung eines einheitlichen Normativs dringend nothwendig wurde; die Abschnitte der alten Schiffahrtsordnung wurden, durch neue Paragraphen und die jeweilig ausgegebenen Verordnungen ergänzt, in ein Referat zusammengefasst, zu dessen Durchberathung der Handelsminister Vertreter der interessirten Ministerien und Körperschaften zu einer Enquête einberufen hatte. In der unter Vorsitz des ehemaligen Sectionschefs im Handelsministerium und gegenwärtigen Reichstagsabgeordneten Julius Csörgheö abgehaltenen Schlussconferenz der Enquête-Commission waren die betheiligten Ministerien des Innern, des Handels, der Justiz und des Ackerbaues, ferner die Directionen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft, des Ungarischen Schiffahrtsvereines und der Budapester Handels- und Gewerbekammer durch Delegirte vertreten. Nach eingehender Berathung wurde das aus 160 Paragraphen bestehende Normativ festgestellt, in welchem sowohl entsprechende Verfügungen zur Wahrung der auf der Donau zu beachtenden internationalen Interessen, als auch betreffend die Anforderungen der ungarischen Schiffahrt zu finden sind. Die neue Schiffahrtsordnung, die berufen ist, das für Ungarn noch fehlende Binnenschiffahrtsgesetz zu ersetzen, wurde von den Anwesenden, die ein möglichst baldiges Inslebentreten der neuen Ordnung lebhaft wünschen, mit grosser Befriedigung angenommen. Da aber die Schiffahrt begonnen hat und die Einführung der neuen Ordnung längere Zeit in Anspruch nehmen dürfte, wird dieselbe voraussichtlich erst zu Beginn der nächsten Saison in Kraft treten.

Deutsches Reich. (Schiffsverkehr im Hafen von Leer im Jahre 1901.) In den Hafen von Leer liefen, wie die Zeitschrift „Das Schiff" mittheilt, im Jahre 1901 4082 Schiffe mit einer Ladungsfähigkeit von 136.958 Registertonnen ein; ausgelaufen sind 4066 Schiffe mit einer Ladungsfähigkeit von 133.658 Registertonnen. Unter den eingelaufenen Schiffen waren 575 Seeschiffe (einschliesslich Dampfschiffe) mit insgesammt 67.175 Registertonnen und 3507 Fluss- und Canalschiffe mit insgesammt 69.783 Registertonnen. Die Abgefahrenen setzten sich zusammen aus 558 See- (einschliesslich Dampf-) Schiffen mit einer Ladefähigkeit von 65 659 Registertonnen und 3508 Fluss- und Canalschiffen mit einer Ladefähigkeit von 67.999 Registertonnen. Von den eingelaufenen Seeschiffen waren 485 beladen, 90 unbeladen; von den abgefahrenen 402 beladen, 156 unbeladen. Unter den angekommenen Fluss- und Canalschiffen waren 2722 beladene, 785 unbeladene; unter den abgefahrenen dagegen 1541 beladene, 1967 unbeladene. Der Nationalität nach waren unter den angekommenen Seeschiffen 520 deutsche, 8 grossbritannische, 35 niederländische, 3 norwegische, 6 schwedische, 1 russisches und 1 dänisches; unter den angekommenen Fluss- und Canalschiffen 3020 preussische, 425 oldenburgische und 66 niederländische. Am 1. Jänner 1902 lagen im Hafen von Leer 32 deutsche Schiffe und 1 niederländisches.

Verkehr im Hafen von Sulina im Jänner 1902. Das neue Jahr begann für den Hafen von Sulina mit sehr günstigen Auspicien, indem im Monate Jänner ein grosser Schiffsverkehr herrschte. Von den 53 die Sulinamündung vom Meere aus passirenden Dampfern nahmen 48, darunter 28 englische, mit einem Gehalte von 55.140 t in Sulina Vollladung ein, während nur 5 die Fahrt nach den oberen Donauhäfen fortsetzten. Die Thätigkeit im Hafen war eine grosse und lässt darauf schliessen, dass bereits ein Drittel der letztjährigen Maisernte verschifft worden ist. Von den überwinternden beladenen Schlepps, zu denen auch die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft dieses Jahr wiederum ein starkes Contingent gestellt hatte, haben bereits circa 250 ihre Ladung an Seedampfer abgegeben. Dank der ausserordentlich milden Witterungsverhältnisse laufen täglich neue Schlepps von den oberen Donauhäfen ein. Der Einlauf durch die Sulinamündung bezifferte sich auf obige 53 Schiffe mit 88.464 t, der Auslauf auf 74 Schiffe mit 127.982 t. Die österreichisch-ungarische Flagge war beim Einlauf mit 7 Dampfern von 14.673 t, beim Auslauf mit 6 Dampfern von 11.866 t betheiligt.

Prager Moldau- und Elbe-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Böhmen. (Betriebsjahr 1901.) Nach dem Jahresberichte für das Betriebsjahr 1901 wurde die Schiffahrt am 11. März 1901 eröffnet und am 13. December 1901 geschlossen. Infolge Frostwetters war der Schiffahrtsbetrieb an 3 Tagen unterbrochen, währte daher im Berichtsjahre durch 275 (1900: 288) Tage. Der Schiffspark der Gesellschaft bestand aus 8 Raddampfern, 1 Turbinen-Propeller, 1 Doppelschraubendampfer und 6 Schraubendampfern. Diese Fahrzeuge machten im Ganzen 14.315 (1900: 14.408) Fahrten; die Zahl der zurückgelegten Kilometer beträgt 202.285·572 (1900: 201.687·368). Personen wurden im Berichtsjahre 776.236 (1900: 879.293) befördert. Der Reingewinn der Gesellschaft für das Jahr 1901 beziffert sich auf K 8858·93.

Sachsen und Oesterreich-Ungarn. (Eröffnung der Elbe- und Moldau-Schiffahrt.) Wie das „Dresdner Journal" mittheilt, haben die Schiffahrts-Gesellschaften am 24. Februar für heuer den Verkehr auf der Elbe und Moldau eröffnet. Bereits in voriger Woche entfaltete sich von Schandau aus ein lebhafter Elbeverkehr, der sich noch lebhafter gestalten wird, wenn mit 1. März die Sächsisch-Böhmische Gesellschaft ihre Dampfer bis nach Tetschen-Aussig-Leitmeritz verkehren lassen wird. Bis inclusive 23. Februar sind in diesem Jahre insgesammt 182 befrachtete Schiffe von Böhmen nach Deutschland eingefahren.

Comptoirist

im Eisenbahnfrachten-Tarifwesen bewandert, von einer bedeutenden Fabrik in Deutschböhmen gesucht. Unverheiratete Bewerber belieben ihre Offerte unter Chiffre „P. C. 339" an **Rudolf Mosse, Prag,** einzusenden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Russisch - Adriatischer Personenverkehr über Budapest-Fiume.

Aenderung der Tarifbestimmungen.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1902 werden die Bestimmungen für die Ueberführung des Reisegepäckes in Fiume, Ancona und Venedig wie folgt abgeändert:

„Bei directer Abfertigung von Reisegepäck nach und von Ancona (Hafen) und Venedig (Hafen) kommt ausser der Gepäckfracht noch für die Ueberführung des Reisegepäckes in Fiume vom Bahnhofe auf das Schiff oder umgekehrt und in Ancona vom Landungsquai auf das Schiff oder umgekehrt, bezw. in Venedig vom Kahn auf das Schiff oder umgekehrt, für jedes Gepäckstück zusammen die Gebühr von einer Krone zur Einhebung, welcher Betrag zu gleichen Theilen zu Gunsten der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und der Ungarisch-Croatischen See - Dampfschiffahrts - Actiengesellschaft entfällt."

Dementsprechend ist der für den vorbezeichneten Verkehr bestehende Tarif vom 1. November 1901 im § 21, Seite 6, unter Punkt c, letzter Absatz, zu berichtigen.

Wien, am 24. Februar 1902. [160]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Einführung der Dienstanweisungen Nr. 2 und 3.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1902 tritt die Dienstanweisung Nr. 2 zu Tarif-Theil II, Heft 1 und zu Theil III, und die Dienstanweisung Nr. 3 zu Tarif-Theil II, Heft 2, enthaltend Ergänzungen und Berichtigungen der Verbandstarife, in Kraft.

Exemplare dieser Dienstanweisung sind im Wege der Verwaltungen der Endbahnen kostenfrei zu beziehen.

Wien, am 25. Februar 1902. [161]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einziehung directer Fahrkarten.

Mit 1. April 1902 werden die directen Personenzug-Fahrkarten III. Classe zwischen Gmünd einerseits und Karlsbad B.E.B andererseits, sowie die directen comb. Fahrkarten III. Classe zwischen Sigmundsherberg einerseits und Karlsbad B.E.B. über Eger andererseits (k. k. österr. Staatsbahnschnellzug, sonst Personenzug) mangels Frequenz aufgehoben.

Wien, am 26. Februar 1902. [162]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eröffnung der Arbeiterhaltestelle Pietrzykowice.

Am 8. März 1902 wird die an der Strecke Bielitz—Saybusch zwischen den Stationen Lodygowice und Saybusch-Zywiec gelegene Arbeiterhaltestelle Pietrzykowice eröffnet.

Von diesem Tage an werden in Pietrzykowice die Arbeiterzüge Nr. 1351 und 1352 und die nach Bedarf verkehrenden Arbeiterzüge Nr. 1353 und 1354 zur Absetzung und Aufnahme von Arbeitern je 2 Minuten Aufenthalt nehmen.

Zu diesen Zügen werden bei der Personencassa in Bielitz Arbeiter-Rückfahrkarten zum Preise von 40 Hellern verabfolgt werden.

Alles Nähere ist aus der Kundmachung über die Beförderung der Arbeiter in den Strecken Bielitz—Saybusch-Zywice und Bielitz—Kenty an jedem, einem Sonn- oder Feiertage vorausgehenden, bezw. nachfolgenden Werktage zu ersehen.

Wien, im Februar 1902. [163]

Norddeutsch-Orientalischer Personenverkehr über Oderberg und Bodenbach.

Einführung eines Tarifnachtrages II.

Mit 1. April 1902 gelangt der Nachtrag II zum Tarif vom 1. October 1899 für den obenbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Derselbe enthält infolge Aufhebung des Freigepäcks und Aenderung der Gepäcktarifsätze auf den fürstl. Bulgarischen Staatsbahnen Aenderungen in den Bestimmungen und Gepäckfrachtsätzen des besagten Tarifes, sowie Ergänzungen der Bestimmungen über die Benützung der Tour- und Retourbillets (Rückfahrkarten).

Wien, am 27. Februar 1902. [164]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Deutsche Eisenbahn-Thier- und Gütertarife, Theil I.

Am 1. April 1902 werden 1. ein neuer Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abtheilung B, 2. je ein Nachtrag II zu dem Deutschen Eisenbahn-Thiertarif, Theil I, und Gütertarif, Theil I, Abtheilung A, vom 1. Jänner 1900, eingeführt. Der neue Gütertarif, Theil I, Abtheilung B, und die vorbezeichneten Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen und der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der Allgemeinen Tarifvorschriften für den Thier- und Güterverkehr, der Güterclassification und des Nebengebührentarifes. Hiedurch werden neben einzelnen Erhöhungen auch Ermässigungen herbeigeführt. Druckabzüge können durch Vermittlung unserer Abfertigungsstellen bezogen werden.

Dresden, am 27. Februar 1902. [165]

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

(Tarife, Theil II, Heft 1 und 2.)

Erweiterung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes 14 Da.

Die mit Giltigkeit vom 15. December 1901 ergänzte Waarenbezeichnung des Ausnahmetarifes Nr. 14 D a (rohe Kalisalze u. s. w.) erhält vom 15. März 1902 ab am Schlusse den Zusatz „auch kalzinirt".

Wien, am 28. Februar 1902. [166]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse der Station Wołkowce-Turylcze.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1902 werden die Abfertigungsbefugnisse der auf dem Flügel Teresin-Iwanie puste der Ostgalizischen Localbahnen gelegenen, bis nun für den Gesammtverkehr eröffneten Station Wołkowcè-Turylcze dahin abgeändert, dass diese Station vom erwähnten Zeitpunkte angefangen ausser für den Personen- und Gepäcksverkehr nur für die Aufgabe von Wagenladungsgütern mit Ausnahme von lebenden Thieren eröffnet bleibt. Eine Abgabe von Wagenladungsgütern kann in dieser Lade- und Haltestelle nur nach vorheriger Vereinbarung mit der k. k. Staatsbahnverwaltung stattfinden.

Stanislau, am 26. Februar 1902. [167]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

26. Februar. In der Strecke Łużan—Stefanówka wurde mit dem Zuge 4353 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Südwestdeutscher Verband. (Erhöhung der Frachtsätze in mehreren Ausnahmetarifen.) In den folgenden Ausnahmetarifen: 1 d für amerikanische Hölzer, 9 für Eisen der Specialtarife I und II, 10 für Getreide, 10 a für Reis, 12 für Crin d'Afrique, 13 für Blei in Blöcken, 15 für Palmöl, 18 für Sprit und Spiritus und 24 für Güter belgischer oder holländischer Herkunft des Tarifheftes 4 (Reichsbahn—Baden) tritt für den Verkehr zwischen den Strassburger Bahnhöfen und Basel (Bad. Bahn) transit, sowie für den Verkehr zwischen Kehl transit Wasserweg und Basel (Reichsbahn) transit mit Wirkung vom 1. März eine Erhöhung der Frachtsätze um 1 Pfg. für 100 kg ein.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation. (Verlängerung der Giltigkeitsdauer auf weitere fünf Jahre.) Der allgemeine Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. März 1895 (letzte Ausgabe vom 1. August 1900) bleibt im Verkehre der Preussisch-hessischen Staatseisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Oldenburgischen Staatseisenbahnen, der Militäreisenbahn und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn über den 30. April hinaus auf weitere fünf Jahre bis einschliesslich den 30. April 1907 in Kraft. Seine neue Fassung enthält neben einigen anderen Aenderungen vereinfachte Anwendungsbedingungen. Näheres hierüber ist beim Auskunftsbureau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, zu erfahren.

Hinsichtlich des Beitrittes anderer als der genannten Bahnen zu dem neuen Tarif bleibt Weiteres vorbehalten.

Frankfurt - Hessisch - Südwestdeutscher Verband. (Erweiterung des Ausnahmetarifes für Eis.) Mit sofortiger Giltigkeit wird der im oben bezeichneten Verbande theilweise eingeführte Ausnahmetarif für Eis auf den Verkehr mit den Stationen der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft ausgedehnt.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Einbeziehung der Station Friedland Ndr.-Schl.) Vom 1. März 1902 ab wird die Station Friedland Ndr.-Schl. des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau in den Ausnahmetarif 20 für Garne und Baumwollgewebe etc. (Tarifhefte 3 und 4) einbezogen.

Der Frachtberechnung werden die in diesem Ausnahmetarife für die Station Dittersbach bestehenden Sätze zu Grunde gelegt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Deutsch - Belgischer Gütertarif, Ausnahmetarif 9, für Eisen und Stahl. (Aenderung der Position a „Grobe Façonstücke" etc. des Waarenverzeichnisses.) Mit Giltigkeit vom 1. März 1902 wird in dem Waarenverzeichniss der Abtheilung a die Position „Grobe Façonstücke, gegossen oder geschmiedet u. s. w." geändert wie folgt:

Façonstücke, gegossen, geschmiedet oder gepresst,

a) von 100—2000 kg Gewicht das Stück, wenn roh oder roh vorgearbeitet, unverpackt oder nur theilweise verpackt,

b) über 2000 kg Gewicht in beliebiger Bearbeitung und Verpackung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Das beste, billigste und dauerhafteste Rostschutzmittel für Eisenconstructionen!

„ROSTINIT" Schuppenfarbe von **Dr. J. WERBER**

Fabrik: Corneliusgasse 10 **WIEN, VI/1** Comptoir: Gumpendorferstr. 63G

New Century Caligraph-Kartir-Schreibmaschine.

Aluminium- und Stahl-Tastenhebel.

Leichtester Anschlag.

Grösste Schnelligkeit.

Höchste Durchschlagskraft.

Die einzige für Kartirzwecke speciell construirte Maschine, welche die erforderliche Widerstandsfähigkeit besitzt.

Nach gründlicher Probe von allen Standardmaschinen wurde die New Century Caligraph-Kartirmaschine ausschliesslich bei den kgl. ungar. Staatsbahnen eingeführt, und **100 Stück als erste Bestellung in Auftrag gegeben.** Dieselbe steht seit December 1901 in fortwährendem dienstlichen Gebrauch.

Die Kartirmaschine kann auch für jede andere schriftliche Arbeit verwendet werden.

Nähere Auskunft durch die General-Repräsentanz für Oesterreich

SCHWANHÄUSSER

Wien, I. Johannesgasse Nr. 2.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermassigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
773	**Südbahn-Gesellschaft**		Hotel-Einrichtungsgegenstände bei Beförderung als Frachtgut	Wien-Matzleinsdorf	Pörtschach am See und Velden am Wörthersee	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Sendungen müssen zur Einrichtung von Hotels bestimmt sein, worüber der Nachweis zu erbringen ist	vom 15. März 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1902	Localtarif	Verschieden	Verschieden	50 Percent Nachlass vom Normaltarife mit einem Minimalfrachtsatze von 112 h per 100 kg bei Pörtschach am See, bezw. einem solchen von 114 h per 100 kg bei Velden am Wörthersee für Sendungen, bei welchen die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte, resp. für 10.000 kg per verwendeten Wagen erfolgt, dann für Sendungen unter 10.000 kg, insofern für dieselben ein ganzer Wagen zur Verwendung gelangt, unter Zugrundelegung der Frachtberechnung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen; endlich mit einem Minimalfrachtsatze von 138 h per 100 kg bei Pörtschach am See, bezw. einem solchen von 140 h per 100 kg bei Velden am Wörthersee für Sendungen in geringeren Quantitäten	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nummer	774	775	776	777
Die Publication erfolgt von der und im der	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen		betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Rohr der Pos. R—9 b des Tarifes, Theil I, und zwar: Schilfrohr, auch Rohrdecken (durch Draht, Bindfaden u. s. w. verbundenes Schilfrohr) und Schilf	Kalk, gebrannt	Mauerziegel der Pos. Z—1 der Güterclassification	Kalk, gebrannten
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	sämmtlichen Stationen der Südbahn-Gesellschaft und der Wien - Pottendorf - Wr. Neustädter Bahn	Hlubočep	Brnck a. L. (L.B.)	Salzbnrg B.St.B.
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach		Lnschtenitz	Wien (St.E.G.)	Matrei
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rnbriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Anfgabe als Frachtgnt; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Anfgabe als Frachtgnt; Frachtzahlung mindestens fir das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltnng der einschlägigen Tarifbestimmnngen	Bei Anfgabe von oder Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief
und gilt in der Zeit	vom 15. März 1902 bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1902	bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 4. März 1902 bis auf Widerrnf, längstens bis 31. December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarife	Anhang zu dem Localgütertarife	Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Classe C	Besteht kein directer Frachtsatz	22 Heller	Es besteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Ausnahmetarif IX	54 Heller	17 Heller	79 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden		5 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen		Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien	Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	

Fortlaufende Nummer	778	779
1		
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn
	betheiligten Verwaltungen	k. k. österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Steinkohlen und Steinkohlenbrikets / Braunkohlen und Braunkohlenbrikets	Eis und Schnee
	aus Pos. K—21 der Güterclassification des Eisenbahngütertarifes für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen andererseits, Theil I, Abtheilung B	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Zwickau i. S. / Borna	Jechnitz
nach	Wien II (K.F.J.B.) und Nussdorf	Prag (Buhna), Prag (Sandthor) und Prag (Smichow)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht. Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. 3. Die Fracht muss stets bei der Aufgabe für die ganze Transportstrecke entrichtet werden. 4. Erfüllung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 4. März 1902 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1902	vom 4. März 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende April 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	Localgütertarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Es bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	119 Pfennige / 131 Pfennige	31 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen		
	14	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
780	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten	Siehe die nachstehende Tabelle	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Februar 1902		Siehe die nachstehende Tabelle		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung nach und von Hamburg seewärts, nach und von Harburg seewärts oder nach und von Lübeck seewärts. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1903 in Vorlage zu bringen	

Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen

Von	für 100 kg in Pfg.	Von	für 100 kg in Pfg.	Von	für 100 kg in Pfg.	Von	für 100 kg in Pfg.
Barszczowice	202	Hadyńkowce	265	Lemberg	211	Rawa ruska	206
Bełz	206	Halicz	252	Lemberg-Podzamcze	208	Sądowa-Wisznia	220
Bóbrka-Chlebowice	223	Hatna	279	Lubaczów	206	Sniatyn-Zalusze	291
Bogdanówka-Kamionka	200	Hliboka	310	Lużan	296	Sokal	206
Bolechow	244	Husiatyn	271	Maxymówka	204	Stanislau	262
Borki wielkie	207	Itzkany	281	Mikolajów-Drohowyże	227	Styj	234
Bortniki	238	Jaroslan	206	Monasterczyska	282	Surochów	209
Borynicze	231	Jezierna	222	Mosciska	231	Szczerzec	219
Brody	188	Jezierzany-Baryóz	283	Mszana	211	Tarnopol	214
Buczacz	281	Kalinowszczyzna	272	Nepolokoutz	293	Tłumacz-Pałahycze	269
Bukaczowce	245	Kałusz	258	Nizankowice	227	Tyśmienica	265
Bursztyn-Demianów	248	Kolomea	279	Nizniów	272	Uhnów	206
Chodorów	235	Kopyczyńce	253	Nowa grobla	215	Wasylkowce	266
Czerepkoutz	310	Korczów bei Uhnów	206	Nowosielitza	244	Wybranówka	227
Czernowitz	299	Kolosciatyn	279	Oleszów	272	Zahłotce	187
Czortków	269	Korszów	276	Oleszyce	218	Zablotów	286
Drohobycz	217	Krasne	198	Ostrów bei Sokal	206	Zadwórze	200
Dzuryn	275	Krechowice	255	Ozydów	190	Zborów	215
Gródek	216	Krystynopol	206	Podwołoczyska	190	Złoczów	206
Hadikfalva	316	Lawoczne	258	Pyszkowce	277	Zucka	299

Für den Verkehr nach Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich vorstehende Frachtsätze nm 5 Pfennige für 100 kg, für den Verkehr nach Dresden-Elbkai erhöhen sich dieselben um 36 Pfennige für 100 kg.

Din Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nnd Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exclusive 5 Pfennige Schlepphahngebühr für 100 kg.

Fortlaufende Nummer	781	782
1		
Die Publication erfolgt	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn
2		
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
3		
Das Zugeständniss wird gemacht	Holz zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete des Ausnahmetarifes Nr. 3 des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Fassdauben aus Buchenholz der Pos. H—16/2 des Theiles I für die Elbe Umschlagsverkehre
für Artikel		
4		
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Bóbrka-Chlebowice	Bóbrka-Chlebowice Bolechów Hadikfalva Batna Hlboka Kolomea Komarnicza Kroscienko Lawoczne Lubience Lupków Neu-Lupków Olszanica Potutory Skole Stryj Synowódzko wyzne Ustrzyki Zloczów
nach	Dresden-Elbkai / Schönpriesen-Umschlag / Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz
5		
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
6		
und gilt in der Zeit	11 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1902
7		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Februar 1902	Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Februar 1902
8		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Pfennige 216 221 263 267 242 260 203 229 220 203 232 200 205 205 223 218 223 221 203 223
9		
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Pfge. 216 *) 211 *) 241	Pfennige 165 165 184 184 183 184 165 169 165 165 184 165 165 *) 165 165 165 165 165 165 184
10		
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Pfennige 51 56 79 83 59 76 38 38 55 60 38 40 40 35 48 58 53 56 38 39
11		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
12		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatze und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg, Harburg oder Lübeck. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1903 in Vorlage zu bringen
13		
Besondere Bemerkungen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht entbalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag. Für den Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die nebenstehenden Frachtsätze um 5 Pfennige für 100 kg. Für den Verkehr mit Dresden-Elbkai sind dieselben um 25 Pfennige für 100 kg zu erhöhen
14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
783	**Oesterr. Nordwestbahn**	Localbahn Dentschhrod-Hmpoletz	gewöhnliches Eilgut	Wien Oe.N.W.B. Prag Oe.N.W.B. Znaim Oe.N.W.B.	Hmpoletz	Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen des Tarifes, Theil I	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 1035 706 639		Im Kartirungswege		
			ermässigtes Eilgut	Wien Oe.N.W.B. Prag Oe.N.W.B. Znaim Oe.N.W.B.						488 358 330				
			besonders ermässigtes Eilgut	Wien Oe.N.W.B. Prag Oe.N.W.B. Znaim Oe.N.W.B.						398 303 280				
				nnd vice versa										
784	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Thon, auch Schieferthon, roh, wenn unverpackt	Michelob	Settenz (A.T.E.)	1. Aufgabe als Frachtgut nnd Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- nnd Abladen hat die Partei anf eigene Kosten zn besorgen. 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis anf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Nordwest-Böhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	43	Heller 35	8	Im Kartirungswege		
				Michelob	Teplitz (A.T.E.)				44	35	9			
				via Komotau										
785	**k. k. Staatsbahn-Direction Villach**		Stückgüter bis 5000 kg	in der Station Assling		Bei Stückgutsendungen bis 5000 kg, welche auf das, bezw. von dem Industriegeleise in der Station Assling übergehen, wird für die in der Station Assling durch die Arbeitskräfte der Partei erfolgende Be- oder Entladung des Eisenbahnwagens eine Anlege- oder Ablegegebühr nicht berechnet	bis anf Weiteres längstens bis 31. December 1902							

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt: von der	2
Die Publication erfolgt: und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	5
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Kalk der Position K—4 des Tarifes, Theil I	Torf der Position T—25 und T—27 des Tarif-Theiles I	Glas der Position G—11 des Tarif-Theiles I	
Grödig	Lamprechtshausen	Lamprechtshausen	Bürmoos
Salzburg k.k.St.B. transit			
Mindestaufgabe von 2500 Tonnen während der Begünstigungsdauer. Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	**Mindestaufgabe von 3000 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	**Mindestaufgabe von 1000 Tonnen während der Begünstigungsdauer** und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	**Mindestaufgabe von 3000 Tonnen während der Begünstigungsdauer** und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen
bis 31. December 1902			
L o c a l t a r i f			
15 Heller	18 Heller	33 Heller	31 Heller
11 Heller	15 Heller	28 Heller	26 Heller
4 Heller	3 Heller	5 Heller	5 Heller
Im Rückvergütungswege			
Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate bis längstens Februar 1903			

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
27	Nr. 19 vom 18. Februar 1902	684	K. k. österr. Staatsbahnen		Thonmasrobeisen, Zaggeln und Billets der Pos. E—7 der Güterclassificatinn des Tarifes, Theil I	Althütten Königshof	Badenbach transit	In der 13. Rubrik ist in der zweiten Zeile von oben das Wort „und“ zu streichen und dafür zu setzen: „über den Bahntransport bis Hamburg, bezw. bis Badenbach transit, und letzteren Falles auch der Schiffsconnossements über den Transport per Elbe bis Hamburg, sowie ferner“	
28	Nr. 19 vom 18. Februar 1902	687	K. k. österr. Staatsbahnen		Bruchsteine und Schotter	Jaremcze Skole Woronienka	Stationen der im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, angeführten Linien	In der Rubrik 6, Zeile 5, soll es statt: „Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A“ richtig heissen: „Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2“	
29	Nr. 149 vom 24. December 1901	3748	K. k. Staatsbahn-Direction Stanislau		Reexpeditionsbegünstigung für Getreide etc.			In der Rubrik 5 soll es richtig heissen: „Reexpeditionsbegünstigung im Localverkehre für das Lagermagazin der Firma Max Ebner in der Station Stanislau.“ In der Rubrik 7 ist die Jahreszahl 1904 auf „1902“ zu berichtigen	
30	Nr. 20 vom 20. Februar 1902	702	Süd Norddeutsche Verbindungsbahn als betriebführende Verwaltung der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn		Eis	Gablonz-Brandl Gablonz a. N. Morchenstern Reichenberg trans.	Maffersdorf	Die Stationsbezeichnung „Maffersdorf“ in Rubrik 5 unter „nach“ ist auf „**Maffersdorf Fabrik**“ abzuändern	
	Nr. 22 vom 25. Februar 1902	741	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz des Specialtarifes 2	Krakau	Wien Nordbahn - Donauuferbahnhof trans.	In der Relation Krakau—Wien Nordbahn - Donauuferbahnhof trans. ist der in der Spalte 10 eingesetzte Frachtsatz von 114 Hellern auf 110 Heller richtig zu stellen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 25. **Wien, 4. März 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Ruderschiff- und Flossverkehr auf der Donau und deren Nebenflüssen im Jahre 1900 in Oberösterreich. — Betriebsergebnisse des Transsibirischen Eisenbahnnetzes im Jahre 1900. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. Februar 1902,*) Z. 1533, betreffend die Ergänzung und theilweise Aenderung der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 6. Februar 1894, R.-G.-Bl. Nr. 70, für die Localbahn von Trient über Borgo zur Reichsgrenze bei Tezze (Valsuganabahn) aus Anlass der von der k. k. Regierung gewährten Erhöhung der Staatsgarantie für diese Bahn.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung werden zufolge des Artikel XVII des Gesetzes vom 1. Juli 1901, R.-G.-Bl. Nr. 85, nachstehende Ergänzungen und Aenderungen der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 6. Februar 1894, R.-G.-Bl. Nr. 70, getroffen:

I. Der Gesellschaft wird ausser der laut § 3 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 6. Februar 1894, R.-G.-Bl. Nr. 70, für ein Prioritätsanlehen im Nominalbetrage von fl. 4,500.000 (K 9,000.000) zugestandenen Garantie vom Staate die weitere Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses im Maximalbetrage von K 144.003 gewährt, welches dem Erfordernisse für die vierpercentige Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Bedeckung des eingetretenen Mehrerfordernisses am Baucapitale aufzunehmenden, gleichfalls bis zum Ablaufe des 75. Concessionsjahres, das ist bis längstens 5. Februar 1969 zu tilgenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von K 3,340.000 gleichkommt.

II. Auf diese Garantieerhöhung haben die §§ 3 bis inclusive 7 der vorbezogenen Allerhöchsten Concessionsurkunde sinngemässe Anwendung mit der Massgabe zu finden, dass im vierten Absatze des § 6 zu dem dortselbst erwähnten Vermögen der Unternehmung, aus welchem Forderungen des Staates an Garantievorschüssen oder Zinsen zu berichtigen sind, insbesondere auch die für die Einlösung zu leistende Entschädigung (§ 17) gehört, und dass auch die Regiebeiträge und etwaigen Rückersätze an Steuern und Gebühren, sowie die seinerzeit zu entrichtenden Couponstempelgebühren, welche für das neue Prioritätsanlehen etwa zu leisten sein werden, in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden dürfen.

III. In Abänderung des zweiten Absatzes des § 11 der bezogenen Allerhöchsten Concessionsurkunde wird die Gesellschaft ermächtigt, ein weiteres Prioritätsanlehen im Nominalbetrage von K 3,340.000 unter den von der k. k. Staatsverwaltung zu genehmigenden Modalitäten aufzunehmen.

IV. Der § 17 der mehrgedachten Allerhöchsten Concessionsurkunde wird ausser Kraft gesetzt und haben an Stelle desselben nachstehende Anordnungen zu treten:

§ 17.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die Bahn jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen.

1. Die im Falle der Einlösung zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass der Staat an Stelle der Gesellschaft die gesellschaftlichen Prioritätsanlehen und allfällige sonstige von der Gesellschaft mit Genehmigung

*) Enthalten in dem am 26. Februar 1902 ausgegebenen XV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 42.

der Staatsverwaltung aufgenommene Anlehen in den zur Zeit der Einlösung noch ungetilgt aushaftenden Beträgen zur Selbstzahlung übernimmt und überdies einen Betrag in der Höhe des im Zeitpunkte der Einlösung noch ungetilgten Actiencapitales in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen entrichtet, von welch letzterer Zahlung jedoch etwaige Forderungen des Staates an aushaftenden Garantievorschüssen sammt Zinsen in Abzug zu bringen sind (§ 6). Die Schuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

2. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, beziehungsweise nur mit den noch aushaftenden Resten der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen belastete Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Gesellschaft bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Capitalsreserven, beziehungsweise Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

3. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. October des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;
b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunteruehmen und die anderweitigen Vermögensobjecte, welche, sei es als Zubehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates aus dem Garantieverhältnisse oder aus sonstigen Rechtstiteln an den Staat mit überzugehen haben;
c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Z. 1) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

4. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Specialcommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte an nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjecte bedarf, vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung, der Zustimmung des Specialcommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

5. Die Gesellschaft ist verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämmtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjecte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Gesellschaft dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollte, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung der Gesellschaft und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjecte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

6. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 3) die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an sämmtlichen infolge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjecten durchzuführen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

V. Im ersten Absatze des § 18 ist statt auf Z. 5 der früheren Bestimmungen im § 17 auf Z. 2 des vorstehenden § 17 Bezug zu nehmen.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Ober-Laibach nach Idria.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bürgermeister Ivan Hribar in Laibach im Vereine mit dem Bürgermeister Dragotin Lapajne in Idria die mit dem Erlasse vom 21. Februar 1901, Z. 3528/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 28 vom 5. März 1901), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Ober-Laibach der Localbahn Laibach (Brozovic) — Ober-Laibach über St. Jobst und Hoterderschitz nach Idria auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 14. Februar 1902. Z. 4405/2.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Localbahn Raudnitz-Hospozin abzweigende Flügelbahn von Černutz nach Welwarn.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Obmanne der Bezirksvertretung Raudnitz, Wenzel Malý in Lipkowitz, im Vereine mit dem Bürgermeister und Reichsrathsabgeordneten Erwin Spindler, dem Advocaten Dr. Wenzel Ornst und dem Ingenieur Alois Samohrd in Raudnitz die mit dem Erlasse vom 5. Februar 1897, Z. 15.576/I ex 1896 (Verordnungs-Blatt Nr. 22 vom 23. Februar 1897), auf die Dauer eines Jahres ertheilte und seither wiederholt verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Localbahn Raudnitz-Hospozin abzweigende Flügelbahn von Černutz nach Welwarn unter den in dem bezogenen Erlasse erwähnten Bedingungen und Vorbehalten auf die Dauer eines Jahres neuerlich verlängert.

Wien, am 19. Februar 1902 Z. 7383/2.

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

1. In Bausachen hat die Gemeinde nicht blos durch ihre Organe als Instanz zu entscheiden, sondern ist auch berufen, die Gemeindeinteressen im Falle einer thatsächlichen oder vermeintlichen Verletzung derselben durch Beschwerdeführung zu wahren.

2. Die Baubehörden sind zwar berechtigt, den Bauconsens an gewisse Bedingungen oder Bestimmungen zu knüpfen; diese Bedingungen oder Bestimmungen dürfen aber dem Bauwerber weder formelle, noch materielle Verpflichtungen auferlegen, welchen positive Vorschriften der Bauordnung entgegenstehen.

3. Für die Auffassung, dass einem für eine Zukunftsstrasse abzutretenden Grunde die rechtliche Eigenschaft einer Strasse zukomme, ist im Gesetze irgend ein Anhaltspunkt nicht zu finden. (Böhmen.)

4. Handelt es sich um Vorkehrungen und Herstellungen auf von der Eisenbahn (Industriegeleise) occupirtem Grunde, so fallen diesbezügliche Verfügungen und Entscheidungen ausschliesslich in die Competenz der Eisenbahnbehörden.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde der Stadtgemeinde Asch gegen die Entscheidung des böhmischen Landesausschusses vom 20. Mai 1898, Z. 11.378, puncto Aufstellung eines Zaunes und sonstiger Herstellungen, nach durchgeführter öffentlicher mündlicher Verhandlung zu Recht erkannt: Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Mit der angefochtenen Entscheidung werden die Bescheide des Stadtrathes in Asch vom 3. und 10. November 1897, Z. 4284, und dieselben bestätigenden Entscheidungen des Bezirksausschusses vom 16. Jänner 1898, Z. 628 und 629, mit welchen der deutschen Spitzenfabriks-Actiengesellschaft Leipzig-Lindenau die Einstellung des begonnenen Baues eines hölzernen Zaunes längs der Spitzenfabrik an der Asch-Rossbacher Localbahn und die Beseitigung des aufgeführten Zaunes, ferner Herstellungen an der Strassenuferbahn längs der benannten Localbahn und die Entfernung des auf dem Industriegeleise angebrachten Sperrbaumes aufgetragen wurde, aus dem Grunde aufgehoben, weil die Herstellung des Zaunes bei Abgang der Voraussetzung des § 27 Bauordnung einer baubehördlichen Bewilligung nicht bedarf, und weil der Stadtrath zur Erlassung des Auftrages, betreffend die Herstellungen an der Strassenfahrbahn längs der Localbahn und Beseitigung des Sperrbaumes, nicht competent war.

Der dagegen von der Stadtgemeinde Asch eingebrachten Beschwerde wird in den Gegenschriften des Landesausschusses und der mitbetheiligten Spitzenfabriks-Actiengesellschaft die Einwendung des Mangels der Legitimation der Gemeinde Asch zur Beschwerdeführung entgegengesetzt, indem ein durch die Aufstellung des fraglichen Zaunes tangirtes vermögensrechtliches Interesse der Gemeinde negirt und darauf hingewiesen wird, dass die Gemeinde als Baubehörde erster Instanz den oberen Instanzen untergeordnet und deren Entscheidungen anzufechten nicht berechtigt sei.

Da nun aber aus der Beschwerde hervorgeht, dass die Gemeinde der Aufstellung des Zaunes deshalb entgegentritt, weil derselbe die festgestellte Regulirungslinie durchbreche und dadurch die Ausführung eines neuen Strassenprojectes und des Regulirungsplanes behindert werde, so verficht die Beschwerde ein durch die Entscheidung des Landesausschusses thatsächlich oder vermeintlich in Frage gestelltes rechtliches Interesse der Gemeinde und da die Gemeinde in Bausachen nicht blos durch ihre Organe als Instanz zu entscheiden hat, sondern auch die Gemeindeinteressen zu wahren berufen ist, erscheint die Beschwerdelegitimation der Stadtgemeinde Asch in dieser Sache zweifellos gegeben, weshalb die diesfällige Einwendung der Gegenschriften zu übergehen war.

Die Beschwerde selbst aber fand der Verwaltungsgerichtshof nicht begründet.

Was zunächst den mit der angefochtenen Entscheidung behobenen Auftrag zur Einstellung des Baues und Beseitigung des aufgestellten Zaunes anbelangt, beruft sich die Beschwerde auf die Rechtskraft der in dem Consense zu dem Baue einer Betriebsanlage und eines Verwaltungsgebäudes der Spitzenfabriks-Actiengesellschaft auferlegten Verpflichtung, vor der Herstellung eines allenfalls gegen die Asch-Rossbacher Bahn projectirten Zaunes um die baubehördliche Bewilligung einzuschreiten.

Der der genannten Actiengesellschaft für den Bau ihrer Fabriksgebäude ertheilte Bauconsens enthält allerdings unter anderen die Ausführung des Baues selbst betreffenden Anordnungen eine Bestimmung des vorstehenden Inhaltes; derselben kann aber die ihr von der Beschwerde beigelegte Bedeutung einer unbedingten Verpflichtung, für die etwa beabsichtigte Aufführung eines Zaunes die baubehördliche Bewilligung einzuholen, nicht beigemessen werden. Die Baubehörden sind zwar berechtigt, den Bauconsens an gewisse Bedingungen oder Bestimmungen zu knüpfen; diese Bestimmungen dürfen aber dem Bauwerber weder formelle, noch materielle Verpflichtungen auferlegen, welchen positive Vorschriften der Bauordnung entgegenstehen. Der dem Bescheide des Stadtrathes vom 22. Mai 1897, Z. 4284/4363, womit der Bau der Betriebsanlage und des Verwaltungsgebäudes consentirt wurde, beigefügten Bestimmung, dass im Falle der geplanten Herstellung eines Zaunes um die baubehördliche Bewilligung einzuschreiten sei, steht — wenn hiemit die Actiengesellschaft verpflichtet werden sollte, im Falle der Herstellung eines Zaunes unbedingt,

also auch wenn der Zaun nicht gegen die Strasse oder Gasse errichtet würde, die baubehördliche Bewilligung einzuholen — die Vorschrift des § 27 Bauordnung für Böhmen vom 8. Jänner 1889, L.-G.-Bl. Nr. 5, entgegen, wonach nur zur Herstellung von Einfriedungen gegen die Strasse oder Gasse die Bewilligung der Baubehörde erforderlich ist.

Der Landesausschuss hat daher mit Recht der gedachten Bestimmung des Bauconsenses in dem Sinne einer unbedingten Verpflichtung der Actiengesellschaft zur Einholung der baubehördlichen Bewilligung im Falle der Aufstellung eines Zaunes eine Rechtswirksamkeit nicht zuerkannt und seiner Entscheidung lediglich die citirte Bestimmung der Bauordnung zugrunde gelegt, welcher zufolge zur Herstellung des fraglichen Zaunes die baubehördliche Bewilligung nicht erforderlich war, weil an der Stelle, an welcher derselbe errichtet wurde, eine Strasse oder Gasse, deren thatsächlichen Bestand der § 27 Bauordnung voraussetzt, derzeit nicht besteht, sondern laut Commissionsprotokolles vom 9. Februar 1897 nur »geplant ist und, wenn öffentliche Rücksichten dazu nöthigen, auch eröffnet werden wird, momentan jedoch daselbst die Verhältnisse bleiben, wie sie liegen«.

Die mit der angefochtenen Entscheidung erfolgte Aufhebung des einer gesetzlichen Grundlage entbehrenden Auftrages zur Einstellung des Baues des in Rede stehenden Zaunes und zur Beseitigung desselben erscheint sohin gesetzlich gerechtfertigt.

Im Weiteren behauptet die Beschwerde gegenüber der wegen Incompetenz des Stadtrathes erfolgten Aufhebung des Auftrages, betreffend Herstellungen an der Strassenfahrbahn längs der Localbahn und die Beseitigung eines Sperrbaumes, die Competenz der Gemeinde, weil das Industriegeleise an der Stelle, wo dasselbe mit einem Sperrbaume abgeschlossen ist, auf dem Grunde sich befinde, welchen die Actiengesellschaft für die projectirte Strasse unentgeltlich an die Gemeinde abzutreten sich verpflichtet hat, diesem Grunde sohin der rechtliche Charakter einer Strasse zukomme, Herstellungen auf dem fraglichen Grunde somit eine der Entscheidung der Gemeinde vorbehaltende Strassenangelegenheit bilden.

Es ist hier zu bemerken, dass es sich nach Inhalt des stadträthlichen Bescheides vom 10. November 1897, Z. 4284, nicht um die Herstellung der Strassenfahrbahn, da ja die Strasse, wie oben erwähnt, nur ein bei sich ergebendem Bedürfnisse in der Zukunft allenfalls zur Ausführung gelangendes Project ist, sondern vielmehr um die Anbringung von Leithölzern oder Leitschienen bei dem auf der projectirten Strasse liegenden Theile des Industriegeleises, sowie um Gleichstellung des Strassenniveau mit dem Niveau des Schienenkopfes handelt. Dieser Herstellungen geschieht in der Beschwerde wohl deshalb, weil die gedachte Niveauherstellung doch erst bei Ausführung der projectirten Strasse verfügt werden kann, keine Erwähnung und wird in derselben ausdrücklich nur die Competenz der Gemeinde zur Verfügung in Betreff Beseitigung des Sperrbaumes in Anspruch genommen.

Nach dem Gesagten befindet sich aber der Sperrbaum auf dem Industriegeleise, sowie die Leithölzer oder Leitschienen bei dem Industriegeleise angebracht werden sollen. Es handelt sich also um Vorkehrungen und Herstellungen auf von der Eisenbahn occupirtem Grunde, bezüglich welcher zu verfügen oder zu entscheiden ausschliesslich in die Competenz der Eisenbahnbehörden gehört, und kann von der Competenz der Gemeinde als Strassenbehörde umsoweniger die Rede sein, als an der fraglichen Stelle derzeit eine Strasse nicht besteht, für die Auffassung der Beschwerde aber, dass einem für eine Zukunftsstrasse abzutretenden Grunde die rechtliche Eigenschaft einer Strasse zukomme, im Gesetze irgend ein Anhaltspunkt nicht zu finden ist.

Wenn die Vertreter der Stadtgemeinde bei der über Anordnung des Eisenbahnministeriums unter Leitung der politischen Behörde vorgenommenen commissionellen Verhandlung in Betreff der Herstellung eines Industriegeleises Anträge wegen Anbringung von Leithölzern oder Leitschienen gestellt haben oder wenn die Gemeinde in dem fraglichen Sperrbaume ein Verkehrshinderniss findet, so kann sie sich in der einen und anderen Richtung an die competente Eisenbahnbehörde wenden, aber selbstständig in Betreff der fraglichen Herstellung und des Sperrbaumes Verfügungen zu treffen, war die Gemeinde nicht berechtigt, und erscheint sohin die angefochtene Entscheidung auch in diesem Punkte gesetzlich gerechtfertigt.

[Erkenntniss vom 19. December 1899, Z. 10.228, conf. Sammlung Budwiński, Band XXIII, Nr. 13.542.]

Abweisung von Beschwerden a limine wegen Mangels der Legitimation der beschwerdeführenden Gemeinde zur Wahrnehmung der durch die angefochtenen Entscheidungen angeblich verletzten öffentlichen Interessen und wegen Unzuständigkeit des Verwaltungsgerichtshofes.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat die von der Gemeinde Felixdorf eingebrachten Beschwerden gegen die Entscheidungen des Eisenbahnministeriums vom 28. Februar 1901, Z. 45.943/1900, beziehungsweise vom 10. August 1901, Z. 35.429, betreffend die Herstellung einer Brückenwaage sammt Stockgeleise und Verladeplatz in der Station Felixdorf, nach den §§ 2 und 3, lit. e), des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, ohne weiteres Verfahren zurückgewiesen, weil die beschwerdeführende Gemeinde gar nicht behauptet, durch die angefochtenen Entscheidungen in irgend einem ihr zustehenden Rechte verletzt worden zu sein, dieselbe vielmehr nur anführt, es würden durch die in der Beschwerde näher bezeichneten behördlich genehmigten Anlagen öffentliche Interessen verletzt oder gefährdet, die Wahrnehmung dieser Rücksichten aber nicht der Beschwerdeführerin, welche vielmehr zu einer Beschwerdeführung in dieser Beziehung gar nicht legitimirt erscheint, sondern den zur Entscheidung berufenen Verwaltungsbehörden selbst zusteht, beziehungsweise obliegt und dieselben in dieser Richtung nach ihrem freien Ermessen vorzugehen berechtigt sind, und weil demnach die Zuständigkeit des Verwaltungsgerichtshofes zur Entscheidung über diese Beschwerden nicht begründet ist.

(Beschluss vom 23. December 1901, Z. 8104; conf. E.-M.-Z. 2434 ex 1902.)

Ruderschiff- und Flossverkehr auf der Donau und deren Nebenflüssen im Jahre 1900 in Oberösterreich.

Nach den von der Statthalterei in Linz vorgelegten Ausweisen gestaltete sich der Ruderschiff- und Flossverkehr auf den oberösterreichischen Wasserstrassen im Jahre 1900 folgendermassen:

I. Donau:

Zu Berg angekommen: In Ottensheim und Aschach 112 Schiffe, leer, sämmtlich aus Linz.

Zu Thal angekommen und ausgeladen: In Engelhartszell 164 Schiffe und 52 Flösse mit zusammen 13.862 q aus der österreichischen Donau; in Aschach 49 Schiffe mit 8700 q aus Obermühl, 21 Schiffe mit 2466 q aus Neuhaus; in Ottensheim 8 Schiffe mit 1750 q aus Neuhaus; in Linz (heil. Stiege) 4 Schiffe mit 6900 q aus Wilhering; in Urfahr 2 Schiffe mit 760 q aus Salzach und Inn, 7 Schiffe mit 5811 q aus Kasten, 17 Schiffe mit 18.840 q aus Engelhartszell, 34 Schiffe mit 11.677 q aus Niederranna, 16 Schiffe mit 914 q aus Wesenufer, 14 Schiffe mit 12.860 q aus Schlögen, 3 Schiffe mit 2544 q aus Innzell, 6 Schiffe mit 5153 q aus Falkenau, 36 Schiffe mit 12.908 q aus Obermühl, 15 Schiffe mit 6503 q aus Neuhaus, 2 Schiffe mit 2253 q aus Aschach Landshag, 70 Schiffe mit 7787 q aus Brandstatt; in Linz (Donaubrücke) 30 Schiffe mit 300 q aus Obermühl, 90 Schiffe mit 9735 q aus Aschach, 125 Schiffe mit 666 q aus Brandstatt, 74 Schiffe mit 337 q aus Ottensheim, 85 Schiffe mit 481 q aus Wilhering; in Linz (Dampfsäge) 8 Flösse mit 4694 q aus Engelhartszell, 9 Flösse mit 5323 q aus Wesenufer, 20 Flösse mit 13.486 q aus Obermühl, 4 Flösse mit 5400 q aus Neuhaus; 3 Flösse mit 2673 q aus Aschach Landshag, 5 Flösse mit 1311 q aus Brandstatt, 1 Floss mit 534 q aus Ottensheim; in St. Margarethen 3 Flösse mit 20.547 q nach Erhartszell; in Traunmündung 71 Schiffe und 3179 Flösse mit zusammen 493.376 q aus der Traun und deren Nebenflüssen; in Abwinden 164 Flösse mit 15.400 q aus dem Almfluss; in den Ländern Enns-Aistmündung 396 Flösse mit 76.051 q aus dem Enns- und Steyrflusse; in Au 865 Flösse mit 265.713 q aus dem Enns- und Steyrflusse; in Grein 9 Schiffe und 9 Flössc mit zusammen 2133 q aus Urfahr, 20 Schiffe mit 4713 q aus Mauthausen; in St. Nikola 1 Schiff mit 165 q aus Linz, 5 Schiffe mit 1020 q aus Mauthausen; in Sarmingstein 6 Schiffe mit 1028 q aus Wallsee-Hütting.

Zu Berg abgegangen: Aus Linz nach Ottensheim und Aschach 112 Schiffe leer.

Eingeladen und zu Thal abgegangen: Aus der Salzach und dem Inn 164 Schiffe und 52 Flösse mit zusammen 13.862 q nach Engelhartszell, 2 Schiffe mit 760 q nach Urfahr; aus Kasten 7 Schiffe mit 5811 q nach Urfahr; aus der Donau (Innland) 175 Schiffe und 31 Flösse mit zusammen 40.531 q nach Engelhartszell, 9 Schiffe und 2 Flösse mit zusammen 1307 q nach Urfahr; aus Engelhartszell 17 Schiffe mit 18.840 q nach Urfahr, 3 Flösse mit 20.547 q nach St. Margarethen, 8 Flösse mit 4694 q nach Linz-Dampfsäge, 16 Schiffe und 26 Flösse mit zusammen 10.311 q nach der Isper; aus Niederranna 34 Schiffe mit 11.677 q nach Urfahr; aus Wesenufer 16 Schiffe mit 914 q nach Urfahr, 9 Flösse mit 5323 q nach Linz-Dampfsäge; aus Schlögen 14 Schiffe mit 12.860 q nach Urfahr; aus Innzell 3 Schiffe mit 2544 q nach Urfahr; aus Falkenau 6 Schiffe mit 5153 q nach Urfahr; aus Obermühl 36 Schiffe mit 12.908 q nach Urfahr; 30 Schiffe mit 300 q nach Linz-Donaubrücke, 20 Schiffe mit 13.485 q nach Linz-Dampfsäge, 2 Flösse mit 1010 q nach Linz-Dampfsäge, 49 Schiffe mit 8705 q nach Aschach; aus Neuhaus 21 Schiffe mit 2466 q nach Aschach, 12 Schiffe mit 1430 q nach Brandstatt, 8 Schiffe mit 1750 q nach Ottensheim, 15 Schiffe mit 6503 q nach Urfahr, 4 Flösse mit 5400 q nach Linz-Dampfsäge; aus Aschach Landshag 2 Schiffe mit 2253 q nach Urfahr, 90 Schiffe mit 9735 q nach Linz-Donaubrücke, 3 Flösse mit 2673 q nach Linz-Dampfsäge, 6 Schiffe mit 4400 q nach Isper abwärts; aus Brandstatt: 70 Schiffe mit 7787 q nach Urfahr, 125 Schiffe mit 666 q nach Linz-Donaubrücke, 5 Flösse mit 1311 q nach Linz-Dampfsäge, 14 Schiffe mit 49.200 q nach Isper abwärts; aus Ottensheim 74 Schiffe mit 377 q nach Linz-Donaubrücke, 1 Floss mit 534 q nach Linz-Dampfsäge; aus Milhering 85 Schiffe mit 481 q nach Linz-Donaubrücke, 4 Schiffe mit 6900 q nach Linz (heil. Stiege); aus Urfahr 9 Schiffe und 9 Flösse mit zusammen 2133 q nach Grein; aus Linz 1 Schiff mit 165 q nach St. Nikola; aus dem Traunfluss 6 Schiffe mit 20 q nach Isper abwärts, 65 Schiffe und 3179 Flösse mit zusammen 493.356 q nach der Traunmündung, 164 Flösse mit 15.400 q nach Abwinden; aus der Traunmündung 41 Schiffe und 262 Flösse mit zusammen 339.456 q nach Isper abwärts; aus Abwinden 6 Schiffe und 9 Flösse mit zusammen 34.230 q nach Isper abwärts; aus Mauthausen 20 Schiffe mit 4713 q nach Grein, 5 Schiffe mit 1020 q nach St. Nikola, aus dem Enns- und Steyrflusse 396 Flösse mit 16.051 q nach der Enns-Aistmündung, 865 Flösse mit 265.713 q nach Au; aus der Enns-Aistmündung 27 Schiffe und 95 Flösse mit zusammen 295.835 q nach Isper abwärts; aus Au 8 Schiffe und 136 Flösse mit zusammen 299.534 q nach Isper abwärts; aus Wallsee-Hütting 6 Schiffe mit 1028 q nach Sarmingstein, 29 Schiffe und 9 Flösse mit zusammen 42.431 q nach Wien; aus Dornach-Ardagger 30 Schiffe und 11 Flösse mit zusammen 76.733 q nach Wien; aus Grein 36 Schiffe und 9 Flösse mit zusammen 45.152 q nach Isper abwärts; aus St. Nikola 10 Schiffe mit 14.882 q nach Isper abwärts; aus Sarmingstein 83 Schiffe mit 188.052 q nach Isper abwärts; aus Millersbach und Isper 49 Schiffe und 51 Flösse mit zusammen 259.259 q nach Isper abwärts.

II. Inn und Salzach.

Zu Thal angekommen und ausgeladen: In Obernberg 7 Schiffe und 1 Floss mit zusammen 1384 q aus der Salzburger Salzach, 20 Schiffe und 1 Floss mit zusammen 9450 q aus der oberösterreichischen Salzach; in Schärding 30 Flösse mit 16.905 q aus der Salzburger Salzach, 5 Schiffe mit 3500 q aus der oberösterreichischen Salzach; in Passau 15 Schiffe 12.863 q aus der oberösterreichischen Salzach.

Eingeladen und zu Thal abgegangen: Aus der Salzburger Salzach 7 Schiffe und 1 Floss mit zusammen 2384 nach Obernberg, 30 Flösse mit 16.905 q nach Schärding; aus der oberösterreichischen Salzach 20 Schiffe und 1 Floss mit zusammen 9450 q nach Obernberg, 5 Schiffe mit 3500 q nach Schärding, 15 Schiffe mit 12.863 q nach Passau, 9 Schiffe mit 5932 q nach der Donau; aus Obernberg 3 Schiffe mit 1350 q nach der Donau; aus Schärding 3 Flösse mit 3220 q nach der Donau; aus Wernstein 1 Schiff und 2 Flösse mit zusammen 3360 q nach der Donau.

III. Traun.

Zu Thal angekommen und ausgeladen: In Ischl 6 Flösse mit 861 q aus Steg; in Ebensee 20 Schiffe und 143 Flösse mit zusammen 26.684 q aus Ischl; in Rainthal 49 Flösse mit 7693 q aus Gmunden; in Bruckmühl 52 Flösse mit 8694 q aus Gmunden; in

Kohlwehr 29 Flösse mit 4480 q aus Gmunden; in Stadl 12 Flösse mit 1892 q aus Gmunden; in Lambach 7 Flösse mit 616 q aus Gmunden; in Kohlstadt 71 Flösse mit 6363 q aus der Alm; in Wels-Thalheim 289 Flösse mit 26.075 q aus der Alm, 38 Flösse mit 8036 q aus Traun-Gmunden, 5 Flösse mit 385 q aus Ager-Schwammstadt; in Welserwehr 20 Flösse mit 2940 q aus Stadl; in Holzleithen 3 Flösse mit 336 q aus Stadl; in Ufermann 30 Flösse mit 2730 q aus der Alm; in Ebelsberg 3 Flösse mit 231 q aus Stadl.

Eingeladen und zu Thal abgegangen: Aus Steg 6 Flösse mit 861 q nach Ischl; aus Ischl 20 Schiffe und 143 Flösse mit zusammen 26.684 q nach Ebensee; aus Gmunden 49 Flösse mit 7693 q nach Rainthal; aus Ebenese 52 Flösse mit 8694 q nach Bruchmühl, 29 Flösse mit 4480 q nach Kohlwehr, 12 Flösse mit 1892 q nach Stadl, 7 Flösse mit 1232 q nach Lambach, 38 Flösse mit 8036 q nach Wels; aus Stadl 20 Flösse mit 2940 q nach Welserwehr, 3 Flösse mit 336 q nach Holzleithen, 3 Flösse mit 231 q nach Ebelsberg, 65 Schiffe und 101 Flösse mit zusammen 42.049 q nach der Donau; aus der Vöchla und Ager 5 Flösse mit 385 q nach Wels, 2282 Flösse mit 271.768 q nach der Donau; aus Fluchtwang 3 Flösse mit 231 q nach der Traun (Wels), 15 Flösse mit 1680 q nach der Donau; aus Lambach 7 Flösse mit 1519 q nach der Donau; aus der Alm 30 Flösse mit 2730 q nach Ufermann, 71 Flösse mit 6363 q nach Kohlstadt, 289 Flösse mit 26.075 q nach Wels-Thalheim, 915 Flösse mit 174.415 q nach der Donau; aus Wels-Thalheim 6 Schiffe und 6 Flösse mit zusammen 13.460 q nach der Donau; aus Ufermann 3 Flösse mit 651 q nach Ebelsberg, 11 Flösse mit 2387 q nach der Donau.

IV. Enns.

Zu Thal angekommen und ausgeladen: In Stadt Steyr 55 Flösse mit 12.926 q aus Steiermark, 79 Flösse mit 19.347 q aus Weyer, 81 Flösse mit 20.769 q aus Grossraming, 91 Flösse mit 20.999 q aus Reichraming, 86 Flösse mit 21.961 q aus Losenstein; in Stadt Enns 195 Flösse mit 23.193 q aus Steyr.

Eingeladen und zu Thal abgegangen: Aus Steiermark 55 Flösse mit 12.926 q nach Stadt Steyr; aus Weyer 79 Flösse mit 19.347 q nach Stadt Steyr; aus Grossraming 81 Flösse mit 20.769 q nach Stadt Steyr; aus Reichraming 91 Flösse mit 20.999 q nach Stadt Steyr; aus Losenstein 86 Flösse mit 21.961 q nach Stadt Steyr; aus der oberen Enns 82 Flösse mit 79.646 q nach der Donau; aus Stadt Steyr 1000 Flösse mit 180.638 q nach der Donau, 195 Flösse mit 23.193 q nach Enns; aus Enns 179 Flösse mit 21.480 q nach der Donau.

Betriebsergebnisse des Transsibirischen Eisenbahnnetzes im Jahre 1900.

Den officiellen Berichten zufolge wurde bis Ende 1900 alten Styls, das ist 14. Jänner 1901 neuen Styls, in den Bau der bis dahin im Betriebe gestandenen Transsibirischen Eisenbahnen ein Capital von 385,270.000 Goldrubel, das ist 1.464,026.000 Kronen investirt. Der Bau wurde im Monate April 1891 officiell inaugurirt und konnten innerhalb eines Zeitraumes von 9 Jahren 8 Monaten insgesammt 7792 Werst, das ist im Jahre durchschnittlich rund 779 Werst mit Inbegriff des Oberbaues und der Brücken hergestellt werden. Von der Gesammtlänge ab Tscheliabinsk (westliche Grenzstation Sibiriens) bis zum Pacifischen Ocean entfallen 5372 Werst auf ausschliesslich russisches und 2420 Werst theils auf russisches, theils auf chinesisches (mandschurisches) Gebiet. Die Länge der einzelnen Haupt-Linienabschnitte beträgt;

A. Auf ausschliesslich russisch-asiatischem Gebiete:		
1. Tscheliabinsk—Irkutsk	3140	Werst
2. Transbaikalische Linie mit Inbegriff der bis Kaidalow führenden Flügelbahn . .	1420	„
3. Ussurische Bahn Wladiwostok—Chaborowsk und deren Flügelbahn bis Gordenkowa	812	„
B. Theils auf russischem, theils auf chinesischem Gebiete:		
4. Ostchinesische Linie Nagodan—Pogranitschnaja	1440	„
5. Südmanschurische Linie Charbin—Port Arthur	980	„
In Summa .	7792	Werst

deren Betrieb je nach Massgabe der Fertigstellung der einzelnen Strecken eröffnet wurde.

Die Entfernung beträgt von Wladiwostok bis Tscheliabinsk 5526 Werst und bis St. Petersburg 8195 Werst; von Port Arthur bis Tscheliabinsk 5711 Werst, und bis St. Petersburg 8380 Werst. Von der Eröffnung des regelmässigen Betriebes an bis zum Jahre 1898 bewegte sich der Personen- und Güterverkehr in bescheidenen Grenzen; im Jahre 1897 wurden jedoch bereits 600.000 Reisende und 3,300.000 Pud Güter diverser Kategorien, insbesondere Cerealien, nach den europäischen Gebietstheilen Russlands befördert. Nach Eröffnung des mit Luxus-Eilzügen aufgenommenen Verkehrs zwischen Moskau und Tomsk (vergl. Vrdgs-Bl. Nr. 48 und 59, 1898) nahm derselbe einen wesentlichen Aufschwung und wurden befördert:

im Jahre	Reisende	Güter-Pud
1898	1,049.000	52,500.000
1899	1,075.000	49,275.000
1900	1,030.000	54,375.000

Die bedeutendste Verkehrsziffer ergaben Cerealien und zwar mit insgesammt 17,500.000 Pud. Nach den Häfen des Baltischen Meeres wurden im Jahre 1900 rund 2,500.000 Pud; nach Archangel 1,400.000; nach dem Innern des europäischen Russland 3,600.000 nach dem Uralgebiete 6,800.000 und die restliche Quantität nach Stationen der sibirischen Eisenbahn verfrachtet.

An der Aufgabe von Getreide participirt das Gebiet Tscheliabink—Petropowlowsk allein schon mit circa 9,000.000 Pud Primaweizen und zwar nach Europa, während andere Getreidesorten vornehmlich nach Relationen des getreidearmen Ostens dirigirt wurden, woselbst die Bevölkerungszahl in raschem Wachsthume begriffen ist, und auch der Bedarf für Truppen bedeutend war.

Im Jahre 1900 wurden ferner in beiden Richtungen verfrachtet: 5647 Pferde, 9705 Stück Hornvieh, 585.000 Pud Fettware, zumeist gegen Osten und 320.000 Pud Rohhäute und Leder, 665.000 Pud Butter, 2,492.000 Pud Fleisch, 230.000 Pud Wolle, 1,594.000 Pud Thee (Export

in stetig zunehmender Tendenz), 1,239.000 Pud Mineralkohle etc., zumeist gegen Westen. An der Lieferung von Molkereiproducten und speciell von Butter participirten zumeist die Gouvernements Tobolsk und Tomsk mit circa 700 Meierhöfen, deren Anzahl sich noch fortwährend vermehrt. Die Butter dortiger Provenienz wird in Eiskühlwagen bis Riga und weiterhin zu Schiff, gleichfalls in Eiskammern, verladen, nach Dänemark, Schweden und selbst bis England versendet.

Ausser dem in den Bau des transsibirischen Netzes investirten bereits erwähnten Betrag ist für die Vollendung des Werkes (mit Ausschluss der für China projectirten Penetrationslinien und dem im Südosten bereits im Bau begriffenen Centralasiatischen Netze [Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 137 ex 1901]) noch ein Credit von cira 100,000.000Rubel vorgesehen, aus welchem auch die Kosten der Verstärkung des Oberbaues im Bereiche der Haupstrecken zu bedecken sind. Nach Fertigstellung dieser Arbeit (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 25 und 85 ex 1900) wird auch die Fahrgeschwindigkeit der Züge, deren Maximaltempo derzeit für Personen-, beziehungsweise gemischte Züge mit 20 Werst und für die zwischen Moskau und Irkutsk verkehrenden Luxus-Schnellzüge mit 30 Werst per Stunde bemessen ist, für letztere auf 38 bis 40 Werst erhöht werden. Eine noch ausgiebigere Beschleunigung des Zugverkehres wird erst nach Indienststellung schwerer Schnellzugsmaschinen, wovon einige Probeexemplare bereits in Ausführung begriffen sind, erfolgen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 97. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 25. Februar wurde der Antrag, betreffend die Regulirung des Bielaflusses, dem Wasserstrassenausschusse zugewiesen.

In der 98. Sitzung vom 26. Februar richteten die Herren Abgeordneten Daszyński und Genossen eine Interpellation an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Personalverhältnisse bei den k. k. Staatsbahnen in Galizien.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Zweite Eisenbahnverbindung mit Triest. (Auflösung der Trassirungs-Exposituren in Schwarzach, Klagenfurt, Assling und Windischgarsten und Errichtung von k. k. Eisenbahn-Bauleitungen in diesen Orten, sowie von k. k. Tunnel-Bauabtheilungen in Rosenbachthal, Birnbaum und Wocheiner-Feistritz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat entsprechend dem Fortschritte der Vorarbeiten für den Bau der zufolge des Gesetzes vom 6. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 63, sichergestellten zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest, sowie der Pyhrnbahn die bestandenen Trassirungs-Exposituren in Schwarzach, Klagenfurt, Assling und Windischgarsten aufgelöst und für die weitere Durchführung der restlichen Projectsarbeiten, sowie des Baues für die nachstehenden Linien mit Wirksamkeit vom 1. März 1902 k. k. Eisenbahn-Bauleitungen errichtet und zwar:

1. für die Nordrampe der Tauernbahn, einschliesslich der Nordseite des Tauerntunnels (Linie Schwarzach—St. Veit—Böckstein) in Schwarzach im Pongau;
2. für die Nordrampe der Karawankenbahn, einschliesslich der Nordseite des Karawankentunnels nebst Flügel nach Villach (Linie Klagenfurt—, bezw. Villach—Bärengraben [Rosenbach] in Klagenfurt);
3. für die Südrampe der Karawankenbahn, sowie die Nordrampe der Wocheinerlinie, einschliesslich der Südseite des Karawankentunnels und des ganzen Wocheinertunnels in Assling und
4. für die Pyhrnbahn (Linie Klaus—Steyerling—Selzthal) in Windischgarsten.

Ferner gelangen zur Errichtung je eine k. k. Tunnel-Bauabtheilung

a) für die Nordseite des Karawankentunnels in Rosenbachthal, welche der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Klagenfurt unterstellt ist;
b) in Birnbaum für die Südseite des Karawankentunnels und
c) in Wocheiner-Feistritz für den ganzen Wocheinertunnel, welch letztere beiden Abtheilungen der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Assling unterstellt sind.

[E.-M.-Z. 51.033 ex 1901.]

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Project für die Anlage der Zufahrtsgeleise zur Remise „Ottakring" in der Maroldingergasse: Ergebniss der Trassenrevision und politischen Begehung: Bauconsensertheilung ex commissione.) Das von der k. k. Statthalterei in Wien mitgetheilte Ergebniss der am 23. Jänner 1902 durchgeführten Trassenrevision und politischen Begehung rücksichtlich des Projectes der Gemeinde Wien für die Anlage der Zufahrtsgeleise zur Remise „Ottakring" der Wiener elektrischen Strassenbahnen in der Maroldingergasse, sowie die im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione erfolgte Ertheilung des Bauconsenses nach Massgabe des von den Vertretern der Gemeinde Wien bei der Commission vorgelegten Projectes wurde vom k. k. Eisenbahnministerium zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 6148.]

Localbahn Laun-Libochowitz. (Projectsplan für den aus Anlass der Einmündung der gegenständlichen Localbahn in der Gemeinschaftsstation Libochowitz herzustellenden provisorischen Locomotivschupfen.) Das vom Verwaltungsrathe der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für einen provisorischen Locomotivschupfen in der der Localbahn Lobositz-Libochowitz und Laun-Libochowitz gemeinschaftlichen Station Libochowitz wurde vom fachlichen Standpunkte genehmigt. Gleichzeitig wurde das Project an die k. k. Statthalterei in Prag zur Prüfung im Sinne des § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung geleitet, im Falle eines anstandsloseu Prüfungsbefundes den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 5502.]

Localbahn Tannwald-Grünthal. (Project für die Hochbauanlage des Wasserstationsgebäudes in der Grenz- und Wechselstation Grünthal: Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat für das vom Verwaltungsrathe der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vorgelegte, vom Standpunkte der Landesbauordnung vom 8. Jänner 1889, L.-G.-Bl. Nr. 5, und der Localinteressen entsprechende Project für die Hochbauanlage des Wasserstationsgebäudes in der Grenz- und Wechselstation Grünthal der Localbahn Tannwald-Grünnthal, unter Umgangnahme von der Abhaltung einer Localcommission, den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 8592.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Localbahn Rakonitz-Mlatz. Eröffnung der Station „Lubna" für den Gesammtverkehr.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen beantragte Eröffnung, der bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffneten Station „Lubna" der Localbahn Rakonitz-Mlatz für den Gesammtverkehr, im Hinblicke auf die erfolgte Fertigstellung der Zufahrtsstrasse zu dieser Station, genehmigt.

E.-M.-Z. 58.565/20 ex 1901.

— Directionsbezirk Linz. Creirung des Rollfuhrdienstes in der Station Haag am Hausruck.) Ab 1. Februar wurde auf Grund der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder in der Station Haag am Hausruck der Localbahn Lambach-Haag am Hausruck für die daselbst einlangenden Eil- und Frachtgutern eine Rollfuhrunternehmung errichtet. — Als Rollfuhrunternehmer wurde Herr Anton Gaubinger, Gastwirth, bestellt, dessen Geschäftslocale sich im Markte Haag am Hausruck befindet. Dieser Rollfuhrunternehmung obliegt unter der im Betriebsreglement diesfalls festgesetzten bahnseitigen Haftung und zu den mit besonderer Kundmachung (vergl. Vrdgs-Bl. Nr. 23 vom 27. Februar, Seite 709) verlautbarten Tarifen und sonstigen Ausnahmen und Bestimmungen:

a) Die Abstreifung der in der Station Haag a. H. zur Abgabe gelangenden Eil- und Frachtgüter an die Behausung oder an das Geschäftslocal der Empfänger innerhalb des

im Tarife bezeichneten Zustellungsgebietes. Die seitens der Rollfuhrunternehmung zuzustellenden Güter werden den Empfängern bahnseitig nicht avisirt und werden die Frachtbriefe über diese Güter nebst den etwaigen Beilagen den Adressaten bei Zustellung derselben durch die Rollfuhrunternehmung übermittelt. Dieser sind hiebei seitens des Adressaten die auf dem Gute aushaftenden Beträge zu bezahlen und die Empfangsbescheinigung auf dem Aviso und Bezugsscheine durch Datirung, sowie Beisetzung der Stunde und Unterfertigung desselben zu ertheilen. Bei Annahme von Kronen für in fremden Währungen zahlbare Ueberweisungen werden seitens der Rollfuhrunternehmung die gleichen Umrechnungscourse wie bei den Frachtencassen der k. k. österr. Staatsbahnen angewendet.

b) Die Zustreifung der von den Parteien der obgenannten Rollfuhrunternehmung übergebenen Eil- und Frachtgüter von der Behausung oder dem Geschäftslocale der Parteien nach dem vorbezeichneten Bahnhofe zur Veranlassung der Aufgabe.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen). Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Local-, bezw. Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 19. Jänner 1902, Z. 319, dem Bankier August Kóber, Einwohner von Budapest, und Consorten für eine von der Station Bánócz der Linie Sátoralja-Ujhely—Bánócz—Mezö-Laborcz (—Lupkow—Przemyśl—Lemberg) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese im Bereiche der Comitate Zemplén und Ung über Lazony-Berettyó, Gataly, Dubróka, Butka, Szalok, Deregnyó, Vaján, Mogyoros, Feketemezö, Kis-Kapos, Nagy-Kapos, Veszkócz, Vajkócz, Matyócz, Palló, Batfa, Sizlós, Botfalva, Tarnócz und die Gemarkung der Gemeinde Ordárma in der Station Ungvár mit den Linien Nyiregyháza—Csap—Ungvár der in ihrem Betriebe stehenden Ungvölgy (Ungthal)-Localbahn Ungvár—Nagy-Berezna verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 19. Jänner 1902, Z. 945—V, der Budapester Firma Részvény-társaság, villamos és közlekedési vállalatok számára (Actiengesellschaft für elektrische Unternehmungen und Verkehrsanlagen), für ein von der Station Hódmezö-Vásárhely der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Hódmezö-Vásárhely—Eszék—Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Hódmezö-Vásárhely—Szentes—Szolnok abzweigendes und mit Benützung entsprechender Strassenzüge im Bereiche der Gemarkung der Stadt Hódmezö-Vásárhely bis zu den Lagerplätzen der städtischen Ziegelgewerkschaft an der Kutaser Landstrasse führendes normalspuriges Strassenbahnnetz mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 19. Jänner 1902, Z. 1655—V, den Budapester Einwohnern Leopold Kronherger, Daniel Pekanovich und dem Eisenbahnbauunternehmer Paul Rabinek in Paks für eine von der Endstation Paks der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden, als Sackbahn endigenden Linie Bicske—Alcsuth—Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)—Adony-Szabolcs—Paks und der gleichnamigen Donau-Dampfschiffahrts-Station abzweigende und diese in südöstlich-radialer Richtung parallel zum rechtsseitigen Donauufer im Bereiche des Comitates Tolna über Duna-Szent-György, Gerje, Fadd und die Gemarkung der Stadt Tolna in der Station Tolna-Mösz mit der Localbahn Sárbogárd — Tolna-Mözs — Szegzárd — Báttaszék des Staatsbetriebes verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 19. Jänner 1902, Z. 2403, dem Advocaten Dr. Zoltán Okolicsányi, Einwohner von Budapest, für eine von der Station Alkenyér der Hauptlinie Budapest—Arad—Piski—Alkenyér—Gyulafehérvár (Karlsburg in Siebenbürgen)—Tövis der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehende und im Bereiche des Comitates Hunyád über Felkenyér und die Gemarkung der Gemeinde Kudszir bis zu den Hochofenanlagen des Kudszirer Eisenerz-Bergbaurevieres des Staatsbetriebes führende normalspurige Localbahn (eventuell auch mit Dampfbetriebe) auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft. (Einführung des Kreisverkehres im Bereiche des gesellschaftlichen Betriebsnetzes.) Nach Fertigstellung der Zufahrtsrampe, welche aus dem Centrum des innerstädtischen IV. Bezirkes zur Brücke am „Eskütér" führt, wird auch im Bereiche des Stadtbahnnetzes, sowie bereits früher seitens der Strasseneisenbahn-Gesellschaft (vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 111 und 115 ex 1891) der Kreisverkehr activirt werden. Bisher haben die Arbeiten beim Baue der Schwurplatzbrücke den Ausbau der kurzen Verbindungsstrecke zwischen dem derzeitigen Endpunkte der Donauquailinie auf dem Petöfiplatze und dem Endpunkte der Schwurplatzlinie nächst dem Brückenkopfe der Schwurplatzbrücke behindert. Nun hat die Direction der elektrischen Stadtbahn-Gesellschaft die Stadtbehörde ersucht, die Fortsetzung der Donauquailinie bis zur Schwurplatzlinie zu gestatten. Da nun die Brückenarbeiten bereits derart fortgeschritten sind, dass der Ausbau dieser im Interesse des öffentlichen Verkehres überaus wichtigen Verbindungslinie ohne jede Schwierigkeit durchgeführt werden kann, hat die hauptstädtische Communalbehörde vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung der Gesellschaft die Bewilligung zur je früheren Inangriffnahme der projectirten Theilstrecke ertheilt. Die Durchführung dieser Arbeit ist für den hiedurch zu schaffenden Kreisverkehr von um so grösserer Bedeutung, als das Netz der Stadtbahn-Gesellschaft durch den im Vereine mit der Strasseneisenbahn activirten wechselseitigen Umsteigverkehr (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 56 ex 1901) nunmehr in das Gesammtnetz des hauptstädtischen Verkehres eingeschaltet wird.

— (Projectirter Bau einer neuen Linie.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe hat im Einvernehmen mit der Budapester hauptstädtischen Communalverwaltung den Beschluss zum Baue einer von ihrer Hauptlinie durch die Podmanickygasse von einem geeigneten Punkte derselben abzweigenden und mit Berührung des neuen Parlamentsgebäudes stromaufwärts parallel zum linken Donauquai bis zur Victoria Dampfmühle (gegenüber der Margarethen-Insel) führenden Linie gefasst. Dieselbe wird im Bereiche des inneren Stadtgebietes mit Untergrundleitung hergestellt werden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Gewährung von Fahrpreisermässigungen im Interesse der Kriegskrankenpflege.) Einer Mittheilung des „Dresdner Journal" zufolge, fanden kürzlich zwischen den deutschen Eisenbahnverwaltungen Verhandlungen über die Frage wegen einheitlicher Gewährung von Fahrpreisermässigungen im Interesse der Kriegskrankenpflege statt. Nach den hierüber gefassten Beschlüssen werden vom 1. April d. J. ab die Theilnehmer an den der Förderung der genannten Krankenpflege gewidmeten Zusammenkünften der freiwilligen Sanitätscolonnen, wie Aerzte- und Führerversammlungen, sowie Colonnentagen, bei Benützung der II. und III. Classe aller Züge bei einfacher Fahrt zum halben Personenzugspreise, bei Hin- und Rückfahrt zum halben Rückfahrkartenpreise befördert. Soweit für einzelne Verbindungen nur Fahrkarten „für alle Züge" bestehen, beschränkt sich die Ermässigung auf die Hälfte des Preises dieser Karten. Bei Benützung von D-Zügen ist die tarifmässige Platzgebühr zu entrichten. Die Fahrpreisermässigung darf sich jedoch nur auf den Weg erstrecken, für den die Fahrkarten im gewöhnlichen Verkehr gelten; sie wird grundsätzlich auf Reisen zu solchen Versammlungen, Uebungen etc. beschränkt, die von den zuständigen Territorialdelegirten genehmigt sind. Die Fahrkarten zu ermässigten Preisen werden von den Fahrkartenausgabestellen nur auf Grund der von dem Führer der betreffenden Sanitätscolonnen ausgestellten und auf den Namen des Inhabers lautenden gedruckten Ausweise verabfolgt. Die Ausweise müssen die Angabe enthalten, dass die Versammlung, Uebung etc., zu der die Reise gemacht wird, von dem zuständigen Territorialdelegirten genehmigt ist. Die Ausweise werden von den Fahrkartenausgabestellen bei Antritt der Hin- und Rückreise abgestempelt und den Inhabern zurückgegeben, die sie den Bahnsteig- und Zugsschaffern auf Verlangen vorzuzeigen haben. Freigepäck wird nach den Bestimmungen des öffentlichen Verkehres gewährt. Auf der Hin- und Rückreise darf die Fahrt je einmal gegen Bescheinigung des diensthuenden Stationsbeamten unterbrochen werden.

— (Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft: Bau der Kleinbahn Trier-Bullay.) Die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft hat beschlossen, mit dem Bau der 107 km langen Kleinbahn Trier-Bullay zu beginnen.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Breslau: Aenderung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Seckerwitz.) Einer Kundmachung der obigen Eisenbahn-Direction vom 15. Februar zufolge wird ab 1. April der Thierverkehr für die an der Bahnstrecke Janer—Rohnstock zwischen den Verkehrsstellen Jauer und Tschirnitz gelegene Haltestelle Seckerwitz auf Kleinvieh in einzelnen Stücken beschränkt. Die Ver- und Entladung von Grossvieh ist ausgeschlossen.

— Directionsbezirk Berlin: Eröffnung der Haltestelle Coschen für den unbeschränkten Viehverkehr.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 7. Februar zufolge wurde am 1. März die an der Bahnstrecke Frankfurt a/O.—Guben zwischen den Verkehrsstellen Wellmitz und Guben gelegene Haltestelle Coschen für den unbeschränkten Viehverkehr eröffnet. (Vergl. Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 113 vom 26. September 1901, S. 2466.)

— (Genehmigung von Betriebsmitteln.) Aus Anlass eines Einzelfalles hat der prenssische Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahncommissäre angewiesen, künftig streng darauf zu sehen, dass von den Verwaltungen der Privatbahnen Betriebsmittel nicht vor der Genehmigung ihrer Bauart in Bestellung gegeben werden.

— (Project einer Kleinbahn von Wallwitz nach Wettin.) Der Kleinbahn-Gesellschaft Wallwitz-Wettin ist vom Regiernngspräsidenten in Merseburg die Genehmigung ertheilt worden, die beabsichtigte Kleinbahn von Wallwitz nach Wettin zu erbauen. Durch diesen Bau wird endlich auch die rund 3000 Einwohner zählende, an der Saale romantisch gelegene und an geschichtlichen Erinnerungen reiche Stadt Wettin die lange entbehrte Eisenbahnverbindung erhalten, wohl eine der letzten Städte der eisenbahnreichen Provinz Sachsen, denen dieses Verkehrsmittel noch immer fehlt.

Preussen und Russland. (Project einer Vollbahn Oels-Ostrowo.) In der Sitzung der Breslauer Handelskammer vom 7. Februar wurde dem Präsidium die Ermächtigung ertheilt, die von ihm vorbereiteten Eingaben an den Minister der öffentlichen Arbeiten und den Landtag, worin die Schädigungen, die dem Breslauer Handelsverkehre beim Mangel eines directen Anschlusses an die neue russische Bahnlinie Warschau—Ostrowo drohen, sowie die Nothwendigkeit des Ausbaues einer Vollbahn Oels-Ostrowo eingehend dargelegt werden, zu unterzeichnen und abzusenden.

Württemberg. (Stuttgarter Verkehrszeitung.) Die Stuttgarter Strassenbahnen haben ihre Absicht, eine umsonst zu vertheilende Verkehrszeitung gemeinschaftlich mit der Geschäftsstelle für Eisenbahnpublicationen herauszugeben, wieder anfgegeben. (Vergl. Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 16 vom 11. Februar, Seite 529.)

Schweiz. (Concessionirung der Eisenbahn Meiringen-Innertkirchen.) Der Bundesrath beantragte beim eidgenössischen Parlament die Concession für die 5·7 km lange vollspurige Eisenbahn von Meiringen nach Innertkirchen einer in Zürich zu bildenden Actiengesellschaft zu ertheilen.

Sachsen. (Dresdner Strassenbahnen: Kenntlichmachung der Haltestellen bei Nacht.) Das „Dresdner Journal“ berichtet über die am 20. Februar stattgefundene Stadtrathssitzung unter Anderem Folgendes: Die Dresdner Strassenbahn-Gesellschaften haben seit einiger Zeit Versuche gemacht, ihre Haltestellen bei Nacht besser, als durch die meist nur bei Tage wirksamen Blechschilder erreicht wird, von Weitem kenntlich zu machen. Hiebei hat sich nach verschiedenen Richtungen hin als zweckmässig erwiesen, der jeweilig benachbarten Gaslaterne der städtischen Strassenbeleuchtung Scheiben einzufügen, die mit einem wagrechten rubinrothen Streifen in der Höhe des Brenners versehen sind. Die Strassenbahn-Gesellschaften haben sich unter Zustimmung der zuständigen Behörden bereit erklärt, nunmehr an allen Haltestellen diese Einrichtung zu treffen und die Mehrkosten der Beleuchtnng nnd Unterhaltung der dazu benutzten Laternen zu tragen. Der Stadtrath nahm hievon Kenntniss und beschloss, die Angelegenheit den Stadtverordneten zu gleichem Zwecke mitzutheilen.

Bayern. (Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen: Erweiternng der Abfertignngsbefugnisse der Haltestelle Fasanengarten.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge ist am 1. Februar die an der Bahnstrecke München Ostbhf.—Deisenhofen zwischen den Verkehrsstellen München-Giesing und Unterhaching gelegene, bisher nnr dem Wagenladungsverkehre dienende Haltestelle Fasanengarten nnnmehr für den unbeschränkten Güterabfertignngsdienst eröffnet worden.

Bayern. (Projectirter Anschluss in Freilassing an die Tauernbahn: Ausbau der Vollbahn Freilassing-Mühldorf-Landshut.) Aus dem Jännerberichte des österr.-ungar. Consulates in Nürnberg entnimmt die „Triester Zeitung“ Folgendes: Die Handels- und Gewerbekammer für Mittelfranken in Nürnberg hat in ihrer letzten Sitzung auf die Wichtigkeit der Tauernbahn hingewiesen. Um zu erreichen, dass der durch diese Bahn mit ihrem Endpunkte in Freilassung geschaffene directe Verkehrsweg nach Triest auch für Bayern und seine Industrie Vortheil bringe, wurde beantragt, Schritte einzuleiten, um den Anschluss in Freilassing nach Bayern und den Ausbau der Vollbahn Freilassing-Mühldorf-Landshut zu sichern. Die Verbindung Salzburg—Triest werde dnrch die Tauernbahn von 662 auf 331 km gekürzt, der Weg von Nürnberg nach Triest über Salzburg um 388, eventuell über Innsbruck um 475 km. Bei der Bedeutung des Nürnberger Handels nach der Levante, dem Orient, Indien u. s. w. komme auch die durch die Verkürzung der Verbindung eintretende Frachtermässigung in Betracht. Auch die andere Linie Garmisch—Partenkirchen—Mittenwand—Innsbruck begegnete lebhafterem Interesse in der Kammer und wurde der Beschluss gefasst, eine entsprechende Petition einzubringen.

— (Errichtung einer neuen Eisenbahnbausection in Donauwörth.) Behufs Ausführung der mit Gesetz vom 1. December 1901 zur Erbauung genehmigten zweigeleisigen Hauptbahn Donauwörth-Treuchtlingen wurde am 1. März in Donauwörth eine weitere Eisenbahnbausection errichtet.

Belgien. (Bau der Localbahnstrecke von Vezon nach Peruwelz.) Die Société Nationale des chemins de fer vicinaux in Brüssel beabsichtigt, am 5. März 1902 den Bau der Localbahnstrecke von Vezon nach Peruwelz im Submissionswege öffentlich zu vergeben. Die Kosten sind dem „Moniteur des Interêts Materials“ zufolge mit Francs 177.089 veranschlagt worden.

Italien. (Die Frage der Eisenbahnverbindung zwischen Venedig und dem Brenner.) Wie die „Triester Zeitung“ mittheilt, wurde bereits von den Bestrebungen Mittheilung gemacht, welche dahin abzielen, eine Verlängerung der Valsuganabahn von der Grenzstation Tezze über Bassano, Primolano nach Mestre, bezw. nach Venedig sicherzustellen (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 14 vom 6. Februar, Seite 495). Die italienische Regierung soll geneigt sein, diese Verbindung zu subventioniren. In diesen Bestrebungen sind indessen nicht alle Interessenten einig. Vielmehr wird in einer vor Kurzem publicirten Broschüre die Frage der kürzesten Verbindung zwischen Venedig und dem Brenner aufgeworfen und dahin beantwortet, dass der Bau einer Eisenbahnlinie Schio—Roveredo zu empfehlen sei. Der Autor der erwähnten Broschüre erwartet von dieser Verbindung bedeutende Vortheile, insbesondere für Venedig und die an der Strecke Venedig—Mestre—Padua—Vicenzo—Schio gelegenen Städte. Ein Blick auf die Karte zeigt, dass die Linie Schio—Roveredo die eine Seite eines Viereckes bildet, dessen drei andere Seiten von der gegenwärtigen Linie Vicenza—Verona—Ala—Roveredo dargestellt werden. Aber nicht nur im Vergleiche mit dieser thatsächlich bestehenden Verbindung, sondern auch gegenüber der erst zum Theil ausgebauten Valsuganabahn werde die in der Broschüre propagirte Linie den Vortheil einer kürzeren Verbindung bieten. Wenn man die Länge der herzustellenden Linie Schio—Roveredo mit 42·5 km veranschlagt, so betrage die Linie Mestre — Vicenza — Schio — Roveredo — Trient ungefähr 144·5 km, was gegenüber der bestehenden Verbindung Mestre—Verona—Ala—Trient (203 km) eine Abkürzung von beinahe 60 km bedeuten würde, gewiss kein gering zu schätzender Vortheil für Venedig. Die approximativen Kosten der projectirten Strecke würden die Summe von 9 Millionen Lire für den italienischen und 12 Millionen Lire für den österreichischen Theil nicht übersteigen. Die Valsuganabahn habe eigentlich, so führt der Antor weiter aus, das Ziel verfolgt, Venedig dem Brenner und dem Bodensee näher zu bringen. Zur Erreichung dieses Zweckes hätte die Bahn aber derart gebaut werden müssen, dass sie zur Bewältigung eines starken Güter- und Personenverkehres geeignet sei. Solange jedoch die Fahrgeschwindigkeit der Züge ohne übermässige Betriebskosten nicht über 30 km in der Stunde gesteigert werden könne, fehlt jeder Vortheil gegenüber der gegenwärtigen Verbindung über Ala und Verona, da die grössere Geschwindigkeit die grössere Entfernung ausgleiche. Hiezu kommen die namhafteren Tractionskosten für den Güterverkehr auf der Valsuganabahn. Durch den Ban der Linie von Trient sei übrigens — wie die Broschüre schliesst, deren Bemerkungen über die Anlage der Valsuganabahn zum Mindesten

nicht einwandfrei sind — die Angelegenheit noch nicht entschieden. Denn das so dicht bevölkerte, an Producten reiche und gegen Italien geöffnete Suganathal habe, ohne Rücksicht auf die Verbindung mit Venedig, das Recht auf eine eigene Eisenbahn.

Italien. (Eisenbahn-Bauthätigkeit innerhalb der Periode 1896 bis Ende 1900.) Die italienische Regierung hat sich im Laufe des Jahres 1896 bis Ende 1900, mit Ausnahme der Ertheilung von drei neuen Concessionen, auf die Fertigstellung bereits vor 1896 begonnener oder concessionirter Linien beschränkt. Zwischen den Jahren 1896 und 1901 wurden folgende Concessionen ertheilt und zwar:

1. Für die 16·488 km lange Linie Sanfelice—Poggio-Rosso;
2. für die 3·073 km lange Linie Borgo — Mozzano-Bagni di Lucca;
3. für die 0·586 km lange Verbindungsbahn zwischen der Station Gallipoli und dem gleichnamigen Seehafen.

Vollendet und in Betrieb gesetzt wurden die Linien:
Santo-Stefano—Logana mit 6·967 km;
Consenza—Pietrafitte mit 9·583 km;
Cotonzaro—Sala-Stetignano mit 8·380 km;
Ponte-Moriano—Borgo—Mazzano mit 10·799 km;
Borgo—Mozzano—Bagni di Lucca mit 3·073 km;
Pergola—Acqua-Logana mit 25·714 km;
Acqua-Logana—Urbino mit 22·171 km.

Weiters wurden die zu Gunsten der Firma „Società d'Esportatione" im Sinne des diesbezüglichen Gesetzes vom Jahre 1888 concessionirten Theilstrecken:
Canzano—Isernia und
Rinero—Potenza
im Jahre 1897 dem Betriebe übergeben.

Mit 31. December 1900 verblieben im Bau die Endstrecke der Linie Boiano—Carpinona und deren Flügelbahnen Capezan—San Severino und Balsorano—Avezzano.

Die Rückvergütungs-Beträge, welche den den Betrieb der Eisenbahnen führenden Directionen seitens der Regierung für Erweiterung von Stationen und Amelioriruug des Bauzustandes und der technischen Einrichtung bestehender Strecken zu erstatten waren, beschränkten sich inuerhalb des bis Ende 1900 verflossenen fünfjährigen Betriebes auf insgesammt 14,925.230 Lire, wovon 8,303.562 Lire für die Erweiterung von 45 Stationen, und zwar 19 der Mittelmeer-Eisenbahngesellschaft, 22 der Adriatischen und 4 der Sicilianischen Eisenbahngesellschaft entfielen.

Die Regierung hat zur Förderung der Erstellung eines planmässigen Programmes, in welchem die Interessen des internen sowohl als des Fremdenverkehres, ferner geeignete Anschlüsse der nördlichen Linien an die Bahnnetz eder Nachbarländer Berücksichtigung finden, eine unter Vorsitz eines Sectionschefs des Ministeriums für „Oeffentliche Arbeiten" tagende Commission eingesetzt, welche dem Ministerium Vorschläge über die Reihenfolge des Ausbaues, sowie auch darüber zu erstatten hat, ob die neuen Linien auf Dampf- oder elektrischen Betrieb, eventuell auch für Automobilbetrieb (vergl. Vrdgs-Bl. Nr. 145 ex 1901) einzurichten sein werden. Derzeit liegen den Commissionen die Elaborate für die projectirten Linien: Spilimbergo—Gemona, Pietrafitta—Nocera, Bagni di Lucca—Aulla, Bassano—Primolano, Monza—Besona, Besana—Oggione, Lentro—San Pietro in Casale, Fano—Santa Barbara, Castelvetrano—Porto Empedoole und Eboli—Reggio zur Beschlussfassung vor.

Türkei. (Mekkabahn.) Wie der „P. C." aus Constantinopel geschrieben wird, ist die in der Druckerei des dortigen Marineministeriums angefertigte Karte der Mekkabahn orschienen. Sie wird, um für die Bahn Propaganda zu machen und zu neuen Sammlungen anzuregen, in vielen Tausenden Exemplaren an die Mekkapilger vertheilt und nach allen mohammedanischen Ländern versendet. Die im Massstabe von 1 : 3,000.000 angefertigte Karte ist ohne jeden wissenschaftlichen und geographischen Werth. Die eingezeichnete Trasse der künftigen Bahn ist selbstverständlich nur ganz oberflächlich, da vorläufig kaum für den zehnten Theil der Linie die nöthigen technischen Studien gemacht wurden. Nicht uninteressant ist dagegen der beigedruckte Text, der einige geographische Angaben, dann eine kurze Beschreibung der heiligen Stätten und schliesslich Daten über die Route Damaskus—Mekka enthält. (Vergl. „Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch." Nr. 18 vom 15. Februar, Seite 573.)

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Silesia" von Calcutta.) Dieser Dampfer von 3340 Tonnen Gehalt ist am 5. Jänner 1902 nach 30tägiger Fahrt mit 1 Passagier und 4467 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 647 Tonnen nach dem Auslande und 745 Tonnen nach Fiume bestimmt waren, von der 7. Calcutta-Reise in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Calcutta 4,024.473 kg Jute (wovon 744.502 kg für Fiume und 476.034 kg für das Ausland), 219.037 kg Häute (wovon 64.250 kg für das Ausland), 200 kg Thee (für das Ausland), 3552 kg Mirabellen (für das Ausland), 36.758 kg Sackleinwand (wovon 13.278 kg für das Ausland), 6293 kg Tamarinden (für das Ausland) und 68.005 kg Hanf (für das Ausland); aus Aden 15.530 kg Häute (für das Ausland) und 6597 kg Perlmutter; aus Suez 19.140 kg Gummi und 24.612 kg Perlmutter und aus Port Said 1500 kg Häute, 6080 kg Indigo, 1750 kg Leinwand, 7857 kg Kaffee, 10.546 kg spanisches Rohr, 1150 kg Muscheln und 13.860 kg Rohseide. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 2,336.892.

— (Abfahrt des Dampfers „Trieste" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 3203 Tonnen Gehalt ist am 7. Jänner 1902 mit 6 Passagieren und 3445 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 2529 Tonnen Zucker, von Triest in der 12. Kobe-Reise abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 5 kg Papier; nach Samarang 8110 kg Ceresin; nach Singapore 2 kg Muster; nach Hongkong 225 kg Glaswaaren, 29.145 kg Papier, 29 kg Muster, 98 kg Kurzwaaren, 51 kg Waaren aus leonischen Gespinnsten, 63.606 kg Metallwaaren, 5607 kg Manufacturwaaren, 4601 kg Töpferwaaren, 560 kg Glaswaaren und 1,169.424 kg Zucker; nach Tientsin 2073 kg Manufacturwaaren, 1673 kg Metallwaaren und 7022 kg Seife; nach Yokohama 61.980 kg Papier, 1328 kg Kurzwaaren, 528 kg Manufacturwaaren, 13.410 kg Metallwaaren, 35.500 kg Malz, 1217 kg Seife, 410.750 kg Zucker und 10 kg Manufacturwaaren; nach Shanghai 4905 kg Bier, 4465 kg Papier, 3 kg Muster und 16.805 kg Seife; nach Yokohama opt. Kobe 28.100 kg Papier und 287.840 kg Zucker; nach Moji 471.810 kg Chemikalien und 661.125 kg Zucker und nach Kobe 4770 kg Leim, 140.793 kg Papier, 42 kg Muster, 2055 kg Chemikalien und 1986 kg Seife. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 1,613.696.

— (Abfahrt des Dampfers „Atlantico" nach Kobe.) Dieser vom Oesterreichischen Lloyd gecharterte Dampfer von 2081 Tonnen Gehalt ist am 9. Jänner 1902 in ausserordentlicher Fahrt mit 3 Passagieren und 2702 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 2315 Tonnen Zucker nationaler Provenienz von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Singapore 126 kg Knöpfe, 837 kg Bier, 6980 kg Garne, 68.472 kg Ceresin, 270 kg Glasperlen und 1000 kg Zucker; nach Soerabaya 46.725 kg Ceresin; nach Samerang 39.528 kg Ceresin; nach Cheribon 2160 kg Ceresin; nach Palembany 21.590 kg eiserne Dampfkessel; nach Yokohama 7405 kg Papier, 430 kg Esswaaren, 3173 kg parfumirte Seifen, 140 kg Glaswaaren, 1,312.006 kg Zucker, 82 kg Muster und 520 kg Esswaaren; nach Yokohama opt. Kobe 1249 kg Knöpfe, 45.700 kg Papier und 488.336 kg Zucker und nach Kobe 119.074 kg Papier, 9094 kg Manufacturwaaren, 12.396 kg Metallwaaren, 1219 kg Seife, 411.660 kg Zucker und 44 kg Muster. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 512.962.

— (Abfahrt des Dampfers „Melpomene" nach Singapore.) Dieser Dampfer von 1854 Tonnen Gehalt ist am 9. Jänner 1902 ohne Passagiere mit 1340 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 564 Tonnen Zucker, in Extrafahrt von Triest nach Singapore abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 6380 kg Alkohol, 2000 kg Papier, 2078 kg Esswaaren, 544 kg Kurzwaaren, 135 kg Baumwollwaaren, 280 kg Obst, 81 kg Esswaaren, 120 kg Manufacturwaaren, 2638 kg Möbel, 285 kg Glaswaaren, 3500 kg Zucker, 460 kg Zündhölzchen und 89 kg Esswaaren; nach Suez 130 kg Knrzwaaren, 82 kg Manufacturwaaren und 118 kg Kurzwaaren; nach Gibuti 1000 kg Bier; nach Colombo 12.502 kg Papier, 97 kg Muster, 152 kg Kurzwaaren, 10.000 kg Dünger, 2363 kg Papier, 44 kg Muster, 1405 kg Manufacturwaaren, 464 kg Holzwaaren, 3824 kg Metallwaaren, 846 kg Möbel, 390 kg Seife, 50 kg Glasperlen, 1135 kg Glaswaaren und 81.895 kg Zucker; nach Tuticorin 62 kg Perlen und 557 kg Metallwaaren; nach Sydney 380 kg Glaswaaren, 124 kg Kurzwaaren und 207 kg Instrumente; nach Penang 18.150 kg Papier, 454 kg Kurzwaaren, 419 kg Baumwollwaaren, 30.240 kg Cement 3724 kg Ceresin, 1808 kg Möbel, 20.755 kg Metallwaaren, 1065 kg

Seife. 307 kg Glaswaaren und 143.340 kg Zucker; nach Madras 1000 kg Kurzwaaren, 38.589 kg Papier, 108 kg Muster, 346 kg Baumwollwaaren, 3081 kg Lampen, 831 kg Kurzwaaren, 876 kg Glasperlen, 791 kg Glaswaaren, 11.829 kg Metallwaaren, 1097 kg Holzwaaren, 1715 kg Seife, 6465 kg Glasperlen und 894 kg Glaswaaren; nach Singapore 119 kg Bier, 113 kg Knöpfe, 27.162 kg Baumwollwaaren, 4949 kg Ceresin, 504 kg Kurzwaaren, 97.644 kg Papier, 159 kg Muster, 345 kg Fez (Mützen), 86.660 kg Metallwaaren, 542 kg Holzwaaren, 1338 kg Manufacturwaaren, 8964 kg Möbel, 1532 kg Uhren, 534 kg Seife, 15.133 kg Töpferwaaren, 235 kg Glasperlen, 548 kg Glaswaaren, 1984 kg Wein, 335.150 kg Zucker, 110 kg Knöpfe und 1254 kg Baumwollwaaren; nach Soerabaya 16.353 kg Papier, 90.983 kg Ceresin, 938 kg Kurzwaaren, 1257 kg Manufacturwaaren, 210 kg Holzwaaren, 4912 kg Papier, 1666 kg Möbel, 953 kg Metallwaaren, 297 kg Perlen und 4098 kg Seife; nach Pontianak 750 kg Töpferwaaren; nach Bandiermasin 480 kg Papier; nach Garantolo 632 kg Baumwollwaaren; nach Samarang 17.278 kg Papier, 85.017 kg Ceresin, 202 kg Baumwollwaaren, 890 kg Metallwaaren, 297 kg Seife und 180 kg Papier; nach Cheribon 2204 kg Papier, 585 kg Baumwollwaaren, 51 kg Möbel und 540 kg Seife; nach Palembaug 65 kg Esswaaren und 712 kg Töpferwaaren; nach Amboina 483 kg Seife; nach Batavia 415 kg Knöpfe, 6100 kg Papier, 23.307 kg Ceresin, 304 kg Kurzwaaren, 304 kg Baumwollwaaren, 1851 kg Manufacturwaaren, 6997 kg Metallwaaren, 3085 kg Seife und 1017 kg Töpferwaaren; nach Macassar 4438 kg Baumwollwaaren; nach Deli 3389 kg Möbel; nach Padang 182 kg Papier; nach Atjeh 66 kg Schafwollwaaren; nach Saigon 3760 kg Papier; nach Manila 15.315 kg Papier, 12.689 kg Baumwollwaaren, 382 kg Lampen, 279 kg Manufacturwaaren, 7100 kg Metallwaaren, 835 kg Schuhwaaren und 80 kg Seife, und nach Bangkok 904 kg Baumwollwaaren, 439 kg Kurzwaaren, 5000 kg Metallwaaren und 486 kg Baumwollwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 1,107.698

Elbeschiffahrt. (Strombauten auf österreichischem Gebiete im Jahre 1901.) Im Jahre 1901 wurden an der österreichischen Elbestrecke von Melnik bis zur böhmisch-sächsischen Landesgrenze zur Verbesserung der Schiffahrt Bauten und Räumungsarbeiten um den Gesammtbetrag von K 411.672·87 ausgeführt. Hievon entfallen auf die Regulirung bei Pömmerle K 139.296; auf die Regulirung bei Nestomitz und Wesseln K 30.850; auf die Regulirung an der Eulenbachmündung K 32.744·48; auf Reparaturen an den bestehenden Bauwerken in der ganzen Streeke K 100.485·51; auf Baggerungen des Flussbettes und Beseitigung von Steinen aus der Schiffahrtsstrasse K 105.896·88; auf die Vermalung der Elbe K 2400.

Elbeschiffahrtsverkehr nach Deutschland und Böhmen. Aus dem oberen Elbethale wird dem „Dresdner Journal" geschrieben, dass der Schiffahrtsverkehr von Böhmen nach Deutschland von Tag zu Tag wesentlich zunimmt und dass bis jetzt bereits 221 beladene Deckkähne von Böhmen nach Deutschland in diesem Jahre eingefahren sind und vor Krippen und Schandau zur Revision gelangten. Am 26. Februar fuhren eine grössere Anzahl Schleppdampfer mit Schiffen von Schandau aus nach Böhmen hinein. Die Schiffsrevisionsstelle Niedergrund ist bereits seit einiger Zeit eröffnet.

Ausfuhr aus den Seeplätzen Istriens im Jahre 1900. Ueber die Ausfuhr aus den Seeplätzen Istriens im Jahre 1900 wird dem „Triester Tagblatt" aus Isola berichtet: Nach den Mittheilungen über die Ausfuhr aus den Seeplätzen Istriens wurden im Jahre 1900 exportirt: Olivenöl 9634 Metercentner, und zwar aus Capodistria 1319, Cherso 316, Isola 2471, Lussinpiccolo 240, Orsera 41, Parenzo 13, Pirano 2604, Pola 436, Rovigno 539, aus den übrigen Seeplätzen 1655 q; Wein 136.652 q, und zwar: aus Capodistria 446, Cherso 2269, Isola 727, Lussinpiccolo 1537, Orsera 12.317, Parenzo 53.570, Pirano 3184, Pola 2359, Rovigno 12.836. aus den übrigen Seeplätzen 47.407 q; Mehl und Mahlproducte 48.352 q, und zwar: aus Capodistria 59, Cherso 125, Isola 20, Lussinpiccolo 1098, Orsera 1717, Parenzo 3681, Pirano 19.277, Pola 648, Rovigno 16.517, aus den übrigen Seeplätzen 5210 q; frische Fische 4786 q, und zwar: aus Cherso 329, Isola 622, Lussinpiccolo 177, Orsera 80, Parenzo 913, Pirano 942, Pola 284, Rovigno 471, aus den übrigen Seeplätzen 968 q.

Die Umwandlung des Asowschen Meeres in einen Binnensee. Die Häfen des Asowschen Meeres, welche für den Export des südrussischen Getreides eine wichtige Rolle spielen, sind derzeit nicht geeignet, den Anforderungen des Verkehres zu entsprechen, da sie nur geringe Fahrwassertiefen besitzen. So beträgt z. B. die nutzbare Fahrwassertiefe bei Taganrog nur 2·20 m; Rostow kann nur von Schiffen mit einem Tiefgang von maximum 2·40 m angelaufen werden und die Einfahrt nach Marinpol ist durch eine Sandbank versperrt.

Infolgedessen müssen die Lade- und Entladeoperationen mit Zuhilfenahme von Leichtern vorgenommen werden, was dieselben wesentlich vertheuert. Um diesem Uebelstande abzuhelfen, beabsichtigt die russische Regierung, wie die Zeitschrift „La Nature" mittheilt, das Niveau des Asowschen Meeres durch eine Absperrvorichtung an der Strasse von Kertsch zu heben. Die Strasse von Kertsch ist an der engsten Stelle 3250 m breit und hat dortselbst Tiefen bis zu 8 m nur in einer Ausdehnung von 1210 m. Nach dem Projecte der russischen Regierung soll an dieser Stelle ein Damm eingebaut werden, um das Wasser des Asowschen Meeres anzustauen und dadurch das Fahrwasser der Häfen zu vertiefen. Der Wasserabfluss ins Schwarze Meer würde durch Schleusen geregelt werden, welche gleichzeitig auch die Bestimmung hätten, der Schiffahrt zu dienen.

Die Kosten dieses Projectes sind mit 6·8 Millionen Rubel bewerthet. Ein Theil dieser Summe ist dazu bestimmt, die Ufer des Asowschen Meeres vor Versumpfung und Wassereinbrüchen zu schützen.

Schiffahrtsverkehr in Ruhrort und Duisburg im Jahre 1901. Nach den amtlichen Ausweisen der Hafenverwaltung betrug der Gesammtwaarenverkehr zwischen dem Hafen von Ruhrort und dem Rhein im Jahre 1901 6,758.282·70 t (6,701.386 20 t); der Steinkohlenverkehr ohne Coaks belief sich auf 4,815.524·55 t (4,800.965·15 t). Die Ausfuhr sonstiger Güter vom Rhein betrug 1,558.659 t (1,582.658 t), die Abfuhr zum Rhein 384 044·15 t (308.223·05 t). Der Schiffsverkehr gestaltete sich wie folgt: Eingelaufen sind 20.296 Schiffe (21.340), davon beladen 2644 (3160), unbeladen 17.652 (18.180); ausgelaufen sind 20.241 (21.681) Schiffe, davon beladen 18.610 (19.631), unbeladen 1631 (2050). Im Rhein-Seeschiffahrtsverkehre sind 32 (23) Schiffe mit 2510 t (2540 t) eingelaufen und 125 (97) Schiffe mit 26.694 t (21.984 t) ausgelaufen. Der Gesammtverkehr in Duisburg belief sich auf 4,724.891 t (4,745.864 t), woran der Kohlenverkehr mit 3,013.749 t (2,710.656 t) betheiligt ist. An sonstigen Gütern sind zu Wasser angekommen 1,655.886 t (2,000.887 t) und abgegangen 76.245 t (64.790 t). Der Schiffsverkehr bezifferte sich auf 3976 (4547) beladene und 7388 (6639) leere Schiffe, ferner 121 (134) Flösse mit 94.443 t (110.829 t) im Einlaufe; der Auslauf betrug 7723 (6946) beladene und 3692 (4417) leere Schiffe. Auf den directen Seeverkehr entfallen von obigem Schiffsverkehre 16.271 t (14.334 t) in der Zufuhr und 14.208 t (6661 t) in der Abfuhr.

Sachsen. (Concessionirter Sächsischer Schifferverein in Dresden. Statistische Mittheilungen aus dem Jahresberichte pro 1901.) Das „Dresdener Journal" entnimmt dem Jahresberichte pro 1901 des concessionirten Sächsischen Schiffervereines in Dresden folgende statistische Mittheilungen: Die wirthschaftlichen Erfolge des Jahres 1901 im Schiffergewerbe haben den Erwartungen nicht entsprochen. Der Güterzufluss war während des ganzen Jahres nicht genügend, auch wirkten die Witterungsverhältnisse stellenweise störend auf den Schifffahrtsbetrieb ein. Das Zusammenhalten der Elbeschiffahrtsgesellschaften in Bezug auf die Frachtsätze hatte auch in diesem Jahre Nutzen gebracht, und zwar nicht nur für die Gesellschaften, sondern auch für die Privatschiffer. Diese Vereinigung würde noch mehr für die Allgemeinheit haben wirken können, wenn nicht eine ausserhalb der Vereinigung stehende Concurrenz, sowohl durch eine Vermehrung der Dampfkraft, als auch des Schiffsraumes ihren Einfluss abgeschwächt hätte. Der Bericht erörtert sodann die gemeinnützige Thätigkeit des Vereines im Interesse der Elbeschiffahrt und bespricht u. A. die Hafen- und Uferordnung in Riesa, den Umbau der Augustusbrücke in Dresden, zu dem die Gesellschaft ein umfassendes Gutachten an die kgl. Amtshauptmannschaft zu Dresden-Neustadt erstattet hat, die Frage der Häupter und Brückenlootsen in Dresden, die Schiffahrtsgebräuche in Magdeburg, die Fahrwasser- und Hafenverhältnisse im Elbegebiete, Missstände im Schiffahrtsverkehr auf der Elbe, Bemannung der Fahrzeuge, Haftbarkeit der Schiffer für an der Fahrinne durch Havarien verursachten Schaden. Einrichtung von Stromämtern, Regulirung des Lootsenwesens und zahlreiche andere die Schiffahrt betreffende Gegenstände. Ueber die Schifferschulen wird berichtet, dass 116 Schüler am Unterricht in dem Cursus 1901/1902 theilgenommen haben. Die am stärksten besuchte Schule war die zu Riesa. Eine erfreuliche Erscheinung ist das rege Interesse, das die jungen Schiffer an

ihren Fachschulen nehmen. Der Güterverkehr gestaltete sich wie folgt: Verladen wurden an den Dresdener Elbequais 2,435.780 Zollcentner, am König Alberthafen 6,193.560 Zollcentner, in Meissen links der Elbe 82.060 Zollcentner, rechts der Elbe 58.220 Zollcentner, in Riesa 10,816.684 Zollcenter, am Hauptzollamt Entenwärder in Hamburg (ohne die Flösse) 104,822.520 Zollcentner. Im Durchgangsverkehre wurden in Schandau zollamtlich 9774 Schiffe abgefertigt. Personen- und Schnelldampfer sind hierbei nicht inbegriffen. In Schönau-Hirschmühle passirten 2043 Flösse mit 471.928·92 Festmeter Holz. Der Bericht enthält ferner eine von der kgl. Sächsischen Wasserbaudirection mitgetheilte Uebersicht der geringsten Fahrwassertiefen auf der sächsischen Elbestromstrecke im Jahre 1901. Nach dieser Tabelle war die von den Elbeuferstaaten vereinbarte geringste Fahrwassertiefe von 0·94 m auch bei dem niedrigsten Wasserstande überschritten worden. Eine weitere von der kgl. Wasserbaudirection zusammengestellte Tabelle betrifft die an den Pegeln von Schandau, Königstein, Pirna, Dresden, Meissen, Merschwitz, Grödel, Riesa und Strehla im Jahre 1901 gemessenen Elbewasserstände. In einer dritten Beilage ist eine Zusammenstellung der Havarien im Jahre 1901 gegeben. Im Ganzen verunglückten 17 Schiffe, und zwar: 2 eiserne und 13 hölzerne Schleppkähne, 1 Floss und 1 Dampfer. 6 Havarien verursachten Totalverluste, 6 Schiffe waren schwer, 3 leicht beschädigt und 2 Schiffe kamen ohne Beschädigung davon.

China. (Mittheilungen über die Eröffnung des neuesten chinesischen Freihafens Schinwang-tau im Norden des Meerbusens von Tschili.) Ueber den oben genannten neuesten chinesischen Freihafen, der mit besonderem Namen als Golf von Liautung bezeichnet wird, macht das „Dresdner Journal" folgende Mittheilungen: Der Hafen ist dem internationalen Handel am 15. December v. J. erschlossen worden. Schon in dieser kurzen Zeit hat sich nach einem Bericht des „Mauvement Géographique" die Bedeutung des Platzes deutlich erwiesen, die besonders dadurch gegeben ist, dass der Hafen im Winter nicht zufriert. Der grösste Theil der Grundstücke in der Umgebung des Hafens befindet sich im Besitz der chinesischen Gesellschaft für Ingenieurwesen und Bergbau. Sie hat zunächst einen Molo fertiggestellt und baut jetzt einen Hafendamm zum Anlegen der Schiffe. Die Chinesische Gesellschaft hofft hauptsächlich auf ein erträgliches Kohlengeschäft, da der Hafen die Möglichkeit bieten wird, während des ganzen Winters die im nördlichen Theil der Provinz Tschili gewonnene Kohle nach Schanghai und nach anderen Plätzen der chinesischen Küste zu verschiffen. — Auch die französische Pachtung in China, die Bucht von Kwang-tschauwau, die an der aus der südchinesischen Küste hervortretenden Halbinsel liegt, ist unlängst für den Freihandel erschlossen worden. Es wird berichtet, dass schon jetzt eine erhebliche Menge von Waaren, die bisher nach dem chinesischen Freihandelshafen Pakhoi gingen, jetzt nach Kwang-tschau-wau gebracht werden. Besonders wird in dem neuen Hafen ein erhebliches Petroleumgeschäft betrieben und auch der Opiumhandel ist zum grossen Theil von Pakhoi nach Kwang-tschauwau abgelenkt worden. Es wird erwartet, dass der französische Hafen bald der wichtigste Opiummarkt für die südchinesischen Provinzen Kwangsi und Kwangtung sein wird. Mit dem Haupthafen von Tonking besteht seit Jänner 1900 eine regelmässige Postverbindung. Auch die deutsche Schiffahrtslinie, die den Verkehr zwischen Haiphong und Hongkong vermittelt, will fortan in Kwang-tschau-wau anlegen. Ganz kürzlich ist auch eine Dampferverbindung zwischen Macao und Canton eingerichtet worden.

Frankreich. (Der Bau von Segelschiffen.) Ueber die Wirksamkeit des französischen Schiffsprämiengesetzes vom Jahre 1893, welches kürzlich durch ein anderes, den modernen Seeforderungen besser angepasstes und daher die Segelschiffahrt weniger begünstigendes ersetzt wurde, entnimmt die „Triester Zeitung" dem Jahresberichte des k. u. k. Generalconsulates in Nantes per 1900 nachstehende bezeichnende Angaben: Der Bau von eisernen Segelschiffen hat dank der Bestimmungen des Prämiengesetzes in Nantes einen ungeheuren Aufschwung genommen. Hiedurch haben die Werften von Nantes eine Belebung erfahren, wie noch niemals zuvor. Lange Jahre hindurch war der Stapellauf eines seltenes Ereigniss. Es vergingen mitunter mehrere Jahre, ohne dass ein grösserer Segler fertiggestellt worden wäre, höchstens noch ein kleinerer von 500—600 t. Seit 1899 ist aber der Stapellauf eines Segelschiffes ein so häufiges Ereigniss gewesen, dass er nicht einmal mehr die Neugierde der Bevölkerung reizt, sondern völliger Gleichgiltigkeit begegnet.

Frankreich. (Votirung der Canalisirungs-, Flussregulirungs- und Hafenbauvorlage seitens der Legislative.) Der von den betheiligten Ministerien der Legislative vorgelegte Gesetzentwurf, den Ausbau des Schiffahrtscanalnetzes, die Regulirung der vorhandenen Flussläufe und Herstellung derselben in gut schiffbaren Zustand, sowie deren Verbindung mit theils bestehenden, theils neu anzulegenden Canälen, schliesslich die Erweiterung und fernere Ausgestaltung der Seehäfen betreffend (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 87 und 90 ex 1901 und Nr. 11 ex 1902), wurde von der Legislative mit 477 gegen 85 Stimmen angenommen. In nachfolgender Tabelle sind die durchzuführenden Arbeiten, sowie deren Beköstigung dargestellt, und zwar:

Gattung und Name der Wasserstrasse	Kosten-präliminare Francs
A. Canäle und Flüsse:	
Verbindungscanal der Escaut (Schelde) mit dem Canal de la Manche zur Vermittlung des Kohlentransportes aus den nördlichen Abbaurevieren	12,030.000
Seineregulirung	13,600.000
Rhôneregulirung	6,000.000
Canal du Midi: Erweiterung, Verbreiterung und Vertiefung des Canalbettes	11,000.000
Garonnecanal	3,000.000
Orléanscanal	7,000.000
Rhône-Loire-Bourgognecanal	7,000.000
Nordwestcanal	131,000.000
Nordcanal	60,000.000
Ourcq: Verlängerung des Canalbettes	36,000.000
Loire: Canalisirung und Regulirung	14,000.000
Combeux-Orléanscanal	4,000.000
Moulins-Sancoinscanal	16,000.000
Loire-Rhonecanal	123,000.000
Marseille-Rhônecanal	91.400.000
Rhône-Cettecanal	4,240.000
B. Seehäfen:	
Dunkerque (Dünkirchen)	26,000.000
Boulogne-sur-mer	10,000.000
Dieppe	5.820.000
Havre	20,000.000
Rouen	11,500.000
Nantes	22,000.000
Saint-Nazaire	12,000.000
Bordeaux: Gironde- und Seehafen	13,000.000
Bayonne	2,000.000
Cette	6,760.000
Marseille	34,000.000
Gesammtsumme	703,350.000

In der Vorlage der Regierung waren ursprünglich nur Frcs. 661,270.000 vorgesehen, da die Regulirung und Verlängerung der Ourcq, sowie die Neugestaltung und Erweiterung des Hafens von Cette in das Programm nicht aufgenommen waren und erst über directen Antrag der Legislative mit einem Baukosten-Mehrbetrage von Frcs. 48,080.000 in das Generalproject einbezogen wurden.

Wasserbauten auf ungarischem Gebiete und Vorarbeiten für Herstellung von Flüssen in schiffbarem Zustand. (Marchregulirung.) Dem im Einvernehmen zwischen den Regierungen der beiden Reichshälften entworfenen Regulirungsprojecte der March (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 103 ex 1895) zufolge, bezüglich dessen im Jahre 1895 die politisch-administrative Begehung mit Beiziehung der Vertreter beider Regierungen stattfand, soll die Herstellung der Schiffbarkeit des Flusses bereits auf mährischem Gebiete, und zwar an jenem Punkte beginnen, wo die natürliche Continuität des Flussbettniveaus nicht weiter mehr durch Stauwehren, deren im oberen Laufe der March im Interesse von Fabriksbetrieben viele in den Fluss eingebaut sind, unterbrochen wird. Von dort aus sollen nicht nur das durchaus verwilderte Bett der March, sowie deren Zuläufe einer gründlichen Regulirung unterzogen, sondern auch das beiderseitige dermalige Inundationsgebiet durch entsprechend starke und hohe Dämme geschützt werden. Das Gesammt-Nieder-

schlagsgebiet der March hat eine Ausdehnung von 40.000—45.000 Quadratkilometern, und können sich bei abnormen Hochwässern die Wassermassen im Bereiche eines weit ausgedehnten Inundationsgebietes unbehindert ausbreiten. Das ausgetretene Wasser wird derzeit zu einem bedeutenden Percentsatze von der Erde aufgesaugt, ein Theil desselben verdunstet und ein wesentlich reducirter Rest fliesst langsam zur Donau ab. Die durch die Regulirung bezweckte Eindämmung der Gesammtmenge des zumeist plötzlich erscheinenden Hochwassers aus dem Bereiche des gesammten Niederschlagsgebietes der March, und zwar ausschliesslich in ein verhältnismässig schmales Flussbett, wird sodann aber ein umso rascheres Abfliessen der enormen Wassermengen zur Folge haben, als diese in dem in gleichmässiger Breite regulirten und stets rein zu erhaltenden canalähnlichen Flussbette keinerlei Hindernissen begegnen werden. Infolgedessen wird der derzeit circa drei Tage in Anspruch nehmende succesive Abfluss der bisherigen Inundationswässer in das Donaubett innerhalb einer kaum zwölfstündigen Frist erfolgen. Um den Calamitäten zu begegnen, welche durch eine etwaige Ueberschwemmung der Gebiete des linken Donauufers unterhalb der Ausmündung der March in die Donau hervorgerufen werden könnten, hat sich, wie berichtet wird, die ungarische Regierung dazu entschlossen, ihr linksuferseitiges Ufergebiet nicht nur von der mährisch-ungar. Landesgrenze nächst Holics an durch Dämme, deren Höhe zumindest jener der im Marchfelde errichteten Dämme entspricht, vor Ueberschwemmungen zu bewahren, sondern auch das Donauufergebiet von Marchegg abwärts bis Pozsony und die Ufer der Insel Schütt, sowie jene des rechten Donauufergebietes des Comitates Moson (Wieselburg) durch entsprechende Erhöhung der bestehenden und den Bau neuer Dämme zu schützen. Speciell Pressburg betreffend, ist die Durchführung dieser Schutzbauten mit grösseren Kosten verbunden, da das Niveau der dortigen Quaibauten und Schifflandungsplätze gehoben, die Lagerplätze der Dampfschiffahrts-Unternehmungen bis zur Krone des Quais angeschüttet und schliesslich auch die Geleise der Uferbahnen neu geordnet werden müssen.

Bégacanal im Temeser Banat. (Herstellung des Gerinnes in schiffbaren Zustand.) Die Interessenten des Temeser Banates haben die schon seit Jahren geplante Herstellung des Bégacanales mit Inbegriff der Regulirung des Bégaflusses in schiffbaren Zustand beschlossen und sind aus diesem Anlasse an die kgl. ungarische Regierung mit der ausführlich motivirten Bitte herangetreten, an den Herstellungskosten dieser nicht nur für das Temeser Banat, sondern überhaupt für das südöstliche Productionsgebiet Ungarns hochwichtigen Wasserstrasse, welche mit Einbeziehung einer Theilstrecke der Temes Temesvár mit dem Emporium Nagy-Becskerek und weiterhin mit der Theiss, bezw. mit der Donau bei Titel verbinden wird, durch Gewährung einer entsprechenden Subvention zu participiren (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 12 und 34 ex 1897, Nr. 108 ex 1899). Vor Allem handelt es sich darum, das vorhandene Canalbett sowohl als jenes der nicht regulirten Béga derart zu vertiefen und zu verbreitern, um mit seichtgehenden Dampfern oder sonstigen durch Motoren betriebenen Schiffen einen entsprechend regen Wasserverkehr mit wohlfeilen Frachtsätzen zu ermöglichen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 29 ex 1900 und Nr. 25 ex 1901), ferner Landungsplätze mit Umschlagsstationen zu errichten, schliesslich im Interesse der Beschleunigung des Schiffsverkehres Kreuzungsplätze durch stellenweise Ausbuchtung des Canal-, bezw. Flussbettes zu schaffen und dort Verladestationen anzulegen. Das genügende Wasserquantum ist theils durch die Béga selbst und deren Zuläufe, theils durch die in die Béga einmündenden Abzugscanäle von Binnenwässern gesichert. Eine entsprechende Vermehrung dieser künstlichen Zuläufe wird, bei richtiger Anlage der Gerinne, nicht nur dem schiffbaren Bette zugute kommen, sondern auch sonst von bedeutendem volkswirthschaftlichem Nutzen sein, da auf diesem Wege noch Tausende von Hektaren des derzeit versumpften Inundationsgebietes als Prima-Ackerboden gewonnen würden (vergl. Vrdgs-Bl. Nr. 143 ex 1900). In Berücksichtigung dessen haben sich nicht nur die Anrainer der Béga, sondern auch die Interessenten entfernterer Territorien zu ansgiebiger Beitragsleistung bereit erklärt. Zu bemerken ist, dass die Nothwendigkeit eines Einbaues von Schleusen im Bereiche der currenten Strecke entfällt und solche nur an den Ausflüssen der Schiffahrtsstrassen in die Theiss anzulegen sein werden, insbesondere um dem Eindringen von Hochwässern der Theiss in das canalisirte Gebiet vorzubeugen. Im Zusammenhange mit diesem Projecte, dessen Durchführung mit circa K 26,000.000 veranschlagt ist, steht auch die Anlage je eines Umschlaghafens am Ausflusse der Canalstrecken in die Theiss. Es ist nämlich, einem in Combination gezogenen Projecte zufolge, von Nagy-Becskerek aus eine deltaformige Zweitheilung der Wasserstrasse in Aussicht genommen, und zwar:

a) um durch Neubau einer vom Becskereker Canalhafen aus in süd-nordwestlicher Richtung bis zum Theissufer gegenüber von Tisza-Földvar führenden Canalstrecke Anschluss an den Franzenscanal zu schaffen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 122 ex 1895, Vorconcession Post 1);

b) um durch Regulirung und schiffbare Herstellung der von Nagy-Becskerek aus gegen Südwest fliessenden und nächst Rudolfsgnad gegenüber von Titel in die Theiss (unfern ihres Zusammenflusses mit der Donau) einmündenden Bega eine directe Verbindung mit dem Hauptstrome zu schaffen.

Beide Strecken sind von gleich wichtiger Bedeutung für den Export der Getreidefrucht des Temeser Banates und des Comitates Torontál und eine namhafte Verwohlfeilung der Transportspesen sowohl in der Richtung gegen Budapest (Strecke a), als gegen Fiume (Strecke b) zu erzielen berufen.

Verschiedene Mittheilungen.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. März:

Mährische Grenzbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je K 400 Capital K 8.—.

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Böhmische Landesbank. 4 pCt. Eisenbahnschuldscheine. Für je K 200 Capital K 4.—.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten (Emission 1886). Für je fl 100 Capital K 4.—.

Kaschau-Oderberger Bahn. 4 pCt. Silberprioritäten vom Jahre 1891. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten lit. A K 9.94·4.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten Frcs. 7.50.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. K 10.—.

Welser Localbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je K 400 Capital K 8.—.

Ab 31. März:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. Prioritäten. Für je fl. 100 Capital K 6.—.

Dividenden.

Ofner Bergbahn-Gesellschaft. K 19.—.

Prager Moldau- und Elbe-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. K 24.—.

Verlosungen.

Am 31. December 1901:

Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów). Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 11. Jänner:

Vicinalbahn Késmark—Szepes-Bela. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 15. Jänner:

Marmaroser Salzbahn. 4½ pCt. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 1. Februar:

Eisenbahn Chabówka-Zakopane. 4 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1898 (Rückzahlung ab 1. August).

Gurkthalbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1898 (Rückzahlung ab 1. August).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Silber-Prioritätsobligationen v. J. 1872 (Rückzahlung ab 1. Mai).

Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel. 4 pCt Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Localbahn Laibach-Oberlaibach. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1898 (Rückzahlung ab 1. August).

Localbahn Lambach-Haag. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1893 (Rückzahlung ab 1. August).

Localbahn Mauthausen-Grein. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1897 (Rückzahlung ab 1. August).

Oesterreichisches Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen. 4 pCt. Obligationen Kategorie A und B. (Rückzahlung ab 1. August).

Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank. 4 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1894 (Rückzahlung ab 1. August).
Wippachthalbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1898 (Rückzahlung ab 1. August).
Localbahn Wolframs-Teltsch. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).
Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan. 4 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1897 (Rückzahlung ab 1. August).

Am 2. Februar:

Ofner Bergbahn-Gesellschaft. Actien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 7. Februar:

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. März).

Rückzahlungen.

Ab 1. März:

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Silberprioritäten v. J. 1891.
Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Serie A.

Generalversammlungen.

Im März:

5. (Wien.) Localbahn Deutschbrod-Saar. (Ausserordentliche Generalversammlung.)

Förderung des Fremdenverkehres in den österreichischen Alpenländern. Im Interesse der Förderung des Fremdenverkehres in den österreichischen Alpenländern finden im Eisenbahnministerium wiederkehrende Besprechungen mit Vertretern der Landesverbände für Fremdenverkehr in Tirol, Vorarlberg, Salzburg, Kärnten, Steiermark und Oberösterreich, des Verbandes der Curorte und Sommerfrischen im Salzkammergute, des Fremdenverkehrsvereines in Trient und des Tiroler Alpenhotelvereines, sowie der Südbahn-Gesellschaft und der Bozen-Meraner Bahn statt. Die letzte derartige Besprechung wurde am 17. Februar abgehalten und machte hiebei der Vertreter des Eisenbahnministeriums zunächst Mittheilung über die seitens der Staatseisenbahnverwaltung für das Jahr 1902 geplanten, unter Mitwirkung der Interessenten durchzuführenden Massnahmen zur Hebung des Fremdenverkehres, insbesonders über die getroffenen Einleitungen, betreffend die Betheiligung des Eisenbahnministeriums an der diesjährigen Oesterreichischen Kunstgewerblichen Ausstellung in London, sowie über die Fortsetzung der Action zur Bekanntmachung der österreichischen Alpenländer in England und Deutschland. Die diesfälligen Mittheilungen wurden mit Befriedigung zur Kenntniss genommen.

Einer eingehenden Erörterung wurde die vom Eisenbahnministerium angeregte Herausgabe eines Reiseführers in russischer Sprache unterzogen.

Ferner wurde über die von den betheiligten Ministerien eingeleiteten vorbereitenden Schritte zur Gründung eines Centralvereines zur Hebung des Fremdenverkehres in Oesterreich berichtet. Auch wurde seitens der Vertreter der Landesverbände die Frage einer Reform der Fremdenverkehrsstatistik in Anregung gebracht.

Normaliensammlung für das Jahr 1901. Das statistische Departement im k. k. Eisenbahnministerium versendet soeben die „Sammlung der im Jahre 1901 auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens hinausgegebenen Normalien und Constitutivurkunden, sowie der in diesem Jahre ertheilten und verlängerten Vorconcessionen", welche gegenüber den analogen Publicationen der Vorjahre in Anlage und Eintheilung keinerlei Aenderungen aufweist.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat die Oberingenieure Albin Bonczák Edlen von Boutzida, Carl Schündler, Josef Bradáč, Emil Stempf und Anton Stohl zu Baurätheen im Eisenbahnministerium ernannt.

„COURIER"
Internationales Reise- und Fahrkarten-Bureau
NAGEL & WORTMANN 663
Fahrkarten-Stadtbureau der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn
FAHRKARTENBUREAU der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
WIEN, I. Operngasse 6. — ABBAZIA, Südbahn Hotel Stefanie.

K. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.

Offert-Ausschreibung

für die Sanirung des Streckentheiles km 2·6 bis 5·5 der Linie Stryj—Chodorów.

Die Arbeiten zur Instandsetzung dieses durch Hochwasser zerstörten Streckentheiles im approximativen Gesammtkostenbetrage von K 288.000 werden im Offertwege vergeben und umfassen im Wesentlichen:

1. Den Aufbau eines Widerlagers und eines Mittelpfeilers beide Pfeiler pneumatisch fundirt, bei der Stryjbrücke km 4·3/7 der Linie Stryj—Chodorów.
2. Versicherung der beiden bestehenden Widerlager der Mühlbachbrücke, km 4·8/9 der Linie Stryj—Czdorów, mittelst rings um die Widerlager herum Mann an Mann eingetriebenen Piloten aus alten Schienen und eines ebenfalls rings um die Widerlager hergestellten Betonklotzes.
3. Herstellung beider neuen Widerlager bei der Mühlbachbrücke, km 5·0/1 derselben Bahnlinie, unter Anwendung der pneumatischen Fundirungsart und Herstellung eines neuen, an den Bahndamm nächst dieser Brücke anschliessenden Inundationsdammes.
4. Neuherstellung eines gedeckten 1·0 m weiten Durchlasses in km 5·2/3 derselben Linie mit einem innerhalb genutheter Spundwände hergestellten, durchgehenden, 3 m tiefen Betonfundamente.
5. Wiederherstellung eines an den Bahndamm anschliesenden Inundationsdammes in km 5·2/3.

Ausser den obenangeführten Herstellungen kommen noch andere Arbeiten, wie z. B. Pflasterungen der Inundations- und Bahndämme mit Steinsatz, Demolirungen alter Brückenpfeiler etc. zur Ausführung.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung des Offertes, die allgemeinen und besonderen Bedingnisse, sowie die bezüglichen Projectspläne können bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau (Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau) während der Amtsstunden eingesehen und daselbst auch Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sammt dem Erlagscheine für das im Vadium Betrage von K 14.400, welches im Erstehungsfalle als Caution rückbehalten wird, sind versiegelt und mit der Aufschrift **„Offert auf die Sanirung des Streckentheiles km 2·6 bis 5·5 der Linie Stryj—Chodorów"** versehen, **spätestens am 20. März 1902, um 12 Uhr Mittags (Stadtzeit),** bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu überreichen.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte, zu welcher die Offerenten oder deren Bevollmächtigte zugelassen werden, findet am selben Tage um 3 Uhr Nachmittags (Stadtzeit) in einem Amtslocale der k. k. Staatsbahn-Direction statt.

Der Offerent verpflichtet sich, mit seinem Angebote bis zum 15. April 1902 im Worte zu verbleiben.

Offerte, welchen die vorgeschriebene Beilage mangelt oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche, in welchen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Es wird schliesslich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung berücksichtigt werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit für die anstandslose Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen.

Stanislau, am 25. Februar 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Activirung des Rollfuhrdienstes in Laibach S.B.

Auf Grund des § 68 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder werden vom 15. März 1902 angefangen bis auf Widerruf alle in Laibach S.B. anlangenden oder zur Aufgabe zum Bahntransporte daselbst bestimmten Eil- und Frachtgüter nach Massgabe des nachstehenden Tarifes durch die Firma Raimund Ranzinger in Laibach den Adressaten ohne vorherige Avisirung zugestellt, bezw. auf Verlangen der Absender aus den Wohnungen etc. derselben abgeholt.

Die Rollfuhrgebühren betragen:

Zone	Zwischen der Station Laibach S.B. und	Heller für je angefangene 100 kg per Sendung	
		Eilgut	Frachtgut
a	Laibach und den Vorstädten von Laibach	40	28
b	Schischka, Gleinitz, Udmat, Hradetzkydorf, Karolinengrund, Waitsch und Selo	60	38

Die obigen Gebühren verstehen sich für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern in, bezw. aus ebenerdigen Localitäten. Die Parteien können jedoch, gegen Entrichtung einer besonderen Stockgebühr, die Uebertragung der Güter in ober oder unter dem Erdgeschosse gelegene, bezw. aus solchen Localitäten verlangen. Die Stockgebühr beträgt 10 Heller für je angefangene 100 kg einer Sendung.

Für Güter, welche im Tarif, Theil I, als sperrig bezeichnet sind, sowie für Fahrräder aller Art gelangen die eineinhalbfachen, für Claviere und eiserne Cassen im Höchstgewichte von 500 kg per Stück gelangen die sechsfachen Gebühren dieses Tarifes zur Einhebung. Güter mit einem Gewichte von mehr als 500 kg per Stück werden nur nach Uebereinkommen zugestellt, bezw. abgeholt.

Für Güter, welche einer verzehrungssteueramtlichen Behandlung unterliegen, wird ein Zuschlag von 10 Hellern per Collo eingehoben.

Für die Beförderung eines zum Bahntransporte eingerichteten Möbelwagens ist einschliesslich des Auf- und Abladens der Möbel, sowie der eventuellen Stockgebühr und einer Leerfahrt zwischen der Station Laibach S.B. und der Zone a eine Gesaammtgebühr von 30 Kronen, zwischen der Station Laibach S.B. und der Zone b eine Gesammtgebühr von 40 Kronen zu entrichten.

Für Deck- und Bindemittel werden keine besonderen Gebühren berechnet. Dagegen sind bei vorkommenden Reparaturen die nachgewiesenen Baarauslagen zu vergüten.

Alle auf Grund dieses Tarifes eingehobenen Gebühren werden in die zugehörigen Frachtdocumente eingestellt.

Von der Zustellung sind ausgeschlossen:

1. Eil- und Frachtgüter, welche an Parteien adressirt sind, die bei der Station Laibach S.B. unter glaubhafter Bescheinigung ihrer Unterschrift das schriftliche Verlangen gestellt haben, dass die für sie anlangenden Sendungen nicht zuzustellen, sondern zu avisiren sind.

2. Sendungen, welche beschädigt oder unvollständig anlangen.

Von der Zustellung und von der Abholung sind ausgeschlossen:

1. Alle Sendungen, für welche die Frachtgebühren unter Zugrundelegung eines Mindestgewichtes von 5000 kg per Frachtbrief berechnet wurden (Wagenladungsgüter),

2. explosive Güter,

3. alle Sendungen, welche vor der Ausfolgung einer zollamtlichen Behandlung unterliegen.

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft übernimmt die betriebsreglementsmässige Haftung für die durch die Firma Raimund Ranzinger behufs Aufgabe zum Bahntransport in der Station Laibach S.B. aufgelieferten Güter erst nach bahnamtlich vollzogener Annahme zum Transporte.

Die Organe der Firma Raimund Ranzinger sind verpflichtet diesen Tarif bei sich zu führen und den Parteien auf Verlangen vorzuweisen. Allfällige Beschwerden sind bei dem Stationsvorstand in Laibach S.B. oder bei der General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einzubringen.

Der „Tarif für die Ab- und Zustreifung der Eil- und Frachtgüter ab und nach der Station Laibach", ad Z. 1240/C I ex 1879, tritt von dem oben bezeichneten Tage an ausser Kraft.

Wien, am 1. März 1902. [168]

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung von Kartirungssätzen.

Am 15. März 1902 treten an Stelle der vom 1. April 1901 giltigen Kartirungssätze nach und von Starkenbach transit für den directen Verkehr zwischen Stationen der Localbahn Starkenbach-Rochlitz einerseits und Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn andererseits neue Kartirungssätze in Kraft und sind Exemplare derselben bei den betheiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 20 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 27. Februar 1902. [169]

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.

Ergänzung der Begünstigung für Eis sub Post Nr. 22 des vom 1. Jänner 1902 giltigen Anhanges zu den Tarifen, Theil II.

Die unter Post Nr. 22 des vom 1. Jänner 1902 giltigen Anhanges enthaltene Begünstigung für Eis wird durch Aufnahme der nachstehenden Kilometerentfernungen und Frachtsätze ergänzt:

Kilometer	Frachtsätze für 100 kg in Hellern a)
450—459	100
460—469	102
470—479	105
480—489	107
490—499	109
500—509	111
510—519	113
520—529	116
530—539	118
540—549	120
550—559	122
560—569	124
570—579	127
580—589	129
590—599	131
600—609	133
610—619	135
620—629	138
630—639	140
640—649	142
650—659	144
660—669	146
670—679	149
680—689	151
690—699	153

Mit Rücksicht auf diese Ergänzung sind im dritten Absatze der in genannter Anhangspost enthaltenen Anmerkung die Worte „(in maximo bis 449 km)“ zu streichen.

Wien, am 1. März 1902. [170]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages XI zum Tarifheft 1.

Mit dem 1. April 1902 tritt der Nachtrag XI in Kraft. Der Nachtrag enthält unter Anderem Erweiterung des Classentarifes, sowie der Ausnahmetarife 4 (Eisen), 36 (Fleisch), 43 (Eier), 49 (Butter), 50 (Fische), 56 (Holzkohle), ferner Aenderung von Frachtsätzen der Ausnahmetarife 4 c (Eisenwaaren) und 6 a/b (Erze und Schlacken) und Aenderung des Wortlautes für den Ausnahmetarif 4 (Eisen). Soweit hiedurch Tariferhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Sätze noch bis zum 30. April 1902 einschliesslich. Abzüge des Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 5 Pfennigen oder 6 Hellern zu haben.

Breslau, am 28. Februar 1902. [171]

Kgl. Eisenbahn-Direction.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Aufhebung von Fahrpreisen.

Die directen Fahrpreise II. und III. Classe für den Verkehr zwischen Reichenberg und Bielitz über Dzieditz—Prerau—Olmütz—Kolin—Jungbunzlau—Turnau und zwischen Josefstadt-Jaroměř und Bielitz über Dzieditz—Prerau—Olmütz—Pardubitz werden ab 15. April 1902 aufgehoben.

Wien, am 28. Februar 1902. [172]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Kohlenverkehr.

Einführung einer Schleppbahngebühr für den Kreuzerhöhungsschacht in Dux-Liptitz.

Mit Giltigkeit vom Tage der Eröffnung der neuen Schleppbahn zum Kreuzerhöhungsschacht des Duxer Kohlenvereines bis auf Widerruf, längstens bis zur Einführung im Tarifwege, wird für die Beförderung von Kohlensendungen von dem genannten Schachte nach der Station Dux-Liptitz der k. k. österr. Staatsbahnen im Uebergangsverkehre eine Schleppbahngebühr von 11 Hellern, bezw. 9 Pfennigen, bezw. 12 Centimes per Tonne eingehoben.

Wien, am 28. Februar 1902. [173]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung bezüglich eines Frachtsatzes.

In der im Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 22 vom 25. Februar 1902 auf Seite 685 sub fortlaufender Nr. 153 publicirten Druckfehler-Berichtigung vom 21. Februar 1902 muss der mit 502 Heller berichtigte Frachtsatz richtig „**504**“ Heller heissen.

Wien, am 28. Februar 1902.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

1. März. In der Theilstrecke Borszczów—Iwanie puste der Linie Teresin—Iwanie puste wurde mit dem Zuge 3860 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Rheinisch - Nassau - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Anwendung der Sätze des Rohstofftarifes für Holzkohlen etc.) Für Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisirt, Holzkohlenbriquetts, unverpackt, kommen im Rheinisch-Nassau-Bayerischen Verkehr auch bei Verkehrleitung über Gemünden die Sätze des Rohstofftarifes zur Anwendung.

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Gütertarif. (Erweiterung des Geltungsbereiches des Ausnahmetarifes für Eisen etc. und Einbeziehung der Station Singen.) Der Geltungsbereich des Ausnahmetarifes 9c (Eisen und Stahl etc. zur überseeischen Ausfuhr nach Asien u. s. w.) wurde vom 20. Februar 1902 ab auf sämmtliche aussereuropäischen Länder ausgedehnt.

Zu demselben Zeitpunkte wurde die Station Singen der Badischen Staatsbahn in diesen Ausnahmetarif als Versandtstation neu aufgenommen.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Schlesisch-Sächsischer Verband. (Aufnahme der Station Friedland Ndr.-Schl.) Mit Giltigkeit vom 1. März 1902 wurde die Station Friedland Ndr.-Schl. des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau mit den für die Station Dittersbach bestehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 10 für Garne aller Art etc. aufgenommen.

Hanseatisch-Ostdeutscher Güterverkehr. (Ausnahmetarif für die Beförderung von Eis in Wagenladungen. Der für die Zeit vom 1. Februar bis einschliesslich den 31. December 1902 auf den Preussisch-Hessischen Staatseisenbahnen eingeführte Ausnahmetarif für die Beförderung von Eis in Wagenladungen gilt mit den gleichen Bestimmungen für die Frachtberechnung und bis zu dem gleichen Endtermin vom 24. Februar 1902 auch im Hanseatisch-Ostdeutschen Verbande mit Ausschluss der Stargard-Küstriner Eisenbahn, der Eckernförde-Kappelner-Schmalspurbahn, der Altona-Kaltenkirchener und der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn.

Nordwestdeutsch-Bayerischer und Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Verbandsgütertarif. (Ausnahmetarif für die Beförderung von Eis in Wagenladungen.) Mit sofortiger Giltigkeit und bis einschliesslich 31. December 1902 tritt ein Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen in Kraft. Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund der Entfernungen zu den Sätzen des Ausnahmetarifes für Wegebaustoffe.

Im Verkehre mit den bayerischen Vicinal- und Localbahnstationen und bayerischen Stationen der Localbahn-Actiengesellschaft in München erfolgt Frachtberechnung auf Grund der Gesammtentfernung.

Magdeburg-Halle-Bayerischer Verbandsgüterverkehr. (Ausnahmetarif für die Beförderung von Eis in Wagenladungen.) Für die Beförderung von Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht kam im Verkehre zwischen Stationen der Directionsbezirke Magdeburg und Halle a. S. der Braunschweigischen Landesbahn, der Osterwieck-Wasserlebener, der Niederlausitzer und der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn einerseits und der Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits mit Giltigkeit vom 25. Februar bis 31. December 1902 ein Ausnahmetarif zur Einführung. Der Frachtberechnung werden die Sätze des Ausnahmetarifes 5 für Wegebaustoffe zu Grunde gelegt.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) (Berichtigung.) Im Theil II B (französische Schnittsätze) vom 1. Februar 1902 ist auf den Seiten 77—101 die bei Specialtarif 26, § 3, zur Einhebung kommende Einschreibe- und Stempelgebühr von 50 in 80 Centimes zu berichtigen.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Ermässigung der Frachtsätze für die Artikel Holz, Düngemittel etc. etc.) Mit Giltigkeit vom 1. März 1902 wurden im Uebergangsverkehr zwischen den Stationen der Trachenberg-Militscher Kreisbahn einerseits und den Staatsbahnstationen der Directionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg, Breslau, Kattowitz, Posen, Altona, Hannover, Münster, Magdeburg, Halle, Erfurt, Elberfeld, Essen, Cöln und St. Johann-Saarbrücken andererseits für die Artikel Holz der Specialtarife II und III, Düngemittel, Erde, Kartoffeln, Rüben, Torfstreu, Torfmull, Wegebaustoffe und Steinkohlen in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht die Frachtsätze der Staatsbahnstationen Militsch, bezw. Trachenberg um 2 Pfg. für 100 kg ermässigt.

Thüringisch - Hessisch - Sächsischer Güterverkehr. (Ausnahmetarif für die Beförderung von Eis in Wagenladungen.) Für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Cassel und Erfurt, sowie der Arnstadt-Ichtershausener, Eisenberg-Krossener, Hohenebra-Ebeleber, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer, Weimar-Berka-Blankenhainer und Westphälischen Landes-Eisenbahn einerseits und den kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits wurde für Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen ein allgemeiner Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifes für Wegebaustoffe für die Zeit vom 24. Februar bis einschliesslich den 31. December 1902 eingeführt.

Magdeburg-Halle-Sächsischer und Norddeutsch-Sächsischer Güterverkehr. (Ausdehnung des Ausnahmetarifes für Eis in Wagenladungen.) Der bereits in den obgenannten Verkehren eingeführte Ausnahmetarif für Eis wurde mit Giltigkeit vom 22. Februar 1902 ab auf den Verkehr mit Stationen der Neuhaldensleber, Wittenberge-Perleberger, Kremmen-Neuruppin-Wittstocker und Greifswald-Grimmener Eisenbahn ausgedehnt.

Russland. (Verordnung des Ministers der Verkehrsanstalten vom 30. November a., 13. December n. St. 1901, Nr. 52.251, betreffend die Ergänzung des Verzeichnisses der Güter, welche in loser Verladung [unverpackt] befördert werden.) Den Organen der Staats- und Privatbahnen wurde bekanntgegeben, dass zufolge Beschlusses des Eisenbahnrathes vom 1./14. November a./n. St. 1901, Nr. 22/587, bezw. Nr. 28/593, das Verzeichniss der Güter, welche in loser Verpackung (unverpackt) auf den russischen Eisenbahnen befördert werden, durch Aufnahme des Artikels „Schwerspath in Stücken" der Gruppe 66 der Waaren-Nomenclatur und weiters, wie folgt, ergänzt wurde: „Temperaer: Mineralwässer, russische, natürliche und künstliche (aus der Gruppe 17 der Waaren-Nomenclatur) unter der Bedingung, dass jede einzelne Flasche mit einer Strohumhüllung umgeben sein muss und dass das Auf- und Abladen der Sendungen durch die Partei besorgt wird.

(„Osteuropäische Tarifrundschau.")

Russischer Eisenbahn-Gütertarif. (Abänderung der Bezeichnung des Artikels „Röhren und deren Theile, eiserne etc.") Mit Giltigkeit vom 16. Februar a./1. März n. St. 1902 sind in der Bezeichnung des Artikels der Gruppe 33 Waaren-Nomenclatur „Röhren und deren Theile, eiserne, stählerne und gusseiserne, jeder Art, auch gusseiserne emaillirte, sowie eiserne und stählerne verzinkte, und eiserne und stählerne mit kupfernen Abschlussstücken" die Worte „jeder Art" zu streichen. („Osteuropäische Tarifrundschau.")

— (Abänderung der Tarifirung für „Schalen von Buchweizen und anderen Getreidearten, sowie Spreu.") Mit Giltigkeit vom 20. Februar a./5. März n. St. 1902 gelangt für die Artikel der Gruppe 22 der Waaren-Nomenclatur: „Schalen von Buchweizen und anderen Getreidearten" und „Spreu" die gleiche Tarifirung wie für Kleie, d. i. der Artikeltarif für die Beförderung von Getreide etc. auf den russischen Eisenbahuen zur Anwendung.

(„Osteuropäische Tarifrundschau.")

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn. (Erhöhung von Frachtsätzen.) Vom 10. April 1902 ab werden die im Anhang zum Gütertarife der Gruppe II nebst Nachtrag I enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr nach Stationen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn — mit Ausnahme von Gross-Tschuder, Ibsdorf, Liegnitz Nebenbahuhof, Rawitsch Ost, Smolitz, Steinau Oderhafen und Tscheschkowitz-Bienowitz — um je 2 Pfg. für 100 kg erhöht.

Deutsch-Französischer Verband. Verkehr mit und über Elsass - Lothringen. (Nachtrag III zum Heft 8, Theil II A.) Mit Giltigkeit vom 1. März 1902 trat zum Heft 8 (Eisenbahn-Directionsbezirke Cassel, Frankfurt a. M. und Mainz), Theil II A, vom 1. April 1901 der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält ausser sonstigen Ergänzungen und Berichtigungen neue Frachtsätze für die drei verschiedenen Bahnhöfe in Frankfurt a. M. und Hanau. Soweit in dem Nachtrage Frachterhöhungen enthalten sind, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis einschliesslich 14. April 1902 in Kraft.

Der Nachtrag kann von der Drucksachencontrole der kaiserl. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unentgeltlich bezogen werden.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz etc. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe etc. (Einbeziehung neuer Stationen.) Vom 25. Februar 1902 ab wurden die Stationen Lenhausen, Listernohl, Milspe und Olpe des Directionsbezirkes Elberfeld und Puchallowen des Directionsbezirkes Königsberg in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz etc. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Juni 1901 als Versandtstationen einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verkehrsbureaux der betheiligten Verwaltungen.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. Gruppentarif IV, Gruppenwechseltarife I, II/IV, III/IV, IV/V, IV/VI, IV/VII und IV/VIII. (Einbeziehung der Station Osterholz-Scharmbeck in den Ausnahmetarif 9.) Mit Giltigkeit vom 10. März 1902 wird die Station Osterholz-Scharmbeck des Directionsbezirkes Hannover als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 (Eisen und Stahl nach Küstenstationen) einbezogen. Ueber die Höhe der Ausnahmesätze gibt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction auf Befragen Auskunft.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Aenderung von Stationsnamen.) Vom 1. Mai 1902 erhalten die Stationen Altendorf-Essen Süd und Altendorf-Essen Nord die Bezeichnungen Essen West und Essen Altendorferstrasse.

Ausnahmetarif für phosphorhaltige Converterschlacken (Thomasschlacken) etc. im Verkehre von den Stationen Algringen, Deutsch-Oth etc. vom 1. August 1899. (Einführung des Nachtrages IV.) Mit 1. März 1902 trat zum obgenannten Ausnahmetarife der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält:

1. Aufhebung von Frachtsätzen.
2. Abänderung eines Stationsnamens.
3. Entfernungen und Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Stempuchowo des Eisenbahn-Directionsbezirkes Bromberg, Nittritz des Eisenbahn-Directionsbezirkes Posen, Frödel und Klein-Tschirne des Eisenbahn-Directionsbezirkes Stettin, Naugard und Regenwalde der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn und Soldin der Stargard-Küstriner Eisenbahn.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen der Nachtrag käuflich zu haben ist.

Schlesisch-Sächsischer Verband. (Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen.) Mit Giltigkeit vom 1. März bis 31. December 1902 wird im Gütertarife für den obenbezeichneten Verband im Verkehre zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen, den Stationen der Nebenbahnen Hansdorf-Priebus, Rauscha-Freiwaldau und Muskau-Teuplitz-Sommerfeld, sowie der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn einerseits und den Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits ein Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht und jeden Wagen eingeführt. Der Frachtberechnung werden die Sätze des Ausnahmetarifes für Wegebaustoffe zugrunde gelegt.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband. (Erweiterung des Ausnahmetarifes für Eis.) Der Ausnahmetarif für Eis findet mit sofortiger Giltigkeit auch im Verkehre mit den Stationen der Kiel-Eckernförde-Flensburger, der Wittenberge-Perleberger, der Neubrandenburg Friedländer, der Paulinenaue Neuruppiner, der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker und der Greifswald-Grimmener Eisenbahn Anwendung.

Bayerischer Eisenbahnrath. Am 18. Februar 1902 fand die 49. Sitzung des Eisenbahnrathes statt. Bei Erörterung der Zusammenstellung der in der Zeit vom 1. Juli bis 31. December 1901 eingeführten und aufgehobenen Ausnahmetarife wurde in Anknüpfung an die für die neuerbaute Localbahnstrecke Moosach bei München—Schwabing durchgeführte Auflassung des Localbahnzuschlages von verschiedenen Seiten neuerdings die gänzliche Aufhebung der Localbahnzuschläge angeregt. Demgegenüber verwies die Vertretung der Staatseisenbahnverwaltung auf die hierwegen von der Staatsregierung im Landtage abgegebenen Erklärungen, wonach die Auflassung dieses Zuschlages insbesondere mit Rücksicht auf die weitere Fortführung des Localbahnbaues im bisherigen Umfange gewichtigen Bedenken begegne.

Der nächste Punkt der Tagesordnung betraf die Annahme des sogenannten Rohstofftarifes für minderwerthige Artikel im Güterverkehre der Bayerischen Staatseisenbahnen. Nach kurzer Erörterung der Vorlage stellte der Vorsitzende das Einverständniss des Eisenbahnrathes mit der Einführung des Rohstofftarifes in dem von der General-Direction der Bayerischen Staatseisenbahnen vorgeschlagenen Umfange fest. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation. (Verlängerung der Giltigkeit auf weitere fünf Jahre auf den Linien der Bayerischen Staatseisenbahnen etc.) Durch Entschliessung des zuständigen bayerischen Staatsministeriums wurde der vorgenannte, auf den Linien der Staats- und der pfälzischen Eisenbahnen, sowie auf jenen der Localbahn-Actiengesellschaft in München bereits eingeführte Ausnahmetarif ab 30. April 1902, und zwar mit vereinfachten Anwendungsbedingungen, auf weitere fünf Jahre verlängert. Die Verlängerung erstreckt sich sowohl auf den inneren Verkehr der genannten Eisenbahnen, als auch auf deren directen Verkehr mit den Preussisch-hessischen Staatsbahnen, den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, sowie den übrigen deutschen Eisenbahnen, die sich dieser Massnahme bereits angeschlossen haben oder noch anschliessen werden. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der Gera-Menzelwitz-Wuitzer Eisenbahn einerseits und Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahn andererseits. (Einführung eines Gütertarifes.) Mit Giltigkeit vom 1. März 1902 gelangte der vorbezeichnete Gütertarif zur Einführung. Derselbe enthält directe Frachtsätze für gebrannte Steine, Steinkohlen, Kalk und Kalksteine, Erde, Futtermittel u. s. w. Näheren Aufschluss geben die betheiligten Stationen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (Berichtigung.) Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 17 vom 13. Februar 1902 auf den 1. April 1902 veröffentlichte Erhöhung der Eil- und Stückguttaxen auf Seite 10 des III. Nachtrages zum Tarifheft I B bezieht sich nur auf die daselbst vorgesehenen Schnittfrachtsätze für Friedrichsfeld M.-N.-B. Die übrigen Schnittfrachtsätze bleiben unverändert.

Oberschlesisch-Nordwestdeutsch-Mitteldeutsch-Hessischer Kohlenverkehr. (Einbeziehung der Station Gross-Köris.) Vom 1. März 1902 ab wurde die an der Strecke Berlin—Kottbus gelegene Station Gross-Köris des Eisenbahn-Directionsbezirkes Halle in den obenbezeichneten Kohlentarif einbezogen.

Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutscher Verband. (Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen.) Am 1. März 1902 gelangte ein Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen zu 10.000 kg im Verkehre mit den Verbandstationen der Badischen Staatsbahn, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Main-Neckar-Eisenbahn, der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft, der Station Friedrichshafen der Württembergischen Staatsbahn und der Station Basel zur Einführung. Der Frachtberechnung sind die Sätze des Ausnahmetarifes 5 für Wegebaustoffe zugrunde zu legen; für Mannheim Bad. B. sind die Sätze für Mannheim Bezirk Mainz in den Preussisch-Hessischen Staatsbahntarifen und im Westdeutschen Privatbahnverkehr anzuwenden. Der Eis-Ausnahmetarif ist bis 31. December 1902 giltig.

Comptoirist

im Eisenbahnfrachten-Tarifwesen bewandert, von einer bedeutenden Fabrik in Deutschböhmen gesucht. Unverheiratete Bewerber belieben ihre Offerte unter Chiffre „P. C 339" an **Rudolf Mosse, Prag,** einzusenden.

M. WOLF

k. u. k. Hoflieferant 664

Wien, VI. Mariahilferstrasse 29

Telephon 4435

Uniformen, feine Civil-Garderobe.

Preiscourante auf Wunsch.

Das beste, billigste und dauerhafteste Rostschutzmittel für Eisenconstructionen!

„ROSTINIT"

Schuppenfarbe von Dr. J. WERBER

WIEN VI/1

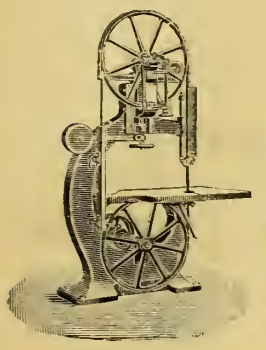
Fabrik: Corneliusgasse 10. Comptoir: Gumpendorferstr. 63G

„Rostinit" wurde auf sämmtlichen bisher beschickten Ausstellungen als der wirksamste Rostschutzanstrich mit den höchsten Preisen ausgezeichnet. So in Paris: Gold. Medaille, London: Gold. Medaille und Ehrendiplom, Lyon: Grand Prix und Gold. Medaille.

Weltausstellung Wien 1873
Fortschrittsmedaille.

Gegründet
1853.

Weltausstellung Paris 1900
Grand Prix.



G. Topham

Maschinenfabrik und Eisengieseerei
Wien, Favoriten.

Specialitäten:

Sägewerks- und Holzbearbeitungsmaschinen in vollkommenster Ausführung nach neuesten formvollendeten Modellen für alle Zwecke der Holzindustrie.

Dampfmaschinen mit Präcisions-Schieber- und zwangläufiger Ventilsteuerung (Patent Elsner). Über 400 im Betriebe.

Transmissionen mit und ohne Ringschmierlager, sowie auf Maschinen geformte **Zahnräder** aller Art.

Spindel- und Excenterpressen, hydraulische Pressen und die angehörigen Pumpwerke.

G. Winiwarter

BLECH- UND BLEI-WAARENFABRIK

Wien, I. Getreidemarkt 8.

Fabrik in Gumpoldskirchen, Niederösterreich.

Niederlage in Budapest, VI. Andrassystrasse 28.

Liefert: **Verzinkte Eisenbleche, verzinkten Eisendraht, Zinkblech, Weissblech, Bleirohre, Bleiplatten, Bleiplomben, Bleidraht, Bleiapparate und Geschirre für die chemische und Glas-Industrie. Zinnrohre, Zinnplatten, Bleifolien, Stanniol.** 662

Specialität:

K. k. priv. verbesserte Hilger'sche Dachpfannen, anerkannt beste Metall-Dachdeckung, Wellenbleche, Trägerwellenbleche, schwarz und verzinkt. Rollhalkenbleche, Eisenbleche verzinnt und verbleit bis 1000×2000 mm.

JULIUS PINTSCH

WIEN, IV. Schleifmühlgasse 1.

Fabrik für Gasmesser, Gasapparate und Laternen. 670

Mechanische Werkstätte u. Metallgiesserei

übernimmt den **Bau** und **Betrieb** von **Gasanstalten** für **Steinkohlengas, Leuchtwassergas** System Humphreys & Glasgow (besonders als **Ergänzung** für bestehende **Steinkohlengasanstalten**), **Oelgas** und **Acetylengas.**

Gasbeleuchtungs-Einrichtungen

für **Eisenbahnwaggons, Locomotiven** etc.

= = Gascompressions- und Füllanlagen. = =

Leuchtthurm-Einrichtungen u. Leuchtbojen. Geschweisste Kessel, geschweisste Holzstoffkocher. . . Specialfabrik für Bau v. Laternen aller Art.

Ausschliesslicher . . . . Licenzträger für **Deutschland** und . . **Oesterreich-Ungarn** . . . . . der . . . . .

Slavianoff-Benardos'schen Patente für elektr. Giess- und . . . . . Schweissverfahren.

Wiener Wechselstuben-Gesellschaft

KAPUN, HANAKAMP & Co.

Wien, I. Kärnthnerstrasse 18

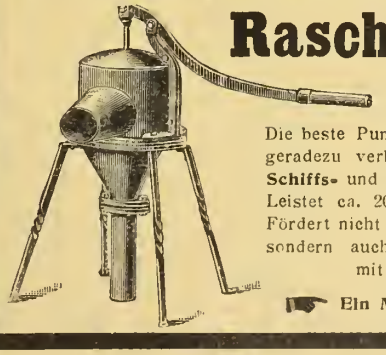
Eingang: Neuer Markt 3, Halbstock. 661

Coulantester Ein- und Verkauf aller Gattungen Werthpapiere, Münzen und Valuten.

Besorgung von Capitalsanlagen, Heiratscautionen, Vinculirungen, solideste Ausführung von Börseaufträgen, provisionsfreie Einlösung von Coupons, Revisionen, Evidenzhaltung von verlosbaren Werthpapieren, Depotverwahrung und -Verwaltung. Lose auf Raten. Promessen. Commissionsweise Versicherung von verlosbaren Werthpapieren gegen Coursverlust. Belehnung von Werthpapieren. Annahme von Baareinlagen zur conto-correntmässigen Verzinsung.

LIMAN & PETZOLD, Wien, III. Matthäusgasse 8.

Eiserne Transport-Geräthe.

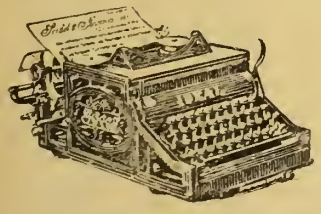


Rasch-Pumpe!

Oesterr. Patent

Die beste Pumpe der Gegenwart, von geradezu verblüffender Wirkung als **Schiffs-** und **Baupumpe.** Leistet ca. 20.000 Liter pro Stunde. Fördert nicht nur Sand und Schlamm, sondern auch grössere Gegenstände mit Leichtigkeit. 655

Ein Mann Bedienung.



Ideal

Seidel & Naumann's

Schreibmaschine

das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.

Auf Kugellager mit sofort und dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem

Decimal-Tabulator.

Leichtester Tastenanschlag. Grösste Durchschlagsfähigkeit. Schriftproben und Prospecte gratis und franco.

General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn: 660

Hch. SCHOTT & DONNATH, Wien, III. Heumarkt Nr. 9.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
787	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 9 des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, Tarif, Theil II, Heft 2	Friedberg-Longau Gnrten Obernberg-Altheim Uttendorf-Hellpfau	Schwarza b. Rudolstadt (Thüringen)	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 9 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 10. März 1902 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1902	Westdeutsch.-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2	Bestehen keine directen Sätze	Pfge. 112 109 106 106		Im Kartirungswege		
788	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter a) der Classe I b) „ „ II c) „ „ A	Prag (B.N.B.)	Jifitz oder umgekehrt	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 61 Heller b) 53 „ c) 51 „		Im Kartirungswege		Dieser Frachtsatz gilt nur für solche Etablissements, welche mit der Station Jifitz in directer Schienenverbindung stehen. Das Abladen obliegt dem Empfänger
789			Rohzucker	Prag (B.N.B.)	Jifitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen				34 Heller				
790			Zucker der Tarifposition Z—8 a	Jifitz	Prag (B.N.B.) Wien II (K.F.J.B.) Wien (Oe.N.W.B.) Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.) Nussdorf Korneuburg-Donauumschlag	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung a) für Mengen unter 5000 kg, b) für mindestens 5.000 kg } für den Frachtbrief c) für mindestens 10.000 kg } und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen				Heller a) b) c) 44 44 38 — — 200 — — 200 — — 200 — — 200 — — 192				Die sub c) angeführten Frachtsätze gelten nur für solche Etablissements, welche mit der Station Jifitz in directer Schienenverbindung stehen. Bei Anwendung der Frachtsätze sub c) obliegt das Auf- und Abladen den Parteien

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
791	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Eis	Csorba	Bisenz-Pisek transit Bisenz Stadt Göding Neutitschein K.F.N.B. Prerau Rohatetz Ung.-Hradisch transis Ung.-Hradisch Stadt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 92 92 95 86 82 94 87 87		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
792	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Schotter	Mistelbach	Wolkersdorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	18 Heller	15 Heller	3 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
793	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Eisenbahn Marienbad-Karlsbad und Karlsbad-Johanngeorgenstadt	a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien, b) Fahrbetriebsmittel	den Stationen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A enthaltenen Linien, sowie von Stationen der Linie Marienbad—Karlsbad	Eger, Komotau (D.B.) transit, Karlsbad (K.J.) loco und transit, Rakonitz-Saaz transit	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für die Localbahn Karlsbad-Merkelsgrün bestimmt sein und mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, auf welchen die Bauleitung dieser Localbahn als Empfängerin erscheint	vom 1. December 1901 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localtarif	Verschieden	ad a) 0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg. ad b) 50 Percent Nachlass von den normalen Frachtsätzen unter Wahrung eines Minimaleinheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km und des Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	Verschieden	Im Kartirungswege		ad a) Im Rückvergütungswege, ad b) Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen hinsichtlich der Sendungen nach Eger, Karlsbad und Saaz transit, durch die k. k. Staatsbahn-Direction in Prag hinsichtlich der Sendungen nach Komotau (D.B.) transit und Rakonitz Gegen Vorlage der auf die bezeichnete Bauleitung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1903 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen, bezw. Prag zu bewirken ist. Im Falle auf Grund dieser Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	

Fortlaufende Nummer	794	795	796
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
		Oesterr. Nordwestbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Fassdauben aus Buchenholz, Pos. H—18, Punkt 2, der Güterclassification des österr.-ungar. Tarifes, Theil I, Abtb. B	Kalk, gebrannt	Kohlen, mineralische
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Bohrka-Chlebovice, Bolechow, Kolomea, Potntory, Komanoza, Kroscienko, Lawoczne, Lubience, Lupkow, Nen-Lupkow, Olczanica, Skole, Stryj, Synowodsko wyzne, Ustrzyki, Zloczow, Hadikfalva, Hliboka	Setzdorf	Wiesa-Oberleutensdorf
nach	Itzkany transit (für Rumänien)	Leitmeritz	Brüx St.B. und A.T.E. Gmunden Seebahnhof Gmunden Seebahnhof Kammer Aussee Obertraun Ischl transit
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken einer Dampfschiffahrts-Unternehmung auf den Salzkammergutseen bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein
und gilt in der Zeit	vom 7. März 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarife	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Heller 95 93 62 4 89 135 120 110 101 137 137 124 105 97 103 122 114 24 32	Besteht kein directer Frachtsatz	Heller 1060
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Heller 84 82 58 79 118 105 97 89 119 119 108 92 86 90 106 100 20 28	103 Heller	1010
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Heller 11 11 4 10 17 15 13 12 18 18 16 13 11 13 16 14 4 4		50
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			In dieser Veröffentlichung ist die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 148 vom 21. December 1901 unter fortlaufender Nr. 3629 enthaltene Publication einbezogen und erscheint sohin letztere als gegenstandslos

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
797	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	I. Mauerziegel, Dachziegel und Chamotteziegel II. Lehmziegel, ungebrannt, ferner Mauerziegel aus gewöhnlichem Ziegelmaterial und Dachziegel, auch gedämpft oder getheert, sofern diese Artikel Erzeugnisse der Thonwarenindustrie und nicht künstlich gefärbt, nicht engobirt und nicht glasirt sind, jedoch mit Ausnahme der feuerfesten Ziegel und der Klinkersteine	via Hrabovka: Obernitz (k.k.St.B.)	Bubenč (St.E.G.)	1. Aufgabe als Frachtgut in unverpacktem Zustande. 2. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 3. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 4. Einhaltung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localgütertarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller ad I. 62	II. 45	Im Kartirungswege		
				via Hrabovka: Obernitz (k.k.St.B.)	Bubna (St.E.G.)					60	43			
				via Saaz (B.E.B.): Obernitz (k.k.St.B.)	Prag (Bubna (B.E.B.)					60	43			
					Prag (Sandthor)									
798	**Buschtehrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Bleiröhren, Bleikugeln, Bleischrot	Kosten (k.k.St.B.)	Annathal-Rothau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für beliebige Mengen, bezw. für Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief. 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Tarife, Theil II, Heft 1, 2 und 4 des Nordwesthömischen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1901	Heller 159	Heller 146	13 Heller	Im Kartirungswege		
					Eger (B.E.B.)				171	158				
					Falkenau a. d. Eger				141	128				
					Graslitz oberer Bhf.				166	153				
					Graslitz unterer Bhf.				163	150				
					Kaaden-Brunnersdorf				71	58				
					Karlsbad (B.E.B.)				119	106				
					Königsberg-Maria Kulm				156	143				
					Welpert (B.E.B.)				130	117				
					Gablonz a. N.				218	208	10 Heller			
					Reichenberg (A.T.E., S.St.B. und S.N.D.V.B.)				186	176				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif. auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
799	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Emballagen, gebrauchte, leere, des Abschnittes C—V a des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, der österr., ungar. und bosn.-herceg. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Maffersdorf (R.G.T.E.) Maffersdorf-Fabrik (R.G.T.E.) Raspenau (S.N.D.V.B.) Semil (S.N.D.V.B.) oder umgekehrt	Aussig (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	1. Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. 2. Einhaltung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Tarif, Theil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1901	Heller 119 117 137 139	82 80 87 82	37 37 50 57	Im Kartirungswege		
800	**k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau**		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9, Malz aller Art der Pos. M—7, Klee der Pos. K—13, Sämen und Sämereien der Pos. S—9 und 10 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Reexpeditionsbegünstigung im Localverkehre für das Lagermagazin der Firma Osias Boral in der Station Stanislau			vom 1. Jänner 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2			Im Rückvergütungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
15	Nr. 150 vom 28. December 1901	3804	K. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Holzwolle	Pozoritta	Nowosielitza (Bhf.) transit mit der Bestimmung nach Russland	Mit Giltigkeit vom 7. März 1902 ist in der Rubrik 10 in der Relation Pozoritta—Nowosielitza (Bhf.) transit der Frachtsatz von 131 Heller auf 114 Heller per 100 kg abzuändern	
16	Nr. 14 vom 6. Februar 1902	589	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Raffinirtes Petroleum etc.	Kolin Oe.N.W.B.	Trebitsch	In der Rubrik 10 ist der Frachtsatz von 50 auf 46 Heller per 100 kg zu berichtigen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 26. **Wien, 6. März 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Die Staatseisenbahnen im preussischen Staatshaushaltsetat 1902. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Für die Frage, in welcher Breite eine als Ersatzcommunication für einen durch den Bahnbau unterbrochenen Strassenzug zu erbauende Brücke herzustellen ist, sind nicht die Vorschriften für das technische Verfahren beim Strassenbaue, sondern ausschliesslich die Bestimmungen des § 10 c des Eisenbahnconcessions-Gesetzes massgebend.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde der Stadtgemeinde Znaim gegen die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 20. Jänner 1900, Z. 58.846 ex 1899, betreffend die genehmigte Erweiterung der Zugförderungsanlage der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn in Znaim zu Recht erkannt:

Die angefochtene Entscheideng wird als gesetzlich nicht begründet aufgehoben.

Entscheidungsgründe:

Ueber das von der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn eingebrachte und vom k. k. Eisenbahnministerium schon unterm 13. April 1899, Z. 14.231, principiell genehmigte Project „für die Erweiterung der Zugförderungsanlage und die Ableitung der Abfallwässer aus dem Heizhause der Station Znaim in den Leskabach" hat das genannte Ministerium nach Einsicht in das von der mährischen k. k. Statthalterei vorgelegte instruirte Commissionsprotokoll über die am 2. Juni 1899 durchgeführte politische Begehung mit dem heute angefochtenen Erlasse unter Anderem folgendermassen entschieden: „Die neue im Zuge der Hosterlitzer Bezirksstrasse gelegene, über die gesellschaftlichen Zugförderungsgeleise projectirte Strassenbrücke von 10·8 m Lichtweite, welche nach dem im citirten Protokolle enthaltenen Commissionsgutachten nach den Normen einer Bezirksstrassenbrücke II. Classe auszuführen sein wird, ist im Sinne des § 25 der Kundmachung der k. k. Statthalterei in Mähren vom 26. Juni 1888, L.-G.-Bl. Nr. 73, und vom 22. August 1878, L.-G.-Bl. Nr. 25, statt mit der projectirten Breite von 5·00 m mit 6·00 m Fahrbahnbreite herzustellen. . . . ."

Die hingegen eingelegte Beschwerde der Stadtgemeinde Znaim, deren Vertreter schon bei der politischen Begehung vom 2. Juni 1899 die Forderung auf Herstellung der Brücke in der ganzen Breite der jetzt bestehenden Strasse per 8·00 m gestellt hatten, wendet vor Allem gegen die angefochtene Entscheidung ein, dass in ihr die öffentlichen Verkehrsinteressen nicht die ihnen zukommende Berücksichtigung gefunden haben und dass die angefochtene Entscheidung gegen die Norm des § 10, lit. c, der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, verstosse, derzufolge die Eisenbahnunternehmung verpflichtet sei, durch den Bahnbau gestörte Communicationen anderweitig vollkommen wieder herzustellen, so dass also die fragliche Brücke in der ganzen Breite der Bezirksstrasse zunächst der Brücke, d. i. in der Breite von 8 m herzustellen sei.

Der Verwaltungsgerichtshof fand die auf den § 10, lit. c, der Ministerialverordnung vom 14. September 1854 gestützte Einwendung als vollkommen stichhältig.

Die Bestimmungen der Kundmachung der k. k. Statthalterei in Mähren vom 22. August 1878, L.-G.-Bl. Nr. 25, und vom 26. Juni 1888, L.-G.-Bl. Nr. 73, über das technische Verfahren bei dem Baue von Bezirksstrassen I. und II. Classe und insbesondere über die Herstellung von Brücken im Zuge dieser Strassen sind für die vorliegende Streitsache zunächst ohne Belang, weil dieselben nur aussprechen, wie derartige neue Communicationsobjecte aus technischen Gründen herzustellen seien und welche mindesten Verpflichtungen daher den Concurrenzfactoren aus diesen Gründen aufzuerlegen seien.

Im vorliegenden Falle handelt es sich aber zunächst durchaus nicht um die technische Frage der Herstellung der Brücke, sondern in erster Linie vielmehr darum,

welche Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmung aus dem Grunde der Zerstörung eines bereits bestehenden Communicationsobjectes, also gleichsam aus dem Titel der Schadloshaltung aufzuerlegen seien.

Die Bestimmungen hiefür sind aber ausschliesslich im § 10 der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, zu suchen. Der citirte § 10 ordnet nämlich im ersten Absatze der Lit. c an: „Wenn durch den Bau der Eisenbahn öffentliche Wege, Brücken, Stege oder sonstige Communicationen ganz oder zum Theile gestört oder unfahrbar gemacht werden, so ist die Eisenbahnunternehmung verpflichtet, nach jedesmaliger Anordnung der Behörden die gestörte Communication anderweitig vollkommen wieder herzustellen".

Die Bestimmung nun, dass die Bahnunternehmung verpflichtet ist, einen durch die Bahnanlage gestörten öffentlichen Weg „anderweitig vollkommen wieder herzustellen" begründet für die die Communication vertretende Gemeinde Znaim zweifellos den Rechtsanspruch auf einen gleichwerthigen Ersatz, welcher nach seinem rechtlichen Wesen mit der dem Enteigneten gebührenden Entschädigung verglichen werden kann. Wenn nun auch der citirte § 10, lit. c, die „jedesmalige Anordnung der Behörden" als für die Verpflichtung der Bahnunternehmung massgebend erklärt, so schliesst doch der dispositive Inhalt dieser Norm die Deutung aus, als ob die den Bauconsens für die Bahnanlage ertheilende Eisenbahnbehörde berechtigt wäre — je nachdem sie eine grössere Förderung der Strassencommunication oder aber der Eisenbahninteressen für zweckmässiger hielte — der Eisenbahnunternehmung nach freiem Ermessen grössere oder geringere Leistungen aufzuerlegen. Der „Anordnung" der Eisenbahnbehörde sind vielmehr durch das gesetzliche Gebot der „anderweitigen vollkommenen Wiederherstellung" feste Grenzen gezogen; sie darf eben nicht weniger anordnen, als erforderlich ist, damit das öffentliche Communicationsbedürfniss in gleichem Masse wie früher seine Befriedigung finde. Hieraus folgt, dass die Entscheidung, welche das Eisenbahnministerium im Falle eines Streites zwischen der Bahnunternehmung und der den gestörten öffentlichen Weg vertretenden Gemeinde gemäss § 13, leg. cit. zu fällen hat, sich als ein Act der Rechtsprechung über die Frage darstellt, ob die im Eisenbahnbauprojecte angebotene Ersatzcommunication als eine „vollkommene Wiederherstellung" des gestörten öffentlichen Weges im Sinne des § 10, lit. c, anzusehen sei.

Es kann nun aber unter diesem gesetzlichen Ausdrucke doch nur die Herstellung eines Weges, einer Strasse etc. verstanden werden, durch welche die Verkehrszwecke und Bedürfnisse in vollkommen gleichem Masse befriedigt werden können wie früher. Aus der unbestrittenen Actenlage tritt aber klar zutage, dass sich dem Verkehre an der in Rede stehenden Stelle der Hosterlitzer Bezirksstrasse bisher eine Communication in der Breite von 8·0 m darbot, während die projectirte Geleiseübersetzung nach der Entscheidung des Eisenbahnministeriums eine Breite von nur 6·0 m erhalten sollte. Aus diesem Vergleiche musste aber der Verwaltungsgerichtshof zu dem Schlusse gelangen, dass die projectirte Ersatzcommunication nach ihrer Breitendimension den öffentlichen Verkehr nicht in vollkommen gleicher Weise zu befriedigen geeignet ist, als die durch die Erweiterungsanlage der Oesterreichischen Nordwestbahn unterbrochene Strassenstrecke und dass sie somit als vollkommener Ersatz im Sinne des § 10, lit. c, des Eisenbahnconcessionsgesetzes nicht angesehen werden könne.

Demnach musste aber die Entscheidung des Eisenbahnministeriums vom 30. Jänner 1900, Z. 58.846, in ihrem von der Stadtgemeinde Znaim angefochtenen Theile als gesetzlich nicht begründet aufgehoben werden.

(Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 12. December 1901, Z $\frac{9338 \text{ ex } 1901}{\text{V.-G.H.}}$; E.-M.-Z. 508/1902.)

Die Staatseisenbahnen im preussischen Staatshaushaltsetat 1902.

Die Gesammtsumme der ordentlichen Einnahmen und dauernden Ausgaben des Etats der Eisenbahnverwaltung für das Etatsjahr 1902 stellt sich gegenüber 1901 wie folgt:

Ordentliche Einnahmen . . .	weniger	25,081.009	Mk.
Dauernde Ausgaben	mehr	8,082.149	„
Ueberschuss:			
im Etatsjahre 1902		530,201.210	„
„ „ 1901		563,364.368	„
mithin 1902 weniger		33,163.158	„
Von dem Ueberschusse im Betrage von		530,201.210	„
sind zur Verzinsung der Staatseisenbahn-Capitalsschuld		141,618.192	„
in Rechnung zu stellen, so dass zur Abschreibung von der Staatseisenbahn-Capitalsschuld		388,583.018	Mk.
verbleiben.			
Nach dem Etat für 1901 sind zu dieser Abschreibung bestimmt		414,048.663	„
mithin für 1902 weniger		25,465.645	„

In den besonderen Erläuterungen zu den Betriebseinnahmen der vom Staate verwalteten Eisenbahnen heisst es in Bezug auf den Personen- und Gepäcksverkehr: Die Einnahmen aus den alten, vom 1. April 1900 im Betriebe gewesenen Strecken haben im Rechnungsjahre 1900 Mk. 383,705.000 betragen. In das Etatsjahr 1902 fällt kein Osterfest. Das Jahr 1900 hatte ein solches. Mit Rücksicht hierauf wird für das Etatsjahr 1902 gegenüber dem Jahre 1900 auf eine Mindereinnahme aus dem Osterfestverkehre von Mk. 2,170.000 gerechnet. Eine weitere Mindereinnahme, die zu Mk. 1,500.000 angenommen wird, ergibt sich aus der Ermässigung des Fahrgeldtarifes für beurlaubte Militärpersonen. Die Einnahmevermehrung aus reiner Verkehrsteigerung gegenüber den Ergebnissen des Etatsjahres 1900 wird auf 2 pCt. geschätzt. Diese vorsichtige Schätzung ist auch mit Rücksicht auf die Verlängerung der Geltungsdauer der gewöhnlichen Rückfahrkarten erfolgt, deren finanzielle Tragweite sich zur Zeit noch nicht übersehen lässt. Danach ist eine Mehreinnahme von rund Mk. 7,600.000 in Ansatz zu bringen. Aus dem Betriebe der nach dem 1. April 1900 eröffneten und bis zum Schlusse des Etatsjahres 1902 zur Eröffnung kommenden Strecken tritt eine Einnahme von Mk. 2,393.000 hinzu. Die zu veranschlagende Gesammteinnahme beträgt daher Mk. 390,028.000 (gegen 1901 weniger Mk. 1,147.000).

Die Einnahmen aus dem Güterverkehre bei den alten, am 1. April 1900 im Betriebe gewesenen Strecken haben im Rechnungsjahre 1900 Mk. 922,224.000 betragen. Aus Anlass der Ermässigung der Zuckertarife ist eine Mindereinnahme von Mk. 500.000 in Ansatz gebracht.

Die Einnahmevermehrung aus reiner Verkehrssteigerung gegenüber den Ergebnissen des Etatsjahres 1900 wird auf 1 pCt. geschätzt. Mit Rücksicht hierauf ist eine Mehreinnahme von rund Mk. 9,200.000 eingesetzt. Aus dem Betriebe der nach dem 1. April 1900 eröffneten und der bis zum Schlusse des Etatsjahres 1902 zur Eröffnung kommenden Strecken tritt eine Einnahme von etwa Mark 3,791.000 hinzu. Die zu veranschlagende Gesammteinnahme beträgt hienach Mk. 934,715.000 (gegen 1901 weniger Mk. 24,300.000).

An Betriebsausgaben sind veranschlagt für Besoldungen, Wohnungsgeldzuschüsse, zur Remunerirung von Hilfsarbeitern, für Löhne, Stellenzulagen u. s. w. Mark 335,410.800. Dieser Summe stehen als wirkliche Ausgabe des Jahres 1900 Mk. 323,768.650 gegenüber. Mithin sind für 1902 im Vergleiche zu der wirklichen Ausgabe des Jahres 1900 für die erwähnten Zwecke rund Mark 11,642.100 mehr vorgesehen. Diese Mehrausgabe wird theils durch die Mehr- und Mindereinstellung von Bediensteten, theils durch die Erhöhung der Einkommenbezüge des Dienstpersonales herbeigeführt.

Der Veranschlagung für das Etatsjahr 1902 liegt ein Gesammtbedarf an Beamten, Hilfsbeamten und Arbeitern (jedoch ausschliesslich der Civilsupernumerare und ungelöhnten Gepäcksträger, sowie der besonders zu löhnenden Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter) von 248.237 Personen zugrunde, während im Jahre 1900 244.030 Beamte und Arbeiter durchschnittlich täglich beschäftigt gewesen sind, so dass sich für das Etatsjahr 1902 ein Mehr von 4207 Personen ergibt. Die weitere Ausdehnung des Bahngebietes infolge Eröffnung neuer Bahnlinien macht eine Vermehrung der Arbeitskräfte um 1598 erforderlich. An der Vermehrung ist namentlich das Bahnhofs-, Abfertigungs-, Weichensteller-, Bahnbewachungs- und Fahrpersonal betheiligt. Die gesteigerte Neubauthätigkeit erfordert eine Mehreinstellung von 207 Personen, hauptsächlich bei den Arbeitern der allgemeinen Verwaltung (Messgehilfen) und bei dem Fahrpersonal der Arbeitszüge. Zur Verstärkung des Personales auf den aus Rücksichten der Betriebssicherheit und zur Bewältigung des Verkehres umgebauten und erweiterten Bahnhöfen, ferner zur Besetzung der auf den Betriebsstrecken neu angelegten Bahnhöfe, Haltestellen, Haltepunkte, Kreuzungs-, Signal- und Blockstationen, sowie zur Beaufsichtigung und Bedienung neuer und erweiterter Geleise, Rangir-, Werkstatts-, Schuppen-, Beleuchtungs- und sonstigen Anlagen sind 1168 Köpfe in Zugang zu bringen.

Infolge der Neueinlegung von Schnell- und Personenzügen, der Früher- und Späterlegung solcher Züge und der dadurch bedingten Verlängerung des Dienstes, beziehungsweise der Einführung ununterbrochenen Dienstes auf einer Anzahl von Stationen und Bahnstrecken, ferner der Vermehrung der Fahrkartenausgabestellen und der Abfertigungsstellen für Eil- und Frachtgut, der Verkleinerung und Doppelbesetzung von schwierigen Weichensteller- und Bahnaufsichtsbezirken, der Verkleinerung der Rangir- und Wagenmeisterbezirke, der Vermehrung der Ausgänge an den Bahnsteigen u. a. m. werden etwa 1300 Beamte und Arbeiter mehr beschäftigt werden müssen. Die Vermehrung trifft insbesondere den Locomotiv-, Zugs-, Bahnhofs-, Abfertigungs- und Verschiebedienst, sowie die Maschinen- und Wagenputzer. Durch die weitere Ausdehnung der Bahnsteigsperre wird nach Abzug der Ersparnisse beim Zugspersonale eine Verstärkung des Personales um rund 56 Köpfe erforderlich.

Die Abkürzung der dienstlichen Inanspruchnahme des Betriebspersonales und die Gewährung von Ruhepausen bei ununterbrochen anstrengendem Dienste, insbesondere auf Weichenstellwerken und im Locomotivdienste hat zu einer Mehreinstellung von 431 Bediensteten geführt. Für 47 Bedienstete, die bisher im Arbeitsverhältnisse beschäftigt und mit ihren Löhnen bei den sächlichen Titeln verrechnet worden sind, kommen, weil für sie etatsmässige Beamtenstellen geschaffen sind, nunmehr die Besoldungen zum Nachweis.

Der vorstehend dargelegten Personalvermehrung von insgesammt 4807 Arbeitskräften steht ein Minderbedarf von rund 600 Köpfen gegenüber. Der Minderbedarf entfällt zum Theil auf den inneren Verwaltungsdienst, da es möglich gewesen ist, in den Bureaux und Kanzleien, sowie bei den Rechnungs- und Controlstellen noch weitere erhebliche Vereinfachungen des Geschäftsbetriebes vorzunehmen, zum Theil auf den Bahnbewachungs- und Güterbodendienst, da im Bahnbewachungsdienst die Beseitigung an Bahnübergängen, die Vermehrung der Drahtzugschranken und eine zweckmässigere Stationirung des Wärterpersonales, im Güterbodendienst der Rückgang des Verkehres bei einer Anzahl von Abfertigungsstellen und die Einführung neuer Vorschriften über die Be- und Entladung der Wagen unter Verminderung der Zahl der Umladungen eine Abnahme der Geschäfte herbeigeführt hat.

Im Ganzen entsteht durch die Mehr- und Mindereinstellungen von Bediensteten gegenüber der Ausgabe des Jahres 1900 eine Mehrausgabe von Mk. 6,093.000. Der verbleibende Theil der Mehrausgabe mit Mk. 5,549.100 wird durch Erhöhung der Einkommenbezüge des Dienstpersonales begründet. Den Gehaltsaufwendungen für etatsmässige Beamte im Jahre 1900 gegenüber treten zunächst nach Massgabe des Dienstalters der Beamten Mk. 2,376.000 hinzu. Aenderungen in den für 1901 festgesetzten Normalgehältern sind für das Etatsjahr 1902 nicht in Aussicht genommen.

Zur Erhöhung des Aufwandes an Gehältern und Wohnungsgeldzuschüssen tragen ferner die Vermehrungen der etatsmässigen Stellen bei, welche theils durch den Etat für 1901 stattgefunden haben, theils für das Etatsjahr 1902 vorgesehen sind. Im Ganzen wird durch die Stellenvermehrungen nach Abzug der wegfallenden diätarischen Besoldungen und Löhne gegenüber den Aufwendungen im Jahre 1900 eine Mehrausgabe entstehen, welche auf Mk. 1,340.000 zu veranschlagen ist. Auf die Erhöhung der Löhne der unteren Hilfsbediensteten und der Betriebsarbeiter entfällt eine Ausgabesteigerung von Mk. 1,275.000, welche in der Hauptsache darauf zurückzuführen ist, dass das vorhandene Arbeiterpersonal mit dem zunehmenden Beschäftigungsalter in die höheren Lohnsätze in stärkerem Masse aufrückt.

An Stellenzulagen für Beamte sind gegenüber den Ausgaben des Jahres 1900 rund Mk. 611.200 mehr vorgesehen, und zwar für mittlere Beamte rund Mk. 20.700 infolge Vermehrung der bau- und maschinentechnischen Eisenbahn-Betriebsingenieure und der in schwierigen Stellungen beschäftigten äusseren Betriebsbeamten, für untere Beamte, Zugsführer und Steuermänner rund Mark 590.500 infolge Inbetriebnahme neuer Haltestellen, Block-, Signal- und Kreuzungsstationen und neuer und erweiterter Stellwerke, mit deren Verwaltung und Bedienung besonders befähigte und zuverlässige Unterbeamte zu betrauen sind, sowie infolge Vermehrung solcher an theueren Orten stationirten Unterbeamten, welche für die Gewährung von

zur Ausgleichung von Theuerungsverhältnissen bestimmten Stellenzulagen (Theuerungszulagen) in Betracht kommen.

Aus dem Abschnitte über die Aufwendungen für Wohlfahrtszwecke sei erwähnt, dass die Gesammtausgabe auf diesem Titel Mk. 24,986.000 beträgt, rund Mark 1,501.900 mehr als die wirkliche Ausgabe für 1900. An Kosten für ärztliche Untersuchung und Behandlung von Beamten und Arbeitern einschliesslich der Heilmittel und der Vergütung an Bahnärzte sind für das Etatsjahr 1902 Mk. 1,070.000, gegenüber der Ausgabe im Jahre 1900 rund Mk. 93.600 mehr, vorgesehen. Die Mehrausgabe ist hauptsächlich auf die Vermehrung des Betriebsbeamtenpersonales zurückzuführen. An Beamtenpensionen, Witwenpensionen und Kindererziehungsgeldern, sowie sonstigen statutengemässen Zahlungen sind zusammen Mk. 13,160.000 vorgesehen, gegenüber 1900 eine Mehrausgabe von rund Mk. 557.500. Die Baarzuschüsse der Eisenbahnverwaltung zu den Arbeiterkrankencassen, denen die sämmtlichen bei der Eisenbahnverwaltung beschäftigten Arbeiter und Hilfsbediensteten mit wenigen Ausnahmen angehören, sind nach der Höhe des beitragspflichtigen Lohnes und der Zahl der Cassenmitglieder auf Mark 2,206.600 veranschlagt. Der Mehraufwand von rund Mk. 80.400 gegenüber der Ausgabe im Etatsjahre 1900 findet seine Begründung in der Vermehrung der Zahl der Bediensteten und in der Steigerung der Löhne. Aus denselben Gründen sind an Zuschüssen zu den Abtheilungen A und B der Arbeiterpensionscasse für das Etatsjahr 1902 Mk. 3,791.000, mithin gegenüber den wirklichen Aufwendungen im Jahre 1900 rund Mk. 218.000 mehr veranschlagt. Hievon entfallen rund Mk. 65.100 auf die die Aufgaben einer reichsgesetzlichen Versicherungsanstalt in Sinne des Invaliden-Versicherungsgesetzes erfüllende Abtheilung A der Pensionscasse und rund Mk. 152.800 auf die Abtheilung B, welche eine weitergehende Fürsorge für das in eine dauernde Beschäftigung bei der Verwaltung eingetretene Hilfs- und Arbeiterpersonal durch Gewährung von Rentenzuschüssen, Witwen- und Waisengeldern u. s. w. bezweckt. Die auf Grund des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes vom 30. Juni 1900 zur Zahlung kommenden Renten, Krankengeldzuschusse, Heilungs- und Beerdigungskosten sind um rund Mk. 539.200 höher als die wirklichen Ausgaben des Jahres 1900, nämlich auf Mk. 4,472.000 bemessen. Die Erhöhung dieses Fonds wird bedingt durch den starken Zuwachs an Entschädigungsberechtigten, der den Abgang noch übersteigt. Bei den Zahlungen, welche auf Grund des Unfallfürsorgegesetzes vom 18. Juni 1887 an Renten für die Ascendenten der bei Betriebsunfällen getödteten Beamten und an Heilungskosten für verletzte Beamte zu leisten sein werden, ist nach den Ergebnissen der letzten Jahre eine Steigerung von rund Mk. 19.300 gegenüber der Ausgabe im Jahre 1900 vorgesehen worden.

Für Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien, sowie für Beschaffung der Betriebsmaterialien sind Mark 109,275.000 (gegen das Vorjahr mehr Mk. 1,124.000) und für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen Mk. 171,477.000 (mehr Mk. 4,318.000) angesetzt. Bei den erstgenannten Ausgaben bilden den Hauptposten Kohlen, Koks und Briketts (Mk. 69,727.000). Ferner ist eine Steigerung des Lohnaufwandes auf Mark 42,862.000 (mehr Mk. 2,694.000) vorgesehen, theils wegen Vermehrung der Arbeiter von 58.836 auf 62.120 Köpfe, theils wegen Erhöhung der Lohnsätze infolge des Aufrückens der Arbeiter in den Lohnstufen. Ferner sind noch für Unterhaltung und Ergänzung der Betriebsmittel und maschinellen Anlagen Mk. 145,259.000 (mehr Mark 759.000) angesetzt.

(„Z. d. V. D. E.-V.")

Inland.

Parlamentarisches.

In der 100. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 28. Februar wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Maštalka und Genossen, betreffend die Abänderung der Pensionsstatuten der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft;

2. der Herren Abgeordneten Hauck und Genossen, betreffend die Beförderungsverhältnisse bei der Buschtěhrader Eisenbahn;

3. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Ueberzeitarbeit in der Eisenbahnwerkstätte Linz der k. k. Staatsbahnen;

4. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Gewährung einer Staatsaushilfe an die Wächter und Stationsgehilfen der Station St. Veit an der Glan.

In derselben Sitzung richtete der Herr Abgeordnete Dr. Vogler an den Obmann des Justizausschusses nachstehende Anfrage:

„Hohes Haus! Vor ungefähr eineinhalb Jahren hat die Regierung eine Regierungsvorlage in diesem Hause eingebracht, welche die Ausdehnung des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes vom 5. März 1869 betrifft. Es kann nun keinem Zweifel unterliegen, dass die Erledigung dieser Angelegenheit eine höchst dringliche ist. Sie ist umso dringlicher, wenn wir berücksichtigen, dass wir nunmehr tagtäglich in den Zeitungen von Unfällen lesen, welche durch den Betrieb der elektrischen Eisenbahnen in Wien hervorgerufen werden. Dieses Eisenbahnhaftpflichtgesetz enthält zwei grosse bedeutsame Grundsätze. Vor allen Dingen spricht es die Rechtsvermuthung aus, dass ein Unfall, der sich im Betriebe einer Eisenbahn, die mit Dampf betrieben wird, ereignet, durch Verschulden der Unternehmung entstanden ist, und zweitens spricht es den Grundsatz aus, dass die Unternehmung jedenfalls für die Verschulden ihrer Bediensteten haftbar ist. Dieses Eisenbahnhaftpflichtgesetz gilt aber bis heute nur für Eisenbahnen, welche im Dampfbetriebe stehen, und es ist daher eine dringende Nothwendigkeit, dass dieses Gesetz auch auf Eisenbahnen, welche durch eine andere motorische Kraft, insbesondere durch Elektricität, betrieben werden, ausgedehnt werde.

Das ist durch die Regierungsvorlage geschehen, und ich glaube, dass eine weitere Begründung dafür nicht nothwendig ist. Ich brauche nur auf die bedauerlichen Unfälle hinzuweisen, die sich gestern in Wien ereignet haben, um das hohe Haus daran zu erinnern, dass es eine seiner dringendsten Pflichten ist, dieses ganz kurze Gesetz, dessen Berathung kaum einen bedeutenden Aufwand an Zeit erfordern würde, raschestens der Erledigung zuzuführen.

Nachdem nun diese Vorlage zuerst dem socialpolitischen Ausschusse zugewiesen, von diesem aber dem Justizausschusse abgetreten wurde, und, wie ich gehört habe, in diesem Ausschusse dermalen liegt, erlaube ich mir an den geehrten Herrn Obmann des Justizausschusses die Anfrage zu richten, in welchem Stadium sich die Berathung dieser Vorlage befindet, und ob der Justizausschuss sich baldigst oder in der raschesten Weise mit dieser Gesetzesvorlage befasse?"

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Waidhofen a/Th.-Zlabings. (Aenderung der Nivellette in km 21·281—21·650.) Das von der Union-Baugesellschaft vorgelegte Project, betreffend Aenderung der Nivellette in der Strecke km 21·281—21·650 der Localbahn Waidhofen a/Th.-Zlabings wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-B.-D. 1105.]

Localbahn Teltsch-Zlabings. (Herstellung der hölzernen Ueberfahrtsbrücke in km 40·964.] Der von der Bauaufsicht der Localbahnen Waidhofen a/Th.-Zlabings und Teltsch-Zlabings vorgelegte Constructionsplan für die in km 40·964 der Localbahn Teltsch-Zlabings herzustellende hölzerne Ueberfahrtsbrücke wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-B.-D. 336.]

Projectirte Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae. (Herstellung der Wasserkraftanlage am Katzenbache bei Podbrdo aus Anlass des Baues des Wocheiner Tunnels (Südseite): Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Triest hat hinsichtlich des von der k. k. Trassirungs-Expositur in Klagenfurt vorgelegten Projectes, betreffend die Herstellung einer Wasserkraftanlage am Katzenbache bei Podbrdo aus Anlass des Baues des Wocheiner Tunnels (Südseite) im Zuge der projectirten Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae, die politische Begehung und Enteignungsverhandlung auf den 5. März 1902 anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Fabiani betraut. [E.-M.-Z. 6273.]

— (Herstellung der Wasserkraftanlage am Rothweinbache aus Anlass des Baues des Karawankentunnels (Südseite) bei Assling: Ergebniss der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung; Ertheilung des Bauconsenses.) Die k. k. Landesregierung in Laibach hat über das Ergebniss der am 19. und 20. December 1901 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung der Wasserkraftanlage am Rothweinbache aus Anlass des Baues des Karawankentunnels (Südseite) bei Assling im Zuge der projectirten Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae Bericht erstattet. Mit Rücksicht auf das Commissionsergebniss hat das k. k. Eisenbahnministerium unter der Voraussetzung der stattgefundenen Erwerbung des Besitzes der erforderlichen Baugründe den Bauconsens für das gegenständliche Project nach Massgabe der einschlägigen Vorschriften der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern ertheilt. Die k. k. Landesregierung in Laibach wurde beauftragt, mit der Fällung der bezüglichen Enteignungserkenntnisse für die Katastralgemeinden Dobrawa, Assling und Birnbaum vorzugehen. [E.-M.-Z. 1412.]

Localbahn Bregenz - Bezau (Bregenzerwaldbahn). (Brücke über den Ueberschusscanal in km 4·5/6: Mauerwerksplan.) Der von der Bauleitung vorgelegte Mauerwerksplan der Brücke über den Ueberschusscanal in km 4·5/6 der Localbahn Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn) wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-B.-D. 1535.]

Localbahn Wlaschim-Unterkralowitz. (Wasserförderungsanlagen in den Stationen Stepanov und Unterkralowitz.) Mit Rücksicht auf die localen Verhältnisse bei den Wasserförderungsanlagen in den Stationen Stepanow und Unterkralowitz der Localbahn Wlaschim-Unterkralowitz wurde die Aufstellung von Pulsometern von 18 m³ stündlicher Leistung anstatt der vorgeschriebenen Ejectoren von gleicher Leistungsfähigkeit genehmigt. [E.-B.-D. 916.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Voreoncessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Localeisenbahnen mit Dampfbetrieb ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 10. Jänner 1902, Z. 83.489 ex 1901, dem Municipium der kgl. Freistadt Szatmár-Németi für eine

a) von der Station Szatmár-Németi der Linien Debreczen—Királyháza — Szatmár-Németi — Nagy-Bánya und Szatmár-Németi—Fehér-Gyarmat der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehende und diese im Bereiche des Comitates Szatmár über Vetés, Ovári, Csenyer, Porcsalma, Ökörító, Gyórtelek und die Gemarkung der Gemeinde Nagy-Bocsárd in der Endstation Mátészalka mit der als Sackbahn endigenden Linie Nyiregyháza — Mátészalka (Flügelbahn der Linien Debreczen—Nyiregyháza—Szerens und Nyiregyháza—Csap—Ungvár—Berezne) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen;

b) von der zukünftigen Station Porcsalma der Linie a) abzweigende und diese gleichfalls im Bereiche des Comitates Szatmár über Tyukod, Bö.vely und die Gemarkung der Gemeinde Kaplony in der Station Nagy-Károly mit der Hauptlinie Budapest — Püspök-Ladány — Debreczen — Nagy-Károly — Marmaros - Sziget — Körösmező (— Woronienka— Stanislau) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Szilágyságer Localbahn Nagy-Károly — Zilab (— Kolozsvár [Klausenburg]) verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 25. Jänner 1902, Z. 1399, der Direction der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Szatmár-Németi—Nagy-Bánya (Flügelbahn der Hauptlinie Budapest — Püspök - Ladány — Debreczen—Szatmár-Németi – Marmaros-Sziget—Körösmező (—Woronienka—Stanislau) und der Localbahn Szatmár-Németi—Fehér-Gyarmat des Staatsbetriebes) für eine von der Station Nagy-Bánya abzweigende, über die Gemeinde Girodtófalu im Bereiche des Comitates Szatmár bis Felsö-Bánya führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 25. Jänner 1902, Z. 84.478 ex 1901, dem Budapester Civilingenieur Elemer Lázar und Consorten für:

a) eine von der Station Nagy-Károly der Hauptlinie Budapest—Püspök - Ladány — Debreczen — Nagy - Károly — Marmaros-Sziget — Körösmező (—Woronienka — Stanislau) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Nagy-Károly—Zilah ausgehende und diese im Bereiche der Comitate Szatmár und Szabolcs über Kaplony, Kálmánd, Görvelyi, Valmj, Mérk, Nagy-Ecsed, Nyir-Csáholy, Nagy-Kocsond und die Gemarkung der Gemeinde Kis-Kocsond in der Station Mátészalka mit der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden, als Sackbahn endigenden Localbahn Nyiregyháza—Mátészalka (Flügelbahn der Linie Debreczen—Nyiregyháza—Szerencs) verbindende,

b) eine von der zukünftigen Station Mátészalka aus die Linie a) in deren Fortsetzung im Bereiche der Comitate Szatmár, Szabolcs und Ungvár über Ó-Pólyi, Nagy-Dobos, Olcsva, Vitka, Vásáros-Namény, Varsány, Kopács und die Gemarkung der Gemeinde Mándok in der dermaligen Haltestelle Záhony, eventuell in der Station Csap, und zwar im ersteren Falle mit der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Nyiregyháza—Csap—Záhony—Ungvár—Nagy-Bereczna, im zweiten Falle mit der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Szerencs—Csap—Lawoczne (—Stryj—Lemberg) verbindende, normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Bau einer Verbindungsbahn zwischen den in Budapest einmündenden Staatsbahnlinien und dem neuen Werkstättencomplexe nächst Rákos-Palota.) Die Direction der kgl. Ung. Staatsbahnen hat den Beschluss gefasst, von einem geeigneten Punkte ihres in Budapest einmündenden Hauptliniennetzes ausgehend, eine dieses mit dem neuen Werkstättencomplexe bei Rákos-Palota (vergl. Vrlgs.-Bl. Nr. 16 und 136 ex 1901) verbindende Flügelbahn mit Benützung hauptstädtischer Grundstücke, zu erbauen. Die Budapester hauptstädtische Communalverwaltung erklärte der Direction der Staatsbahnen die erforderlichen Parcellen zum Preise von 12 Hellern per Quadratklafter zu überlassen.

— (Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen den in Budapest einmündenden Staatsbahnlinien und der Kleinbahn Czinkota-Kerepes.) Die Direction der kgl. Ung. Staatsbahnen hat im Einvernehmen mit jener der Kleinbahn Czinkota-Kerepes den Bau einer von einem geeigneten Punkte der Staatsbahnen ausgehenden und diese mit der Linie Czinkota — Kerepes verbindenden Flügelbahn beschlossen, und hat der kgl. ungarische Handelsminister die Begehung der Trasse bereits angeordnet.

Ungarische Eisenbahnen. (Kohlenverkehr im Jahre 1901 im Vergleiche zu jenem vom Jahre 1892.) Im Güterverkehre der ungarischen Eisenbahnen, und zwar vornehmlich im Bereiche der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Südbahn-Gesellschaft steht derzeit der Transport mineralischer Kohle an erster Stelle. Die Production Ungarns, welche im Jahre 1892 36,414.602 q betrug, ist im Jahre 1901 auf 63,500 000 q gestiegen; hingegen hat sich der Import fremder Kohle seit dem Jahre 1892 von 9,151.341 q auf blos 13.312.000 q im Jahre 1901 erhöht. Die officiellen statistischen Daten der einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen erweisen, dass der Export seit 1892 (927.201 q) im Jahre 1901 auf das nahezu Fünffache (4,447.000 q) gestiegen ist. Desgleichen beträgt der gesammte Kohlenconsum Ungarns, welcher sich im Jahre 1892 auf 44,638.742 q bezifferte, im Jahre 1901 bereits 72,365.000 q. Dabei ist die ungarische Kohlenproduction noch immer fünfmal so gering, als die Oesterreichs und sechsundzwanzigmal so gering, als die Deutschlands, so zwar, dass Coaks und Gaskohle noch immer aus dem Auslande bezogen werden müssen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Freifahrtordnung für die Preussisch-hessischen Staatsbahnen.) In Nr. 4 des „Eisenbahn-Verordnungsblattes" ist die unter dem 10. December 1901 vom Minister der öffentlichen Arbeiten erlassene neue Freifahrtordnung nebst der dazu gehörigen Dienstanweisung veröffentlicht. Diese Erlässe weichen von den betreffenden älteren, unter dem 5. März 1895 in Kraft gesetzten Bestimmungen — abgesehen von verschiedenen unwesentlichen Aenderungen — in folgenden Punkten ab. Unter den Beamten, welche Freikarten für den Directionsbezirk erhalten, sind jetzt unter Ziffer 4 neu aufgeführt alle im Bezirke der Direction nicht als Hilfsarbeiter beschäftigten höheren administrativen und technischen Beamten (Regierungs- und Gerichtsassessoren, Bau- u. s. w. Inspectoren und Regierungsbaumeister). Zu § 1 ist in der Dienstanweisung zur Freifahrtordnung ein zweiter Absatz eingeschaltet, welcher besagt, dass die Freikarten der Mitglieder des Reichstages und des preussischen Herrenhauses nur für die Dauer, sowie 8 Tage vor und 8 Tage nach der Sitzungsperiode des Reichstages und des preussischen Landtages Giltigkeit haben. Die frühere Bestimmung, dass die Nummern der Freikarten dem Zugführer anzugeben waren, der sie mit dem Fahrkartenverzeichnisse zu vergleichen und in den Fahrbericht einzutragen hatte, ist im Hinblick auf die Einführung der Bahnsteigsperre fortgefallen. Dagegen ist zusätzlich bestimmt, dass den Stationen und den Zugführern der Fernzüge ein Verzeichniss der in Verlust gerathenen und als ungiltig erklärten Karten auszuhändigen ist, die überwacht werden sollen. Während früher allen Karteninhabern nur 25 kg Freigepäck gewährt wurde, werden jetzt auf Freikarten der Reichstags-Abgeordneten und Herrenhausmitglieder 50 kg Gepäcksfreigewicht gewährt. Die Eisenbahn-Directionen, die früher nur ermächtigt waren, Freikarten für den eigenen Bezirk zu ertheilen und sich im Bedarfsfalle wegen Gewährung von Karten für den Nachbarbezirk an den Minister zu wenden hatten, sind jetzt befugt, die für den Directionsbezirk ausgestellten Freikarten auf solche Strecken der benachbarten Bezirke auszudehnen, die behufs besserer Ausnützung der Zeit günstige Zugsverbindungen bieten oder zur Ausübung dienstlicher Verrichtungen häufiger bereist werden müssen. Die für die Inspections- und andere Dienstbezirke auszufertigenden Freikarten können im Bedarfsfalle, wenn die Endstation der Karte keine Schnellzugstation ist, auf die nächstgelegene Schnellzugstation ausgedehnt werden. Auch ist es zulässig, die Freikarten für Vertreter der Inspectionsvorstände in solchen Betriebsinspectionen, die ihren Sitz in einem anderen Orte haben als die Verkehrs- und Maschineninspectionen, zu deren Bezirken Strecken der Betriebsinspection gehören, für die Bezirke dieser Verkehrs- und Maschineninspectionen auszustellen. Während früher — von Fällen der Dringlichkeit abgesehen — die Ausstellung der auf Stationen auszustellenden Freischeine nur vom Stationsvorsteher selbst zu erfolgen hatte, können jetzt auf grösseren Stationen mit starkem Verkehr für Fälle dienstlicher Behinderung des Stationsvorstehers oder seines Stellvertreters allgemein auch die diensthabenden Stationsbeamten zur Ausfertigung der Freifahrtscheine ermächtigt werden. Auf sehr grossen Stationen mit zahlreichem Personal kann die Ausstellung von Freifahrtscheinen für Beamte, Arbeiter und deren Angehörige, soweit diese den Stationsvorstehern obliegt, den Vorstehern selbstständiger Abfertigungsstellen, sowie den Verwaltern von Bahnmeistereien und Leitern von Neben- und Betriebswerkstätten für ihren Dienstbereich übertragen werden, sofern dies mit Rücksicht auf die in Frage kommenden Verhältnisse zweckmässig erscheint. [Z. d. V. D. E.-V.]

Preussen. (Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Coaks- und Briquettversandtes im Ruhrkohlenrevier.) Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahn-Directionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Coaksereien und Briquettswerken sind vom 1. bis 7. Februar in 6 Arbeitstagen 88.278 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 14.713 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Coaks und Briquetts beladen und auf der Eisenbahn versendet worden, gegen 82.700 und auf den Arbeitstag 15.036 Doppelwagen im gleichen Zeitraum des Vorjahres bei $5^1/_2$ Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 7. Februar auf den Arbeitstag 323 weniger und im Ganzen 5578 Doppelwagen oder 6·7 pCt. mehr gefördert und zum Versandt gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Schweiz. (Betriebsergebnisse schweizerischer Eisenbahnen im Jahre 1901.) Die Nordostbahn vereinnahmte im abgelaufenen Jahre rund Frcs. 27.400.000 gegen Frcs. 29,000.000 im Jahre 1900 und verausgabte Frcs. 17,400.000 gegen Frcs. 16,500.000. Der Einnahmenüberschuss ergab Francs 9,966.060, um Frcs. 2,492.029 weniger als im Vorjahre. — Die Jura-Simplonbahn vereinnahmte im ganzen Jahre Francs 35,348.115 gegen Frcs. 35,263.293 im Vorjahre. Die Betriebsausgaben für December sind noch nicht mitgetheilt. — Die Einnahmen der Vereinigten Schweizer Bahnen im Jahre 1901 betrugen Frcs. 11,394.969 gegen Frcs. 11,806.649 im Vorjahre; der Ueberschuss beläuft sich auf Frcs. 4,584.166 gegen Frcs. 5.274.002. — Die Centralbahn vereinnahmte Francs 18,800.000 gegen Frcs. 19.200.000.

Italien. (Eröffnung der Linie Salerno—Mercato San Severino.) Am 14. Jänner wurde die 17·6 km lange Linie Salerno—Mercato San Severino der Mittelmeerbahn dem Betriebe übergeben. Sie verbindet Salerno (Station der Linie Neapel—Battipaglia—Reggio Calabria) mit Mercato San Severino an der Linie Nocera—Avellino—Benevento und stellt so eine neue Verbindung her zwischen dem Landstrich am Tyrrhenischen Meere und der inmitten des Apennins verlaufenden Bahn Terni-Solmona-Benevento.

— (Einnahmen der Hauptbahnen im Jahre 1901.) Die Adriatische Bahn hatte bei einer Betriebslänge von 5838 km im abgelaufenen Betriebsjahre (1. Jänner bis 31. December 1901) eine Einnahme von L. 130,288.000 aufzuweisen (+ L. 655.000 gegen das Vorjahr). Der Personenverkehr (wegen des Ausfalles der Pilgerzüge nach Rom im Jubiläumsjahre) und der Frachtgutverkehr brachten L 915.000, bezw. L. 314.098 weniger ein, während der Eilgutverkehr L. 1,864 000 mehr abwarf. Die Kilometereinnahme ist von L. 22.219 auf L. 22.316 gestiegen. — Die Mittelmeerbahn, deren Betriebsjahr vom 1. Juli bis 30. Juni reicht, hat im abgelaufenen Halbjahre (1. Juli bis 31. December 1901) ganz befriedigende Betriebsergebnisse gehabt. Die Netzlänge betrug 5773 (+ 10) km. Sie vereinnahmte insgesammt L. 78,013 000 (+ 729 000), wovon auf den Personenverkehr Lire 29,353.000 (— 1,615.000), auf den Gepäcksverkehr L. 1,615.000 (— 103 000), auf den Eilgutverkehr L. 7,830.000 (+ 410.000) und auf den Frachtgutverkehr L 39,375 000 (+ 2,043.000) kamen. Die Einnahme für das Kilometer ist beim Hauptnetz auf Lire 15.748·17 (+ 60·83) in diesem Halbjahre gestiegen. Die Aussichten für das zweite Halbjahr sind sehr günstig.

Russland. (Budgetirung des Communicationsressorts für das Jahr 1902.) Dem vom Finanzminister Witte dem Czaren unterbreiteten Budgetentwurfe zufolge bilanzirt das Gesammtbudget mit Rubel 1.946,500.000, während zur Bedeckung unvorhergesehener Auslagen der freie Bestand der Baarfonds der Reichsrentei (Ueberschüsse der Staatscasse) in entsprechendem Ausmasse heranzuziehen sein wird. Von ersterer Summe entfallen im Einnahmenbudget auf das Eisenbahnbudget des Communicationsressorts als Nettoerträgniss R. 396,000 000, in welchem eine Mehreinnahme von R. 35,000.000 vorgesehen ist, nachdem die voraussichtlichen Einnahmen nach der im Zuge begriffenen Verstaatlichung bedeutenderer Privatbahnen in Combination gezogen sind. In das Ausgabenbudget des Communicationsressorts sind R. 170,000.000 für „ausserordentliche Ausgaben" eingestellt, welche fast ausschliesslich in den Bau von neuen Bahnen (exclusive jener auf chinesischem und indischem Territorium) zu investiren sein werden. Der Werth der kaiserl. russischen Staatsbahnen ist im Budget mit R. 3.551,600.000 beziffert, während staatliche Forderungen an Privatbahn-Unternehmungen mit R. 1.063,000.000 eingestellt sind.

Türkei. (Auszahlung von Zinsengarantiebeträgen an staatlich subventionirte Eisenbahn-Unternehmungen für das Jahr 1901.) Die kaiserl. ottomanische Regierung hat im Jahre 1901 an nachfolgend bezeichnete Eisenbahn-Unternehmungen 813.489 Pfund türkisch als staatliche Subventionen ausbezahlt, und zwar den Eisenbahn-Gesellschaften:

Haidar-Pasha-Angora	119.757	Pfund	türkisch
Eski-Shehr-Korsia	131.744	„	„
Saloniki-Monastir	70.846	„	„
Saloniki-Konstantinápoly . . .	267.813	„	„
Smyrna-Carsaba	190 329	„	„
Damascus-Biredjik	33.000	„	„

Dem Voranschlage für das Jahr 1902 zufolge wird die Höhe der auszubezahlenden Garantiesummen sich um 130.000 Pfund türkisch vermindern.

Schiffahrt.

Frankreich. (Herstellung der Loire in gut schiffbaren Zustand.) Das Municipium des Departements Maine et Loire im Vereine mit den Municipalverwaltuugen und den Handels-

kammern der Städte Nantes, Angere und Saumur haben im Interesse der Realisirung der Schiffbarkeit der Loire zwischen der Einmündung der Maine und der Stadt Chalonnes, eine Deputation von Notablen zum Minister für öffentliche Arbeiten mit dem Anbote entsendet, die Realisirung dieses Projectes durch Widmung namhafter Subventionen seitens der Interessenten zu fördern. In Beantwortung des ihm überreichten Memorandums ersuchte der Minister ihm das Projectselaborat sammt Kostenvoranschlägen behufs Ertheilung der Gemeinnützigkeitserklärung vorzulegen.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im März 1902.)

Im Monate März 1902 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	März
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos*	„Nagy Lajos"	1
Liverpool	„Arabian"	1—10
London	„Genoa"	1—10
Rouen*	„Stefánia"	1—10
Barcelona, Valencia*	„Stefánia"	10
Liverpool	„Aleppo" (Cunard Line)	5—15
London	„Matlekovits"	10—20
Antwerpen, Kopenhagen [1])	„Zichy"	10—20
Hull, Newcastle o/T	„Urbino"	10—20
Hamburg	„Pergamon"	15—25
Liverpool	„Egyptian"	15—25
Glasgow*	„Szt. István"	21—31
London	„Oria"	21—31
Liverpool	„Tyria" (Cunard Line)	21—31
Lissabon		21—31
Bordeaux*	„Széchényi"	25/3-5/4
Rouen	„Jokai"	25/3-5/4
Rotterdam	„Baross"	25 3-5/4
Hull, Newcastle o/T	„Douro"	25/3-5/4

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers nicht genügend Ladung angemeldet wird, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelaufen.

Import

Von	Nach	Dampfer	März
Liverpool	Finme	„Andalusian"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„	„Douro"	5—15
Glasgow	„	„Báthori"	5—15
Newcastle o/T	„	„Kolozsvár"	5—15
London	„	„Sultana"	10—20
Hamburg	„	„Roma"	10—20
Liverpool	„	„Pavia" (Cunard Line)	10—20
Newcastle o/T	„	„Széll Kálmán"	15—25
Rio de Janeiro, Santos	Triest, Finme	„B. Kemény"	15—25
Bordeaux	Finme	„Petöfi"	21—31
Rouen	„	„Kálmán király"	21—31
Antwerpen	„	„Deák"	21—31
Glasgow	„	„Szt. László"	21—31
London	„	„Tibor"	21—31
Ronen	„	„Balaton"	21—31
Hamburg	„	„Venezia"	21—31
Hull, Newcastle o/T	„	„Kolpino"	25 3-5/4
Liverpool	„	„Cypria" (Cunard Line)	25/3 5/4
London	„	„Austria"	25/3-5/4

Umschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ostindien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

A. Linie Fiume—Sicilien—Marseille.

Ab Fiume: „Andrassy" am 3., „Rákóczy" am 10., „Kassa" am 17., „Mátyás király" am 24., „Andrássy" am 31. März.

Ab Marseille: „Kassa" am 2, „Mátyás király" am 9., „Andrássy" am 16., Rákóczy" am 23., „Kassa" am 30. März.

B) Linie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Ab Fiume: „Adria" am 5., „Szápáry" am 12., „Zrinyi" am 19., „Tisza" am 26. März.

Ab Marseille: „Zrinyi" am 5., „Tisza" am 12., „Adria" am 19., „Szápáry" am 26. März.

Frankreich—Algerien. (Projectirte Ausgestaltung des Hafens von Algier als Freihafen.) In französischen Regierungskreisen wird die Frage der Ausgestaltung eines Theiles des Hafens von Algier als Freihafen, wie berichtet wird, in Erwägung gezogen. Dem Urtheile von Capacitäten im Seeschiffahrtswesen zufolge verdient der bereits in Erweiterung begriffene Hafen von Algier als vorzüglich bezeichnet zu werden, und zwar nicht nur wegen seiner commerciellen Bedeutung, welche durch Schaffung eines Freihafens wesentlich gehoben würde, sondern auch wegen seiner geographischen Lage und der günstigen Beschaffenheit des Bassins, dessen Wasserspiegel weder durch Stürme, beunruhigt, noch durch Springfluthen tangirt wird.

England — Frankreich — Belgien. (Wechselverkehr von Reisenden zwischen England, Frankreich und Belgien von 1895 bis 1901.) Dem Berichte der „Railway-News" zufolge hat sich der Personen-Wechselverkehr zwischen England, Frankreich und Belgien, beziehungsweise den Häfen Calais—Dover, Boulogne-sur-mer—Folkestone, Dieppe—Newhaven und der Relation Ostende—Dover von Beginn 1895 bis Ende 1901 wie folgt, abgewickelt:

Im Jahre	Calais—Dover	Boulogne—Folkestone	Dieppe—Newhaven	Ostende—Dover
1895	249.435	100.847	155.320	115.601
1896	265.600	89.405	265.238	119.746
1897	266.816	111.018	164 190	126.139
1898	276.406	133.469	167.433	116.696
1899	261.672	167.537	176.095	124.955
1900	318 106	168.374	270.128	114 321
1901	307.038	130.028	181.867	128.164

Diesem Ausweise zufolge war innerhalb des siebenjährigen Schiffahrtsbetriebes, in den Wechselrelationen zwischen England und Frankreich der Verkehr des Jahres 1890 und in der Relation England—Belgien jener des Jahres 1901 der stärkste.

Suez-Canal. (Projectirte Ausgestaltung des Hafens von Port Said als Freihafen.) Die Frage der Ausgestaltung des Handelshafens von Port Said in einen Freihafen soll, wie berichtet wird, durch Schaffung einer neuen Convention zwischen der ägyptischen Regierung und der Direction der Suez-Compagnie bereits in nächster Zeit gelöst werden. — Durch die neu abzuschliessende Convention soll die seinerzeit Lesseps eingeräumte Concession der Befreiung von Zollabgaben zu Gunsten der Gesellschaft nicht tangirt werden und nach deren Abschluss die Einrichtung des Freihafens und des zu diesem gehörigen Gebietes bereits im Monate Mai in Angriff genommen werden.

— (Vertiefung des Canalbettes, um die Einfahrt grosser Dampfer moderner Construction zu ermöglichen.) Die Direction des Suez-Canales hat eine weitere Vertiefung des Suez-Canalbettes, welches durch unausgesetzte Baggerung mit Beginn des Jahres 1902 bereits eine Tiefe von 8 Meter = 26 Fuss 3 Zoll englisch erreichte, beschlossen (vergleiche Verordnungs-Blatt Nr. 79 ex 1901), um selbst den tiefsttauchenden modernen Dampfern die Durchfahrt zu ermöglichen. Bei Anlage des Canales wurde die Tiefe des Fahrwassers ursprünglich mit 7·80 Meter = 25 Fuss 5 Zoll englisch bemessen, welche zur Zeit seiner Betriebseröffnung dem damals äussersten Tiefgange der Dampfer älterer Construction entsprach, nicht aber die Durchfahrt der neuen grossen Dampfer gestattet, so zwar, dass diese heute gezwungen sind, um nach Osten zu gelangen, den Umweg um das Cap der „Guten Hoffnung" zu nehmen. Die Gesellschaft hat nun definitiv beschlossen, die mit grossem Kostenaufwande verbundene noch weitere Vertiefung bis zu 10 Meter innerhalb von circa zwei Jahren durchzuführen.

Schutzverein deutscher Rheder. Dieser am 27. Juni 1901 in Hamburg gegründete Verein versendet soeben seinen Jahresbericht für das erste Geschäftsjahr 1901. Derselbe zählte zu Ende dieses Jahres 114 Mitglieder mit 468 Schiffen und 561.420 Tonnen Brutto-Raumgehalt. Ausserdem haben 5 Rhedereifirmen mit 48 Schiffen und rund 49.000 Brutto-Registertonnen ihren Beitritt zum 1. Jänner 1902 erklärt.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat den Oberingenieur der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien Hugo Luithlen zum Obercommissär der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen ernannt.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./$_2$, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, 1. Wallfischgasse 10.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Neuauflage der Tarifbestimmungen für den Elbe-Umschlag in Dresden und Riesa.

Die Tarifbestimmungen für den Elbe-Umschlag in Dresden und Riesa sind umgearbeitet und nebst den Anlagen A und B, enthaltend die sächsischen Frachtantheile von den Elbe-Umschlagsplätzen bis zu den österreichisch- und bayerisch-sächsischen Uebergangsstationen, mit Giltigkeit für das Jahr 1902 neu gedruckt worden. Die Aenderungen sind hauptsächlich redactioneller Natur, so dass es, abgesehen von einer Ergänzung des ermässigten Tarifes für Riesa, allenthalben bei den bisherigen Verwilligungen auch im Jahre 1902 verbleibt. Abdrücke der neuen Tarifbestimmungen können durch unsere Wirthschaftsverwaltung in Dresden-Neustadt kostenfrei bezogen werden.

Dresden, am 4. März 1902. [174]

Oesterreichisch-Ungarisch-Deutsch-Englischer Eisenbahnverband.

Tarif, Theil II, Heft G

Beförderung von Kindern.

Mit 15. März 1902 treten an Stelle der bisherigen besonderen Bestimmungen zu § 5 die folgenden in Kraft:

Kinder bis zum vollendeten vierten Lebensjahre, für die ein besonderer Platz nicht beansprucht wird, sind frei zu befördern.

Kinder vom vollendeten vierten bis zum vollendeten zehnten Lebensjahre, sowie jüngere Kinder, falls für letztere Plätze beansprucht werden, werden zu ermässigten Sätzen in der Weise befördert, dass für ein Kind ein Fahrscheinheft zum halben Preise mit Aufrundung auf 5 Pfennige, für zwei Kinder ein Fahrscheinheft zum vollen Preise verabfolgt wird.

Jedes Kind, für dessen Beförderung bezahlt wird, hat Anspruch auf einen vollen Sitzplatz.

Finden Zweifel über das Alter der Kinder statt, so entscheidet einstweilen der diensthabende anwesende höchste Beamte.

Wien, am 3. März 1902. [175]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Frachtsatz-Berichtigung im Anhange zu den Tarifen, Theil II, Hefte 1 und 2, infolge eines Druckfehlers.

In dem vom 1. Jänner 1902 giltigen Anhange zu den Tarifen, Theil II, Hefte 1 und 2, im obbezeichneten Verbande, wird mit sofortiger Giltigkeit auf Seite 40 bei Post Nr. 31 (Getreide) der Frachtsatz von Szigetvár nach Calliano von 257 h auf **275 h** berichtigt.

Wien, am 3. März 1902. [176]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrpreisermässigung für Wallfahrer nach Kalwarya.

Anlässlich der in der Zeit vom 23. bis inclusive 28. März 1902 nach Kalwarya stattfindenden Wallfahrten werden in sämmtlichen Stationen und Haltestellen der Strecken Dzieditz—Oświęcim, Friedek-Mistek — Bielitz, Bielitz — Kalwarya-Zebrzydowska und Dzieditz—Saybusch-Zywiec sowohl zu den fahrplanmässigen Personen befördernden Zügen, als auch zu den am 28. März nach Bedarf verkehrenden nachbezeichneten Sonder-Personenzügen Fahrkarten zu besonders ermässigten Preisen für einfache Fahrten nach und von Kalwarya-Zebrzydowska, ferner zur Hin- und Rückfahrt (Rückfahrkarten) nach Kalwarya-Zebrzydowska ausgegeben.

Letztere haben eine Giltigkeitsdauer von 8 Tagen, Sonn- und Feiertage nicht mitgezählt.

Ausser den täglich verkehrenden Personen befördernden Zügen werden am 28. März 1902 nachstehende Sonder-Personenzüge im Bedarfsfalle in Verkehr gesetzt werden:

Von Bielitz nach Kalwarya-Zebrzydowska:

der Sonder-Personenzug Nr. 2343,

Abfahrt von Bielitz um 6 U. 26 M. Früh, Ankunft in Kalwarya-Zebrzydowska um 9 U. 9 M. Vorm.,

und der Sonder-Personenzug Nr. 2319 V,

Abfahrt von Bielitz um 7 U. 10 M. Früh, Ankunft in Kalwarya-Zebrzydowska um 9 U. 50 M. Vorm.;

ferner von Kalwarya-Zebrzydowska nach Bielitz die Sonder-Personenzüge:

Nr. 2342, Abfahrt von Kalwarya-Zebrzydowska um 12 U. 53 M. Nachm., Ankunft in Bielitz um 4 U. 7 M. Nachm.;

Nr. 2344, Abfahrt von Kalwarya-Zebrzydowska um 1 U. 26 M. Nachm., Ankunft in Bielitz um 5 U. 1 M. Nachm.;

Nr. 2346, Abfahrt von Kalwarya-Zebrzydowska um 2 U. 22 M. Nachm., Ankunft in Bielitz um 5 U. 16 M. Nachm., und

Nr. 5014, Abfahrt von Kalwarya-Zebrzydowska um 3 U. 33 M, Nachm., Ankunft in Bielitz um 6 U. 22 M. Abends.

Im Anschlusse an den Sonder-Personenzug Nr. 2346, bezw. Nr. 5014 wird in der Strecke Bielitz—Friedek-Mistek im Bedarfsfalle der Sonder-Personenzug Nr. 2250, Abfahrt von Bielitz um 6 U. 25 M. Abends, Ankunft in Friedek-Mistek um 9 U. 41 M. Nachts, und im weiteren Anschlusse an diesen in der Strecke Friedek-Mistek—Friedland der Sonder-Personenzug Nr. 5016, Abfahrt von Friedek-Mistek um 9 U. 56 M. Nachts, Ankunft in Friedland um 10 U. 26 M. Nachts, in Verkehr gesetzt werden.

Zu dem Sonder-Personenzuge Nr. 5016 sind in Friedek-Mistek normale Personenzugs-Fahrkarten zu lösen.

Näheres ist aus den affichirten Kundmachungen zu ersehen.

Wien, im März 1902. [177]

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Ergänzung der Ausnahmetarife Nr. 13 (für Holz) und Nr. 28 (für Cement, Erden, Kalk etc.)

In den Ausnahmetarif Nr. 13 ist an entsprechender Stelle die Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Monfalcone neu aufzunehmen und für dieselbe unter lit. b) der Transitstation Cormons der Frachtsatz von Frcs. 0·18 einzustellen.

Im Ausnahmetarif Nr 28 ist in der Relation Monfalcone—Cormons trs. unter lit. b) und c) der Frachtsatz von Frcs. 0·18 einzustellen.

Obige Frachtsätze treten mit 15. März 1902 in Kraft.

Wien, am 28. Februar 1902. [178]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erweiterung der Personenhaltestelle Bratelsbrunn zu einer Station.

Am 15. März 1902 wird die an der Strecke Lundenburg—Neusiedl-Dürnholz zwischen der Station Nikolsburg und der Personenhaltestelle Guttenfeld gelegene Personenhaltestelle Bratelsbrunn als Station für den Gesammtverkehr eröffnet.

Ausgeschlossen von der Aufgabe und Abgabe in Bratelsbrunn sind:

a) explosive Güter;
b) Güter, welche über eine Wagenlänge hinausreichen;
c) Güter, deren Gewicht einzeln 750 kg per Collo übersteigt;
d) lebende Thiere, Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge, zu deren Aufladung oder Abladung besondere Ladevorrichtungen (Rampen, Treppen und dergl.) erforderlich sind, und
e) Flüssigkeiten in Kesselwagen.

Für die Manipulation bei der Aufgabe und Abgabe gelten die Bestimmungen des Localgütertarifes für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Seite 117/118 unter II 3.

Die Frachtberechnung für Güter erfolgt nach den laut Gebührenberechnungstabelle des vorbezeichneten Tarifes entfallenden Frachtsätzen für die im Kilometerzeiger ausgewiesenen Entfernungen.

Vom selben Tage an wird in Bratelsbrunn Reisegepäck ohne die Beschränkung auf Beförderung mit dem Vorbehalte nachträglicher Abfertigung angenommen.

Wien, im März 1902. [179]

Rundreiseverkehr auf dem Bodensee, dem Rhein und den angrenzenden Eisenbahnstrecken.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit dem 1. April 1902 gelangt ein neuer Tarif für den Rundreiseverkehr auf dem Bodensee, dem Rhein und den angrenzenden Eisenbahnstrecken unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifes vom 1. Juli 1895 zur Einführung.

Innsbruck, am 28. Februar 1902. [180]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Die bisherige Bezeichnung der Personenhaltestelle Feistritzthal wird ab 1. Mai 1902 auf Feistritz-Kirchberg abgeändert.

Wien, am 27. Februar 1902. [181]

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Sächsische Staatsbahnen.

Einführung von Rückfahrkarten.

Mit 15. März 1902 werden Rückfahrkarten I., II. und III. Classe von Breslau und Brieg nach Marienbad via Eger zur Einführung gebracht.

Wien, am 1. März 1902. [182]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr, Ostdeutsch-Mitteldeutscher Verkehr (Gruppen I, II/V), Berlin-Stettin-Mitteldeutscher Verkehr (Gruppen III/V) und Gruppentarif V. (Einbeziehung neuer Stationen etc.) Vom 15. März 1902 ab wird der Ausnahmetarif 8 für Giesserei-Roheisen des Reichsbahn-Staatsbahn-Verkehres auf die Versandtstation Algringen und auf die Empfangsstationen Bitterfeld, Landsberg b. Halle a. Saale, Niesky, Quedlinburg, Salzwedel, Tnale und Zerbst ausgedehnt. Die genannten Empfangsstationen werden gleichzeitig auch in die entsprechenden Ausnahmetarife der übrigen obenbezeichneten Verkehre einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Frankfurt a. M. etc.-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1902 (Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern. (Berichtigung etc.) 1. Auf Seite 98 des Tarifes ist der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 17 (für Petroleum) von Ludwigshafen a. Rh. nach Hergatz mit sofortiger Giltigkeit auf Mk. 1·54 zu berichtigen.

2. Mit Giltigkeit vom 15. Februar 1902 traten in den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 5 b (für Steine des Specialtarifes III) für die Stationen Bindlach, Eichhofen, Etterzhausen, Freihöls, Gaimersheim, Ludwigstadt, Münchberg, Neustadt a.W.-N., Pegnitz, Prüfening, Röthenbach i. Oberpf., Schwarzenbach a. Saale und Weihenhammer Ermässigungen ein.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen, sowie der Breslau-Warschauer etc. Eisenbahn. (Tarifnachtrag VII.) Mit dem 1. März 1902 trat zum Tarife für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag VII in Kraft. Derselbe enthält anderweitige, zum Theil ermässigte Sätze für die Versandtstelle Steingrund, neue Frachtsätze für einige Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen, sowie erhöhte Frachtsätze für die Stationen Hernstadt und Steinau a. O. der Directionsbezirke Breslau, bezw. Posen und die meisten Stationen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn. Die erhöhten Sätze treten erst am 15. April 1902 in Kraft. Druckabzüge des Nachtrages können von den betheiligten Dienststellen zum Preise von 15 Pfennigen für ein Stück bezogen werden.

Main-Neckarbahn-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1901. (Einbeziehung der Station Etzenricht.) Mit sofortiger Giltigkeit wird die bayerische Station Etzenricht in den obigen Gütertarif mit unbeschränkter Güterabfertigung einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterdienststellen.

Württembergisch-Schweizerische Gütertarife, Theil II, Heft 2 (Verkehr mit V.S.B.), vom 1. Jänner 1901. Ausnahmetarif für Getreide etc. Württemberg—V.S.B. vom 1. Jänner 1901. (Nachträge I.) Mit 17. März 1902 treten obgenannte Nachträge — verschiedene Berichtigungen und Ergänzungen enthaltend — in Kraft.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Schliessung der Auskunftsstelle auf dem Anhalter Bahnhofe.) Am 1. April 1902 wird die Auskunftsstelle auf dem Anhalter Bahnhofe geschlossen. Von diesem Zeitpunkte ab kommt für alle Angelegenheiten des Vieh- und Güterverkehres als amtliche Auskunftsstelle, in welcher unentgeltlich mündlich und schriftlich Auskunft ertheilt wird, für Berlin nur noch das Auskunftsbureau auf Bahnhof Alexanderplatz in Betracht.

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verband. (Einbeziehung neuer Stationen in den Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen.) Im obgenannten Verbande wurden am 1. März 1902 die Stationen Hochdahl der kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld als Versandtstation und Grimma (ob. Bhf.), Hainichen, Niederschlema und Oschatz der kgl. Sächsischen Staatsbahnen als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 8 (Giesserei-Roheisen) einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den Endverwaltungen und den obengenannten Stationen zu erfahren.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen.) Für die Zeit vom 1. März bis 31. December 1902 gelangt im Verkehre zwischen den südlichen Verbandsstationen — mit Ausnahme der Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen — einerseits und den nördlichen Verbandsstationen — mit Ausnahme der Stationen der Arnstadt-Ichtershausener, Hohenebra-Edelebener, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer, Weimar-Berka-Blankenhainer, Eisenberg-Crossener, Neuhaldensleber, Dessau-Wörlitzer, Halberstadt-Blankenburger und Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, sowie der Braunschweigischen Landeseisenbahn — andererseits für Eis in vollen Wagenladungen von 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen ein Ausnahmetarif zur Einführung.

Die Frachtberechnung erfolgt nach den Sätzen des in den preussischen Gruppen- und Gruppen-Wechseltarifen enthaltenen Ausnahmetarifes 5 für Wegebaumaterialien.

Schweizer Bahnen. (Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffs-Unternehmungen vom 1. Jänner 1894. Anlage V vom 1. Juni 1899: Aenderungen und Ergänzungen.) Die Anlage V zum Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiff-Unternehmungen vom 1. Jänner 1894 wird, wie folgt, geändert, bezw. ergänzt:

1. Die gegenwärtige Ziffer La wird in Ziffer „Lb“ abgeändert.

2. Als neue Position La wird eingeschaltet:

„La.

Die unter der Bezeichnung „Ignis“ und „festes Petrol“ in den Handel kommenden Anfeuerungspräparate werden nur in soliden, gut verschlossenen Kisten oder Fässern verpackt zur Beförderung angenommen.“

3. Im alphabetischen Verzeichnisse der in der Anlage V benannten Güter ist nachzutragen:

Unter Buchstabe I:

Ignis . . . . . La

und unter Buchstabe P:

Petrol, festes . . . . . La.

4. Im genannten alphabetischen Verzeichnisse ist bei folgenden Positionen die Verweisung auf Nummer La in „Lb“ abzuändern:

Bohrspäne, gefettete.
Drehspäne, gefettete.
Eisenspäne, gefettete.
Nitrobenzol, Rückstände von der Reduction desselben aus Anilinfabriken.
Rückstände von der Reduction des Nitrobenzols aus Anilinfabriken.
Stahlspäne, gefettete.

Vorzüglich erhaltene, ganz vollständige Exemplare
der Jahrgänge 1893 bis incl. 1901 des
Verordnungs-Blatt
gibt billig ab und sind gefällige Anbote an **Karl Sadleder, Linz, Quergasse 4,** erbeten. 671

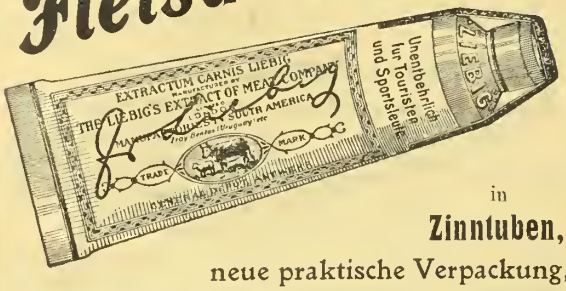
Der seit **1807** schon bekannte und als Specialität berühmte
Becher'sche Karlsbader Englisch-Bitter
ist der beste aller Magenliqueure. Ueberall käuflich. Vielfach prämiirt. Firma beachten, da viele werthlose Nachahmungen ausgeboten werden. **Johann Becher,** Liqueurfabrik, Karlsbad in Böhmen 691. Vertreter in Wien: **Carl Zechmeister,** XVIII. Gentzgasse 19.

G. Winiwarter
BLECH- UND BLEI-WAARENFABRIK
Wien, I. Getreidemarkt 8.
Fabrik in Gumpoldskirchen, Niederösterreich.
Niederlage in Budapest, VI. Andrassystrasse 28.
Liefert: Verzinkte Eisenbleche, verzinkten Eisendraht, Zinkblech, Weissblech, Bleirohre, Bleiplatten, Bleiplomben, Bleidraht, Bleiapparate und Geschirre für die chemische und Glas-Industrie. Zinnrohre, Zinnplatten, Bleifolien, Stanniol. 662
Specialität:
K. k. priv. verbesserte Hilger'sche Dachpfannen, anerkannt beste Metall-Dachdeckung, Wellenbleche, Trägerwellenbleche, schwarz und verzinkt. Rollbalkenbleche, Eisenbleche verzinnt und verbleit bis 1000×2000 mm.

Specialfabriken
für
Pumpen und Waagen
Grösstes Lager. 669
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

Lack-, Firniss- und Farbenfabriken
Christoph Schramm
WIEN.
Offenbach am Main. — Berlin.
Raab an der Donau. 654
Gegründet 1837. Prämiirt London 1862.
SPECIALITÄT:
Eisenbahnwagenlacke, Kutschenlacke, Schleif- und Präparationslacke, Emailfarben, Spachtelkitt, Filling up, Terebine, Siccatif, Locomotivlacke etc.

Liebig's Fleisch-Extract



in

Zinntuben,

neue praktische Verpackung, kleines Quantum, sofortige leichte Verwendbarkeit.

Für Militär, Jäger, Touristen und Sportsleute unentbehrlich!

New Century Caligraph-Kartir-Schreibmaschine.

Aluminium- und Stahl-Tastenhebel.

Leichtester Anschlag.

Grösste Schnelligkeit.

Höchste Durchschlagskraft.

Die einzige für Kartirzwecke speciell construirte Maschine, welche die erforderliche Widerstandsfähigkeit besitzt.

Nach gründlicher Probe von allen Standardmaschinen wurde die New Century Caligraph-Kartirmaschine ausschliesslich bei den kgl. ungar. Staatsbahnen eingeführt, und **100 Stück als erste Bestellung in Auftrag gegeben.** Dieselbe steht seit December 1901 in fortwährendem dienstlichen Gebrauch.

Die Kartirmaschine kann auch für jede andere schriftliche Arbeit verwendet werden.

Nähere Auskunft durch die General-Repräsentanz für Oesterreich

SCHWANHÄUSSER

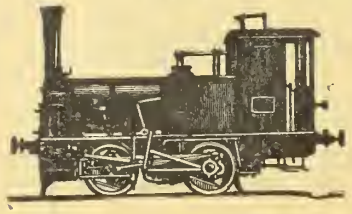
Wien, I. Johannesgasse Nr. 2.

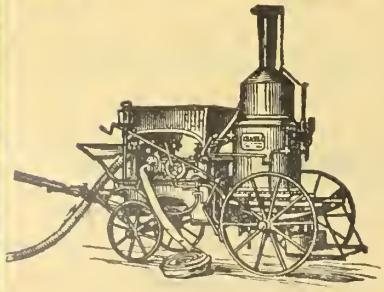
Krahne

Personen- und Lastenaufzüge, hydraulische Maschinen, Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben und Schiebebühnen, Waggons und Waggonets, Eisengüsse etc. etc. 667

liefert: Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Simmering vormals H. D. Schmid.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.





Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

618

Locomotiven

für

Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft,

LOCOMOBILEN

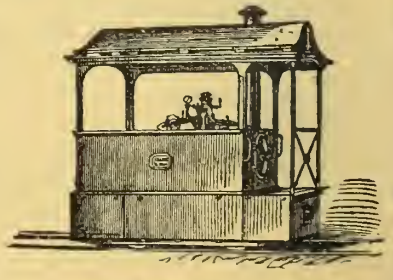
von 2—12 Pferdekraft.

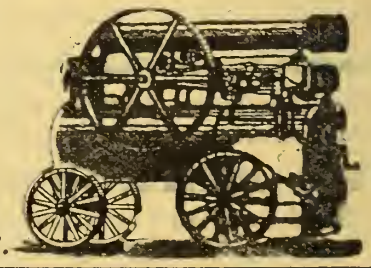
Dampf-Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung

Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.





Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
801	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kohlen, mineralische, und Coaks	sämmtlichen Gruben und Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres	Ischl	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der für den Transport der bezeichneten Artikel in vollen Wagenladungen geltenden allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Salzkammergut-Localbahn bestimmt und an eine Dienststelle der Verwaltung dieser Bahn in Ischl, bezw. Salzburg adressirt sein	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr via Wien, resp. Zellerndorf vom 1. Juni 1899	Heller per Tonne 1550	1388	162	Im Karirungswege		
				Mähr.-Ostrau					1550	1388	162			
				sämmtlichen Gruben und Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres	Salzburg				1530	1440	90			
				Mähr.-Ostrau					1530	1440	90			
				Littitz				Localtarif	950	840	110			
				Littitz	Ischl				900	788	112			
802	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Rohglas in rohen Platten	Staukau	Zürich-Giessbübel	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 10. März 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil II, Heft 3 (Ausnahmetarif Nr. X, Serie 2), des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901	Es bestehen keine directen Frachtsätze a) 401 Centimes b) 352 Centimes			Im Karirungswege		

Fortlaufende Nummer	803	804	805
1			
Die Publication erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
und im Namen der	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	betheiligten Verwaltungen	
2			
3			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Brennholz (Abschnitt IV des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes)	Buchenholz zur Sesselfabrikation	Sohlenleder, verpackt
4			
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Liezen, Selzthal, Stainach-Irdning, Wörschach	Videm-Gurkfeld	Budapest-Angyalföld über Triest seewärts
5			
nach	Deggendorf	Cormons transit	Saloniki, Dedeagatsch und Konstantinopel
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen nach italienischen Bestimmungsstationen zur Aufgabe gebracht werden. Das Aufladen der Sendungen obliegt dem Absender	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des Tarifes, Theil I, für den Oesterr.-Ungar. Levanteverkehr über Triest und Finme (nach Hafenplätzen der Levante). Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg | 5000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen; Quantitäten unter 5000 kg per Frachtbrief
6			
und gilt in der Zeit	vom 10. März 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	vom 15. März 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 15. März 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
7			
Bezeichnung	Tarif-Theil IV, Heft 1, des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. August 1900	Locaitarif, bezw. Anhang zu demselben	Oesterr.-Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Finme (nach Hafenplätzen der Levante), Tarif-Theil II, Heft 2 (für den Export ans Ungarn)
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			
8			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Heller: 130 (inclusive Uebergebühr bis zur Reichsgrenze), 115, 15	Directe Frachtsätze bestehen nicht
9			
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Mark 0·68 | 0·68 | 0·66 | 0·67		Gulden Gold (auch incl. ungar. Transportsteuer): 2·12 | 2·20 | 2·35
10			
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
11			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
12			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der in dem unter Rubrik 6 bezogenen Tarife, Theil I, sub C, bezeichneten Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist
13			
Besondere Bemerkungen			
14			

Fortlaufende Nummer	1	807	806
Die Publication erfolgt von der	2	Oesterr. Nordwestbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
und im Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Schafwollgarne	7. Drahtstifte und Sperrnägeln; 6. Bankalk, gebrannt; 5. Eisenbestandtheile; 4. Cement und Kalk; 3. Dachziegel; 2. Dach- und Mauerziegel; 1. Bankalk, gebrannt
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	5	Wien Oe.N.W.B.	Wall.-Meseritsch; Friedland; Schönbrunn; Schönbrunn; Neutitschein; Hrachowetz; Czernotin-Keitsch
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) nach	5	Reichenberg – Alt-Paka	Wsetin
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	a) Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg. b) Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	ad 1., 4. und 6. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. ad 2 und 3. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. ad 5. und 7. Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief. ad 1., 2., 3., 4. und 6. Auf- und Abladen durch den Absender, bezw. Empfänger. ad 1. bis 6. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue neuer Arbeiterwohnhäuser eines Industrieetablissements in Wsetin bestimmt sein
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902
Bezeichnung des Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898, dann temporärer Anhang vom 1. Jänner 1898 zum letztgenannten Tarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	27 Heller; 22 Heller; 65 111 Heller; 56 Heller; 43 Heller; 23 Heller; 35 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	a) Frachtsätze der Classe II b) Frachtsätze der Classe A	19; 15; 38 68; 46; 31; 22; 29
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	8; 7; 27 43; 10; 12; 1; 6
Art der Durchführung	12	im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		Im Falle der Entrichtung der Frachtgelder bei der Aufgabe die Frachtbrief-Duplicate, bezw. Aufnahmsscheine oder Francaturnoten im Falle der Ueberweisung der Frachtgelder an den Empfänger die Frachtbriefe für alle bis Ende December 1902 erfolgten Verfrachtungen, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1903 an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Besondere Bemerkungen	14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
808	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bánhida	Pernegg	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe dieser Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes des zum Transporte verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	1070 Heller per Tonne		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen in Pernegg mittelst Strassenfuhrwerken abgeführt werden

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
17	Nr. 3 vom 11. Jänner 1902	199	K. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	a) Abfallauge der Zuckerfabrikation etc., b) Chilisalpeter (roher Natronsalpeter) etc.	Linien der betheiligten Verwaltungen		Bei: *) Text der Rubrik 5 „Das Zugeständniss wird gemacht für die Linien“ sind unter 11 nach „Eisenbahn Wien - Aspang“ die Worte: „und der im Betriebe derselben stehenden Schneebergbahn“ hinzuzufügen	

Centrale:
Wien, X/1, Gudrunstrasse 11.

Felten & Guilleaume
Fabrik elektrischer Kabel, Stahl- nnd Kupferwerke
Actien = Gesellschaft.

Fabriken in
Wien, Bruck a. d. Mur und Diemlach (Steiermark).

Eisen- und Stahlwerke:
Stabeisen, Stabstahl, Rollenbandeisen.
Eisen- und Stahldrähte blank, verzinkt, verzinnt, verkupfert. Drahtstifte, Nägel, Nieten.
Stacheldraht in allen Sorten, speciell Simplex-Stacheldraht.
Barrièrendrähte mit höchster Festigkeit.
Telegraphen- und **Telephondrähte**
Maschinen-Drahtgeflechte.
Hufstollen. **Packschlösser.**

Drahtseilfabrik:
Förder-, Brems- und Seilbahnseile.
Aufzugs- und Transmissionsseile aus Ia Flusseisen-, Holzkohleneisen- oder Pat.-Gussstahldraht, blank oder verzinkt.
SCHIFFSSEILE.
Tragseile für Luftbahnen in Spiral-Construction, in Patent verschlossener Construction.
Specialität:
Aufzugseile für **Personen-Aufzüge** in gewöhnlicher rundlitziger und in Patent flachlitziger Construction.

Kabelfabrik:
Kupfer- und Bronzedrähte, blank u. verzinnt.
Trolley-Draht.
Installations-Leitungen aller Art.
Telegraphenkabel mit Gummi-, Guttapercha- und Okonit-Adern mit verschiedenen Armirungen.
Telephonkabel mit Papierisolation und Lufträumen.
Bleikabel mit imprägnirter Faser- und Papierisolation mit einem, zwei und drei Leitern, concentrisch und verseilt, für Hoch- und Niederspannungsuetze, Gleichstrom, Wechselstrom, Drehstrom.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 27. **Wien, 8. März 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Erkenntnissen des Verwaltungsgerichtshofes. — Auszug aus dem Geschäftsberichte des Centralamtes für den internationalen Eisenbahntransport. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 17. Februar 1902,*) betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, Anwendung findet.

Die mit Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 12. März 1901, R.-G.-Bl. Nr. 29, hinausgegebene Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, Anwendung findet, wurde mit Rücksicht auf die seither — bis Ende Jänner 1902 — erfolgten Neuanmeldungen von Eisenbahnen etc. in nachstehender Weise abgeändert, beziehungsweise ergänzt:

Oesterreich-Ungarn.

I. Im Reichsrathe vertretene Königreiche und Länder.
(Einschliesslich Liechtenstein.)

A. Sämmtliche Linien, welche durch die Bahnverwaltungen und Gesellschaften mit dem Sitze in Oesterreich oder in Ungarn betrieben werden.

Unter 1. (k. k. österreichische Staatsbahnen) wurden bei den vom Internationalen Uebereinkommen ausgeschlossenen Strecken unter a) die Worte „der Dalmatiner Staatsbahnen“ ersetzt durch die Worte: „folgender dalmatinischen Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen“.

Neu aufgenommen wurden unter

I. Im Reichsrathe vertretene Königreiche und Länder.
(Einschliesslich Liechtenstein.):

C. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe der Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen befinden.

53. Gravosa—Landesgrenze bei Uskoplje.
54. Landesgrenze bei Glavska—Landesgrenze bei Nagumanac.
55. Landesgrenze bei Igalo—Zelenika.

Unter III. wurde die Ueberschrift „Occupationsgebiet“ abgeändert in

III. Bosnien-Hercegovina

und neu aufgenommen:

2. Bosnisch-hercegovinische Staatsbahnen, mit Ausschluss der Montanbahn Podlugovi-Vareš, dagegen mit Einschluss der elektrischen Stadtbahn Sarajevo.

*) Enthalten in dem am 26. Februar 1902 ausgegebenen XV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 43.

Deutschland.

A. Von deutschen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

II. Privateisenbahnen unter eigener Verwaltung.

Gestrichen wurden:

30. Flensburg-Kappelner Eisenbahn.
39. Hansdorf-Priebuser Nebenbahn.
71. Nürtingen-Neuffener Eisenbahn.

Neu aufgenommen wurden:

A. II. 15. d) Wiesloch-Meckesheimer Nebenbahn.
e) Wiesloch Stadt-Waldangellocher Nebenbahn.
17. a) Braunschweig-Schöninger Eisenbahn.
19. a) Brolthal-Eisenbahn.
33. a) Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn.
52. In der Klammer als dritte Strecke: Hansdorf—Priebus.
79. a) Reinickendorf—Liebenwalde—Gross-Schönebecker Eisenbahn.
94. c) Greussen-Ebeleben-Keulaer Eisenbahn.

Die bisherigen Buchstaben c, d und e wurden in d, e und f abgeändert.

98. a) Die von der Direction der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft betriebenen Nebenbahnen:

a) Amstetten-Laichingen.
b) Ebingen-Onstmettingen.
c) Nürtingen-Neuffen.

98. b) Die von der Direction der Württembergischen Localeisenbahnen betriebene Nebenbahn Aalen-Ballmertshofen.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe ausserdeutscher Eisenbahnverwaltungen befinden.

Der Titel III. Schweizerische Verwaltungen erhält folgenden Eingang:

„Die von den Schweizerischen Bundesbahnen betriebenen Strecken von der schweizerisch-deutschen Grenze:“

Italien.

A. Von italienischen Bahnverwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

Ziffer 2 erhält folgende Fassung:

2. Sämmtliche von der Gesellschaft des Adriatischen Netzes betriebene Linien, mit Ausnahme der Linien:

a) Bologna—S. Felice.
b) Foggia—Lucera.
c) Foggia—Manfredonia.
d) Brescia—Iseo.

Russland.

Neu aufgenommen wurden unter

A. Vom Staate betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

17. a) Transkaukasische Eisenbahnen.

Unter

B. Von Privatverwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

26. a) Belgorad-Ssumy-Eisenbahn.

Schweiz.

Der Abschnitt

A. Von schweizerischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken

enthält nunmehr folgende Bahnen:

1. Schweizerische Bundesbahnen.
2. Gotthardbahn.
3. Jura-Simplonbahn, mit Ausschluss der von ihr betriebenen Seilbahn Cossonay Bahnhof J.S.-Cossonay Stadt.
4. Vereinigte Schweizer Bahnen.
5. Neuenburger Jurabahn, mit Ausschluss der von ihr betriebenen schmalspurigen Linie Neuenburg—Cortaillod—Boudry.
6. Emmenthalbahn.
7. Langenthal-Huttwilbahn.
8. Tössthalbahn.
9. Schweizerische Seethalbahn.
10. Schweizerische Südostbahn.
11. Rorschach-Heidenbahn.
12. Sihlthalbahn.
13. Thunerseebahn.
14. Oensingen-Balsthalbahn.
15. Bern-Neuenburgbahn (directe Linie).
16. Schmalspurige Eisenbahn Yverdon-St. Croix.
17. Schmalspurige Rhätische Bahn.

Die Abtheilung

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden

erhält im Titel, II. Deutsche Verwaltungen, folgende abgeänderte Fassung:

Die von den grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-schweizerischen Grenze:

20. bei Gottmadingen bis zur schweizerisch-deutschen Grenze bei Wilchingen.
21. bei Stetten bis Basel Badische Bahn.
22. bei Leopoldshöhe bis Basel Badische Bahn.
23. bei Grenzach bis Basel Badische Bahn.
24. Die von den grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen mitbetriebene Verbindungsbahn zwischen Basel Badische Bahn und Basel Schweizerische Bundesbahn.
25. Die von den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen betriebene Strecke von der deutsch-schweizerischen Grenze bei St. Ludwig bis Basel Schweizerische Bundesbahn.

Wittek m. p.

Aenderung der Gesellschaftsstatuten der Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts in Wien.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien der Eisenbahnen und der Finanzen die auf Grund der Beschlüsse der Generalversammlung der Actionäre der Gesellschaft „Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts“ in Wien vom 27. Juni 1901 geänderten Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 13. Februar 1902. — Z. 5446. E.-M.-Z. 9112.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahn niederer Ordnung von Hainfeld nach Rohr im Gebirge.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Frau Agnes Eisner in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahn niederer Ordnung von Hainfeld nach Rohr im Gebirge im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 24. Februar 1902. Z. 6080/2.

Aus den Erkenntnissen des Verwaltungsgerichtshofes.

1. Zur Begründung einer Entscheidung über eine commissionelle Verhandlung genügt der Hinweis auf das Commissionsgutachten, soferne die Parteien von diesem durch Einsicht oder Abschrift Kenntniss erhalten konnten.

2. Es bestehen keine gesetzlichen Bestimmungen darüber, in welcher Weise die Entscheidungen über Eisenbahnprojecte den Interessenten zuzustellen sind; durch eine Verzögerung in der Intimation dieser Entscheidungen wird kein Recht der Interessenten verletzt.

3. Die Entscheidung des Eisenbahnministeriums über ein Eisenbahnproject unterliegt keinem weiteren Rechtszug; der Projectswerber erwirbt dadurch das Recht den consentirten Bau auszuführen; eine Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof hat der Entscheidung gegenüber keine aufschiebende Wirkung.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde der Berliner Bank in Berlin, gegen die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 16. November 1900, Z. 50.715, betreffend den Bauconsens für die Erweiterung der Geleiseanlagen auf dem Rangirbahnhofe in Falkenau, zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird theils als unbegründet, theils als unzulässig abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Mit der angefochtenen Entscheidung wurde vom k. k. Eisenbahnministerium für das Project der Erweiterung der Geleiseanlagen auf dem Rangirbahnhofe Falkenau der k. k. ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn auf Grund der am 1. October 1900 vorgenommenen politischen Begehung und Enteignungsverhandlung der Bauconsens gegen Einhaltung der Commissionsbestimmungen ertheilt.

Der gegen das Project erhobene Protest der Bergbauinteressenten und deren Forderung einer den Bergbau weniger alterirenden Ausführung der Geleiseanlage wurde aus den im Commissionsgutachten angeführten Gründen als unbegründet abgewiesen und die Entscheidung über die Vorschreibung der bergpolizeilichen Sicherheitsvorkehrungen, sowie über die seitens der Bergbauinteressenten gestellten Schadenersatzansprüche der k. k. Statthalterei im Einvernehmen mit der k. k. Berghauptmannschaft in Prag nach Massgabe der einschlägigen Bestimmungen der Ministerialverordnung vom 2. Jänner 1859, R.-G.-Bl. Nr. 25, vorbehalten.

In der hienach von der k. k. Statthalterei im Einvernehmen mit der k. k. Berghauptmannschaft getroffenen Entscheidung vom 20. December 1900, Z. 220.996, wurden die Besitzer der in Betracht kommenden Freischürfe und Grubenmassen, zu welchen auch die beschwerdeführende Berliner Bank als Besitzerin der Grubenmasse Medardi IV, Mauricius I und II und der Freischürfe 2369, 2424 ex 1871 und 2331 ex 1872 gehört, auf die Bestimmungen der Ministerialverordnung vom 2. Jänner 1859, R.-G.-Bl. Nr. 25, und der Verordnung der k. k. Berghauptmannschaft Prag vom 3. April 1875, L.-G.-Bl. Nr. 25, verwiesen, denselben ihre Ersatzansprüche für alle Betriebsbeschränkungen und Betriebsunterlassungen, welche ihnen aus Anlass der Erweiterung der Geleiseanlage auferlegt werden sollten, vorbehalten, dagegen die Ersatzansprüche der Freischürfer für alle Betriebsbeschränkungen bei ihrem etwaigen Schurfbetriebe und in den nachträglich zur Verleihung gelangenden Grubenmassen abgewiesen. Der gegen diese Entscheidung von der gegenwärtigen Be-

schwerdeführerin überreichte Recurs ist bisher vom Ministerium des Innern noch nicht erledigt worden.

In der Beschwerde wird die Entscheidung des Ministeriums wegen Mangelhaftigkeit des Verfahrens angefochten, und zwar in doppelter Richtung:

1. deshalb, weil die Abweisung der von der Beschwerdeführerin bei der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung vom Standpunkte des öffentlichen Rechtes erhobene Forderung nach einer den Bergbau weniger alterirenden Ausführung der Geleiseanlagen ohne irgend welche Angabe von Gründen erfolgte und weil die betreffende Entscheidung der Beschwerdeführerin im Wege des Revierbergamtes derzeit verspätet zugestellt worden sei, dass die Buschtěhrader Eisenbahn schon lange vorher zur Inangriffnahme der Bauconsensausführung gelangt sei.

Diese Einwendung erscheint vollkommen unbegründet.

Mit dem angefochtenen Erlasse des Eisenbahnministeriums wurde der Protest der Bergbau-Interessenten und die hier erwähnte Forderung ausdrücklich aus den im Commissionsgutachten angeführten Gründen als unbegründet abgewiesen.

Diese Gründe sind im Commissionsgutachten eingehend erörtert. Der Beschwerdeführerin stand es nicht nur frei, eine Protokollsabschrift zu nehmen, sondern auch dasselbe einzusehen; es ist daher nicht richtig, dass die Entscheidung der Angabe von Gründen entbehre. Wenn, wie bei der öffentlichen mündlichen Verhandlung vom Vertreter der Beschwerde angegeben wurde, in der Intimation der angefochtenen Entscheidung auch der Hinweis auf die Gründe des Commissionsgutachtens nicht enthalten sein mochte, so würde diese Intimation allerdings mangelhaft erscheinen, weil sie sich mit dem Wortlaute der Entscheidung nicht deckt. Allein vorliegendenfalls kann hierin ein wesentlicher Mangel des Verfahrens nicht erblickt werden, weil der Vertreter der Beschwerdeführerin bei der Commission zugegen war, die Gründe des Commissionsgutachtens und Antrages also kannte, und annehmen musste, dass die Entscheidung aus eben diesen Gründen erflossen sei; endlich weil die Anfechtung der Entscheidung nur aus formellen Gründen erfolgte, die Beschwerdeführerin daher durch obigen Mangel in ihrer Rechtsverfolgung nicht behindert war.

Ebenso kann auch in der Zustellung der angefochtenen Entscheidung an die Beschwerdeführerin durch das Revierbergamt ein Mangel des Verfahrens nicht erblickt werden, weil keine gesetzliche Bestimmung darüber besteht, in welcher Weise die Entscheidungen über Eisenbahnprojecte den Interessenten zuzustellen sind.

Dass durch die Verzögerung in der Zustellung ein Recht der Beschwerdeführerin verletzt worden sei, kann dieselbe auch nicht mit Grund behaupten, weil die Projectswerberin aus der Entscheidung des Eisenbahnministeriums, die einem weiteren Rechtszuge nicht mehr unterlag, das Recht erworben hat, den consentirten Bau auszuführen und auch eine Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof gemäss § 17 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, eine aufschiebende Wirkung nicht hat. Uebrigens ist auch nicht einzusehen, inwieferne Interessen der Beschwerdeführerin durch die Inangriffnahme des Baues berührt sein sollten, da ja die Entschädigungsansprüche derselben einem besonderen Verfahren vorbehalten worden sind.

2. Rügt die Beschwerde, dass der Thatbestand zur Beurtheilung der Frage, inwieweit der Beschwerdeführerin auch für die Beschränkungen im Freischurfbetriebe Ersatzansprüche zustehen, bei der Commission am 1. October 1900 nicht erschöpfend erhoben worden sei.

Diese Einwendung erscheint nicht nur unbegründet, weil nach Ausweis des Protokolles die Erhebungen durch die Commission unter Intervention des Revierbergbeamten bezüglich der gegenseitigen Lage der Freischürfe und der Geleiseanlage, sowie bezüglich der in den Freischürfen constatirten Kohlenflötze, eingehendst gepflogen worden sind, sondern auch unzulässig, weil diese Erhebungen, wie die Beschwerde selbst zugibt, nur für die der Statthalterei im Einvernehmen mit der Berghauptmannschaft zugewiesene instanzmässige abgesonderte Entscheidung in Betreff der durch die Geleiseanlage nothwendig gewordenen Bergbaubetriebsbeschränkungen und der deshalb den Bergbau-Unternehmern zustehenden Ersatzansprüche erforderlich waren, daher das Verfahren in dieser Richtung einer abgesonderten Beschwerdeführung nicht unterliegt, vielmehr die betreffenden Einwendungen zugleich mit der Anfechtung der Entscheidung selbst vorzubringen waren.

Wenn der Vertreter der Beschwerdeführerin bei der öffentlichen mündlichen Verhandlung anführte, die Beschwerdeführerin sei bestimmt worden, wegen des gerügten Mangels in den Erhebungen die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums anzufechten, weil in dieser Entscheidung die Statthalterei angewiesen worden sei, auf Grund der gepflogenen Erhebungen zu entscheiden, so ist letztere Behauptung durch den Wortlaut der Ministerialentscheidung widerlegt und somit dieser Beschwerdepunkt unbegründet, zumal die Statthalterei in keiner Weise behindert war, die ihr für die Entscheidung erforderlich scheinenden ergänzenden Erhebungen zu veranlassen und auch der Beschwerdeführerin freistand, solche Erhebungen im Wege des Recurses gegen die Statthaltereientscheidung anzustreben.

In diesen Erwägungen musste die Beschwerde theils als unbegründet, theils als unzulässig abgewiesen werden.

(Erkenntniss vom 14. November 1901, Z. 8395 [cf. E.-M.-Z. 3063 ex 1902]).

Auszug aus dem Geschäftsberichte des Centralamtes für den internationalen Eisenbahntransport.

(Neuntes Jahr: 1901.)

. . . . . .

Pariser Zusatzübereinkommen.

Noch im vorjährigen Geschäftsbericht konnte mitgetheilt werden, dass das aus den Verhandlungen der Pariser Revisionsconferenz von 1896 hervorgegangene und am 16. Juni 1898 von den Bevollmächtigten der Staaten unterzeichnete Zusatzübereinkommen zum Internationalen Uebereinkommen die seitens der Staaten vorbehaltene Genehmigung erhalten habe. Dagegen beanspruchte die Behebung einiger Anstände formeller Natur noch geraume Zeit, so dass die Niederlegung der Ratificationen in Paris erst am 10. Juli des Berichtsjahres stattfinden konnte. Gemäss Art. 4 des Zusatzübereinkommens und ausdrücklicher, in das Niederlegungsprotokoll aufgenommener Bestimmung ist alsdann das Zusatzübereinkommen am 10. October des Berichtsjahres in Kraft getreten.

Inzwischen hatte das Centralamt die ihm durch die Pariser Revisionsconferenz übertragene Neuausgabe des

Internationalen Uebereinkommens mit den durch das Zusatzübereinkommen, sowie durch die früheren Aenderungen und Ergänzungen bedingten Vervollständigungen dem Druck übergeben. Mit der Versendung dieser Neuausgabe, von welcher 23.000 Exemplare hergestellt worden sind, konnte zu Ende Juli begonnen werden.

. . . . . .

Die Gesammtkosten der Neuausgabe des I. U., inbegriffen die Versendungsspesen und Porti, haben betragen . . . . . Frcs. 17.869·50

Für die verkauften Exemplare sind im Berichtsjahre eingegangen . . . . „ 17.698·10

Der Ausgabeüberschuss von . . Frcs. 171·40 ist unter den Drucksachen verrechnet.

Ebenfalls auf Grund einer anlässlich der Pariser Revisionsconferenz ergangenen Anregung hatte das Centralamt auch eine zweite Auflage der Protokolle dieser Conferenz herstellen lassen. Darin sind neben den Verhandlungen der Conferenz die vorgängig von den betheiligten Staaten formulirten Anträge und Bemerkungen, welche den Verhandlungen als Grundlage dienten, aufgenommen. Diese Drucksache wurde in 500 Exemplaren hergestellt.

. . . . . .

Organisation. — Personal. — . . . .

Die Organisation des Centralamtes ist unverändert geblieben; ebenso der Bestand des Personals und die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes. Nur ist der bisherige provisorische Gehilfe in der Kanzlei des Amtes fest angestellt worden.

Die seit der Errichtung des Centralamtes unverändert gebliebenen Besoldungen der beiden Secretäre und in der Folge auch des Vicedirectors wurden mit den Verhältnissen bei den übrigen internationalen Aemtern in Uebereinstimmung gebracht.

Arbeiten des Centralamtes.

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport.

(Art. 57 (1) 2 des I. U. und Art. II des Reglements.)

In der Anordnung des Inhaltes der Zeitschrift sind im Berichtsjahre keine Aenderungen eingetreten. Nur erhielt die Rechtsspreehung in den verschiedenen Staaten einen etwas grösseren Raum zugewiesen. Den geschäftsführenden Verwaltungen der im Bereiche des Internationalen Uebereinkommens bestehenden Eisenbahnverbände ist anerboten worden, denjenigen Inhalt der Verbandsprotokolle, welcher für den internationalen Verkehr von allgemeiner Bedeutung ist, in der Zeitschrift zu veröffentlichen. Die Auflage der Zeitschrift blieb, wie im Vorjahre, bei 1300 Exemplaren. Davon wurden 456 Exemplare unentgeltlich und 627 gegen Bezahlung abgegeben.

. . . . . .

Für die Zeitschrift hat das Centralamt ausgelegt:

an Druckkosten	Frcs.	6774·—	
„ Autor-Honoraren . . .	„	859·—	
„ Porti	„	1405.22	Frcs. 9038·22
Die Einnahmen haben betragen .		„	5587·58
Der Ausgabeüberschuss von		Frcs.	3450·64

wurde, wie in früheren Jahren, aus dem dem Centralamte zur Verfügung stehenden Credit gedeckt.

Mittheilungen und Nachrichten.

(Art. 57 (1) 1, 2. Art. 58 und Art. 2 des I. U., Art. II. Absatz 2 und 3 des Reglements.)

1. In die Liste derjenigen Eisenbahnstrecken, auf welche das I. U. Anwendung findet, sind im Berichtsjahre zehn neue Linien aufgenommen worden. Dagegen wurden folgende Linien aus der Liste gestrichen, weil sie als Localbahnen nicht oder nicht mehr den Anforderungen genügen können, welche das I. U. an die Verbandslinien stellt:

a) die Flensburg-Kappelner Eisenbahn (Deutschland);

b) die schmalspurige Linie Neuchâtel Cortaillod—Boudry (Schweiz);

c) die Secundärbahnen Bologna-S. Felice, Foggia-Lucera, Foggia-Manfredonia, Ceva-Ormea, Cecina-Volterra und Brescia-Iseo (Italien). Von diesen Streichungen wurde jedoch diejenige der Linien Ceva—Ormea und Cecina—Volterra wieder rückgängig gemacht.

Die Gesammtlänge der Eisenbahnen, welche am 31. März 1901 dem I. U. unterstellt waren, beträgt 197.111 km.

2. Verzeichniss der Gegenstände, auf welche das I. U. keine Anwendung findet (Art. 2 I. U.). Zu diesem Verzeichniss sind im Berichtsjahre fünf Nachträge ausgegeben worden. Die Gesammtzahl der Nachträge ist damit auf 11 gestiegen. Wir beabsichtigen die Erstellung einer Neuausgabe des Verzeichnisses im Laufe des Jahres 1902.

3. Bezüglich der zur Kenntniss des Centralamtes gelangten Schutzmassregeln gegen ansteckende Krankheiten beschränkten wir uns auf die Veröffentlichung in der Zeitschrift.

4. Auch in diesem Jahre sind besondere Vereinbarungen zwischen einzelnen Staaten im Sinne des § 1, letzter Absatz, der Ausführungsbestimmungen zum I. U. nicht zu unserer Kenntniss gebracht worden. So weit die im ersten Absatz zu Ziffer 3 von § (1) der Ausführungsbestimmungen genannten Gegenstände zur Beförderung im internationalen Verkehre durch Tarifbestimmungen zugelassen werden, geschieht davon jeweilen bei Anlass der Anzeige des Tarifes in der Zeitschrift Vormerkung.

5. Zum Verzeichniss der Zuschlagsfristen wurden vier Nachträge erforderlich. Wir werden darauf Bedacht nehmen, auch von diesem Verzeichnisse bald eine Neuausgabe zu veranstalten.

6. Die Versendung der dritten Ausgabe des Stationsverzeichnisses konnte Anfangs Juni erfolgen. Es sind 4500 Exemplare hergestellt worden.

. . . . . .

Die Herstellung der Auflage und die Versendung haben			Frcs. 4888·92
gekostet; die im Berichtsjahre zur Verrechnung gelangte Einnahme aus den verkauften Exemplaren betrug		„	3847·90
Die Mehrausgabe beläuft sich somit pro 1901 auf			Frcs. 1041·02

wogegen noch 1469 Exemplare zur Verfügung stehen.

So weit solche Stationsverzeichnisse, ebenso die Neuausgabe des Internationalen Uebereinkommens und die im letzten Geschäftsberichte erwähnte Uebersetzung des Allgemeinen Gesetzes für die russischen Eisenbahnen noch vorräthig sind, können dieselben von den am I. U. betheiligten Staaten und Eisenbahnen fortwährend beim Centralamte bezogen werden. Den Verkauf dieser Drucksachen an Private dagegen haben wir der Verlagsfirma Art. Institut Orell Füssli in Zürich übertragen.

Schiedsgerichtliche Urtheile und andere Entscheidungen.
(Art. 57 (1) 3 des I. U.; Art. III des Reglements.)

Keine. Nichts anhängig. Das Schiedsgericht des Centralamtes, an welches sich bei der Gründung des Verbandes des I. U. so grosse Erwartungen knüpften, scheint bei den Eisenbahnverwaltungen des Verbandes in Vergessenheit gerathen zu sein.

Conferenzen.
(Art. 57 (1) 4 und Art. 59 des I. U.)

Conferenzen haben ebenfalls nicht stattgefunden. Die Gründe, welche einer Einberufung der ordentlichen Revisionsconferenz im Jahre 1898 entgegenstanden und vom Centralamt im Geschäftsberichte desselben Jahres aus einandergesetzt worden sind, bestehen noch heute fort. Von Erfahrungen bei der Anwendung des am 10. October 1901 in Kraft getretenen Zusatzübereinkommens kann noch nicht gesprochen werden. Bestimmte Anhaltspunkte für eine Revision könnte zur Zeit wohl nur die Anlage 1 zu den Ausführungsbestimmungen bieten, deren Vorschriften in einzelnen Richtungen von neueren Bestimmungen in den verschiedenen Staaten überholt sind, ohne dass aber diese Thatsache bisher zu Revisionswünschen Anlass gegeben hätte.

Mit Rücksicht hierauf hat der schweizerische Bundesrath unterm 5. November 1901 beschlossen, von der Einberufung einer Revisionsconferenz bis auf Weiteres Umgang zu nehmen, gleichzeitig aber das Centralamt beauftragt, in der zweiten Hälfte des Jahres 1902 diejenigen Behörden der Vertragsstaaten, mit welchen es in directem Verkehre steht, einzuladen, ihm von allfälligen Revisionswünschen Kenntniss zu geben.

Regelung der finanziellen Beziehungen zwischen den Eisenbahnen.

Auch im Berichtsjahre ist das Centralamt nicht in die Lage gekommen, von den ihm im Art. 57 (1) 5 des I. U. und im Art. III des Reglements übertragenen Befugnissen Gebrauch zu machen.

. . . . . .

Rechnungsergebnisse des neunten Jahres.
(Vom 1. Jänner bis 31. December 1901.)

Die Ausgaben des Centralamtes während des neunten Jahres seines Bestandes betragen, nach Abzug der Einnahmen, Frcs. 96.651·52 und setzen sich aus folgenden Posten zusammen:

. . . . . .

Vertheilung dieser Summe auf die Vertragsstaaten.
(Art. 1, letzter Absatz des Reglements, betr. die Errichtung eines Centralamtes.)

Auf das Kreisschreiben des Centralamtes vom 12. September 1901 ist von den Staaten die Länge der dem I. U. unterstellten Eisenbahnstrecken zum 31. März 1901 wie folgt angegeben worden:

Deutschland	51.500	km
Oesterreich	18.482	„
Ungarn	16.892	„
Bosnien-Hercegovina	105	„
Belgien	4.591	„
Dänemark	1.958	„
Frankreich	37.952	„
Italien	13.206	„
Luxemburg	356	„
Niederlande	2.570	„
Russland	46.070	„
Schweiz	3.429	„
Total	197.111	km

Es entfallen daher auf jeden Bahnkilometer 49·034 Centimes (gegen 44·02765 Centimes pro 1900).

. . . . . .

Reserve.

Die Reserve ist unverändert geblieben. Dieselbe beläuft sich auf Frcs. 21.847·47 und befindet sich als unverzinsliches Depot in der eidgenössischen Staatscasse.

Bern, den 27. Jänner 1902.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 101. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 3. März wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, u. zw.:

I. An den Herrn Ministerpräsidenten als Leiter des Ministeriums des Innern.

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Wolf und Genossen, betreffend die Unfälle durch die elektrischen Strassenbahnen in Wien.

II. An den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens

2. der Herren Abgeordneten Choc und Genossen, betreffend die Wohnungsverhältnisse der Eisenbahnbediensteten in Böhmen;

3. der Herren Abgeordneten Choc und Genossen, betreffend die Wahlen für die Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen und für die Krankencasse der k. k. österr. Staatsbahnen.

III. An den Herrn Handelsminister.

Seitens

4. der Herren Abgeordneten Biankini und Genossen, betreffend die Postdampfschiffahrtsverbindungen mit den Bocche di Cattaro.

In der am 5. März abgehaltenen Sitzung des Subcomité für die Fahrkartensteuer wurde die Berathung über diesen Gegenstand zu Ende geführt und das Gesetz nach der Regierungsvorlage unter Einfügung folgender Bestimmung angenommen:

„In Ansehung des Verkehres in der dritten Wagenclasse auf Haupthahnen, deren normaler Tarif für diese Classe durchschnittlich um mehr als 20 pCt. höher ist als der gleiche Tarif der österreichischen Staatsbahnen, wird die Abgabe für Fahrten in der dritten Wagenclasse mit 10 pCt. und im Falle des § 2 (Verkehr nach und von den Ländern der ungarischen Krone, dann Bosnien und der Hercegovina, sowie über diese Ländergebiete hinaus) mit 8 pCt. des zur Einhebung gelangenden Fahrpreises festgesetzt."

Ferner wurde folgende Resolution beschlossen:

„Die Regierung wird dringend aufgefordert, die Gewährung von Freikarten und Begünstigungen auf den Staatsbahnen sachgemäss möglichst einzuschränken und in dieser Beziehung ihren Einfluss auch auf die Privatbahnen geltend zu machen."

Der Gedanke einer besonderen Besteuerung der Freikarten wurde in der Voraussetzung fallen gelassen, dass für die Legitimationen zur Ausfolgung von ermässigten Karten oder für die Freikarten ein besonderer Stempel nach französischem Muster zur Einhebung gelangen werde.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Detailproject für die Anlage der Zufahrtsgeleise zu dem Betriebsbahnhof „Erdberg" in der Erdbergstrasse und Schlachthausgasse und eines abzweigend von diesen in einer zukünftigen Strasse bis zum Anschlusse an die Geleise in der Erdbergstrasse zu führenden Geleises: Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 27. Februar 1902 die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des vom Magistrate der k. k. Reichsbaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Detailprojectes für die Anlage der Zufahrtsgeleise zu dem Betriebsbahnhof „Erdberg" in der Erdbergstrasse und Schlachthausgasse und eines abzweigend von diesen in einer zukünftigen Strasse bis zum Anschlusse an die

Geleise in der Erdbergstrasse zu führenden Geleises der Wiener elektrischen Strassenbahnen die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei in Wien ermächtigt, für das ganze Project bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Banconsens ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 4829.]

Projectirte Localbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów). (Typenpläne für den Unterbau.) Die vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegten Normalpläne für den Unterbau der projectirten schmalspurigen Localbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów) wurden mit Ausnahme des Normalplanes Nr. 10 (Geländer) vom k. k. Eisenbahnministerium unter Beachtung besonderer Bemerkungen genehmigt. [E.-M.-Z. 41.862 ex 1901.]

Elektrische Kleinbahnen in Graz und Umgebung. (Linien: a) Hauptplatz—Sackstrasse—Wickenburggasse, und b) Theilstrecke „Wickenburggasse—Linienamt—Steinbruch" der Linie Graz—Andritz; Ergebniss der technisch-polizeilichen Prüfung; Ertheilung des provisorischen Benützungsconsenses ex commissione.) Das von der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen mitgetheilte Ergebniss der am 7. December 1901 durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der Linien: a) Hauptplatz—Sackstrasse—Wickenburggasse, und b) Theilstrecke „Wickenburggasse—Linienamt—Steinbruch" der Linie Graz—Andritz der Grazer elektrischen Kleinbahnen, bei welcher Amtshandlung der provisorische Benützungsconsens für die gegenständlichen Linien im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ab 9. December 1901 ex commissione ertheilt worden ist, wurde znr Kenntniss genommen. Gleichzeitig wurden die von der Commission getroffenen Bestimmungen und vorgeschriebenen Sicherheitsmassregeln vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt [E.-M.-Z. 4069.]

Eisenbahnlinie Lemberg — Sambor — galizisch-ungarische Grenze. (Theilstrecke Lemberg—Sambor: Wasserbeschaffungsanlagen für die Stationen Stawczany, Komarno-Buczały und Chłopczyce.) Die von der k. k. Eisenbahnbauleitung in Lemberg vorgelegten generellen Projecte der Wasserbeschaffungsanlagen für die Stationen Stawczany, Komarno-Buczały und Chłopczyce der Theilstrecke Lemberg—Sambor der Eisenbahnlinie Lemberg — Sambor — galizisch-ungarische Grenze wurden im Allgemeinen genehmigt. E.-B.-D. 1158.]

Localbahn Waidhofen a/Th.-Zlabings. (Auflassung der bei km 15·1/2 und km 15·4/5 auszuführenden Objecte.) Ueber Ansuchen der Bauunternehmung „Union-Baugesellschaft" wurde die Auflassung und Zuschüttung des bestehenden Mühlbaches von km 15·1—15·4 der Localbahn Waidhofen a/Th.-Zlabings und sonach der Entfall der bei der politischen Begehung der genannten Localbahn zur Ausführung bestimmten zwei 6·0 m weiten schiefen offenen Durchlässe in km 15·1/2 und km 15·4/5 unter der Bedingung genehmigt, dass an Stelle des aufzulassenden Durchlasses in km 15·4/5 ein 0·3 m weiter eiserner Rohrdurchlass einzulegen ist. [E.-B.-D. 1177.]

Localbahn Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn). (Herstellung vergitterter Zugschranken und eines Läntewerkes bei der Wegübersetzung im Zuge der Schulhausstrasse in Rieden, km 1·6/7.) Für die Uebersetzung der Schulhausstrasse in Rieden, km 1·6/7 der Localbahn Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn) wurde die Herstellung beiderseitiger Zugschranken mit automatischer Vergitterung und Vorläute-Einrichtung genehmigt. [E.-B.-D. 1637.]

Eisenbahnlinie Spalato — Sinj. (Auflassung der Ueberfahrt in km 12·321; Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Zara hat hinsichtlich des von der k. k. Eisenbahnbauleitung in Spalato vorgelegten Projectes, betreffend die behufs Erzielung günstigerer Neigungsverhältnisse nothwendig werdende Auflassung der in km 12·321 der Eisenbahnlinie Spalato—Sinj in der Gemeinde Clissa vorgesehenen 4 m breiten Ueberfahrt und Ersatz derselben durch einen gleichbreiten Niveauübergang in km 12·352, die politische Begehung auf den 18. März anberaumt. [E.-M.-Z. 8722.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Eröffnung der Arbeiter-Haltestelle Pietrzykowice.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn zufolge wird am 8. März die an der Bahnstrecke Bielitz—Saybusch zwischen den Stationen Lodygowice und Saybusch-Zywiec gelegene Arbeiter-Haltestelle Pietrzykowice eröffnet werden.

Südbahn-Gesellschaft. (Activirung des Rollfuhrdienstes in der Station Laibach S.B.) Auf Grund des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder werden vom 15. März angefangen bis auf Widerruf alle in der Station Laibach S.B. anlangenden oder daselbst zur Aufgabe zum Bahntransporte bestimmten Eil- und Frachtgüter nach Massgabe des mit besonderer Kundmachung (vergl. Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 25 vom 4. März, Seite 755) verlautbarten Tarifes und sonstigen besonderen Bestimmungen und Ausnahmen durch die Firma Raimund Ranzinger in Laibach den Adressaten ohne vorherige Avisirung zugestellt, bezw. auf Verlangen der Absender aus den Wohnungen etc. derselben abgeholt werden.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" verlautbart, dass der kgl. ungarische Handelsminister den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Localeisenbahnen, bezw. Strasseneisenbahnen mit Dampf- und elektrischem Betrieb ertheilt hat, und zwar:

1. Mit Erlass vom 6. Jänner 1902, Z. 55.166 ex 1901, der Szegediner Eisenbahn-Unternehmungfirma Dionys Löwinger und Consorten für eine von der Station Nagy-Becskerek der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Eisenbahn Nagy-Kikinda — Nagy-Becskerek und der gleichfalls im Staatsbetriebe stehenden normalspurigen Linie Nagy-Becskerek — Zsombolya (Hatzfeld) der Torontáler Comitats-Localbahnen ausgehende, und diese mit Benützung entsprechender Strassenzüge mit der Station Nagy-Becskerek-Bégapárt der schmalspurigen Linie Nagy-Becskerek—Bégapárt—Zsombolya und dem Zollamte verbindende Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 28. Jänner 1902, Z. 4359/V, der Direction der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Bolvathalbahn Miskolcz — Szendrö — Torna (— Kassa [Kaschau]) für eine von der Station Szendrö abzweigende, im Bereiche des Comitates Abauj mit Berührung der Gemeinde Szuhogy bis Rudóbánya und von dort aus zu den gleichnamigen Eisenbergbaurevieren führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Essen: Stationsnamenänderung.) Ab 1. Mai erhalten die Stationen Altendorf-Essen Süd und Altendorf-Essen Nord die Bezeichnungen „Essen West" und „Essen Altendorferstrasse".

Niederlande. (Niederländische Centraleisenbahn-Gesellschaft. Eröffnung der Theilstrecke Ede—Barneveld [Dorf] der Neubaustrecke Ede—Nijkerk.) Am 1. April wird voraussichtlich die Theilstrecke Ede—Barneveld (Dorf) der der Eisenbahn-Gesellschaft „de Velurve" gehörigen und im Betriebe obiger Central-Eisenbahngesellschaft übernommenen Neubaustrecke Ede—Nijkerk dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben werden. Die 14·918 km lange Neubaustrecke ist normalspurig gebaut, wird mit Dampfkraft betrieben und schliesst in Ede, Station der Niederländischen Staatseisenbahn, nach Vollendung des Baues des übrigen Theiles der Bahn auch in Nijkerk, Station der Niederländischen Centraleisenbahn, und vermuthlich in Barneveld, Station der Holländischen Bahn, an. An der neuen Strecke liegen folgende Stationen mit den daneben vermerkten Entfernungen von der Station Ede N.St.B.: Ede N.St.B. Anschlussstation, 0 km, Ede Dorf, 1·917 km; Lunteren, 7·721 km, und Barneveld (Dorf),

14 918 km. Diese Stationen sind für den Gesammtverkehr eingerichtet. Der zulässige grösste Radstand der neuen Strecke beträgt 7·5 m, der Raddruck 7000 kg. Der kleinste Bogenhalbmesser beträgt 300 m, die grösste Neigung 1 : 300. Bei der Beladung offener Wagen findet das Lademass I Anwendung.

Frankreich. (Projectirter Ausbau des Pariser Untergrund-Eisenbahnnetzes.) Einem Berichte des „Journal des Transports" zufolge, sind hinsichtlich des Untergrund-Eisenbahnnetzes von Paris folgende Beschlüsse gefasst worden, und zwar:

I. Der Ausbau der zweiten Untergrundbahn-Hauptlinie Place des Abesses (Montmartre)-Boulevard Edgar Quinet (Montparnasse). Die projectirte Linie wird Paris in nord-südlich-radialer Richtung in einer Länge von 550 km durchschneiden und circa im Mittelpunkte seiner Trasse an einem Kreuzungspunkte mit der in einer Länge von 1050 km vom Bois de Vincennes aus bis zum Bois de Boulogne der Place de Etoile und dem Trocadèro Paris in transversaler Richtung durchquerenden ersten Hauptlinie des Métropolitain verbunden werden. Die Trasse der neuen Linie, welche die Bahnhöfe Gare dn Nord und Gare de Saint-Lazare mit Unterfahrung der Seine knapp unterhalb der Brücke Pont de la Concorde mit der Gare Montparnasse verbinden wird, liegt in Tiefen ven 8 bis 38 m unterhalb dem Strassenniveau. Der Bau dieser Untergrundstrecken wird ohne Entfernung der Strassendecke unter dem Schutze von Schildern (boucliers) als Stollenbau, daher ohne wesentliche Störung des Strassenverkehres ausgeführt werden, da die ausgehobene Erdmasse durch sporadisch vertheilte Schachtanlagen zu Tage gefördert werden wird. Im Allgemeinen sollen die Stollenstrecken in Cementmauerwerk ausgeführt, unter der Seine und in grundwasserhältigen Stellen aber Gusseisenrohre im Durchmesser von 5·20 m in Anwendung gebracht werden. Die hauptstädtische Communalverwaltung beabsichtigte ursprünglich den Bau der Strecke und die Legung des Oberbaues in eigener Regie zu führen, hat sich jedoch in jüngster Zeit entschieden, diese sowie die Ausführung der Stationsanlagen und deren Einrichtung etc. an Unternehmer zu vergeben. Im Ganzen sind mit Inbegriff der beiden Endpunkte 15 Stationen in Entfernungen von je circa 400 m in Aussicht genommen. Die Concessionäre der neuen Linie, deren Finanzirung als durchaus gesichert zu betrachten ist, sind die Projectanten Berlier und Janicot.

II. Die Vollendung des bereits bestehenden Métropolitain durch Ausbau der bereits concessionirten Linien Palais-Royal—Place du Dannbe und Auteuil via Rue-Grenelle—Opera.

Die effectiven Baukosten der ersten Linie sind mit Frcs. 20,000.000, die der zweiten mit Frcs. 34.000.000 bemessen, der Gesammtkostenaufwand aber mit Inbegriff der Trassirungs- und Sondirungsarbeiten, sowie der Finanzirungsspesen, mit Frcs. 56,400.000 präliminirt. Das zur Bedeckung der Kosten aufzunehmende Anlehen wird voraussichtlich auf Rechnung der Pariser Commune gegen dreieinhalb Percent contrahirt werden und innerhalb 75 Jahren, vom Jahre 1904 an gerechnet, zu amortisiren sein.

Türkei. (Verkehrsstörung im Bereiche der Theilstrecke Constantinopel—Adrianopel der Haupt-Orientlinie.) Einer dem „Pester Lloyd" zugekommenen Mittheilung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen zufolge, verkehrt der von Budapest um 2 Uhr 40 Min. Nachm. nach Constantinopel abgehende und der von dort in Budapest um 1 Uhr 5 Min. Nachm. eintreffende, sogenannte Conventional-Schnellzug infolge der durch Hochwasser verursachten Störungen nur bis, respective von Adrianopel; zwischen Adrianopel und Constantinopel wurden besondere Personenzüge in Verkehr gesetzt. Der von Adrianopel nach Constantinopel gehende Zug verlässt erstere Station um 4 Uhr 16 Min. Früh und trifft an seinem Bestimmungsorte um 5 Uhr 6 Min. Nachm. ein; in umgekehrter Fahrtrichtung geht er um 7 Uhr 33 Min. ab und trifft in Adrianopel um 8 Uhr 39 Min. Abends ein. Da sich das Verkehrshinderniss auf der Linie Adrianopel — Constantinopel befindet, müssen die Reisenden dort umsteigen. Der zu Fuss zurückzulegende Weg beträgt an der Umsteigstelle ungefähr 200 m. Für das Hinübertragen des Handgepäckes sorgt die Bahn. Die Züge treffen an der Umsteigstelle bei Tag ein. Die Betriebsstörung wird voraussichtlich 12 Tage lang andauern.

Türkei. (Mekkabahn: Baufortschritte.) Nachrichten aus Constantinopel zufolge, wurde kürzlich eine telegraphische Meldung des Generalinspectors des Mekkabahnbaues Marschall Kiagim Pascha (früheren Vali von Scutari a. S.) veröffentlicht, nach welcher das Geleise auf 36 km gelegt sei und am 23. März bis 39 km gelegt wird. Man ersieht hieraus, wie langsam der im Jahre 1900 begonnene Bahnbau fortschreitet. Für die jüngst angeordnete Anleihe von einer Million türkischer Pfund für den besagten Bahnbau sind bisher wenig Aussichten zur Realisirung derselben vorhanden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Marquis Bacquehem" von Kobe.) Dieser Dampfer von 2744 Tonnen Gehalt ist am 3. Jänner 1902 nach 63tägiger Fahrt mit 9 Passagieren und 2333 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 50 Tonnen nach Fiume und 680 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, von der 8. Kobe-Reise in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Kobe 700 kg Curiositäten, 4000 kg vegetabilisches Wachs, 6220 kg Perlmutter, 80.000 kg Kupfer und 8000 kg Wachs; aus Hongkong 1320 kg Oelessenz, 3000 kg Sternanis, 429 kg Curiositäten, 35.525 kg Quassia und 5000 kg Rohr; aus Singapore 80.400 kg (wovon 19.800 kg für das Ausland), 96.600 kg Coprah (für das Ausland), 10.200 kg spanisches Rohr (für das Ausland), 25.000 kg Kupfer (für Fiume), 19.560 kg Gambier, 75.720 kg Zinn, 7800 kg Häute, 6000 kg Droguen und 16.080 kg Ananas; aus Penang 96.020 kg Coprah; aus Batavia 44.394 kg Pfeffer; aus Soerabaya 4865 kg Häute; aus Colombo 98.405 kg Cocosöl (wovon 25.072 kg für Fiume), 1685 kg Thee (wovon 320 kg für das Ausland), 5000 kg Zimmt und 9135 kg Spelt; aus Calcutta 8900 kg Thee, 26.481 kg Sackleinwand (wovon 16.078 kg für das Ausland), 1,383.952 kg Jute (wovon 475.527 kg für das Ausland), 8050 kg Gummilack (wovon 640 kg für das Ausland), 86.779 kg Häute (wovon 32.477 kg für das Ausland), 9900 kg Baumwolle und 32.785 kg Mirabellen; aus Aden 3220 kg Kaffee (wovon 1420 kg für das Ausland) und aus Fiume 1200 kg Töpferwaaren (für das Ausland) und 26.000 kg Zucker (für das Ausland). Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 1,742.193.

— (Ankunft des Dampfers „Habsburg" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2420 Tonnen Gehalt ist am 17. Jänner 1902 mit 14 Passagieren und 1989 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welchen 102 Tonnen nach Fiume, 51 Tonnen nach Venedig und 472 Tonnen nach dem übrigen Auslande bestimmt waren, nach 17tägiger Fahrt von der 12. Reise in der Eillinie Triest—Bombay ex 1901 in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Bombay 1,680.540 kg Baumwolle (wovon 101.750 kg für Fiume und 471.750 kg für das Ausland), 25.375 kg Mirabellen, 50.750 kg Ricinussamen (für Venedig) und 196.402 kg Gingellysamen; aus Shanghai 2100 kg Effecten; aus Aden 11.950 kg Kaffee und 2639 kg Häute und aus Port Said 2090 kg Indigo und 17.346 kg Häute. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 2,195.308.

— (Ankuuft des Dampfers „Gundulić" von Brasilien.) Dieser Dampfer von 1307 Tonnen Gehalt ist am 24. Jänner 1902 für Rechnung des Oesterreichischen Lloyd ohne Passagiere mit 2458 Gewichtstonnen Kaffee von der 7. Brasilien-Reise in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Santos 1,858.500 kg Kaffee und aus Rio de Janeiro 600.000 kg Kaffee. Der Werth des eingeführten Kaffees betrug K 4,917.000.

— (Abfahrt des Dampfers „Tirol" nach Calcutta.) Dieser Dampfer von 1747 Tonnen Gehalt ist am 12. Jänner 1902 ohne Passagiere mit 2132 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 1743 Tonnen Zucker, nebst 284 Stück Holz von Triest auf der 1. Calcutta-Reise abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 625 kg Spielkarten und 114 Stück Balken; nach Aden 70 Stück halbzöllige Fichtenbretter und 100 Stück Pfosten; nach Zanzibar 575 kg Spielkarten; nach Karachi 923 kg Knöpfe, 6363 kg Papier, 117 kg Kurzwaaren, 6677 kg Baumwollwaaren, 498 kg Schafwollwaaren, 416 kg Waaren aus leonischen Gespinnsten, 325 kg Manufacturwaaren, 540 kg Metallwaaren, 165 kg Seife, 1409 kg Glaswaaren, 756 kg Perlen und 503.285 kg Zucker; nach Colombo 938 kg Papier, 22.410 kg Cement, 20.000 kg Dünger und 31 kg Kurzwaaren; nach Rangoon 113 kg Knöpfe, 4285 kg Papier, 2703 kg Baumwollwaaren, 1071 kg Kurzwaaren, 947 kg Lampen, 170 kg Glasperlen, 1301 kg Schafwollwaaren, 4183 kg Metallwaaren, 555 kg Seife, 1494 kg Töpferwaaren, 840 kg Wein, 5155 kg Zucker, 6844 kg Baumwollwaaren und 206 kg Wein; nach Calcutta 244 kg ungestempelte Spielkarten, 1037 kg Alkohol, 6798 kg Knöpfe, 92.544 kg Papier, 244 kg ungestempelte Spielkarten, 4057 kg Kurzwaaren, 17.156 kg Baumwollwaaren,

48 kg Muster, 46.423 kg Metallwaaren, 244 kg ungestempelte Spielkarten, 3609 kg Waaren aus leonischen Gespinnsten, 1787 kg Holzwaaren, 1795 kg Baumwollwaaren, 1150 kg ungestempelte Spielkarten, 10.540 kg Schafwollwaaren, 12.347 kg Manufacturwaaren, 3882 kg Glasperlen, 2080 kg Baumwollwaaren, 1725 kg ungestempelte Spielkarten, 134 kg Holzwaaren, 175 kg Esswaaren, 7731 kg Töpferwaaren, 1105 kg Quecksilber, 9965 kg Lampen, 1150 kg ungestempelte Spielkarten, 1188 kg Seife, 645 kg Uhren, 1113 kg Wein, 34.052 kg Glaswaaren, 2000 kg Talg, 575 kg ungestempelte Spielkarten, 1,234.822 kg Zucker, 15.121 kg Glasperlen, 176 kg Seife und 6900 kg ungestempelte Spielkarten und nach Madras 2513 kg Alkohol, 6280 kg Papier, 837 kg Kurzwaaren und 1539 kg Glaswaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 1,172.562.

— (Abfahrt des Dampfers „India" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 1797 Tonnen Gehalt ist am 23. Jänner 1902 mit 2 Passagieren und 3824 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 3781 Tonnen Zucker, von Triest in der Reise Nr. 1 der Linie Triest—Karachi—Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 6660 kg Alkohol, 99 kg Esswaaren und 397 kg Chemikalien; nach Aden 55 kg Muster und 111 kg Glaswaaren; nach Zanzibar 900 kg Alkohol; nach Massaua 1920 kg Bier; nach Karachi 582 kg Knöpfe, 199 kg Bier, 15.111 kg Papier, 117 kg Kurzwaaren, 81 kg Muster, 1171 kg Baumwollwaaren, 731 kg Manufacturwaaren, 100 kg Holzwaaren, 440 kg Waaren aus leonischen Gespinnsten, 5367 kg Metallwaaren, 921 kg Glasperlen, 408 kg Seife, 275 kg Kurzwaaren, 4833 kg Baumwollwaaren, 405 kg Glaswaaren, 2,328.628 kg Zucker und 1313 kg Glaswaaren und nach Bombay 23 kg Muster, 199 kg Kurzwaaren, 375 kg Holzwaaren und 1,452.332 kg Zucker. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 1,120.961.

— (Abfahrt des Dampfers „Marquis Bacquehem" nach Calcutta.) Dieser Dampfer von 2744 Tonnen Gehalt ist am 28. Jänner 1902 ohne Passagiere mit 1172 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 1142 Tonnen Zucker, von Triest in Extrafahrt nach Calcutta via Fiume abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Colombo 113.145 kg Zucker; nach Calcutta 1,029.179 kg Zucker und 3776 kg Glaswaaren und nach Shanghai 145 Colli Fenster. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 347.850.

— (Abfahrt des Dampfers „Ellenia" nach Karachi.) Dieser Dampfer von 2726 Tonnen Gehalt ist am 25. Jänner 1902 für Rechnung des Oesterreichischen Lloyd ohne Passagiere mit 2059 Gewichtstonnen Zucker nebst 6640 Stück Brettern von Triest nach Karachi über Fiume in Extrafahrt abgegangen. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 584.288.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 5. bis 11. März 1902.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

5. März, *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Metcovich", Capitän G. Knezevich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

6. „ *) um 8½ Uhr Früh (Kildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbraud", Capitän B. Bednarz, mit Berührung von Pola,¹ Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

7. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Flora", Capitän M. Mareglia, mit Berührung von Rovigno, Pola,¹ Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Caroher, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Casteinnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

8. „ *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Bosnia", Capitän N. Domanovich, mit Berührung von Pola,¹ Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Puntschie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

11. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Galatea", Capitän C. Gilovich, mit Berührung von Rovigno, Pola,¹ Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Casteinnovo (Megline), Teodo, Risano, Cattaro, Bari, Antivari, Dulcigno, Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7.10 Uhr Früh ankommt.

¹ Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90.—.

Venedig.

6. März, Dampfer „Thetis", Capitän R. Signorelli
10. „ Dampfer „Thetis", Capitän R. Signorelli
} um Mitternacht

Levante und Mittelmeer.

6. März, um 11½ Uhr Vorm. (Kildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia", Capitän B. Vidos, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Lattakia.

6. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Vesta" Capitän G. Grando, mit Berührung von Fiume,† Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineholi, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

9. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B) Dampfer „Styria", Capitän B. Badessich, mit Berührung von Fiume,† Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Cesmè, Vathy, Chios und Smyrna. (Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Constantinopel, Varna, Kustendjè, Sulioà, Braila und Galatz.

11. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Kildampfer), Dampfer „Amphitrite", Capitän . . . . . mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medna, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Parga, Sajada, Santa Manra und Prevesa.

13. „ um 11½ Uhr Vorm. (Kildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Capitän R. Colledani, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

8. März, um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Austria", Capitän A. Fellner, [von Fiume†) am 1. März] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama, und Kobe.

12. „ um 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bombay**), Dampfer „Poseidon", Capitän M. Dabcevich, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

23. „ um 4 Uhr Nachm. (Winterlinie Bombay-Karachi), Dampfer „Moravia", Capitän E. Mecozzi, [von Fiume†) am 19. März] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Rangoon und Calcutta.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

**) Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Eröffnung einer Theilstrecke der Savelinie.) Einer dem „Pester Lloyd" seitens der Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft zugekommenen Mittheilung zufolge, werden die Localfahrten zwischen Schabatz-Mitrovitza und Bosna-Rácsa am 1. März 1902 in folgender Weise aufgenommen werden: Die erste Fahrt von Bosna-Rácsa nach Schabatz findet am 1. und die erste Fahrt von Schabatz nach Bosna-Rácsa am 2. März 1902 statt. Der Localdampfer verkehrt auf dieser Strecke mit Ausnahme des Montags täglich. Des Ferneren werden im Bereiche der Donau die regelmässigen Personenfahrten zwischen Zimony — Orsova und Galatz laut der gleichzeitig erschienenen Fahrordnung an den folgenden Tagen eröffnet werden: I. Zwischen Zimony und Orsova. Erste Fahrt von Zimony nach Orsova am 2. März, erste Fahrt von Orsova nach Zimony am 3. März. II. Zwischen Orsova und Galatz. Erste Fahrt von Orsova nach Galatz am 2. März, von Galatz nach Orsova am 3. März. Die Personendampfer der Gesellschaft verkehren auf der Strecke Zimony—Orsova—Galatz, sowohl in der Thal- wie auch in der Bergfahrt dreimal wöchentlich, und zwar von Zimony und Orsova thalwärts jeden Sonntag, Dienstag und Freitag, von Orsova bergwärts jeden Montag, Donnerstag und Samstag, von Galatz bergwärts jeden Montag, Mittwoch und Freitag. Ferner gibt die Direction bekannt, dass die Localfahrten zwischen Vukovár und Ujvidék am 1. März 1902 mit der folgenden Fahrordnung eröffnet werden: Bergfahrt. Erste Fahrt am 1. März. Abfahrt von Ujvidék um 12 Uhr 30 Min. Nachm., Ankunft in Vukovár um 7 Uhr 10 Min. Abends. Thalfahrt. Erste Fahrt am 2. März. Abfahrt von Vukovár um 4 Uhr 30 Min. Morgens. Ankunft in Ujvidék um 9 Uhr 15 Min. Vorm. Der Dampfer verkehrt mit Ausnahme Freitag täglich.

— (Eröffnung des Seeschiffahrtsverkehres im Bereiche von Theilstrecken des gesellschaftlichen Betriebsnetzes.) Die Direction der Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft verlautbart, dass der Verkehr ihrer Localdampfer im Bereiche der Savestrecken Mitrovicza—Bosna-Rácsa und Bosna-Rácsa—Sabácz, ferner im Bereiche der Donau zwischen Baja und Apatin, fahrplanmässig mit 1. März 1902 eröffnet wurde. [„Vasuti és közlekedési közlöny".]

Deutsches Reich. Stapellauf eines neuen Reichspostdampfers der Deutsch-Ost-Afrika-Linie in Hamburg.) Auf der Werft der „Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft" fand kürzlich — wie das „Dresdner Journal" mittheilt — der Stapellauf des von der Deutsch-Ost-Afrika-Linie in Hamburg in Bestellung gegebenen neuen Reichspostdampfers statt. Der Stapellauf ging glänzend vonstatten. Der neue Dampfer, welcher den Namen „Bürgermeister" erhielt, ist 425 Fuss lang und 48 Fuss breit.

Dänemark. (Erstellung eines regelmässigen Dampferverkehres zwischen Dänemark und Mittelamerika.) Wie die Kopenhagener „Politiken" berichten, wurde dort von dänischen und mexikanischen Capitalisten eine transatlantische Seeschiffahrt-Gesellschaft mit einem Actiencapitale von vorläufig K 4,000,000 dänisch (K 1 dänisch = K 1·32 österr.-ungar.) gegründet, welche eine regelmässige Dampferverbindung zwischen Dänemark und Mittelamerika mit der Zwischen-Escale San-Tomaso (Puerto-Rico) unterhalten wird; zum leitenden Director wurde der Director der dänisch-ostasiatischen Handelscompagnie, Andersen, ernannt.

Ernennung beeideter Sachverständiger für Schiffbau und Schiffahrtswesen in Aussig a/E. Nachdem sich infolge des stark entwickelten und lebhaften geschäftlichen Verkehres am Aussiger Platze der Mangel an ständigen beeideten Sachverständigen für die wichtigsten Zweige des kaufmännischen Lebens fühlbar gemacht hat, so ist der dortige kaufmännische Verein mit einer Anregung an das k. k. Bezirksgericht herangetreten, zur Bestellung solcher Sachverständiger zu schreiten, wodurch bei Processen, Havariefällen etc. den Parteien fortab die früheren bedeutenden Umstände, Unkosten und Zeitverluste erspart bleiben. Man hat diesem Ansuchen gerichtlicherseits entsprochen, und wurden unter Anderem beeidet: für Schiffbau: die Herren H. Heinrich, W. Struppe, Peter Schorsch, sämmtliche Schiffbauereibesitzer in Aussig; für Schiffahrtswesen: die Herren Carl Schöppe, Spediteur in Aussig, C. Jahnel, Vorstand der Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Josef Seiche, Schiffsrheder in Aussig.

Frankreich und Columbien. (Neue Panamacanal-Gesellschaft.) Wie dem „Triester Tagblatt" aus Paris gemeldet wird, verlas in der am 28. Februar abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre der neuen Panamacanal-Gesellschaft der Präsident ein Telegramm des columbischen Consuls in Paris, welches besagt, dass zur Ertheilung der Concession für den Bau des Panamacanales an eine fremde Nation die vorherige Abänderung des ursprünglichen Vertrages im Einvernehmen mit Columbien nothwendig sei. Die Generalversammlung beschloss mit Rücksicht auf dieses Telegramm, die Uebernahme irgend einer Verpflichtung zu verschieben.

China und Japan. (Project eines japanischen Dampferdienstes von Shanghai über den Tungtingsee nach Hsiangtau.) Den „Times" wird aus Tokio gemeldet, dass eine Anzahl japanischer Capitalisten einen Dampferdienst von Shanghai über den Tungtingsee nach Hsiangtau zu dem Zwecke projectirt, um den Handel von Hunin an sich zu ziehen. Weiters habe die japanische Regierung im Parlament die Uebernahme der Garantie für eine sechsprocentige Verzinsung des eingezahlten Capitales des projectirten Dampferdienstes zwischen Shanghai und Hsiangtau beantragt.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts. (Aenderung des Gesellschaftsnamens.) Zufolge der ertheilten Genehmigung der von der Generalversammlung der Actionäre vom 27. Juni 1901 beschlossenen Statutenänderungen der Localbahn Göpfritz—Gross Siegharts erscheint die Aenderung des Gesellschaftsnamens von Localbahn Göpfritz — Gross-Siegharts in „Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs" seitens der Vereinsaufsichtsbehörden genehmigt. [E.-M.-Z. 9112.]

Verlosungen.

Am 1. März:

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. September).

Mährische Grenzbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. März).

Mährisch-schlesische Centralbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1895 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. September).

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1884 (Rückzahlung ab 1. September).

Generalversammlungen.

Im März:

11. (Salzburg.) Achenseebahn-Gesellschaft. (Wegen nicht Beschlussfähigkeit der für den 24. Februar einberufenen Generalversammlung neuerdings ausgeschrieben).
15. (Innsbruck.) Innsbrucker Mittelgebirgsbahn. (K 2000 in Actien, 12. März).
21. (Wien.) Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft.
22. (Budapest.) Verstaatlichte Ungarische Westbahn.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 2. März d. J. dem im Eisenbahnministerium in Verwendung stehenden Oberinspector der österreichischen Staatsbahnen, Bernard Grossmann v. Stahlborn anlässlich der erbetenen Uebernahme in den bleibenden Ruhestand den Titel und Charakter eines Regierungsrathes mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Krakau beabsichtigt die Lieferung nachbenannter Werkstätteneinrichtungen für die Werkstätte in Neu-Sandec im Offertwege zu vergeben, und zwar:

2 Stück Wasserröhrenkessel mit Ueberhitzer,
1 „ liegende Compound-Dampfmaschine mit Condensation,
1 „ Kühlanlage (Gradierwerk),
1 „ Kessel-Speispumpe.

Die Lieferung hat auf Grund der allgemeinen und besonderen Bedingnisse, sowie der Beschreibungen der ausgeschriebenen Gegenstände zu erfolgen.

Diese Behelfe können bei der Fachabtheilung für Zugförderungs- und Werkstättendienst der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau, Matejko-Platz 12, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden.

Die Offertpreise sind franco einer Station der k. k. österreichischen Staatsbahnen, von welcher der Transport bis zur Verwendungsstelle nur unter Benützung der k. k. österr. Staatsbahnlinien erfolgen kann, inclusive aller Nebenspesen zu erstellen. In den Offerten ist unter Anderem der Ort der Erzeugung der offerirten Gegenstände anzugeben.

Der Offerent hat mit seinem Anbote acht Wochen im Worte zu bleiben und steht es Jedem frei, auch nur auf einzelne der ausgeschriebenen Gegenstände zu offeriren.

Die vorschriftsmässig gestempelten, mit den Zeichnungen der offerirten Gegenstände belegten Offerte sind mit der Aufschrift: **„Offert für die Lieferung von Werkstätteneinrichtungen"** versehen bis **längstens 2. April 1902, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau einzubringen.

Jeder Offerent hat das Recht, der commissionellen Offerteröffnung persönlich oder durch einen Bevollmächtigten beizuwohnen.

Die commissionelle Eröffnung der Offerte findet bei der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau, Zugförderungsbureau, am 3. April 1902, um 10 Uhr Vormittags, statt.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass die k. k. Staatsbahn-Verwaltung trotz der Ueberreichung eines Offertes zu keinerlei Bestellung verpflichtet werden kann.

Offerte, welche den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Krakau, im März 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Declassification des Artikels „Fabriksalz".

Vom 15. März 1902 angefangen wird die Fracht für „Fabriksalz" auf den Linien des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, B und C, dann Theil II, Heft 2, Abschnitt A, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg nach Classe II, bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen nach Classe A und für mindestens 10.000 kg per Wagen nach Classe C berechnet werden.

Wien, am 3. März 1902. [183]

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

(Tarif, Theil II, Heft 2, Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc.)

Druckfehler-Berichtigung bezüglich einiger Frachtsätze.

In dem vom 1. Jänner 1902 giltigen Nachtrag II zum obigen Tarife ist auf Seite 13 in der Rubrik Brody (Bhf.) trs. bei der Station Leipzig (Thüring. Bhf.) der Schnittfrachtsatz unter A von 114 auf **144**, und auf Seite 14 in der Rubrik Brody (Bhf.) trs. bei der Station Leipzig-Stötteritz der Schnittfrachtsatz unter B von 154 auf **144 Pfennig** für 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 4. März 1902. [184]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages VI zum Tarifheft 2.

Mit dem 1. April 1902 tritt der Nachtrag VI in Kraft. Der Nachtrag enthält Ergänzung der besonderen Bestimmungen, sowie neu einbezogene Stationen. Abzüge des Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 5 Pfennigen oder 6 Hellern zu haben.

Breslau, am 4. März 1902. [185]

Kgl. Eisenbahn-Direction.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Aufhebung der für „Salz" in der Relation Hallein—Karlsbad Centr.-Bhf. bestehenden ermässigten Frachtsätze.

Mit 1. Mai 1902 werden die laut Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1901, I. Abtheilung, 1. Abschnitt, 9 a), Anhangspost Nr. 12, von Hallein nach Karlsbad Centr.-Bhf. giltigen Frachtsätze für Salz von 262, bezw. 230 Hellern für 100 kg aufgehoben und gelangen von diesem Zeitpunkte angefangen 319, bezw. 291 Heller zur Berechnung.

Die tarifmässige Durchführung erfolgt mit dem zum obigen Tarife erscheinenden Nachtrag VII.

Wien, am 27. Februar 1902. [186]

Nordwestdeutsch-Niederländisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Eger.

Einführung neuer Fahrkarten.

Mit 1. April 1902 gelangen für alle Züge giltige directe Fahrkarten I., II. und III. Classe für einfache Fahrt, und Rückfahrkarten, sowie Gepäcksfrachtsätze

von Aschersleben, Bernburg, Brandenburg und Halberstadt nach Karlsbad und Marienbad;

von Coethen nach Marienbad;

von Helmstedt nach Karlsbad;

Rückfahrkarten von Magdeburg nach Karlsbad und Marienbad;

Fahrkarten für einfache Fahrt III. Classe und Rückfahrkarten I., II. und III. Classe von Braunschweig und Coethen nach Karlsbad und Marienbad,

sämmtlich über Leipzig—Plauen—Eger zur Einführung.

Wien, am 5. März 1902. [187]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr von Segen-Gottes nach Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, Neusiedler See-Localbahn und k. k. priv. Südbahn (ungarische Linien).

Einführung des Nachtrages I zu dem ab 1. Jänner 1900 giltigen Ausnahmetarife.

Mit 1. April 1902 gelangt der Nachtrag I zum angeführten Ausnahmetarife, enthaltend Aenderung und Ergänzung der Lieferzeit-Zuschlagstabelle, sowie Ergänzung und Aenderung des Stationstarifes, zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Bezirk, Schwarzenbergplatz Nr. 3, und von den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 6. März 1902. [188]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits (via Oesterreich-Ungarn).

Einführung eines Nachtrages IV zum Gütertarife.

Zu dem ab 1. Mai 1900 giltigen Tarife für den directen Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits (via Oesterreich-Ungarn) tritt am 1. April 1902 der Nachtrag IV mit folgendem Inhalt in Kraft:

1. Theilweise Ermässigung der Frachtsätze des Classenguttarifes und mehrerer Ausnahmetarife.
2. Ergänzung der Ausnahmetarife Nr. 3 (lebendes Geflügel) und Nr. 31 (Schweinefett).
3. Neuer Ausnahmetarif Nr. 35 (für Kleie).
4. Verschiedene Berichtigungen.

Wien, am 5. März 1902. [189]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Frachtermässigung für Saturationsschlamm.

Vom 15. März 1902 findet der im Nachtrag V zum Localgütertarife, Theil II, vom 1. Februar 1894 auf Seite 22 bis 25 enthaltene Ausnahmetarif Nr. II der Localbahn Teplitz (Settenz) - Reichenberg auch auf Saturationsschlamm unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Teplitz, am 5. März 1902. [190]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Hinausgabe eines neuen Verzeichnisses der Ladeflächen und Ladegewichte der gesellschaftlichen Güterwagen, giltig für das Jahr 1902.

Es wird hiemit zur Kenntniss gebracht, dass das angeführte neue Verzeichniss im gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, um den Preis von 2 Hellern per Stück erhältlich ist.

Wien, am 6. März 1902. [191]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Februar 1899. (Verkehr mit der Station Trochtelfingen.) Die General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen hat an ihre Organe nachstehendes Circulare erlassen:

Es ist Anlass gegeben, darauf aufmerksam zu machen, dass für den obigen Güterverkehr zwei Stationen namens Trochtelfingen in Betracht kommen:

1. Trochtelfingen bei Bopfingen, nach welcher Station directe Abfertigung im obenbezeichneten Güterverkehre erfolgt, und

2 Trochtelfingen in Hohenzollern, Station der Hohenzollern'schen normalspurigen Kleinbahn Kleinengstingen-Gammertingen.

Nach der letztgenannten Station bestehen directe Frachtsätze nicht. Die Abfertigung vorkommender Sendungen hat auf Kleinengstingen zu erfolgen.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1901. (Einbeziehung neuer Stationen in den Ausnahmetarif für Abfälle von Baumwolle etc.) Mit Wirksamkeit vom 1. März wurden die badischen Stationen Ettlingen, Karlsruhe Hafen, Karlsruhe Hauptbhf., Karlsruhe Rangirbhf. und Karlsruhe Westbhf. in den Ausnahmetarif 19 für Abfälle von Baumwolle etc. — Tarif Seite 278 — aufgenommen.

— (Einbeziehung der Station Hölzlebruck.) Mit sofortiger Wirkung wird die zwischen Neustadt im Schwarzwald und Titisee gelegene Station Hölzlebruck in den vorbezeichneten Gütertarif einbezogen.

Nach und von Hölzlebruck können nur Wagenladungen derjenigen Firmen abgefertigt werden, die mit dieser Station durch Anschlussgeleise verbunden sind.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtbegünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen unter anderen auf nachstehende Ausstellungen Anwendung:

1. die Geflügelausstellung in Aschaffenburg
   15. bis incl. 17. März
   (gleiche Begünstigung gewähren auch die Preussisch-hessischen Staatsbahnen);
2. die internationale Kunstausstellung in Bremen
   15. Februar bis incl. 15. April;
3. die II. Wanderausstellung der freien Vereinigung deutscher Installateure in Dresden
   8. bis incl. 13. März;
4. die Geflügel- und Vogelausstellung in Frankfurt a. M.
   1. bis incl. 3. März;
5. die Geflügelausstellung in Gotha
   22. bis incl. 24. März;
6. die Geflügelausstellung in Hamburg
   28. Februar bis incl. 3. März;
7. die Geflügelausstellung in Hof
   1. bis incl. 3. März
   (gleiche Begünstigung gewähren auch die Preussisch-hessischen, Württembergischen, Badischen und die Reichseisenbahnen);
8. die Geflügelausstellung in Markt-Redwitz
   13. bis incl. 16. März
   (gleiche Begünstigung gewährt die Sächsische Staatsbahn);
9. die Frühjahrs - Kunstausstellung des Vereines bildender Künstler Münchens (Secession) in München
   20. Februar bis incl. 30. April;
10. die Kaninchenausstellung in Regensburg
    29. bis incl. 31. März
    (gleiche Begünstigung gewährt die Sächsische Staatsbahn);
11. die Geflügelausstellung in Würzburg
    15. bis incl. 17. März.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

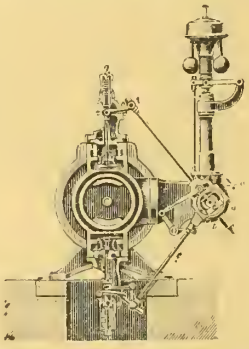
versendet auf Wunsch gratis und franco

Moritz **TILLER** & Co. k. k. Hoflieferanten

Firma-Inhaber M. Tiller — J. Toffler 659

WIEN, VII. Mariahilferstrasse 22.

Weltausstellung Wien 1873 Fortschrittsmedaille. Gegründet 1853. Weltausstellung Paris 1900 Grand Prix.



G. Topham

Maschinenfabrik und Eisengiesserei

Wien, Favoriten.

Specialitäten: 665

Sägewerks- und Holzbearbeitungsmaschinen in vollkommenster Ausführung nach neuesten formvollendeten Modellen für alle Zwecke der Holzindustrie.

Dampfmaschinen mit Präcisions-Schieber- und zwangläufiger Ventilsteuerung (Patent Eisner). Über 400 im Betriebe.

Transmissionen mit und ohne Ringschmierlager, sowie auf Maschinen geformte **Zahnräder** aller Art.

Spindel- und Excenterpressen, hydraulische Pressen und die zugehörigen Pumpwerke.

Disponent eines

Wiener Speditionshauses

ersten Ranges

beabsichtigt seine Stellung zu verändern. Ist anerkannt verlässlicher **Tarifeur** (incl. Russland), durchaus selbstständige Arbeitskraft, perfecter Correspondent und **Organisator,** in allen Geschäftszweigen des internen und internationalen Verkehrs versirt. Hat bedeutende Verkehre selbst geschaffen, besitzt genau Kenntniss der in- und ausländischen Kundschaft und ist der deutschen, **russischen,** serbo-croatischen und ungarischen Sprache mächtig. Acceptirt auch Stelle nach dem Auslande. — Anträge unter **„Spedition oder Industrie P. Z. 494“** an **Haasenstein & Vogler, Wien I.**

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
809	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Scheideschlamm (Saturationsschlamm)	Ottmachau (Directions-Bezirk Breslau)	Mähr.-Neustadt k.k.St.B. Mähr.-Schönberg k.k.St.B. Sternberg K.F.N.B. und k.k.St.B. Teublitz k.k.St.B.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	vom 10. März 1902 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1902	Ostdeutsch-Oesterr. Verband, Theil II, Heft 1, vom 1. März 1899		Pfennig 40 31 43 40		Im Kartirungswege		
810	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Jutegarne (ein- oder zweidrähtige) und Jutegewebe	Pulsnitz Maffersdorf-Fabrik	Maffersdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens ad a) 5.000 kg ad b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 15. März 1902 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1902	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	Directe Frachtsätze bestehen nicht	a) 75 Pfennig b) 57 „		Im Kartirungswege		
										a) 74 Pfennig b) 56 „				
811	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Pflaster-, Saum- und Bordsteine	Kranzoll	Stuttgart Hauptbhf. Stuttgart Nordbhf. Stuttgart Westbhf.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 15. März 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil II, Heft 1, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1897 (Ausnahmetarif Nr. 28, Abtheilung b)	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 1·36 1·37 1·38		Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										

Fortlaufende Nummer	1	812	813	814
Die Publication erfolgt	2			
von der Namen der	3	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	betheiligten Verwaltungen	Südbahn-Gesellschaft
für Artikel	4	Eisen der Pos. E—6 der Güterclassification	Glas der Pos. G—11 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Harzleim (Harzseife)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Scharnstein-Mühldorf	T a r n ó w	Bodenbach (B.N.B. und St.E.G.)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Wien (K.F.N.B.) loco	Budapest-Kelenföld / Budapest- dunaparti t. p. n. főv.-közraktárak Józsefváros / Budapest- Angyalföld loco Lipótváros nyugotti p. u.	Bruck a. d. M. Frachtenbahnhof / Pitten / Villach (k. k. St. B. und S. B.) / Wr.-Neustadt (E. W. A. und S. B.) / Frohnleiten / Peggau / Völkermarkt-Kühnsdorf
Das Zugeständniss wird gemacht	5			
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Anfgabe als Frachtgut. a) in Mengen unter 5000 kg; b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Anfladen obliegt dem Absender	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Anfgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
und giltig in der Zeit	7	bis anf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	bis anf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	vom 15. März 1902 bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Bezeichnung	8	Localtarife	Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr, Tarif, Theil II, Heft 1	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Bestehen keine directen Frachtsätze	248 Heller / 242 Heller / 248 Heller	Bestehen keine Stations-Tarife / 219 / 396 / 330 / 346 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	a) 226 Heller b) 174 Heller	244 Heller / 237 Heller / 237 Heller	321 / 302 / 294 / 251 / 304 / 258 / 270 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		4 Heller / 5 Heller / 11 Heller	68 / 92 / 72 / 76 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14	Hiedurch werden die im Vrdgs.-Bl. Nr. 150 vom 28. December 1901 sub Post 3827 verlautbarten Frachtsätze aufgehoben		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
815	**Oesterr. Nordwestbahn**	bethelligten Verwaltungen	Eis als Frachtgut	Chotěboř	Nyitra	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Anf- und Abladen obliegt den Partelen	bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende April 1902	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		
									175	124	51			
				Wiese					158	116	42			
816	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Kunstwolle	Brünsan-Brünnlitz oder vice versa	Brünn St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	80 Heller	68 Heller	12 Heller	Im Kartirungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

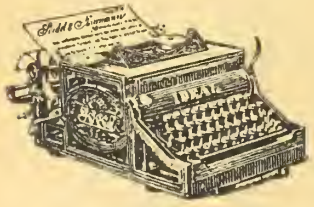
1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
9	Nr. 149 vom 24. December 1901	3735	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich aufgeführt	Mineralwasser	Trient (Trento)	Paris Donane, La Villette und Reuilly	1. Mai 1902	
10	Nr. 151 vom 31. December 1901	3889	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich aufgeführt	Felle und Häute, rohe, gesalzen oder getrocknet, in verschnürten Ballen oder verpackt (Pelzwerk ausgenommen)	Wien 1 K.E.B. (Westbahnhof) oder umgekehrt	Paris Donane, La Villette und Reuilly	30. Juni 1902	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
18	Nr. 150 vom 28. December 1901	3802	K. k. österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—19 der Güterclassification des österr.-ungar. Tarif-Theiles I	Dragosza etc.	Nowosielitza-Reichsgrenze transit für Russland	Mit Giltigkeit vom 11. März 1902 ist die Station „Galanestie“ mit dem Frachtsatze von 34 h per 100 kg nachzutragen	
19	Nr. 150 vom 28. December 1901	3802	K. k. österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—18 der Güterclassifcation etc.	Brodina, Falken etc.	Nowosielitza-Reichsgrenze transit für Russland	Mit Giltigkeit vom 11. März 1902 ist nach Straża „Unter-Wikow“ mit dem Frachtsatze von 55 h per 100 kg einzusetzen	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
	Nr. 150 vom 28. December 1901	3867	K. k. Staatsbahn-Direction Lemberg		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—3, Oelfrüchte der Pos. O—5, Oelsaaten der Pos. O—7, Samen der Pos. 8—9 und Düngemittel der Pos. D—13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I B vom 1. Jänner 1898	Reexpeditionsbefugniss für Lagermagazin der Firma „Bank rolniczy“ (Landwirthschaftliche Bank) in der Station Lemberg		In der Rubrik 7 Giltigkeitsdauer vom „1. Jänner 1901“ auf „1. Jänner 1902“ richtigzustellen	



Seidel & Naumann's

Ideal Schreibmaschine

das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.

Auf Kugellager mit sofort und dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem

Decimal-Tabulator.

Leichtester Tastenanschlag. Grösste Durchschlagsfähigkeit. Schriftproben und Prospecte gratis und franco.

General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn: 660

Hch. SCHOTT & DONNATH, Wien, III. Heumarkt Nr. 9.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 28. **Wien, 11. März 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Wasserstrassen-Beirath. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Wasserstrassen-Beirath.

Der Wasserstrassen-Beirath trat am 4. März bei Anwesenheit sämmtlicher Mitglieder im Vortragssaale des k. k. Handelsmuseums unter dem Vorsitze Sr. Excellenz des Handelsministers Freiherrn von Call zu seiner ersten (constituirenden) Plenarversammlung zusammen.

Als Regierungsvertreter waren anwesend: vom Handelsministerium: Sectionschef Dr. Stibral als Stellvertreter des Vorsitzenden, Hofrath Mrasick, Vorstand der technischen Abtheilung der Direction für den Bau der Wasserstrassen, Ministerialrath Dr. Edler von Schuster, Ministerialsecretär Dr. Kautzky, Vorstand, bezw. Vorstand-Stellvertreter der administrativen Abtheilung der Direction, Ministerial-Vicesecretär Dr. Kaiser, Schriftführer; vom Reichs-Kriegsministerium: Oberst Ritter Bockenheimer von Bockenheim, Major Zanantoni; von der Marinesection des Reichs-Kriegsministeriums: Linienschiffs-Lieutenant Edler von Mecenseffy, Oberingenieur Flat; vom Ministerium des Innern: die Ministerialräthe Iszkowski und Schrey; vom Eisenbahnministerium: Sectionschef und Eisenbahn-Baudirector Wurmb, Sectionsrath Dr. Schonka, Ministerialsecretär Dr. Krasny; vom Finanzministerium: Ministerialrath Dr. Freiherr von Raymond, Sectionsrath Dr. Künstler; vom Ackerbauministerium: Ministerialrath Freiherr Weiss von Starkenfels, Regierungsrath Markus.

Handelsminister Freiherr von Call eröffnete die Sitzung mit folgender Ansprache:

„Meine hochgeehrten Herren! Ich eröffne die Sitzung und constatire die Anwesenheit von 40 Mitgliedern des Wasserstrassen-Beirathes.

Ich erkläre hiemit den Wasserstrassen-Beirath für constituirt und beschlussfähig und füge bei, dass sein Bureau mit dem heutigen Tage in Function tritt.

Ferner habe ich die Ehre, den Herren die Vorstände der beiden Abtheilungen der k. k. Direction für den Bau der Wasserstrassen, und zwar den Vorstand der technischen Abtheilung Herrn Hofrath Johann Mrasick und den Vorstand der administrativen Abtheilung Herrn Ministerialrath Dr. Rudolf Schuster Edlen von Bonnott vorzustellen.

Bevor ich zur eigentlichen Tagesordnung übergehe, möchte ich es unternehmen, den verehrten Herren die Motive darzulegen, welche zur Schaffung des Wasserstrassen-Beirathes durch das Gesetz vom 11. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 66, geführt haben, und im Zusammenhange hiemit die Aufgaben zu bezeichnen, deren Lösung in nächster Zeit unter Mitwirkung des Wasserstrassen-Beirathes angestrebt werden soll.

Meine Herren! Ich glaube, es war ein glücklicher Gedanke, der die öffentliche Verwaltung bewog, ihre führenden Instanzen, welchen die legistische Erfassung der grossen Erscheinungsformen des öffentlichen Lebens und die Aufstellung der Grundsätze für die Durchführung aller gesetzlichen Massnahmen übertragen ist, mit Corporationen zu umgeben, deren Mitglieder, unmittelbar im praktischen Leben stehend, dazu berufen sind, seine Wünsche und Beschwerden nach beiden Richtungen zum Ausdrucke zu bringen.

Die grossen und so verschiedenartigen Themen, welche die moderne Volkswirthschaft dem Ressort des Handelsministeriums darbietet, zwingen zu einer Arbeitstheilung jener consultativen Einrichtungen und führen dazu, eine Specialisirung derselben vorzukehren.

Nun hat das Gesetz vom 11. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 66, betreffend den Bau von Wasserstrassen, dem meiner Leitung anvertrauten Ministerium eine neue Aufgabe zugewiesen, die nach Grösse und Verantwortlichkeit kaum Ihresgleichen findet auf dem gesammten Arbeitsgebiete dieses Ministeriums.

Oesterreich ist aus Gründen, welche ich heute unerörtert lassen kann, verhältnissmässig spät an die Lösung seiner Wasserstrassenfrage geschritten und als dies geschah, waren wir trotz fleissiger Vorarbeit auf mehrfach noch hypothetische Unterlagen beschränkt. Diese Unterlagen nunmehr einwandfrei festzustellen, ist das grosse Mandat, welches das Gesetz vom 11. Juni 1901

der Executive gegeben hat. Die Erfüllung dieses Mandates heisst nicht blos eine Lösung des schwierigen technischen Problems der Ueberwindung der Wasserscheiden finden, sondern auch eine Entscheidung über die mit tausend Interessen verknüpfte Frage nach der Reihenfolge der Bauten und der Trassenführung einzelner derselben treffen. Nach beiden Richtungen ist die Regierung beim gegenwärtigen Stande ihrer Studien und bei ihrem ernsten Willen, alle Voraussetzungen des Gelingens des grossen Werkes zu schaffen, darauf angewiesen, Fachmänner und Interessenten in der Wasserstrassenfrage zu werkthätiger Mitarbeiterschaft heranzuziehen.

Aber auch wenn ich eine fernere Zukunft ins Auge fasse, glaube ich sagen zu müssen, dass die Regierung bei den mannigfachen Fragen des Betriebes und der wirthschaftlichen Verwerthung der neuen Verkehrsmittel eines ständigen, fachmännischen Beirathes nicht wird entrathen können.

Meine Herren! Wenn ich Sie nun bei Ihrer ersten Zusammentretung an einem für die Geschichte unserer Communicationen denkwürdigen Tage namens der Regierung begrüsse und Ihnen für die selbstlose Uebernahme einer schwierigen und verantwortungsvollen Function meinen aufrichtigen Dank sage, so lassen Sie mich die Zuversicht aussprechen, dass die Einigkeit, welche im Vorjahre den festen Willen zur Schaffung eines grandiosen Werkes entstehen liess, auch seiner Durchführung nie fehlen möge.

Es ist ein weites Arbeitsfeld, welches zu bestellen sein wird. Zwar sind einzelne der betheiligten Länder bereits daran getreten, zu der ihnen durch das Gesetz vom 11. Juni 1901 gemachten Offerte eine im Allgemeinen zustimmende Stellung zu nehmen, jedoch hat es aus Gründen, die in dem Gesammtstande der Angelegenheit liegen, zu einer abschliessenden Finalisirung im Sinne der §§ 1, 2 und 6 des Wasserstrassengesetzes noch nicht kommen können.

Dennoch, oder vielleicht gerade deshalb, weil dadurch die Verhandlungen in den Landtagen und damit die ganze Action sehr gefördert werden würde, hielte ich es für dringend geboten, dass im Kreise des verehrten Beirathes gründlich, fachgemäss und vorurtheilslos das erörtert werde, was im Wesen unter dem wirthschaftlichen, technischen und finanziellen Gesichtspunkte als Bauprogramm für die Perioden von 1904 bis 1912 in Aussicht genommen werden kann.

Demgemäss schiene es mir eine der ersten Aufgaben des Wasserstrassen-Beirathes zu sein, sich gutächtlich über diese grundlegende Frage zu äussern.

Ich möchte diesem Ihrem Gutachten, welches für alle betheiligten Factoren sicherlich von grösstem Werthe sein wird, nicht vorgreifen, glaube aber doch auch heute schon den verehrten Herren einige leitende Gesichtspunkte entwickeln zu sollen, welche bei Lösung des in Rede stehenden Problems meines Erachtens nicht ausser Acht bleiben dürfen.

Ich kann mich in dieser Hinsicht auf das von mir an anderer Stelle im Gegenstande Gesagte beziehen.

Meine Herren! Das Wasserstrassengesetz vom 11. Juni 1901 gibt der Regierung für die Aufstellung des Bauprogrammes insoferne eine bestimmte Weisung, als es im § 6 vorschreibt, dass der Bau der im § 1 bezeichneten Wasserstrassen, hinsichtlich welcher seitens der Vertretungen der betreffenden Länder zustimmende Beschlüsse gefasst worden sind, längstens im Jahre 1904 zu beginnen habe und längstens binnen 20 Jahren zu vollenden sei.

Die Arbeiten, welche nun in der ersten Bauperiode bis zum Jahre 1913 durchzuführen sind, müssen dieser allgemeinen Weisung des Gesetzes entsprechen, sie müssen sich aber auch in ihrem finanziellen Erfordernisse innerhalb der Grenzen des bis dahin bewilligten Credits halten. Ausserdem schiene es mir nicht zulässig, bis 1913 nur einzelne unvollständige Stücke der in Aussicht genommenen neuen Verkehrswege zu schaffen und deren Vollendung und Zusammenschluss der Bauperiode 1913 bis 1924 zu überlassen, deren Kosten erst noch durch ein besonderes Gesetz zu bedecken sind. Hiezu kommt, dass einzelne der im § 1 aufgeführten Strecken zum Theile an sich, zum Theile durch ihren Zusammenhang mit verschiedenen, zu regulirenden Flüssen einem unaufschiebbaren, wasserwirthschaftlichen Bedürfnisse entsprechen. Für sie liegen bereits baufertige Projecte vor, und es schiene mir daher rationell, gerade mit der Ausführung dieser Strecken zu beginnen, zumal sie sich an bereits im Gange befindliche analoge Arbeiten anschliessen und nach der technischen Seite hin mit vollständig ausgereiften Projecten rechnen können. Was die eigentlichen Canalprojecte anlangt, so gelten hiefür die gleichen Rücksichten, und möchte ich glauben, dass wir es hier vermeiden sollen, gleich das schwerste Stück Arbeit in den Anfang der Bauten zu verlegen. Wir brauchen nicht blos eine Versuchsstrecke, wir brauchen einen ganzen Versuchscanal, an dem wir nicht allein bautechnisch, sondern auch betriebstechnisch unsere neuen Communicationen werden studiren können. Unter diesem Gesichtspunkte der relativ günstigeren Terrainverhältnisse und der bereits vorhandenen Fracht tritt hiebei meines Erachtens der Donau-Oder-Canal mit dem Anschlusse an die Weichsel in den Vordergrund.

Neben der Frage nach einem der Weisung des Gesetzes, gleichwie den drängendsten wirthschaftlichen Forderungen genügendem Bauprogramme harrt jene des technischen Problems der endgiltigen Austragung. Wir werden hier vor neue, selbst dem Auslande trotz der fortgeschritteneren Entwicklung seiner künstlichen Wasserstrassen noch unbekannte Verhältnisse gestellt werden.

Wir dürfen in unserer Zuversicht auch dann nicht schwanken, wenn etwa die im Vertrauen auf die eigene Kraft unternommenen ersten Schritte zur Lösung jenes Problems nicht von einem sofortigen vollen Erfolge begleitet sein sollten.

Die österreichische Ingenieurbaukunst, welche die Ueberschienung der Alpen zu ihren Rhumesblüten zählt und deren Leistungen auch auf dem speciellen Gebiete der Wasserbauten an der Donau und in Böhmen allgemeine Anerkennung fanden, wird den neuen ihr gestellten Aufgaben sicherlich sich gewachsen erweisen.

Meine Herren! Die grossen Investitionsgesetze des Vorjahres verdanken ihre Entstehung dem Willen aller unserer Völker zur Arbeit im Interesse des gemeinsamen Wohles.

Lassen wir uns von dieser Bewegung, gleich gross in ihren Gründen wie in ihren Zielen, durchdringen bei Inangriffnahme eines Werkes, dessen Vollendung dem österreichischen Namen Ehre machen soll für alle Zeiten."

Vorstand der technischen Abtheilung der Direction für den Bau der Wasserstrassen, Hofrath Mrasick, erklärt, dass er sich, als er das Amt eines technischen Leiters der Direction für den Bau der Wasserstrassen antrat, der grossen Tragweite der gestellten und durch

das Wasserstrassengesetz vom 11. Juni 1901 vorgeschriebenen Aufgabe vollauf bewusst war. Die technische Abtheilung mit allen ihr zugewiesenen Ingenieuren und technischen Organen werde alle Kräfte anspannen müssen, um dieser Aufgabe in vollem Masse gerecht zu werden. Es sei aber gewiss einleuchtend, dass es ihm seit seinem Amtsantritte in dieser kurzen Spanne Zeit und namentlich in Anbetracht aller mit der Organisation des Bureau zusammenhängenden Geschäfte bisher nicht möglich sein konnte, die vorliegenden Projecte und das ganze Acten- und Planmaterial einem derartigen Studium zu unterziehen, um schon heute mit definitiven Anträgen hervorzutreten. Da er als Leiter der technischen Abtheilung nicht immer in der Lage sein werde, sich selbst in alle Details dieser Projecte zu vertiefen und hiebei auf die Unterstützung der ihm zugetheilten Ingenieure angewiesen sei, so werde es vor Allem seine Aufgabe sein, gediegene, im Wasserbaufache erfahrene und zur Ausübung des technischen Dienstes in jeder Richtung geeignete Kräfte heranzuziehen, wobei selbstverständlich hinsichtlich der Wahl sehr rigoros werde vorgegangen werden müssen, namentlich mit Rücksicht darauf, als es sich auch darum handeln werde, für die Direction der Wasserstrassen einen Stamm von Ingenieuren zu schaffen, welcher der weiteren Entwicklung des technischen Dienstes dieser Direction zur Grundlage zu dienen haben werde.

Redner kommt sodann auf die vorhandenen Projecte zu sprechen und erwähnt insbesondere, dass bezüglich des Flussgebietes der Elbe in Böhmen und der Verbindung desselben mit der Donau drei Projecte des Donau-Moldau-Elbe-Canalcomités vorliegen, welche mit den für eine Trassenrevision erforderlichen, beziehungsweise vorgeschriebenen Plänen und Behelfen vollständig ausgestattet seien, ferner ein Project über die Canalisirung der sogenannten Kleinen Elbe in Böhmen in der Strecke von Melnik bis Königgrätz, sowie ein Project über die Schiffbarmachung, beziehungsweise Canalisirung der Moldau im Weichbilde der Stadt Prag. Ueber die Verbindung der Donau mit der Oder, beziehungsweise über die Errichtung eines Schiffahrtscanales von der Donau nächst Wien nach Oderberg mit einem Zweigcanale nach Reichwaldau sei vom hydrotechnischen Bureau des Handelsministeriums ein detaillirtes Project verfasst worden, welches selbst mit Behelfen für die Grundeinlösung ausgestattet sei und daher der Vornahme einer Trassenrevision zugrunde gelegt werden könnte. Dieses Project bedürfe jedoch einer weiteren Ausbildung zu einem vollkommen baufähigen Projecte. Abgesehen von den für die einzelnen Objecte und Kunstbauten verfassten zahlreichen Typenplänen ermangeln ausser den Detailprojecten und detaillirteren Kostenvoranschlägen auch noch die Resultate von Voruntersuchungen und Vorarbeiten, welche unbedingt in grossem Umfange vorgenommen werden müssen, um einerseits über die Beschaffenheit des aufzuschliessenden Grund und Bodens und andererseits auch über die Beschaffenheit der in Verwendung zu bringenden Baumaterialien Klarheit zu erlangen.

Vor Allem wird es die erste Aufgabe der Direction für den Bau der Wasserstrassen sein, den Anfang des Canales nächst der Donau bei Wien und dessen Ende nächst der Oder, sowie auch dessen Verbindungspunkt zum Anschlusse in der Richtung gegen die Weichsel präcise festzusetzen und zu diesem Behufe alle erforderlichen örtlichen Erhebungen und Verhandlungen mit den Interessenkreisen, welche einer detaillirteren Ausarbeitung des Projectes vorangehen müssen, ohne Verzug durchzuführen.

Wenn man weiter die Revision der früher erwähnten Projecte in Betracht ziehe, so werde man sehen, dass der Direction für den Bau der Wasserstrassen die Bewältigung eines sehr umfangreichen Materiales bevorsteht und dass daher alle Kräfte werden in Anspruch genommen werden müssen, bevor an die Aufstellung eines in allen Details festgesetzten Bauprogrammes wird geschritten werden können. Weiter habe man es zumeist mit ziemlich schwierigen Terrainverhältnissen zu thun, wobei die Frage zu erwägen sein werde, ob bei den einzelnen Schiffahrtscanälen das System der Schleusen oder jenes der mechanischen Hebewerke mit Vortheil in Anwendung zu bringen sein wird. Zur Lösung dieser noch offenen Frage sollen die erforderlichen Studien mit aller Beschleunigung zum Abschlusse gebracht werden. Um in jeder Richtung mit dem Beirathe stets in Fühlung zu bleiben, dürfte es sich empfehlen, einen technischen Ausschuss zu wählen, mit welchem die technische Abtheilung der Direction für den Bau der Wasserstrassen Berathungen zu pflegen hätte. Redner versichert, dass er bei der Verfassung der Projecte stets von dem Bestreben geleitet sein werde, nicht nur die Interessen der Schiffahrt und aller damit zusammenhängenden Factoren, so insbesondere die Interessen des Handels, der Industrie, des Gewerbes und der Arbeiterschaft im Auge zu behalten, sondern auch stets dafür Sorge zu tragen, dass bei allen Anlagen den Anforderungen und Interessen der Land- und Forstwirthschaft, ausserdem aber auch den Interessen der Flossfahrt, der Fischzucht etc. in vollem Masse Rechnung getragen werde. Schliesslich gibt Hofrath Mrasick die Versicherung ab, dass in technischer Beziehung Alles veranlasst werde, was erforderlich erscheint, um nicht nur der gestellten Aufgabe hinsichtlich des im Gesetze normirten Baubeginnes gerecht zu werden, sondern auch den Wünschen des Beirathes nach Möglichkeit in vollem Masse nachzukommen.

Herrenhausmitglied Ritter von Proskowetz sen. hält sich als Aeltester in der Versammlung, der sich bereits vor 40 Jahren für die Ausgestaltung der Wasserwirthschaft, die Herstellung von Canälen und die Regulirung von Flüssen in Oesterreich eingesetzt habe, verpflichtet, zunächst Sr. Majestät dem Kaiser für die Sanctionirung des Wasserstrassengesetzes den Dank auszusprechen. Grossen Dank schulde man auch dem Ministerpräsidenten, dem es durch seine immense Arbeit gelungen sei, auf politischem und wirthschaftlichem Gebiete das Abgeordnetenhaus zur lang ersehnten friedlichen Arbeit und damit auch zur Annahme des Wasserstrassengesetzes zu bestimmen. Auch dem Handelsminister müsse man für seine Mitarbeit bei der Verfassung des Gesetzes danken. Der Handelsminister sei nun berufen, mit Hilfe der Direction für den Bau der Wasserstrassen das grosse Werk sobald als möglich zur Ausführung zu bringen.

Redner begrüsst die ausgezeichneten Männer, die an die Spitze der Direction berufen wurden, und gedenkt jener Techniker und National-Oekonomen, die selbstlos durch viele Jahre für den Bau der Wasserstrassen eingetreten seien. Je grösser und anhaltender die jetzt bestehende Arbeitsnoth infolge der allgemeinen wirthschaftlichen Depression sei, desto tröstlicher erscheine die Hoffnung, durch die Arbeiten an den Wasserstrassen und Flussregulirungen wenigstens theilweise der allgemeinen Nothlage steuern zu können. Dieser Ausblick sei umso

erfreulicher, als die beschleunigte Ausführung des beschlossenen Werkes auch der Staatswirthschaft zugute kommen werde.

Die Mitglieder des Wasserstrassen-Beirathes seien ohne Ausnahme bereit, ihr bestes Können dafür einzusetzen, damit das grosse, aber auch schwierige Werk voll gelinge, zur Ehre und zum Ruhme des Vaterlandes, zum Nutzen des Staates und zur Förderung des Wohlstandes aller seiner Bürger.

Reichsrathsabgeordneter K a f t a n glaubt nicht, dass es zutreffend wäre, die Functionen des Staatseisenbahnrathes pur et simple auf den Wasserstrassen-Beirath zu übertragen. Der Staatseisenbahnrath beschäftige sich zum grössten Theile mit schon fertigen Projecten, während der Wasserstrassen-Beirath sich mit Projecten zu befassen habe, für welche die nothwendigen Typen und Formen erst geschaffen werden müssen. Mit Rücksicht auf die Grösse der Aufgabe werde es nicht möglich sein, dass sich die Wasserstrassen-Baudirection an einem einzigen Punkte concentrire; man werde vielmehr eine Arbeitstheilung vornehmen müssen, insbesondere durch Einsetzung von Ausschüssen. Seit der Promulgirung des Gesetzes seien drei Vierteljahre verstrichen, bis 1904 müssen die Projecte fertiggestellt und der Bau vorbereitet sein, weshalb es dringend nothwendig erscheine, die Arbeiten möglichst zu beschleunigen, wenn man nicht noch weiter hinter dem Auslande zurückbleiben wolle, das sich mit dieser Frage schon längst befasst habe. Bei der Durchführung der grossen Arbeit sei Oesterreich heute nicht mehr auf fremde Kräfte angewiesen. Es stehen genügend geschulte, vorgebildete Kräfte zur Verfügung, die imstande seien, die ihnen gestellte Aufgabe zur vollsten Zufriedenheit zu lösen. Die Techniker in Oesterreich haben bei der Moldau-Canalisirung bewiesen, dass sie diese Befähigung voll besitzen, und insbesondere habe sich hiebei Hofrath M r a s i c k grosse Verdienste erworben. Redner schliesst mit der Bitte, entsprechend der Anregung des Hofrathes M r a s i c k einen technischen Ausschuss zu wählen.

Reichsrathsabgeordneter Graf W o d z i c k i gibt im eigenen Namen und im Namen seiner Collegen aus Galizien der Freude darüber Ausdruck, dass der Beirath zu seiner ersten Sitzung zusammen getreten sei. Der erste Act des grossen Werkes, dessen Conception sich dadurch auszeiche, dass es den wichtigsten wirthschaftlichen Bedürfnissen gleichmässig und gerecht entspreche, habe sich vor einigen Monaten im Parlamente abgespielt. Von der guten Aufführung des zweiten Actes, der nunmehr beginne, hänge das Gelingen des Werkes ab. Bis jetzt seien die Arbeiten bezüglich der Wasserbauten unter drei Ministerien vertheilt gewesen, was die Arbeit sehr erschwert habe. Redner habe wiederholt den Gedanken erwogen, ob nicht die Bildung eines Ministeriums der öffentlichen Arbeiten in Aussicht zu nehmen wäre. Was die Abfassung der Pläne anlange, stellt Redner an die Regierung die Bitte, in diesen höchst wichtigen Fragen nicht zu sparsam vorzugehen, da eine derartige Sparsamkeit sich in der Zukunft als eine schwere Sünde erweisen könnte.

Reichsrathsabgeordneter Dr. F o ř t erblickt gleichfalls im heutigen Tage den Markstein für den Beginn einer neuen Epoche im Communicationswesen. Allerdings sei er mit Vielem, was in Bezug auf die Wasserstrassen vielfach behauptet wurde, nicht ganz einverstanden. Vielleicht werde jedoch durch den Widerstreit der Meinungen auf diesem Gebiete die Wahrheit zutage gefördert und der Sache damit gedient werden. Es werde nothwendig sein, das vorhandene technisehe Material einer Ueberprüfung zu unterziehen, beziehungsweise zu bestimmen, inwieweit es zu Vorarbeiten benützt werden könne. Dem Herrenhausmitgliede Ritter von P r o s k o w e t z müsse die grösste Bewunderung für das gezollt werden, was er auf dem Gebiete des Wasserstrassenwesens geleistet habe.

Ausser der technischen Durchführbarkeit sei auch eine Reihe von finanziellen und volkswirthsehaftlichen Fragen zu beurtheilen, in welcher Hinsicht jedoch das vorhandene Material nur von hypothetischem Werthe sei und gleichfalls einer entsprechenden Ueberprüfung bedürfe. Nicht nur die legale Basis für die Ausführung der Wasserstrassen, sondern auch die wirthschaftlichen und finanziellen Grundlagen müssen ins klare Licht gesetzt werden, um zu erweisen, dass thatsächlich ein Bedürfniss vorliege, dessen Befriedigung im Interesse des Staates und der Volkswirthschaft ausser Frage stehe. Diesen Weg habe man jedoch in Oesterreich im Gegensatze zum Auslande nicht eingeschlagen. Jene erschöpfenden Vorarbeiten, die ein derartiges Werk erheische, seien noch nicht geleistet worden. Die Skepsis des Redners sei keine tendenziöse, sondern in der Bedeutung des geplanten Werkes begründet. Der dem Parlamente vorgelegte Entwurf sei nicht volkswirthschaftlichen, sondern politischen Rücksichten entsprungen, ein Umstand, der vom Standpunkte des Wasserstrassen-Beirathes wohl nur begrüsst werden könne, der es aber auf der anderen Seite mit sich brachte, dass der Gesetzentwurf nicht so instruirt war, wie es der Tragweite des Gegenstandes entsprochen hätte. Auch der Ausschuss des Abgeordnetenhauses habe seinen Bericht nicht mit der nöthigen Tiefe behandelt, insbesondere sei der ziemlich wichtigen Frage des Verwaltungsprincipes in keiner Weise Rechnung getragen worden. Der Ausschussbericht stimme in dieser Beziehung mit der Absicht des Gesetzes nicht vollständig überein. Redner schliesst mit der Anregung, ausser dem technischen Comité auch noch Subcomités einzusetzen, welche die Aufgabe hätten, die finanzielle und volkswirthschaftliche Seite der Projecte zu prüfen und bezügliche Anträge zu stellen.

Bürgermeister Dr. L u e g e r hält sich gleichfalls verpflichtet, das Zusammentreten des Wasserstrassen-Beirathes auf das Freudigste zu begrüssen. Die Stadt Wien habe das grösste Interesse daran, dass die Wasserstrassen endlich einmal gebaut werden. sie habe insbesondere ein Interesse am Donau-Oder-Canale und dessen Verlängerung nach Krakau. Aber auch ganz Oesterreich habe das grösste Interesse, dass speciell dieser Canal mit aller Energie in Angriff genommen werde, weil es dadurch von jenem Nachbar unabhängig gestellt werde, der hie und da unbequem zu werden anfange oder es schon geworden sei. Redner wünscht. dass der Beirath eine gedeihliche Thätigkeit entfalten möge. Einer zu grossen Anzahl von Ausschüssen könne er nicht zustimmen, da die Sache auf diese Weise am besten verschleppt würde. Je mehr Ausschüsse, desto weniger geschehe. Von den etwas pessimistischen Anschauungen des Abg. Dr. F o ř t dürfe man sich nicht abschrecken lassen. Man möge mit frohem Muth an die Arbeit gehen, und es sei zu hoffen, dass dieser fröhliche Muth immer mehr steigen werde. Vor Allem mögen sich die Techniker über die verschiedenen Principien möglichst bald einigen, damit der Baubeginn nicht länger verzögert werde. Er schliesst mit dem Wunsche, dass bald der Tag kommen möge, an welchem der erste Spatenstich zum Bau eines Canales gemacht werde.

Dr. Russ erinnert daran, dass er bereits vor zwanzig Jahren, allerdings fruchtlos, die Errichtung eines Ministeriums für öffentliche Arbeiten angeregt habe. Das, was Dr. Fořt sagte, sei ein Epilog zu dem im vorigen Jahre zustande gekommenen Wasserstrassengesetze. Wenn der Weg eingeschlagen worden wäre, den Dr. Fořt im Auge habe, wäre man vielleicht erst in zwanzig Jahren zu einem solchen Gesetze gekommen. Der Wasserstrassen-Beirath überschritte seine Competenz, wenn er nachträglich eine Ueberprüfung eines vom Parlamente beschlossenen Gesetzes vornehmen würde. Der Beirath habe nicht zu prüfen, ob das Gesetz volkswirthschaftlich und finanziell vom Vortheil sei, sondern habe die Durchführung des Gesetzes zu unterstützen und hiefür seine Kräfte der Regierung zur Verfügung zu stellen. Redner habe das Project für den Donau-Oder-Canal für ausgereifter gehalten, als es sich nach den Ausführungen des Hofrathes Mrasick darstelle. Er wünscht zu wissen, für welchen Zeitpunkt eine neuerliche Sitzung des Wasserstrassen-Beirathes in Aussicht genommen sei, um darnach eventuell seine Anträge über die Einsetzung von Ausschüssen stellen zu können.

Vorsitzender Handelsminister Freiherr von Call erwidert, dass es im Interesse der Zeitersparniss allerdings wünschenswerth erscheine, das Plenum des Beirathes erst in jenem Momente wieder zusammenzuberufen, in welchem die heute zu wählenden Ausschüsse sich constituirt hätten und ihre Anträge stellen könnten.

Dr. Russ stellt mit Rücksicht darauf den Antrag, einen Ausschuss für die allgemeinen, alle Canäle betreffenden Angelegenheiten, ferner einen Ausschuss für die böhmisch-ober- und niederösterreichische Wasserstrasse, einen solchen für die mährisch-schlesisch-österreichische und einen für die mährisch-galizische Wasserstrasse einzusetzen. Den Mitgliedern des Wasserstrassen-Beirathes möge es freigestellt bleiben, sich in jene Ausschüsse einzuzeichnen, in denen sie ihre Localkenntnisse verwerthen können.

Reichsrathsabgeordneter Maštálka vermisst in den Ausführungen des Regierungsvertreters einen Hinweis auf die einen wesentlichen Bestandtheil des Gesetzes bildenden Flussregulirungen, auf welche das grösste Gewicht gelegt werden müsse. Er weist auf die Erfahrungen hin, welche die Landwirthschaft mit den Canälen in Deutschland gemacht habe, und schlägt vor, Techniker ins Ausland zu schicken, welche über die Canalisirung und den Einfluss der Canäle auf die landwirthschaftlichen Verhältnisse Studien pflegen sollen. Die Erfahrungen, die man in Deutschland gemacht habe, möge man sich in Oesterreich ersparen. Auch culturtechnische Studien sollten von den hiezu bestellten Organen gemacht werden. Der Frage der künftigen Bewässerung und Entwässerung müsse das grösste Augenmerk geschenkt werden.

Redner stellt schliesslich einen Resolutionsantrag, in welchem die Regierung aufgefordert wird, die Zahl der Mitglieder des Wasserstrassen-Beirathes auf 50 zu erhöhen, von denen 25 vom Landesausschusse und 25 von der Regierung ernannt werden sollen.

Bürgermeister Dr. Lueger stellt den Antrag, sich auf die Wahl eines Geschäftsordnungsausschusses von 11 Mitgliedern zu beschränken, dem alle die Bildung von Sectionen und Ausschüssen betreffenden Anträge zur Begutachtung und Antragstellung zuzuweisen wären. Dieser Geschäftsordnungsausschuss möge so schnell als möglich seine Berathungen beenden, damit noch vor Ostern Gelegenheit zu einer neuerlichen Plenarsitzung gegeben sei. Auch möge sich der Geschäftsordnungsausschuss mit der Frage befassen, ob nicht zu den Plenarsitzungen stets auch die Ersatzmänner eingeladen werden sollten, um ihnen die Antheilnahme an den Verhandlungen zu ermöglichen und dadurch die Continuität der Berathungen sicherzustellen.

Reichsrathsabgeordneter Dr. Menger stimmt diesem Antrage zu und meint, dass der Geschäftsordnungsausschuss seine Arbeiten sofort aufnehmen sollte, um keine Zeit zu verlieren.

Landtagsabgeordneter Oberbaurath Kaiser stimmt dem Antrage Lueger gleichfalls zu und regt die Einsetzung eines Ausschusses für die Wien berührenden Wasserstrassenfragen an.

Reichsrathsabgeordneter Dr. Edler von Rapoport hält auch den Antrag Lueger für den empfehlenswerthesten Weg, da die Frage der Einsetzung von Ausschüssen noch nicht spruchreif sei. In den anderen Ländern und Städten müssten sich Localcommissionen bilden, die dem Wasserstrassen-Beirathe aufklärend zur Seite stehen sollten.

Reichsrathsabgeordneter Kaftan gibt dem Wunsche Ausdruck, dass die nächste Plenarsitzung noch vor Ostern stattfinde. Neben dem Geschäftsordnungsausschusse möge schon derzeit ein technischer Ausschuss eingesetzt werden, in den alle dem Wassenstrassen-Beirathe angehörenden Techniker aufgenommen werden sollten.

Landesausschussmitglied Dr. Jaeger wünscht gleichfalls den Wiederzusammentritt des Wasserstrassen-Beirathes vor Ostern.

Reichrathsabgeordneter Dr. Menger meint, der Wassenstrassen-Beirath möge direct an die Regierung das Ansuchen stellen, noch vor Ostern eine neuerliche Sitzung einzuberufen.

Vorsitzender Handelsminister Freiherr von Call erklärt seine Bereitwilligkeit, das Plenum noch vor Ostern wieder zu versammeln.

Es wird sodann die Einsetzung eines elfgliedrigen Geschäftsordnungsausschusses beschlossen, dem sämmtliche im Laufe der Debatte gestellten, auf die Wahl von Ausschüssen und Comités bezüglichen Anträge, sowie der Resolutionsantrag Maštálka auf Vermehrung der Mitgliederanzahl des Wasserstrassen-Beirathes zugewiesen werden.

In diesen Ausschuss werden gewählt: Oberbaurath Stadtbaudirector Berger, Secretär der Gewerkschaftscommission Oesterreichs Hueber, Reichsrathsabgeordneter Kaftan, Landtagsabgeordneter Oberbaurath Kaiser, Reichsrathsabgeordneter Dr. Menger, Herrenhausmitglied Ritter von Proskowetz, Reichsrathsabgeordneter Dr. Edler von Rapoport, Dr. Russ, Reichsrathsabgeordneter Dr. Šileny, Julius Singer und Reichsrathsabgeordneter Graf Wodzicki.

Nach einigen Dankesworten des Herrenhausmitgliedes Ritter von Proskowetz an den Handelsminister wird die Sitzung geschlossen.

Der Geschäftsordnungsausschuss constituirte sich gleich nach der Plenarversammlung und wählte zu seinem Obmanne das Herrenhausmitglied Ritter von Proskowetz.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 103. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 5. März wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens:

1. Der Herren Abgeordneten Dr. Eisenkolb, Schreiter und Genossen, betreffend die Unzulänglichkeit des Aussiger Bahnhofes;

2. der Herren Abgeordneten Dr. Licht und Genossen, betreffend die Einrichtung eines Früheilzuges zwischen Brünn und Prag auf der Strecke der Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Der Justizausschuss des Abgeordnetenhauses hielt am 6. März unter dem Vorsitze des Obmannes Dr. Ferjančič eine Sitzung, in welcher bezüglich des Gesetzentwurfes über die Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869 auf alle mit Anwendung einer elementaren Kraft betriebenen Eisenbahnen beschlossen wurde, den Bericht des Referenten Abg. Dr. Pattai in Druck legen zu lassen und in einer demnächst einzuberufenden Sitzung der Berathung zu unterziehen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Projecte der Hochspannungskabel und Speiseleitungen; Anberaumung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich der vom k. k. Eisenbahnministerium principiell genehmigten Projecte der Gemeinde Wien für die zum Betriebe der Wiener elektrischen Strassenbahnen dienenden Hochspannungskabel und Speiseleitungen die politische Begehung für Donnerstag den 13. März 1902 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am bezeichneten Tage um 9½ Uhr Vormittags in dem Bureau der Bauleitung des städtischen Elektricitätswerkes in Wien, VI. Bezirk, Gumpendorferstrasse 8. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Ludwig v. Schneller betraut.

[E.-M.-Z. 9532.]

Elektrische Strassenbahn in Krakau. (Vorlage des Variantenprojectes für die Endstrecke der Linie „Ringplatz—Rogałka zwierzyniecka"; Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 27. Februar 1902 das von der Krakauer Tramway-Gesellschaft vorgelegte Variantenproject für die Endstrecke der Linie „Ringplatz—Rogałka zwierzyniecka" der elektrischen Strassenbahn in Krakau principiell genehmigt und sodann an die k. k. Statthalterei in Lemberg mit dem Auftrage geleitet, für das genannte Project die politische Begehung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 442.]

Localbahn Triest - Parenzo. (Auflösung der k. k. Eisenbahnbausection Triest.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit 1. März 1902 die für die Besorgung der Baugeschäfte einschliesslich der Ueberwachung des Baues auf der Theilstrecke von Triest-St. Andrae bis zur Station Buje der Localbahn Triest-Parenzo errichtete, der k. k. Eisenbahnbauleitung Triest unterstellte k. k. Eisenbahnbausection Triest aufgelöst und die Durchführung der restlichen Geschäfte dieser Bausection der obgenannten Bauleitung übertragen. [E.-M.-Z. 8000.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen). Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Localeisenbahnlinien mit Dampfbetrieb ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 28. Jänner 1902, Z. 5434/V, der Eisenbahnbau-Unternehmung Alexander Visnovsky und Consorten in Budapest für:

a) eine von der Station Ipoly-Szakállos der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localeisenbahn Csata — Ipoly - Szakállos — Balassa - Gyarmat abzweigende und diese im Bereiche der Comitate Hont und Bars über Szete, Szaszd, Deménd, Magyaród (Comitat Hont), Szantó, Bori, Csánk und die Gemarkung der Gemeinde Városi in der Station Léva (Comitat Bars) mit der Localbahn Párkány-Nána—Léva—Garam-Berzencze des Staatsbetriebes verbindende normalspurige Localbahn;

b) eine von der Station Léva aus die Linie a) im Bereiche des Comitates Bars über Solymos, Zsember, Bát, Tót-Baka, Bakobánya, Uhliska und die Gemarkung der Gemeinde Gyekes in der Station Selmeczbánya (Schemnitz) mit der als Sackbahn endigenden Localbahn Garam Berzencze—Selmeczbánya (Flügelbahn der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Fülek—Garam-Berzencze—Ruttka (—Csácza—Oderberg) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres;

c) eine von der Endstation Selmeczbánya der Linie b) ausgehende und in deren Fortsetzung diese im Bereiche der Comitate Bars und Hont in östlich-transversaler Richtung über Banka, Hodrusbánya, die Gemarkung der Gemeinde Al-Hámos in der Haltestelle Zsarnócza-Fürézmalom mit der Localbahn Garam-Berzencze—Léva verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 28. Jänner 1902, Z. 5524/V, dem Advocaten Dr. Josef Ormay in Koritnicza, dem Stefan Angyal in Rózsahegy (Rosenau) und Consorten für eine von der Station Rózsahegy der Hauptlinie (Oderberg—) Csácza—Rózsahegy—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn abzweigende, im Bereiche des Comitates Liptó über Fehérpatak und die Gemarkung der Gemeinde Osada bis zum Cur- und Badeorte Koritnicza führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 28. Jänner 1902, Z. 2404/V, dem k. u. k. Kämmerer Nikolaus Guyáry, dem Bernhard Rosenthal und der Eisenbahnbau-Unternehmung J. M. Deutsch in Szombathely (Steinamanger) im Vereine mit der Wiener Eisenbahnbau-Unternehmung B. Rosenthal für eine von der Knotenpunktstation Szombathely der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehende und diese im Bereiche des Comitates Vas (Eisenburg) über Nárai (eventuell über Iváki), Pornó, Felsö-Beled, Alsó-Beled, Mongórokerék, Szent-Péterfa, Kertes und die Gemarkung der Gemeinde Németváróslak in der Station Pinka-Mindszent mit der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Körmend—Pinka-Mindszent—Német-Ujvár verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Ungarische Eisenbahnen. (Erlass des kgl. ungar. Handelsministers in Angelegenheit der Anstellung ausgedienter Unterofficiere.) Wie „Vasuti és közlekedési közlöny" berichtet, hat der kgl. ungar. Handelsminister an die Directionen der im selbstständigen Betriebe stehenden Eisenbahnen in Angelegenheit der im Gesetze begründeten Civilanstellung ausgedienter Unterofficiere eine Circularverordnung gerichtet, in welcher er sie zur strengen Durchführung der Verfügungen des Gesetzes, sowie der des im Jahre 1888 erlassenen hierauf bezüglichen Statutes verhält. Dieses Statut bestimmt, dass bei der Besetzung von Eisenbahnbeamten-, Unterbeamten- und Dienerstellen im Falle gleicher Qualification gegenüber anderen Bewerbern jene ausgedienten Unterofficiere zu bevorzugen sind, welche im Sinne des Gesetzes Anspruch auf Civilanstellung haben.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Sonntagsruhe auf den Eisenbahnstationen gelegentlich der Jahrmärkte.) Im Bereiche der kgl. Ungarischen Staatsbahnen waren die Stationen angewiesen, in dem Falle, wenn ein Jahrmarkt an einem Sonn- oder Feiertag im Orte abgehalten wurde, die Frachten-Auf- und Abgabe in den Vormittagsstunden zwischen 9 und 12 Uhr zu bewerkstelligen. Nachdem jedoch im Sinne des die Sonntagsruhe behandelnden Gesetzes an den mit den Jahrmarktstagen zusammenfallenden Sonntagen die Waarenverfrachtung ungehindert den ganzen Tag hindurch gestattet ist, hat — wie „Közlöny" berichtet — die Direction verfügt, dass in jenen Stationen, welche in den Bereich des an einem Sonn- oder Feiertage abzuhaltenden Jahrmarktes gehören, die Frachten-Auf- und Abgabe in den für Werktage bestimmten Amtsstunden — sonach Vor- und Nachmittags — zu erfolgen habe. Nachdem nunmehr die Frachten-Auf- und Abgabe obligatorisch ist, entfällt die Nothwendigkeit, dass die betreffenden Stationen oder Städte und Gemeinden diesbezüglich eine besondere Genehmigung erwirken. Wenn jedoch der Jahrmarkt an einem Montag fällig ist und die betreffende Stadt den Wunsch hegt, dass an dem vorhergehenden Sonntage seitens der Stationen Frachten angenommen oder abgegeben werden sollen, so haben sie sich in diesem Belange direct an den Handelsminister zu wenden.

Ausland.

Deutsches Reich und Schweiz. (Erleichternde Vorschriften für den Verkehr zwischen Deutschland und der Schweiz.) Das preussische „Eisenbahn-Verordnungsblatt" veröffentlicht in seiner Nr. 3 eine Bekanntmachung des Reichskanzlers, betreffend eine zwischen Deutschland und der Schweiz getroffene Vereinbarung rücksichtlich der nach dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. October 1890 von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände. Die Vereinbarung setzt für den Eisenbahnverkehr zwischen beiden Ländern durchweg diejenigen Vorschriften in Kraft, welche durch die deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung in Bezug auf die Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 und die zu ihr erlassenen Ausführungsbestimmungen für den inneren deutschen Verkehr bereits zur Einführung gelangt sind. Aus den einzelnen gewährten Verkehrserleichterungen heben wir hervor, dass Einzelsendungen ungesalzener frischer Häute, die sonst im internationalen Verkehr nur in feste, dichtverschlossene Fässer, Kübel und Kisten verpackt zugelassen werden, in den Monaten November, December, Jänner und Februar auch in gut verschlossene, nicht schadhafte Säcke aus dichtem, starken Gewebe verpackt aufgeliefert werden dürfen, wenn die Säcke derart mit Carbolsäure angefeuchtet sind, dass der üble Geruch des Inhaltes nicht wahrnehmbar ist. Im Uebrigen werden durch die Vereinbarung die in der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung für den Versandt von Sprengstoffen eingeführten Sicherungsmassregeln auch im Verkehr mit der Schweiz in Kraft gesetzt. Namentlich ist ihre Beförderung als Eilgut ausgeschlossen. Die mit ihnen eingelieferten Frachtbriefe dürfen keine anderen Gegenstände befassen und die Bezeichnung „bahnlagernd" nicht tragen. Auch muss jeder derartige Transport mindestens vier Tage vor der Aufgabe unter Vorlage einer genauen und vollständigen Abschrift des Frachtbriefes bei der Abfertigungsstelle angemeldet werden. Zur Beförderung dürfen nur gedeckte Güterwagen mit elastischen Stoss- und Zugapparaten, fester sicherer Bedachung, dichter Verschalung und gut schliessenden Thüren, in der Regel ohne Bremsvorrichtung, verwendet werden. Die mit solchen Stoffen beladenen Wagen sind äusserlich durch viereckige schwarze Flaggen mit einem weissen „P" kenntlich zu machen; sie dürfen niemals in Personen- und gemischte Züge eingestellt, auch beim Verschieben nicht abgestossen werden. Beim Absenden von mehr als einer Wagenladung ist vom Absender Begleitung beizugeben, welcher die Bewachung der Ladung obliegt, die während der Fahrt jedoch ihren Platz nicht in oder auf den mit Sprengstoffen beladenen Wagen nehmen darf.

Preussen. (Regelung des Bahnbewachungsdienstes.) Hierüber hat das preuss. Ministerium der öffentlichen Arbeiten nach der „Z. d. V. D. E.-V." folgenden Erlass an die unterstehenden Eisenbahn-Directionen gerichtet:

„Seit längerer Zeit sind mit der Trennung der Schrankenbedienung von der Streckenüberwachung günstige Erfahrungen gemacht worden. Bei dieser Einrichtung sind die Ueberwege ununterbrochen, auch während der Pausen zwischen den vorbeifahrenden Zügen bewacht, die Bahnwärter aber können die ihnen obliegende Untersuchung der Bahnanlagen auf ihren ordnungsmässigen Zustand ohne Unterbrechung ausführen und mehr nutzbringende Arbeit verrichten, als wenn sie auch die Ueberwege zu bewachen und die Schranken zu bedienen haben und zu diesem Zweck häufig sonst unnütze Hin- und Herwege machen müssen. Infolge dessen ist auch eine Vergrösserung der Bezirke möglich. Ferner gibt die Trennung Gelegenheit, Eisenbahninvaliden und — nach Massgabe des Erlasses vom 21. Jänner 1901 — weiblichen Personen im Schrankendienst lohnende Beschäftigung zu gewähren. Diese Trennung ist daher überall durchzuführen, wo nicht besondere örtliche Gründe entgegenstehen oder dauernde Mehraufwendungen erwartet werden, was in jedem Falle vorher durch vergleichende Berechnungen festzustellen ist.

A. Auf Hauptbahnen sind da, wo die Schrankenbedienung von der Streckenüberwachung getrennt ist oder getrennt wird, bei der Aufstellung der Dienstpläne für die Bahnwärter folgende Grundsätze zu beachten:

1. In der Vorschrift des § 5 (2) der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands, nach der sämmtliche Bahnstrecken durch die Wärter täglich mindestens dreimal auf ihren ordnungsmässigen Zustand untersucht werden müssen, ist unter „täglich" ein Zeitraum von 24 Stunden zu verstehen.
2. Die Zahl der Untersuchungen ist für jede Strecke besonders zu bestimmen. Sie sind auf die Zeit, in der der Betrieb auf der Strecke ausgeübt wird, möglichst gleichmässig zu vertheilen, ohne unvermuthete Revisionen auszuschliessen.
3. Auf dem Rückwege von einer zur Untersuchung benutzten Begehung der Bahn kann die folgende Untersuchung im Sinne der Betriebsordnung vorgenommen werden, wenn zwischen der Beendigung der Untersuchung auf dem Hinwege und dem Beginn der Untersuchung auf dem Rückwege ein nach den Verhältnissen angemessener Zeitraum liegt.
4. Dem Wärter ist ausreichende Zeit zu gewähren, die ihm überwiesene Strecke gründlich zu untersuchen und die ihm übertragenen Unterhaltungsarbeiten auszuführen. Hierauf ist grösserer Werth zu legen, als auf eine grössere Zahl von Streckenbegehungen, für die nur eine knappe Zeitdauer gewährt werden könnte.
5. Um die ordnungsmässige Ausführung der Untersuchungen überwachen zu können, ist die Zeit, in der zu diesem Zwecke die Strecke zu begehen ist, in jedem einzelnen Falle festzusetzen.
6. Bei der Bildung der Wärterbezirke ist zu beachten, dass der Gesammtweg, den ein Streckenwärter in einer Dienstschicht zu Fuss zurückzulegen hat, bis zu 20 km betragen darf. Wo die Länge des Wärterbezirkes ungefähr der Stationsentfernung entspricht, kann die Benützung der Personen- und Güterzüge für Hin- oder Rückweg gestattet werden.

B. Auf Nebenbahnen ist nach § 21 der Bahnordnung die Bahnstrecke mindestens einmal an jedem Tage auf ihren ordnungsmässigen Zustand zu untersuchen. Auch hier darf der Gesammtweg, den ein Bahnwärter, dem nur die Ueberwachung und Untersuchung der Bahn obliegt, zu Fuss zurückzulegen hat, bis zu 20 km betragen. Es empfiehlt sich, bei Aufstellung der Dienstpläne darauf zu achten, dass die Wärterbezirkslängen thunlichst den Stationsabständen entsprechen, damit der Wärter auf dem Hin- oder Rückwege einen Zug benützen kann. Häufig wird es nach den örtlichen Verhältnissen möglich und vortheilhaft sein, die Untersuchung der Bahnanlagen Stationsarbeitern oder Hilfsweichenstellern mit zu übertragen. Die Streckenlänge ist dann so zu bemessen, dass diese Bediensteten die Untersuchung der Strecke und die ihnen übertragenen Unterhaltungsarbeiten neben ihren sonstigen Geschäften ausführen können.

Ich beauftrage die königl. Eisenbahn-Directionen, hienach baldthunlichst den Streckenüberwachungsdienst zu regeln. Sofern dies die Bewilligung besonderer Mittel für Einrichtungen und Bauten bedingt, sehe ich dahin zielenden Anträgen entgegen. Im Uebrigen behalte ich mir vor, nach Jahresfrist über das Veranlasste weiteren Bericht einzufordern."

Bayern. (Deckung liegen gebliebener Züge auf Strecken mit elektrischer Blockung.) Die Eisenbahn-Betriebsdirection München hat an ihre Dienststellen eine Verfügung erlassen. Da Zweifel laut geworden seien, ob auch auf Strecken mit elektrischer Blockung bei Liegenbleiben von Zügen das Signal 6a zu geben sei, bemerkt sie unter Hinweis auf § 85 F. V. und § 22 der Erläuterungen zur Signalordnung, dass diese Zweifel nicht berechtigt sind. Die Einrichtung der elektrischen Streckenblockung mache eine besondere Deckung liegen gebliebener Züge nicht entbehrlich, zumal die Beibehaltung der Zugdeckung auch auf diesen Linien im Interesse der Fahrsicherheit wohl begründet erscheine.

Falls nämlich ein Zug in geringerer Entfernung vom Blocksignal wegen Dampfmangel, Locomotivdefect oder aus sonstiger Veranlassung voraussichtlich längere Zeit auf freier Strecke liegen bleibt, sei durch das Blocksignal bei ungünstigen Witterungsverhältnissen eine genügende Sicherheit gegen den Aufstoss eines nachfahrenden Zuges nicht geschaffen, da die Blocksignale, welche von den Zügen mit Streckengeschwindigkeit passirt werden, erst allmälig mit Vorsignalen versehen werden und deren Stellung daher unter Umständen z. B. bei Nebel, nur auf kurze Entfernung erkannt werden kann.

Befinde sich aber ein liegen gebliebener Zug in der Mitte der Blockstrecke, so werde seine Deckung gleichfalls und schon zu dem Zwecke erforderlich, um einer Hilfslocomotive den Standort des Zuges auf entsprechende Entfernung zu kennzeichnen. Entbehrlich sei die Deckung des Zuges auf Blockstrecken nur in dem Falle, als der Zug nur augenblicklich wegen der Zugfolge vor dem in Haltstellung befindlichen Blocksignal kurze Zeit zu halten habe.

Bayern. (Wettertelegraphie im Dienste der Landwirthschaft.) Im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnen wird seit 1. Februar im Anschlusse an die nunmehr Nachmittags 3 Uhr (bisher Vormittags 9 Uhr) erfolgende Zeitangabe die tägliche Wettervorhersage mittelst Telegramm an sämmtliche in das Bahntelegraphennetz einbezogenen Bahnstationen und die mit Fernsprechern ausgerüsteten Stationen und Haltestellen der Neben- und Localbahnen gegeben. Um eine allgemeine und bequeme Einsichtnahme dieser Wettervorhersagen zu ermöglichen, sind sie jeweils sofort nach Erhalt durch Anschlag an einem geeigneten, allgemein zugänglichen, womöglich an der Aussenseite der Betriebsgebäude befindlichen Platze zur öffentlichen Kenntniss zu bringen. Da ferner der Platz, an welchem die betreffenden Wetteranzeigen anzuschlagen sind, natürlich immer der gleiche sein muss, ist hiefür eine schwarze Tafel mit der weissen Aufschrift „Wettertafel" anzubringen, welche, wo es wegen der Witterungseinflüsse geboten erscheinen sollte, durch einen verschliessbaren Glaskasten mit der gleichen Aufschrift zu ersetzen wäre.

Australien. (Eisenbahnprojecte.) Das Parlament von Britisch-Australien hat, wie wir berichteten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 12 ex 1902), den Bau einer im Süden Australiens herzustellenden Transversalbahn beschlossen. Im Zusammenhange mit diesem Projecte steht, einer Mittheilung der „Vasuti és közlekedési közlöny" zufolge, auch jenes der Einbeziehung bereits bestehender Bahnen, und zwar theils als Ergänzungsglieder, theils als Anschlusslinien der sogenannten Transversalbahn, die nach erfolgter Realisirung des Gesammtprojectes, von dem Hafen des Emporiums Perth (Südwestaustralien am Indischen Ocean) ausgehend, über Albani (äusserster Südwest, nahezu parallel zu dem vom Australgolfe gebildeten, landeinwärts gewendeten Bogen der Südküste) bis zum Hafen von Port Augusta an dem in centraler Richtung bis tief in den australischen Continent eindringenden Spencergolf führen und dort Anschluss an die im Contrabogen liegende Eisenbahn Port Augusta-Adelaïda-Melbourne (an der Bassstrasse gegenüber von Tasmanien) finden wird.

In zweiter Linie handelt es sich darum, von Melbourne aus den Anschluss an die vom Mittelpunkte des 20. und 30. Grades südlicher Breite westlich-landeinwärts von Mitchell (Queensland) ausgehende, durch eine Flügelbahn mit dem Hafen von Brisbane verbundene, bis Sidney führende Eisenbahn herzustellen. Die grosse Schwierigkeit der Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnnetzes am australischen Continentebesteht, abgesehen von vielfach vorkommenden Terrainschwierigkeiten insbesondere auch darin, dass von den im Laufe der Zeit successive angelegten, wenn auch zum Theile verhältnissmässig kurzen Eisenbahnlinien, deren Mehrzahl mit ungleich breiter Spurweite der Schienenstränge erbaut wurde, infolgedessen die Reisenden zu häufigem Umsteigen gezwungen sein werden. So hat die Linie Perth—Kalgoorlie eine Spurweite von 3 Fuss 6 Zoll englisch; Kalgoorlie—Port-Augusta 4 Fuss 8·5 Zoll; Port Augusta—Albany 5 Fuss 3 Zoll; Albany—Queensland 4 Fuss 8·5 Zoll; Brisbane—Queensland-Grenze 3 Fuss 6 Zoll. Da ist nun die Frage noch offen, in welcher Spurweite die neuen Linien zu erbauen sein werden, insbesondere mit Rücksicht auf die Anschaffungskosten der Fahrbetriebsmittel, deren durch Spurweite-Differenzen verursachte Verschiedenheit der Typen, die Beistellung ebensovieler Wagenparks bedingt, die ausserhalb der Endstationen der einzelnen Linien daher im Transitverkehr nicht verwendbar sind, ein Uebelstand, durch welchen auch die Frachtspesen infolge des oftmaligen Umladens der Güter enorm gesteigert und deren Bestellungstermine verzögert werden würden. An massgebender Stelle wurde nun die Ausführung der zu erbauenden neuen Linien in einer Spurweite von 4 Fuss 8·5 Zoll englisch beantragt, auf welche mit der Zeit die ungleichspurigen Linien umgeändert werden sollen, während die Spurweite der im Bereiche der Goldminenreviere herzustellenden Linien den jeweiligen Terrainverhältnissen angepasst werden soll.

Die Theilstrecken der von Perth aus bis Brisbane herzustellenden Transversalbahn haben dem Vorprojecte zufolge nachfolgende bezeichnete Längen in englischen Meilen, und zwar:

Perth—Kalgoorlie	387
Kalgoorlie—Port Augusta	1100
Port Augusta—Adelaïde	259
Adelaïde—Melbourne	483
Melbourne—Sidney	576
Sidney—Brisbane	724
in Summa	3529

Die Fahrgeschwindigkeit, ist mit durchschnittlich 40 englische Meilen per Stunde in Aussicht genommen und wird die Fahrt von Perth bis Brisbane mit Inbegriff der Aufenthalte 96—100 Stunden in Anspruch nehmen. Das Baucapital ist vorläufig mit Lst. 4,000.000 (K 96,000.000) präliminirt, wird aber, wenn mit dem Baue der neuen Linien gleichzeitig auch die Unificirung der Spurweiten der bereits bestehenden Theilstrecken durchgeführt werden sollte, sich auf circa Lst. 5,000.000 (K 120,000.000) erhöhen.

Schiffahrt.

Wasserstrassen-Beirath. Am 5. März hielt das vom Wasserstrassen-Beirathe eingesetzte Comité zur Festsetzung der definitiven Geschäftsordnung unter dem Vorsitze des Herrenhausmitgliedes Ritter v. Proskowetz eine Sitzung, an welcher sämmtliche Mitglieder des Ausschusses und seitens des Handelsministeriums Ministerialrath Dr. v. Schuster, Hofrath Mrasick, Ministerialsecretär Dr. Kautsky und Ministerialvicesecretär Dr. Kaiser theilnahmen. Es wurde eine eingehende Debatte über die einzelnen Bestimmungen der vom Handelsminister vorgelegten Geschäftsordnung durchgeführt. Ein Dreiercomité, bestehend aus den Reichsrathsabgeordneten Kaftan, Dr. Menger und Dr. Edler von Rapoport, wurde beauftragt, auf Grund der Debatte die definitive Geschäftsordnung zu entwerfen und dem Comité in dessen nächster Sitzung vorzulegen. Reichsrathsabgeordneter Graf Wodzicki wurde zum Obmannstellvertreter des Comités gewählt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Fahrordnung des Localschiffes zwischen Semlin—Belgrad und Pancsova für den Personen-, Frachten- und eventuellen Schleppdienst, giltig für die Monate März, April, Mai, Juni, Juli, August und September 1902.) Die Abfahrt von Semlin nach Pancsova erfolgt um 6 U. Früh, 11 U. 30 Min. Vorm. und 7 U. Abends. Ab Pancsova fährt das Localschiff um 3 U. 45 Min. Nachts, 8 U. 30 Min. Vorm. und 2 U. 30 Min. Nachm. Das von Semlin nach Pancsova und von Pancsova nach Semlin verkehrende Localschiff nimmt an Tagen, an welchen das Serbschiff den Localdienst vermittelt, im Zwischenverkehre zwischen Semlin—Belgrad und vice versa keine Passagiere auf. Die Einfahrt in die Temes und die Ausfahrt aus derselben hängt von den Wasserstands- und Witterungsverhältnissen ab. An allen Sonntagen, dann am 7., 11., 25., 28., 29. April; 6, 8., 19., 21., 29. Mai; 3., 5., 16., 17., 28. Juni; 7., 12. Juli; 2., 15, 18, 19., 20., 28. August; 8., 11., 24., 27. September (Festtage) fährt das letzte Localschiff von Semlin nach Pancsova nicht um 7, sondern um 8 Uhr Abends ab.

— (Frühjahrsfahrplan für die Strecken Engelhartszell — Linz und Melk — Krems.) Nach dem diesjährigen Frühjahrsfahrplan wird die erste Fahrt zwischen Linz und Engelhartszell am 9. März (im Vorjahre am 22. März) stattfinden. Auf dieser Strecke werden die Stationen Niederranna, Obermühl, Neuhaus, Aschach, Brandstatt und Wilbering sogleich, Wesenufer erst nach Beendigung der Regulierungsarbeiten angelaufen werden. Auch auf der Strecke Krems—Melk wird die erste Fahrt am 9. März (im Vorjahre am 22. März) gemacht werden. Ausser den Stationen, welche schon im vorigen Frühjahre angelaufen wurden, nämlich Emmersdorf, Aggsbach, Spitz, Arnsdorf, Weissenkirchen, Rossatz und Stein, werden heuer auch Dürnstein und Mautern berührt. Endlich werden die Fahrten nicht, wie im Vorjahre, sechsmal wöchentlich, sondern täglich ausgeführt werden.

— (Fahrordnung des Localschiffes zwischen Semlin und Belgrad für den Personen- und Frachtendienst, giltig für die Monate März, April, Mai, Juni, Juli, August und September 1902.) Von Semlin fährt das Localschiff ab nach Belgrad um 5 U., 6 U., 7 U., 8 U. Früh, 9 U., 10 U., 11 U. Vorm., 1 U. 30 Min., 2 U. 30 Min., 3 U. 30 Min., 4 U. 30 Min., 5 U. 30 Min. Nachm., 6 U. 30 Min., 7 U. 30. Min. Abends. Ab Belgrad nach Semlin erfolgt die Abfahrt des Localschiffes um 5 U. 30 Min., 6 U. 30 Min, 7 U. 30 Min., 8 U. 30 Min. Früh, 9 U. 30 Min., 10 U. 30 Min. Vorm., 12 U. Mittags, 2 U., 3 U., 4 U., 5 U., 6 U. Nachm., 7 U., 8 U. Abends. Die Fahrpreise zwischen Semlin—Belgrad betragen: I. Classe 52 h oder 60 Cts. per Person; II. Classe 32 h oder 35 Cts. per Person. Gepäck: 25 kg 32 h oder 35 Cts. per Stück, 50 kg 56 h oder 65 Cts. per Stück. Für weitere Colli über 50 kg wird für jede weiteren 25 kg die vorstehende Gepäcks-

gebühr per 25 kg zugerechnet. Kaufmannsgüter zwischen Semlin—Belgrad bezahlen 50 Cts. per 100 kg. Die Reisenden haben über ihr Gepäck selbst zu wachen. Marktverkehr: Victualienhändler 16 h oder 20 Cts. für eine Fahrt per Person. 1 voller Handkorb 16 h oder 20 Cts. per Stück, 1 voller grosser Korb, Sack oder Butte 32 h oder 35 Cts. per Stück. Leere Retouremballagen von Belgrad nach Semlin werden in Begleitung einer mit einer halben zweiten Platzkarte ausgestatteten Person gebührenfrei befördert. Der Localverkehr zwischen Semlin—Belgrad wird am 2., 4, 6., 8.. 10., 12., 14., 16., 18., 20., 22., 24., 26., 28., 30. März; 1., 3., 5., 7., 9., 11., 13., 15., 17., 19., 21., 23., 25., 27., 29. April; 1., 3., 5., 7., 9., 11., 13., 15., 17., 19., 21., 23, 25., 27., 29. 31. Mai; 2., 4., 6., 8., 10, 12., 14., 16., 18., 20., 22., 24., 26., 28., 30. Juni: 2., 4., 6., 8., 10., 12., 14., 16., 18., 20., 22., 24., 26., 28., 30. Juli; 1., 3., 5., 7., 9., 11., 13., 15., 17., 19., 21., 23., 25., 27., 29., 31. August; 2., 4., 6., 8., 10., 12., 14., 16., 18., 20., 22., 24., 26., 28., 30. September 1902 n. St. von dem Localschiffe der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, an den übrigen Tagen von dem Localdampfer der Ersten priv. königl. serbischen Dampfschiffahrts - Gesellschaft unterhalten.

England. (Seeversicherungs-Gesellschaft „Lloyds Register“ in London, Generalbericht.) Zum erstenmale seit etwa 20 Jahren veröffentlicht die Seeversicherungs-Gesellschaft „Lloyds Register“ in London einen Generalbericht, in dem manches Interessante über Schiffahrt und Schiffbau enthalten ist. Das „Dresdner Journal“ entnimmt dem Berichte, der nur in wenigen Exemplaren und nur an Mitglieder ausgegeben worden ist, u. A. das Folgende: Die Dampfschiffahrt, die auf ein nun etwa 80jähriges Bestehen zurückblicken kann, hat in der neueren Zeit eine vollständige Umwandlung erfahren. Die früheren Räderschiffe hatten wenig Aehnlichkeit mit den Doppelschraubendampfern der Neuzeit. Eisen wurde zum Schiffbau erst seit dem Jahre 1856 verwendet und die Schiffe der „Oriental- and Peninsularlinie“ waren die ersten, die aus Eisen hergestellt wurden und die Schraubenpropeller anwendeten. Der Präsident dieser Gesellschaft, Sir Thomas Sutherland, war nicht der einzige, der die Zukunft dieser Art von Schiffen erkannte. Denn fast zur selben Zeit erhielt ein Schiffsagent und Schiffseigner in Amerika, Sam Cunard, von den Vereinigten Staaten einen Zuschuss von 80.000 Pfund Sterling zur Einrichtung eines monatlichen Verkehres von 4 Schraubendampfern über den Atlantischen Ocean. Von dieser Zeit an datirt das Entstehen der gegenwärtigen Cunardlinie, die sich rühmt, dass von ihren Passagieren nie einer das Leben verloren habe. Im Jahre 1831 kreuzte der erste in Quebeck von Stapel gelaufene Dampfer „Royal William“ das Atlantische Meer und brauchte zu dieser Reise 22 Tage. Stahl wurde im Jahre 1877 zum erstenmale zum Schiffbau verwendet und ersetzte immer mehr das Eisen; nunmehr werden 99·8 pCt. aller in England gebauten Schiffe aus Stahl hergestellt. Der Hauptschiffstypus war vom Jahre 1845 bis zum Jahre 1888 das einfache Schraubenschiff. Zu dieser Zeit wurde die Doppelschraube erfunden, die jetzt das beliebteste Bewegungsmittel ist. Sachverständige sind der Ansicht, dass Turbinen die bewegende Kraft der Zukunft sein werden und wenn mehrfache Unfälle mit derartigen Booten zu beklagen waren, so sind sie mehr auf die Schwäche des Gesammtbaues der verunglückten Schiffe als auf mechanische Fehler zurückzuführen. Was hauptsächlich für die Turbinen spricht ist der mässige Kohlenverbrauch bei ausserordentlich vergrösserter Geschwindigkeit. Bei dem gegenwärtigen Dampferzeugungssystem würde die Verdoppelung der Geschwindigkeit eines Schiffes den achtfachen Kohlenverbrauch bedingen. Das bedeutet, dass die „Campania“, die täglich 475 t verbrennt, bei doppelter Geschwindigkeit 3800 t und die „Deutschland“ mit einem Kohlenverbrauch von 600 t 4800 t täglich verbrennen müsste. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen sei auch eine Geschwindigkeit von mehr als 17 Knoten in der Stunde nicht mehr lohnend und wenn die „Oceanie“ für eine Fahrt von 21 Knoten in der Stunde gebaut sei, so erreiche sie diese Schnelligkeit nicht annähernd, und es sei zweifelhaft, ob man noch mehr Schiffe baut, die mehr als 17 Knoten in der Stunde laufen, obgleich die englische, sowie die deutsche Regierung eine Prämie auf schnellfahrende Schiffe ausgesetzt haben. Im Schiffbau hat sich Deutschland rasch einen Namen gemacht, sowohl hinsichtlich der Schnelligkeit als auch der Ausnützung und der guten Arbeit der Schiffe. Auf die Vulkanwerke kann Deutschland stolz sein. England besitzt noch immer die grösste Flotte der Welt, aber eine Aufstellung zeigt, dass hinsichtlich des Tonnengehaltes Deutschland die erste und die zweite Stelle einnimmt und England erst an dritter Stelle kommt. Deutschland macht auch grosse Anstrengungen, um hinsichtlich der Schnelligkeit, der Sicherheit und der Bequemlichkeit seiner Schiffe weitere Fortschritte zu machen. An den amerikanischen Wettbewerb ist England gewöhnt, aber Deutschland ist ein vollkommen neuer Factor. Was die Sicherheit auf der See betrifft, steht England an der Spitze. Das Verhältniss des Verlustes an Menschenleben gegenüber dem Tonnengehalte in Percenten ausgedrückt, ergibt für England 0·2 pCt., während es für Deutschland im Jahre 1895, bis zu dem die statistischen Aufstellungen vorliegen, 0·4 pCt. betragen hat. Für Frankreich wurde die Ziffer 0 6 pCt. ermittelt. Die neuesten Berichte lassen erkennen, dass die Lebensgefahr mit der Vermehrung der Tonnage nicht wächst, auch werden die Rettungsanstalten vermehrt und das Meldewesen hinsichtlich der in Noth gerathenen Schiffe vervollkommnet und fortgesetzt. Auch die Lloyd-Gesellschaft hat in dieser Richtung viel gethan, besonders was die Beleuchtung der Küsten betrifft. Die Gesammtzahl der Leuchtfeuer rund um die britischen Küsten beträgt 1132 und sie werden noch immer vermehrt. Grosse Schwierigkeiten stellen sich der Anwendung von Schallsignalen auf der See entgegen; die Sirene ist das einzige, auf das man sich noch einigermassen verlassen kann. Ein neues Mittel bietet jetzt die drahtlose Telegraphie, wenn sie auch, kaufmännisch betrachtet, noch nicht so erfolgreich ist, hat sie sich doch schon in Nothfällen als sehr brauchbar erwiesen.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. Vortrag des Herrn beh. aut. Civilingenieurs E. A. Ziffer: „Ueber die Beheizung der Personenwagen bei Eisenbahnen und insbesondere bei Local- und Strassenbahnen“. Unter den vielen Fragen, welche im modernen Eisenbahnbetrieb noch heute der Lösung entgegensehen, steht die Beheizung der Personenwagen im Vordergrunde des Interesses und fortgesetzten Studiums. Die Ausführungen des Vortragenden gaben eine erschöpfende Darstellung des gegenwärtigen Standes der Wagenheizung und beschäftigten sich einleitend mit der vom k. k. Eisenbahnministerium herausgegebenen Verordnung vom 3. April 1901, nach welcher grundsätzlich alle den Bestand von Feuerstellen in und an den Wagen bedingenden Heizvorrichtungen durch solche, deren Wärmegewinnung räumlich getrennt von den Wagen erfolgt, ersetzt werden müssen. Mit diesem Gegenstande habe sich, wie Redner weiter erwähnte, sowohl der Internationale Eisenbahncongress als der Internationale permanente Strassenbahnverein befasst und hat letzterer gegen die Heizung der im Innern der Städte verkehrenden Wagen sich ausgesprochen, wogegen beide Congresse in ihren diesbezüglichen Beschlüssen darin übereinstimmen, dass eine rationelle Lösung der Beheizung noch nicht vorliegt und je nach den bei den verschiedenen Bahnen bestehenden Verhältnissen durchgeführt werden soll.

In eingehender Weise erörterte Civilingenieur Ziffer die bei den Eisenbahnen und Tramways in Verwendung stehenden verschiedenen Heizsysteme in Bezug auf die Vor- und Nachtheile, Einrichtung, Wirksamkeit und Kostenfrage, wobei er von den transportablen Heizapparaten (Wärmeflaschen, Wärmekasten und Oefen) ausgehend, sodann die Luftheizung, die Warmwasserheizung (Thermosyphonheizung), die gewöhnliche continuirliche Dampfheizung, die gemischte Dampfheizung, und zwar Dampfdruckluftheizung und das Heizsystem mit Dampf allein oder mit Wasser gemischt, und endlich die elektrische Heizung in den Kreis seiner Betrachtungen zog.

Die vom Vortragenden aufgestellten Schlussfolgerungen gipfeln vor Allem darin, dass bei Heizvorrichtungen als Grundbedingung das Princip der Feuersicherheit zur Anwendung kommen müsse und entspricht dermalen dieser Forderung blos die Heizung der Wagen mit Wärmeflaschen, sowie jene mittelst Dampfentnahme von der Locomotive aus. Bei Bahnen mit elektrischem Betriebe dürfte die Heizung mittelst Elektricität, wenn auch dieselbe eine gewisse geringere Feuergefahr in sich birgt und grössere Kosten verursacht, einer zufriedenstellenden Lösung zugeführt werden. Das Schwergewicht bei Einführung der verschiedenen Heizvorrichtungen bildet namentlich bei Bahnen niederer Ordnung die Kostenfrage, so dass man fast in den meisten Fällen, so eigenthümlich und auffallend dies auch erscheinen mag, mit der Wärmeflasche, welche noch jetzt bei vielen Hauptbahnen in Frankreich, Belgien, Italien und England angewendet ist, das Auslangen finden wird. In Bezug auf die Beheizung der Güterwagen, welche insbesondere für die durch Frost Schaden leidenden Güter ein Bedürfniss ist, liegen nur sehr geringe Erfahrungen vor.

Die Frage der Beheizung gibt in Bezug auf die wirthschaftliche Seite und technische Ausgestaltung eine dankenswerthe Aufgabe, die, wie der Vortragende zum Schlusse seiner ebenso interessanten als zeitgemässen Ausführungen hervorhob, ein fortgesetztes Studium und die eingehendste Beachtung seitens aller Kreise erfordert. An den Vortrag schloss sich eine lebhafte Discussion.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXIX. Stückes.) Das am 25. Februar herausgegebene XXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 626: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 21. Februar 1902, Z. 4411, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus Preussen.

Nr. 627: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 25. Februar 1902, Z. 7681, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 628: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 21. Februar 1902, Z. 36.507, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus Preussen.

— (Inhalt des XXX. Stückes.) Das am 26. Februar herausgegebene XXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 629: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 21. Februar 1902, Z. 4042/X, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus Preussen.

Nr. 630: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 22. Februar 1902, Z. 7532, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus Preussen.

Nr. 631: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 22. Februar 1902, Z. 8003, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus Preussen.

Nr. 632: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 21. Februar 1902, Z. 8610, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus Preussen.

Nr. 633: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 22. Februar 1902, Z. 36.939, betreffend die Schliessung der sächsischen Viehseinbruchstation Reitzenhain.

Nr. 634: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 22. Februar 1902, Z. 2814, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus Preussen.

Nr. 635: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 22. Februar 1902, Z. 3935, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus Preussen.

— (Inhalt des XXXI. Stückes.) Das am 27. Februar herausgegebene XXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 636: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 24. Februar 1902, Z. 7416, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus den politischen Grenzbezirken Gottschee und Gurkfeld (Krain).

Nr. 637: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 22. Februar 1902, Z. 3448, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus Preussen.

— (Inhalt des XXXII. Stückes.) Das am 28. Februar herausgegebene XXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 638: Bekanntmachung des königl. preussischen Regierungs-Präsidenten zu Oppeln vom 15. Februar 1902, Z. 152 (Extrablatt zum Amtsblatt der königl. Regierung zu Oppeln, Stück 7, vom 18. Februar 1902), betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von lebenden Rindern aus Galizien.

Nr. 639: Bekanntmachung des königl. preussischen Regierungs-Präsidenten zu Liegnitz vom 18. Februar 1902, Z. 130 (Amtsblatt der königl. Regierung zu Liegnitz, Nr. 8, vom 22. Februar 1902), betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Rindvieh aus Galizien.

Nr. 640: Landespolizeiliche Anordnung des königl. Regierungs-Präsidenten zu Breslau vom 18. Februar 1902, Z. 106 (Amtsblatt der königl. Regierung zu Breslau, Stück 8, vom 22. Februar 1902), betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Rindvieh aus Galizien.

— (Inhalt des XXXIII. Stückes.) Das am 3. März herausgegebene XXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 641: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 26. Februar 1902, Z. 7125/IV b, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus Preussen.

Nr. 642: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 26. Februar 1902, Z. 4908/IV b, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus Preussen.

Nr. 643: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 24. Februar 1902, Z. 5325, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus Preussen.

Nr. 644: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 26. Februar 1902, Z. 21.893, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus Preussen.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 11. Februar d. J. dem Oberrechnungsrathe und Vorstande des Rechnungs-Departements der Seebehörde in Triest Franz Krall anlässlich seiner Uebernahme in den bleibenden Ruhestand in Anerkennung seiner vieljährigen ersprieslichen Dienstleistung taxfrei den Titel eines Regierungsrathes allergnädigst zu verleihen geruht.

K. k. Eisenbahn-Baudirection.

Bau-Ausschreibung.

Der Bau des im Zuge der Staatsbahn Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest gelegenen, annähernd 7960 m langen, zweigeleisigen Karawankentunnels, sowie die Ausführung der Unterbauarbeiten und der Beschotterung der beiden an die Tunnelmündungen anschliessenden offenen Bahnstrecken ist im Angebotswege zu vergeben.

Die nördliche offene Anschlussstrecke ist annähernd 2500 m die südliche annähernd 1500 m lang.

Die Bauvergebung erfolgt abgesondert für die Nordseite und für die Südseite des Tunnels, und zwar auf Nachmass gegen Vergütung von Einheitspreisen, welche der Anbotsteller selbst in das Preisverzeichniss einzusetzen hat.

Die Bestimmungen für die Einbringung des Angebotes, die Drucksorte für die Ausfertigung des Angebotes, das Preisverzeichniss, Bedingnisse und sonstigen Beilagen des Angebotes sind bei der k. k. Eisenbahnbau-Direction in Wien (VI. Gumpendorferstrasse Nr. 10) und rücksichtlich der Nordseite des Karawankentunnels bei der k. k. Eisenbahnbauleitung in Klagenfurt, rücksichtlich der Südseite dieses Tunnels bei der k. k. Eisenbahnbauleitung in Assling einzusehen und von dem Anbotsteller zu fertigen.

Diese Behelfe können bei den vorbezeichneten k. k. Eisenbahnbaubehörden käuflich erworben werden.

Das Angebot ist unter versiegeltem Umschlage mit der Aufschrift **„Angebot in Betreff des Baues der Nordseite des Karawankentunnels“**, beziehungsweise mit der Aufschrift **„Angebot in Betreff des Baues der Südseite des Karawankentunnels“** bis spätestens **8. April 1902, 12 Uhr Mittags,** bei dem Einreichungsprotokolle der k. k. Eisenbahnbau-Direction Wien, VI. Gumpendorferstrasse Nr. 10, zu überreichen. Die Eröffnung der Angebote findet daselbst am gleichen Tage um 2 Uhr Nachmittags statt.

Das Vadium beträgt für die Nordseite des Tunnels Kronen 600.000 (sechshunderttausend Kronen), für die Südseite des Tunnels gleichfalls K 600.000 (sechshunderttausend Kronen) und ist dasselbe vor Einreichung des Angebotes bei der k. k. Hauptcassa der österr. Staatsbahnen in Wien, I. Elisabethstrasse Nr. 9, zu hinterlegen.

Angebote, welche nicht bis längstens 8. April 1902, 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten Direction eingereicht werden, ferner solche, welchen das vom Anbotsteller ordnungsmässig ausgefüllte und unterschriebene Preisverzeichniss nicht beigeschlossen ist, ferner solche, für welche das vorgeschriebene Vadium nicht rechtzeitig erlegt wurde, endlich jene Angebote, in welchen eine gänzliche oder auch nur theilweise Aenderung der Grundlagen des Angebotes angestrebt wird, werden als nicht eingebracht angesehen.

Wien, im März 1902.

K. k. Eisenbahn-Baudirection.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Westungarisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Frachtsätzen des Nachtrages II zum Tarife, Theil IV, Heft 1 (neu Theil II, Heft 8).

In dem Nachtrage II zu dem vom 1. November 1897 giltigen Tarife für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil IV, Heft 1 (neu Theil II, Heft 8), sind die auf Seite 14 für die Relation Szill—Németi—Hütteldorf-Hacking transit enthaltenen Frachtsätze wie folgt zu berichtigen:

Hütteldorf-Hacking transit

Von	a) für Hornvieh in Wagenladungen	b) für Borstenvieh, Schafe, Ziegen und sonstiges Kleinvieh in Wagenladungen	c)	d)	e) für die nebenangeführten Thiergattungen
	per Quadratmeter Ladefläche des verwendeten Wagens	bei Benützung gewöhnlicher gedeckter Lastwagen oder einer Etage eines Etagewagens per Quadratmeter	per Quadratmeter Ladefläche des verwendeten Etagewagens	für die Benützung der Trommel	nach dem Normalgewichte (siehe Tarif, Theil I) per 100 kg
	Frachtgebühr in Hellern				
Szill-Németi . . .	246	344	535	560	160

Wien, am 7. März 1902. [192]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Wiedereinführung von Frachtsätzen.

Die im Tarife, Theil II, Heft 1, vom 1. December 1900 auf Seite 332 sub Post Nr. 15 enthaltenen und mittelst Nachtrag II vom 1. Jänner 1902 ausser Kraft gesetzten Frachtsätze für Thiere, todte, geschlachtete (mit Ausnahme von Wildpret), todtes Geflügel von Körösmezö (Woronienka)-országhatár, Beszkid-ország. und Vidrány (Lupków)-ország. nach Budapest-központi vásárcsarnok treten bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902 wieder in Wirksamkeit.

Wien, am 6. März 1902. [193]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Russischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Mit Giltigkeit vom 18. April a. St./1. Mai n. St. 1902 tritt zu dem vom 19. September a. St./1. October n. St. 1898 giltigen Tarife für den österr.-ungarisch-russischen Personen- und Gepäcksverkehr der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen des Abschnittes I, Allgemeine Bestimmungen;

II. Aenderungen des Abschnittes VI, Preistafeln für einfache Fahrten.

Wien, am 7. März 1902. [194]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch - Oesterreichischer Personenverkehr über preussisch-österreichische Grenzstationen.

Herabsetzung von Fahrpreisen.

Mit Wirksamkeit vom 15. März 1902 treten an Stelle der bisherigen Rückfahrkartenpreise von Breslau Freiburger Bahnhof über Halbstadt — Chotzen—Prag St.E.G.—Saaz—Komotau nach Karlsbad B.E.B. die folgenden Preise:

für die II. Classe . . . . . Mk. 46·60
für die III. Classe . . . . . Mk. 29·60

Wien, am 7. März 1902. [195]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Wiedereinführung der tarifmässigen wagenstandgeldfreien Be- und Entladefristen in den Stationen der Lambach-Gmundner Bahn.

Die wegen starken Güterandranges nach Stationen der Lambach - Gmundner Bahn mit 10. Februar 1902, vorbehaltlich der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, in Kraft gesetzte Herabminderung der wagenstandgeldfreien Be- und Entladefristen auf sechs Tagesstunden für offene Schmalspurwagen und der auf Rollschemelwagen beförderten Hauptbahnwagen wird mit Giltigkeit vom 10. März 1902 wieder aufgehoben, und wird daher von diesem Tage angefangen bei Berechnung von Wagenstandgeld gemäss den Bestimmungen des Tarifes, Theil I, Abth. B, vorgegangen.

Linz, im März 1902. [196]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Ladestelle Linz Schlachthof.

Im städtischen Schlachthofe wurde bahnseitig für den beschränkten Güterverkehr eine Ein- und Ausladestelle mit der Bezeichnung „Linz Schlachthof k. k. St. B." errichtet, die am 15. März 1902 dem öffentlichen Verkehre übergeben wird.

In dieser Ladestelle werden nachbenannte Eil- oder Frachtgüter zur Auf-, beziehungsweise Abgabe angenommen:

a) lebende und geschlachtete Thiere (Hornvieh, Kälber, Schafe und Schweine);

b) frisches Fleisch und sonstige thierische Rohproducte;

c) zum Schlachthofbetriebe erforderliche oder daraus gewonnene Güter.

Für die Ueberführung solcher Sendungen zwischen der Ladestelle und der Station Linz, beziehungsweise Urfahr gelangen die im Localgütertarife der k. k. österreichischen Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A—IX, beziehungsweise Heft 3, I. Abtheilung, I. Abschnitt B—8 a, festgesetzten Ueberfuhrsgebühren zur Einhebung, und zwar:

Für vorstehend sub a, b und c genannte Artikel als Stückgut per 100 kg K 0·12.

Für Wagenladungen per Frachtbrief und Wagen höchstens K 4·—.

In den Frachtbriefen über zur Ladestelle zu überstellenden Sendungen ist als Bestimmungsstation „Linz-Schlachthof" anzugeben.

Das Auf- und Abladen der lebenden Thiere und der Wagenladungen haben in der Ladestelle die Leute des Absenders, beziehungsweise Empfängers zu besorgen.

Eine Einlagerung von Gütern kann in der Ladestelle nicht stattfinden.

Linz, im März 1902. [197]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

(Tarif-Theil II, Heft 1.)

Einführung directer Frachtsätze für Möbel von Ungvár nach Berlin.

Mit Giltigkeit vom 10. März 1902 treten folgende directe Frachtsätze von Ungvár nach Berlin für Möbel aus gebogenem Holze, zerlegt und unzerlegt, unverpackt oder nur in Stroh, Matten und Leinwand, verpackt, in Kraft, und zwar:

a) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief,

b) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief.

Zwischen	Berlin Görlitzer Bahnhof Schlesischer Bhf.		Berlin Anhalt-Dresdner Bahnhof	
	a)	b)	a)	b)
	Pfennig für 100 kg			
Ungvár	527	389	532	394

Budapest, am 25. Februar 1902. [198]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland

Deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung. (Bekanntmachung vom 30. Jänner 1902, betreffend eine Aenderung der Anlage B.) Laut Bekanntmachung des deutschen Reichskanzlers vom 30. Jänner 1902, enthalten im deutschen Reichsgesetzblatte Nr. 6 vom 3. Februar 1902, hat der Bundesrath auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung folgende Aenderung der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung beschlossen:

In Nr. XXVI ist hinter den Worten „und Antimonasche" einzuschalten:

„ferner Bleiasche, Bleikrätze, Bleirückstände und sonstige bleihältige Abfälle."

Die Aenderung tritt sofort in Kraft.

Saarkohlenverkehr nach Bayern. (Berichtigung.) Mit Giltigkeit vom 15. April 1902 wird die Entfernung König—Heimenkirch im Nachtrag VII zum Kohlentarif Nr. 8 von 451 auf 457 km berichtigt.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1901. (Berichtigung.) Die im Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 20 vom 20. Februar 1902 veröffentlichte neue Fassung des Rohstofftarifes im obgenannten Gütertarife erhält insoferne eine Richtigstellung als der besondere Zuschlag von 1·5 Pfg. für 100 kg zu den Frachtsätzen des Rohstofftarifes im Verkehre mit den Stationen der Mannheim Steinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn erst ab 1 April 1902 in Ansatz zu bringen ist.

Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. (Berichtigungen.) In dem Nachtrage X zu dem Tarife für den obenbezeichneten Verkehr auf Seite 16 unter 4 (Weitere Entfernungen für den Verkehr mit Probstzella) ist der Stationsname Rodingen in Kedingen zu berichtigen.

Die bisher mit dem Namen „Diesdorf" bezeichnete Station führt fortan den Namen „Diesdorf in Lothringen".

Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Verband. (Einbeziehung der Station Neufahrn etc.) Am 6. März 1902 wurde die Station Neufahrn in Niederbayern in den Ausnahmetarif 5 a (Steine des Specialtarifes III) für den Verkehr mit den betheiligten Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einbezogen. Die Frachtsätze sind die gleichen wie für Ergoldsbach, gekürzt um Mk. 0·01 für 100 kg.

Von demselben Zeitpunkte ab gelten die Sätze für die Station Berlin Stettiner Bahnhof im gleichen Ausnahmetarif auch für die Station Berlin Nordbahnhof.

Russischer Zuckerverkehr. (Abänderung der Hafengebühr in Odessa.) Im Sinne des Allerhöchst genehmigten Gutachtens des Reichsrathes vom 8./21. Juni a./n. St. 1901, betreffend die Abänderung der im Reiche einzuhebenden Hafengebühren, wurde mit Giltigkeit vom 1./14. Jänner a./n. St. 1902 die Norm der Hafengebühr für Zucker, welcher nach dem Auslande ausgeführt wird, mit 1 Kopeke für 1 Pud und für Zucker, welcher von Odessa nach anderen russischen Häfen verfrachtet wird, mit $^1/_3$ Kopeke für 1 Pud festgesetzt. Mit Rücksicht hierauf sind vom vorbezeichneten Termine die Punkte 1, 2 und 3 des Gebührenverzeichnisses der commerciellen Agentur in Odessa, wie folgt, abzuändern:

a) Sandzucker.

1. Für das Ausladen aus den Eisenbahnwagen in die Packhäuser, das Lagern in den letzteren für die Dauer eines Monates, ferner für die Besorgung sämmtlicher Zollformalitäten und der Abrechnungsquittungen, bezw. der Bestätigungen über die Ausfuhr der Sendungen ins Ausland unter Entrichtung der Kanzlei- und Stempelgebühren, schliesslich für die Verladung der Transporte in Schiffe 4 Kopeken für 1 Pud.

2. Für das Ausladen aus den unter Plombenverschluss der Accise-Behörde anlangenden Eisenbahnwagen in die Packhäuser, das Lagern und für die im vorhergehenden Punkte 1 bezeichneten Leistungen $6^1/_2$ Kopeken für 1 Pud.

b) Raffinadezucker.

3. Bei Beförderung der Sendungen nach St. Petersburg und Wladiwostok wird für sämmtliche im Punkte 1 bezeichneten Leistungen $2^5/_6$ Kopeken für 1 Pud berechnet.

[„Osteuropäische Tarifrundschau".]

Oberschlesisch-Ostdeutscher Kohlenverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 1. März 1902 wurden neue Frachtsätze nach Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn eingeführt, über deren Höhe die Dienststellen Auskunft ertheilen werden.

Russischer Eisenbahn-Gütertarif. (Frachtberechnung für Sammelladungen.) Aus Anlass vorgekommener Missverständnisse in der Frachtberechnung für Sammelladungen wurde vom Departement für Eisenbahnangelegenheiten im Finanzministerium unterm 30. Jänner a./12. Februar n. St. 1902 zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass für Güter verschiedener Benennung, welche in einem Wagen und mit einem Frachtbriefe befördert werden und für welche in der Güterclassification ein gemeinschaftlicher Wagenladungstarif vorgesehen, die für die bezüglichen Güter der Frachtberechnung zu Grunde zu legende Wagenladungs-Gewichtsnorm aber eine verschiedene ist, die Fracht nach dem betreffenden Wagenladungstarife unter Zugrundelegung der für die fraglichen Güter in Betracht kommenden höchsten Gewichtsnorm berechnet wird.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Frankfurt - Hessisch - Südwestdeutscher Verband. (Tarifnachtrag II zum Hefte C.) Mit Giltigkeit vom 1. März 1902 ab wurde ein Nachtrag II zum Tarifhefte C (Verkehr mit Basel) herausgegeben. Der Nachtrag enthält Entfernungen und Frachtsätze für Basel—St. Johann und für neu aufgenommene Stationen der Bezirke Frankfurt a. M. und geänderte Frachtsätze für Mannheim—Neckarvorstadt und für die Bahnhöfe zu Frankfurt a. M. und Hanau.

Die Frachtsätze der Ausnahmetarife 18 (Spiritus), 19 (Blei) und 23 (Holzstoff) im Verkehre mit Darmstadt und Frankfurt am Main werden mit dem 1. Mai 1902 aufgehoben.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Württembergisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Einführung eines neuen Tarifes.) Der neue Tarif für den Güterverkehr der Rhein- und Mainhafen-Stationen mit Württemberg (4. Heft des Württembergisch-Südwestdeutschen Eisenbahnverbandes) gelangt mit 1. März 1902 zur Ausgabe.

Der Tarif ist zum Preise von Mk. 1 durch die Dienststellen zu beziehen.

JULIUS PINTSCH

WIEN, IV. Schleifmühlgasse 1.

Fabrik für Gasmesser, Gasapparate und Laternen. 670

Mechanische Werkstätte u. Metallgiesserei

übernimmt den **Bau** und **Betrieb** von **Gasanstalten** für **Steinkohlengas, Leuchtwassergas** System Humphreys & Glasgow (besonders als **Ergänzung** für bestehende **Steinkohlengasanstalten**), **Oelgas** und **Acetylengas.**

Gasbeleuchtungs-Einrichtungen

für **Eisenbahnwaggons, Locomotiven** etc.

Gascompressions- und Füllanlagen.

Leuchtthurm-Einrichtungen u. Leuchtbojen. Geschweisste Kessel, geschweisste Holzstoffkocher. . . Specialfabrik für Bau v. Laternen aller Art.

Ausschliesslicher . . . Licenzträger für **Deutschland** und . . **Oesterreich-Ungarn** . . . . . der . . . . .

Slavianoff-Benardos'schen Patente für elektr. Giess- und . . . . . Schweissverfahren.

Wilhelm Beck & Söhne, Wien

k. u. k. Hof-Uniformen- und Uniformsorten-Fabrikanten

Fabrik: VI/2, Hirschengasse 25

Centralbureau: VIII/1, Langegasse 1.

Leistungsfähigstes Etablissement für die Herstellung von Lieferungsmonturen, Kappen und Kürschnerwaaren für Eisenbahnen, Verkehrsanstalten, Finanz- und Sicherheitswachen, Veteranen, Feuerwehren etc. etc.

Illustrirte Kataloge frei.

Wiener Wechselstuben-Gesellschaft

KAPUN, HANAKAMP & Co.

Wien, I. Kärnthnerstrasse 18

Eingang: Neuer Markt 3, Halbstock. 661

Coulantester Ein- und Verkauf aller Gattungen Werthpapiere, Münzen und Valuten.

Besorgung von Capitalsanlagen, Heiratscautionen, Vinculirungen, solideste Ausführung von Börseaufträgen, provisionsfreie Einlösung von Coupons, Revisionen, Evidenzhaltung von verlosbaren Werthpapieren, Depotverwahrung und -Verwaltung. Lose auf Raten. Promessen. Commissionsweise Versicherung von verlosbaren Werthpapieren gegen Coursverlust. Belehnung von Werthpapieren. Annahme von Baareinlagen zur conto-correntmässigen Verzinsung.

„COURIER"

Internationales Reise- und Fahrkarten-Bureau

NAGEL & WORTMANN 663

Fahrkarten-Stadtbureau der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn

FAHRKARTENBUREAU der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

WIEN, I. Operngasse 6. — **ABBAZIA**, Südbahn Hotel Stefanie.

G. Winiwarter

BLECH- UND BLEI-WAARENFABRIK

Wien, I. Getreidemarkt 8.

Fabrik in Gumpoldskirchen, Niederösterreich.

Niederlage in Budapest, VI. Andrassystrasse 28.

Liefert: **Verzinkte Eisenbleche, verzinkten Eisendraht, Zinkblech, Weissblech, Bleirohre, Bleiplatten, Bleiplomben, Bleidraht, Bleiapparate und Geschirre für die chemische und Glas-Industrie. Zinnrohre, Zinnplatten, Bleifolien, Stanniol.** 662

Specialität:

K. k. priv. verbesserte Hilger'sche Dachpfannen, anerkannt beste Metall-Dachdeckung, Wellenbleche, Trägerwellenbleche, schwarz und verzinkt. Rollbalkenbleche, Eisenbleche verzinnt und verbleit bis 1000×2000 mm.

Liman & Petzold WIEN III, Matthäusgasse 8.

Im Nu entfernt den Rost

„Antoxin". Erspart 5/6 Arbeitszeit und eine Menge Putzwolle.

„Rostschutzöl" schützt jeden Gegenstand vor Rost unter allen Verhältnissen. 655

Specialfabriken für

Pumpen und Waagen

Grösstes Lager. 669

W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
817	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Kastanienholz-Extract flüssig, in Fässern mit Herkunft von Couze und La Rochette	Siehe die nachstehende Tabelle		Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif, Theil I, Abtheilung A, und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tarif, Theil I, Abtheilung B, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes	vom 15. März 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Localtarife		Siehe die nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		Hiedurch wird die Publication in Nr. 151 dieses Blattes vom 31. December 1901 unter fortl. Nr. 3904 gegenstandslos.

	Von	
	Verrières transit	Genf transit
	Francs Gold für 100 kg	
Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft:		
Aussig	1·96	6·24
Leitmeritz	4·95	6·23
Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn:		
Prag (Bubna, Sandthor, Smichow)	4·08	5·36
Saaz	4·86	6·14
Station der Oesterr. Nordwestbahn:		
Leitmeritz	4·95	6·23
Station der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:		
Raudnitz	1·67	5·95
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:		
Pilsen	4·08	5·36
Prag (St.B.)	1·08	5·36
Saaz	4·86	6·14
Smichow	4·08	5·36
Wels	4·38	5·13
Wöllan	5·92	5·95
Wolin	1·78	6·06
Station der Südbahn-Gesellschaft:		
Marburg Hauptbahnhof	5·79	5·82

Die Frachtsätze von Verrières transit sind nur anwendbar auf Sendungen mit Herkunft von Couze, Station der Orleansbahn (Departement Dordogne), jene von Genf transit auf Sendungen mit Herkunft von La Rochette, Station der Schmalspurbahn Pontcharra-Rochette-Allevard (Département Isère).

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
818	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Kalk	Pardubitz Oe.N.W.B.	H l i n s k o	Die Frachtzahlung erfolgt für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen, bezw. Oesterr. Eisenbahnverband	36 Heller	26 Heller	10 Heller	Im Kartirungswege		Die Transporte müssen zur Erweiterung des Klrchhofes und der Schule in Wortowa bestimmt sein: auf den bezüglichen Frachtbriefen muss das Gemeindeamt Wortowa als Empfänger erscheinen
			Cement und hydraulischer Kalk	Prag k.k.St.B. transit					92 Heller	67 Heller	25 Heller			
819	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Holz laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes, sowie Borke (Rinde)	sämmtlichen österr. Tarifstationen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Fürth-Westvorstadt, Station der Localbahn-Actien-Gesellschaft	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 15. März 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil IV, Heft 1, des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. August 1900	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Die für die Station Nürnberg Cbhf. bestehenden Frachtsätze zuzüglich der in der nachstehenden Tabelle angewiesenen Anstossbeträge		Im Kartirungswege		

Tabelle:

Abschnitt I				Abschnitt II	
Abtheilung				Abtheilung	
a)	b)	c)	d)	a)	b)
Anstossbeträge in Mark für 100 kg					
0·02	0·02	0·03	0·03	0·02	0·02

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
820	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Schönwehr-Elbogen	Kohlen, mineralische	Neusattl und Helenenschacht-Station	Elbogen Fabrik	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	120 Heller per Tonne	100 Heller per Tonne	20 Heller per Tonne	Im Kartirungswege		
821	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Emballagen, gebrauchte, leere, laut Abschnitt C—V des Tarifes, Theil I (Abtheilung B)	Prag (St.E.G.)	Podseditz Trebnitz Třiblitz oder umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Besteben keine directen Frachtsätze	Heller 65 60 69		Im Kartirungswege		
822			Eil- und Frachtgüter	Siehe untenstehende Tabelle		Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen				Siehe untenstehende Tabelle				

Von oder nach Prag (St.E.G.)

Nach oder von	Eilgut			Frachtgut der Classe		
	gewöhnliches	ermässigtes	besonders ermässigtes	I	II	A
	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Hellern					
Podseditz	453	199	165	157	113	107
Trebnitz	438	191	157	149	106	101
Třiblitz	465	205	171	163	119	111

Fortlaufende Nummer	823	824	825
	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**
Die Publication erfolgt von der Nummer und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Leer retourgehende Bierfässer / Bier	Bier in Fässern	Mineralische Kohle, Coaks und Briquettes
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Nagy-Tapolcsány / Lobnditz	Olmütz-Hodolein (für Sendungen der Etablissements, welche mit der Station Olmütz-Hodolein in Schienenverbindung stehen)	via Chotzen—Böhm.-Brod: Mittelsteine St.E.G.
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Loboditz / Nagy-Tapolcsány	Wien-Lagerbaus und Freilager am Schüttel / Gaya	via Chotzen—Böhm.-Brod: Prag-Hrabovka transit (für über Wessely-Mezimostl gelegene Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen)
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut / Aufgabe als Frachtgnt und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Localtarife	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	bestehen keine directen Frachtsätze	bestehen keine directen Frachtsätze	Heller per Tonne à 1000 kg: 926
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	159 Heller / 186 Heller	107 Heller / 90 Heller	546
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			390
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautender Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, spätestens bis Ende März 1903
Besondere Bemerkungen	Das Ablegen und Aufladen der Biersendungen obliegt dem Absender, das Abladen und Auflegen der leeren Bierfässer obliegt dem Empfänger. Werden zur Bierverladung Wagen mit einem Ladegewichte von 7500 kg beigestellt, hat die Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht zu erfolgen. Die leer retourgehenden Bierfässer müssen in solchen Mengen aufgegeben werden, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
826	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Eisen der Pos. E—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Zeltweg	Floridsdorf-Jedlesee	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Transporte müssen ausschliesslich für Regiezwecke der Oesterr. Nordwestbahn bestimmt und an eine Dienststelle derselben als Empfängerin adressirt sein. Bei Beförderung als Frachtgut und Aufgabe a) in Mengen unter 5000 kg; b) von 5.000 kg, c) von 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Aufladen der Sendungen unter b) und c) obliegt dem Absender	vom 15. März 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localgütertarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Heller a) 126 b) 122 c) 101		Im Kartirungswege		
				Neuberg						a) 92 b) 90 c) 74				
				Köflach						a) 173 b) 167 c) 137				
				Zeltweg	Wien Oe.N.W.B. trs.					a) 110 b) 106 c) 87				
				Neuberg						a) 76 b) 74 c) 60				
				Köflach						a) 157 b) 151 c) 123				
827	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Güter aller Art, insoweit dieselben zur Beförderung gelangen zu den Eilgut-, Classen- und Specialtarifen des Tarifes, Theil II, Heft 3, Ausnahmetarifen I, XII, XV, XVII und XVIII für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband, Besonderen Frachtsätzen für die Verkehre via Suez etc. und via Gibraltar etc.	Triest und vice versa	Kromau (St.E.G.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3	vom 1. April 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife, bezw. Tarif, Theil II, Heft 3, für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband	Bezügliche directe Frachtsätze bestehen nicht	Die im nebenbezeichneten Verbandstarife und in dessen Nachträgen für die Station Kanitz-Eibenschitz (St.E.G.) vorgesehenen bezüglichen Frachtsätze		Im Kartirungswege*)	*) Die „Besonderen Frachtsätze" für die Verkehre via Suez etc. und via Gibraltar etc., eventuell auch im Rückvergütungswege. Diesfalls gegen Vorlage der im Sinne der „Speciellen Bestimmungen" auf Seite 105 bis 107, bezw. auf Seite 111 bis 113 des Oesterr.-Adriatischen Verbandstarifes, Heft 3, beizubringenden Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist	
828	Südbahn-Gesellschaft		Für Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände, welche zum Baue und zur Einrichtung einer Weizenhochmühle in Triest (S. Sabba) bestimmt sind, wird mit Giltigkeit vom 15. März 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902, von österreichischen Südbahnstationen nach Triest S.B. der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes (Theil II) unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zugestanden.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
829	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Eisen und Stahl, ferner Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—5 und 6 des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1902	Mähr.-Ostrau	Marchegg	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarif	Heller 132	118	14	Im Kartirungswege		
				Schönbrunn					130	118	12			
830	**Böhmischen Nordbahn**		Bier in Fässern	Schluckenau	Schönfeld	Aufgabe als Frachtgut in jedem Quantum. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localgütertarif	Stückgut 33 Heller	21 Heller*)	12 Heller	Im Kartirungswege		*) Bei unentgeltlicher Rückbeförderung der leeren Gefässe, welche lediglich unter Aufrechnung der tarifmässigen Manipulations- und sonstigen Nebengebühren erfolgt
									Wagenladung 31 Heller		10 Heller			
831	**Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz**		Eis	Wisowitz	Malenowitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localbahntarif, gültig vom Tage der Betriebseröffnung	40	20	20	Im Kartirungswege		
832	**k. k. Staatsbahn-Direction Wien**		Kohle	allen Stationen	Krems		vom 1. April 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Waggeld für Verwiegung auf der Strassenbrückenwage	4 Heller	0·8 Heller	3·2 Heller	Im Kartirungswege		
833	**Südbahn-Gesellschaft**		Für Möbel und Hoteleinrichtungsgegenstände, welche zur Einrichtung von Hotels und Curhausetablissements in Levico bestimmt sind, wird mit Giltigkeit vom 15. März 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902 von österreichischen Südbahnstationen nach Trient (Trento) der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes (Theil II) unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zugestanden.												

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Portlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
20	Nr. 3 vom 11. Jänner 1902	177	K. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Getreide aller Art als Frachtgut	Csorna Inen und transit etc.	Ehenfurth-Mühle	Die besonderen Bestimmungen (Rubrik 14) sind in der 3. Zeile nach den Worten „zu entrichten" wie folgt zu ergänzen: Statt dieser Manipulationsgebühr werden für Sendungen, welche seitens der Lagerhaus-Actiengesellschaft der kgl. Freistadt Györ zur Aufgabe gelangen, die folgenden ermässigten Manipulationsgebühren eingehoben, und zwar: a) für Sendungen, welche mit der Bahn in Györ anlangen, per Wagen 2 Kronen 40 Heller, b) für Sendungen anderer Provenienz per Wagen 6 Kronen	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Portlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
11	Nr. 150 vom 28. December 1901	3753	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligte Verwaltungen	Frische Fische	Predeal	Berlin: Anhalt-Dresdner Bahnhof, Görlitzer Bahnhof, Schlesischer Bahnhof Breslau etc.	1. April 1902	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Portlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
31	Nr. 17 vom 13. Februar 1902	654	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich aufgeführt	Heu und Stroh, auch Raps- und Reisstroh	Budapest d. p. t. p. u. Budapest-Józsefváros Budapest-Kelenföld Budapest-Lipótvár Budapest nyugoti p. u. Budapest d. v.	Borgan	Die Station „Budapest d. p. t. p. u." ist aus der Publication zu eliminiren	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 29. **Wien, 13. März 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn in Teschen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur Josef Schöngut in Mährisch-Ostrau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende schmalspurige Kleinbahn in Teschen, und zwar vom Centralbahnhofe durch die Bahnhofstrasse, Sachsenberggasse, Schlossgasse, Stefaniestrasse, über den Demelplatz, durch die Scherschnikgasse, über den Oberring, durch die Prutekgasse, dann über den Kirchenplatz, durch die Villenstrasse und die Schiesshausstrasse zurück zu dem gedachten Bahnhofe im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 3. März 1902. Z. 6991/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahnlinien von Dux nach Ossegg und von Dux nach Ladowitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bezirksausschusse in Dux die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahnlinien, und zwar:

a) von Dux über Haan nach Ossegg und
b) von Dux nach Ladowitz

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 3. März 1902. Z. 5011/2.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Das Begehren um Zulassung und Berücksichtigung von Einwendungen gegen das Detailproject einer Eisenbahn nach durchgeführter politischer Begehung ist nicht begründet, soferne die Bekanntmachungen in Betreff des Aufliegens der Projectsbehelfe, sowie die Verlautbarungen dieser Amtshandlung ordnungsgemäss erfolgt sind.

(Erkenntniss vom 16. Jänner 1902, Z. 486 ex 1902 V.-G.-H., E.-M.-Z. 8270 ex 1902.)

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über eine Beschwerde gegen die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 20. October 1900, Z. 44.041, betreffend eine Dammanlage an der Localbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau, nach durchgeführter öffentlicher, mündlicher Verhandlung zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Der Beschwerdeführer ist schuldig, dem mitbelangten Vollzugsausschusse für die Localbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau die Kosten des Verfahrens vor dem Verwaltungsgerichtshofe im ermässigten Betrage von K 200 binnen 14 Tagen nach Zustellung des

Erkenntnisses bei sonstiger Exeeution zu bezahlen.

Entscheidungsgründe:

Der Beschwerdeführer hat sein mit Eingabe an die Statthalterei gestelltes Ansuchen um nachträgliche Zulassung und Berücksichtigung seiner Einwendungen gegen die Anlage des Bahndammes der Localbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau bei seiner Fabriksrealität mit der Angabe begründet, dass ihm wegen mangelhafter Bekanntmachung der rücksichtlich des Projectes der genannten Localbahn stattgehabten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung die Gelegenheit benommen war, seine Einwendungen bei der Commission vorzubringen. Aus demselben Grunde wird nun die Entschcidung des Eisenbahnministeriums vom 20. October 1900, Z. 44.041, welches dem Recurse des Beschwerdeführers gegen die mit dem Erlasse der k. k. Statthalterei vom 6. Juli 1900, Z. 79.902, erfolgte abweisliche Erledigung obigen Ansuchens keine Folge gegeben hatte, angefochten. Die Beschwerde behauptet, die Bekanntmachung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung bezüglich des in Rede stehenden Localbahnprojectes sei deshalb mangelhaft geschehen, weil die betreffende Kundmachung in der Gemeinde Böhm.-Leipa nicht ortsüblich verlautbart und der Beschwerdeführer von dem Stattfinden der commissionellen Erhebung auch nicht persönlich verständigt worden sei.

Da von der Beschwerde nicht bestritten wird, dass die in den massgebenden Bestimmungen des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, vorgeschriebenen Bekanntmachungen in Betreff des Aufliegens der Behelfe zu dem Projecte der Localbahn Böhm.-Leipa — Steinschönau und des Tages der in jeder von der Bahn berührten Gemeinde stattfindenden politischen Begehung und Enteignungsverhandlung thatsächlich und fristgerecht erfolgt sind, die diesfälligen Constatirungen der angefochtenen Entscheidung vielmehr von der Beschwerde durch die Berufung auf den in derselben angeführten Thatbestand ausdrücklich als richtig anerkannt werden, hatte der Verwaltungsgerichtshof lediglich zu untersuchen, ob die Verlautbarung der erwähnten Kundmachungen auch in der vom Gesetze vorgeschriebenen Weise stattgefunden hat, und ob durch die Unterlassung der persönlichen Ladung des Beschwerdeführers zur Commission eine gesetzliche Vorschrift verletzt worden ist.

Der § 14 des Gesetzes vom 18. Februar 1878 schreibt vor, dass das katastralgemeindeweise Verzeichniss der Namen und Wohnorte der Enteigneten wenigstens durch 14 Tage vor dem Eintreffen der politischen Begehungscommission in den betreffenden Ortsgemeinden zur allgemeinen Einsicht aufzulegen und dass Ort und Zeit der Einsichtnahme, sowie die Frist zur Vorbringung von Einwendungen gegen die begehrte Enteignung durch eine in der Gemeinde anzuschlagende und in ortsüblicher Weise kundzumachende Verlautbarung, sowie durch die Einschaltung eines bezüglichen Edictes in der amtlichen Landeszeitung bekannt zu machen sind. Nach § 15 leg. cit. ist ferner der Tag des voraussichtlichen Beginnes der Erhebungen in einer Gemeinde mindestens 8 Tage vorher in der Gemeinde in ortsüblicher Weise bekannt zu geben, und sind diejenigen, welche bei der politischen Bezirksbehörde rechtzeitig Einwendungen erhoben haben, insbesondere zur Commission vorzuladen. Eine weitere Vorschrift über die Art der Verlautbarung der Kundmachungen, welche den Erhebungen bezüglich eines Eisenbahnprojectes durch die politische Begehungscommission voranzugehen haben, enthält weder die Verordnung des Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, noch die Verordnung desselben Ministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, Localbahnen betreffend, und ist insbesondere von einer persönlichen Ladung der Betheiligten in diesen Verordnungen nicht die Rede.

Wenn nun die Beschwerde die Art der Verlautbarung der fraglichen Kundmachungen in Betreff der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Localbahnprojectes Böhm.-Leipa — Steinschönau deshalb beanständet, weil die Kundmachung der Bezirkshauptmannschaft Böhm.-Leipa vom 22. November 1899, Z. 36.241, in der Gemeinde Böhmisch-Leipa nicht in ortsüblicher Weise, sondern lediglich durch das Aushängen an der Kundmachungstafel im Vorhause des Bürgermeisteramtes verlautbart worden sei, so ist dieser Einwendung entgegenzuhalten, dass ja die zugestandenermassen stattgehabte Ansehlagung der Kundmachung die im § 14 obigen Gesetzes vorgeschriebene Art der Verlautbarung ist, und eine andere Art der Verlautbarung nur dann stattzufinden hat, wenn eine solche ortsüblich ist. Nun ist aber laut des Berichtes des Bürgermeisteramtes Böhm.-Leipa vom 27. April 1900 eben das Aushängen der Kundmachungen an der am Rathhause befindlichen Amtstafel die in dieser Gemeinde ortsübliche Verlautbarung. Diesem von dem zur Constatirung der Ortsgepflogenheit berufenen Organe ausgestellten Amtszeugnisse gegenüber verdient die blosse Behauptung der Beschwerde, jene Art der Verlautbarung von Kundmachungen sei nicht die ortsübliche, keine Beachtung. Was die von der Beschwerde weiters als Mangel des Verfahrens eingewendete Unterlassung der persönlichen Vorladung des Beschwerdeführers zur Commission betrifft, so ist der Versuch, diese Einwendung einerseits durch die Berufung auf die allgemeinen Vorschriften der Bauordnung in Betreff der Beiziehung der Anrainer zu der Bauverhandlung, andererseits durch den Hinweis auf den § 15 des Gesetzes vom 18. Februar 1878 zu begründen, gänzlich missglückt, weil der formelle Vorgang bei den Amtshandlungen, welche der Genehmigung eines Eisenbahnprojeetes, namentlich in Hinsicht auf die Massnahmen zum Zwecke der Verständigung der Betheiligten und der Entgegennahme ihrer Einwendungen voranzugehen haben, in allen Einzelheiten in dem citirten Gesetze und den bezogenen Ministerialverordnungen vorgezeichnet ist, und sohin diese Vorsehriften einzig und allein massgebend sind, diese aber — wie oben angeführt — die persönliche Vorladung nur jener Betheiligten vorschreiben, welche bei der politischen Bezirksbehörde innerhalb der in der naeh Vorschrift des § 14, Alinea 3, leg. eit. verlautbarten Kundmachung bestimmten Frist Einwendungen erhoben haben; dies ist aber seitens des Beschwerdeführers, wie aus seiner Administrativeingabe und der Beschwerde hervorgeht, nicht geschehen.

Die Besehwerde erweist sich somit als gänzlich unbegründet, weshalb mit der Abweisung derselben und mit dem Zuspruche der Kosten im ermässigten Betrage an den mitbelangten Vollzugsausschuss der genannten Localbahn vorzugehen war.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 7. März beantwortete der Herr Eisenbahnminister mehrere Interpellationen, wie folgt:

Die Herren Abgeordneten Unterladstätter und Genossen haben in der 31. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 28. März 1901 in einer an mich gerichteten Interpellation zwei zu Beginn eben dieses Jahres auf der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen vorgekommene Unfälle mit dem Beifügen zur Sprache gebracht, dass die Klagen der Bevölkerung über Missstände auf dieser Bahn immer lauter werden. Anknüpfend hieran wurde an mich die Anfrage gestellt, ob ich von den schlechten Zuständen der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen, denen die aufgezählten Unglücksfälle zuzuschreiben sind, Kenntniss habe, und ob ich geneigt sei, dahin zu wirken, dass diese, das Leben der Passagiere gefährdenden Zustände gründlich beseitigt werden.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Von den zur Zeit der erwähnten Unfälle nicht befriedigenden Zuständen der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen habe ich durch die daselbst von Organen der staatlichen Eisenbahn-Aufsichtsbehörde vorgenommenen Inspicirungen, wie nicht minder aus den seitens der Behörden und des Publicums wiederholt erhobenen Beschwerden Kenntniss erlangt.

Es wurde daher seitens des Eisenbahnministeriums und der General-Inspection sofort eine Action zur Erhebung und Beseitigung der beklagten Uebelstände eingeleitet, worauf hin die Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft als betriebführende Verwaltung der vorbenannten Localbahn den gemessenen Auftrag erhielt, alle im Interesse der Ordnung und Sicherheit nothwendigen Massnahmen zu treffen, und insbesondere für die Vermehrung des Fahrparkes, sowie für den allmäligen Ersatz der älteren Locomotiven und Wagen Sorge zu tragen.

Diesem Auftrage hat die bezeichnete Gesellschaft im Laufe des Jahres 1901 durch eine Reihe von Massnahmen entsprochen, durch welche in der That eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse herbeigeführt worden ist; so hat die Unternehmung für den Dienst der Localbahn eine neue Locomotive beschafft, die älteren Locomotiven der Hauptreparatur unterzogen und die für die Locomotiven erforderlichen Ersatzstücke und Reservebestandtheile im entsprechenden Ausmasse bevorräthigt.

Ferner wurden drei, wenn auch nicht neue, so doch vollkommen verwendbare Personenwagen angeschafft; auch wurden die schwachen Achsen der alten Wagen beseitigt und durch stärkere ersetzt.

Ein Theil der Personenwagen ist mit Dampfheizungseinrichtungen, und ist mit dem Austausche der schwachen Zug- und Stossvorrichtungen aller auf dieser Localbahn in Verwendung stehenden Wagen begonnen worden.

Zum Behufe der weiteren ordentlichen Instandhaltung der auch sonst gründlich reparirten Wagen wurde eine Werkstätte eingerichtet.

Am Oberbau der Bahn wurden umfassende Herstellungsarbeiten durchgeführt; der grösste Theil der schadhaften Schwellen wurde entfernt; in den scharfen Krümmungen wurde der Oberbau angemessen verstärkt und das Geleise in sämmtlichen Bogenstrecken nach Richtung und Niveau durchgreifend regulirt.

Im laufenden Jahre wird die gleiche Instandsetzung der restlichen Theilstrecken, sowie die Auswechslung der noch in der Bahn erliegenden schadhaften Schwellen durchgeführt werden, worauf der Oberbau der Localbahn, der durchwegs Schienen tadelloser Qualität aufweist, in einen vollständig normalen Zustand versetzt sein wird.

Durch eine gründliche Reform des Fahrplanes, durch Ausübung einer wirksamen Controle des beim Executivdienste in Verwendung stehenden Personales, durch Einstellung einer zweiten Personenzugs-Garnitur, wie endlich durch Erweiterung der Wasserversorgungsanlage in der Station Lamprechtshausen ist es möglich geworden, den Zugverkehr regelmässiger zu gestalten.

Obwohl nach dem Vorgesagten eine erhebliche Besserung im Betriebe der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen zu verzeichnen ist, so wird dennoch auch fernerhin durch intensive Ueberwachung des Unternehmens auf die endliche Erzielung vollkommen befriedigender Zustände hingewirkt werden, und wird das Eisenbahnministerium erforderlichenfalls nicht ermangeln, mit voller Strenge vorzugehen.

In der 71. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. November v. J. haben die Herren Abgeordneten Schönerer, Kliemann, Hauck und Genossen in Angelegenheit der Grundeinlösung für die Localbahn Rakonitz-Petschau eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt sei, Veranlassung zu treffen, dass die Umschreibung der durch die genannte Localbahn in Anspruch genommenen Grundstücke im Grundsteuerkataster für die ganze Localbahnlinie Rakonitz—Petschau sofort vorgenommen werde.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Die Durchführung der Grundeinlösung für den grössten Theil der genannten Localbahn, und zwar insbesondere auch für das Gebiet der in der Interpellation speciell angeführten Gemeinde Theusing, war seinerzeit vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen den Concessionären dieser Bahn übertragen worden.

Aus den vom Landesausschusse dem Eisenbahnministerium im Gegenstande gemachten Mittheilungen geht hervor, dass die Verzögerung in der Durchführung der Steuerabschreibung hauptsächlich darauf zurückzuführen ist, dass die bezüglichen Kaufverträge nicht rechtzeitig ausgefertigt werden konnten, dass aber nunmehr für die rasche Beendigung des Grundeinlösungsgeschäftes Vorsorge getroffen ist.

Den Bestimmungen der §§ 46 bis 49 des Gesetzes vom 23. Mai 1883, R.-G.-Bl. Nr. 83, über die Evidenzhaltung des Grundsteuerkatasters wurde übrigens bereits zum grössten Theile entsprochen, indem die Verzeichnisse über die eingelösten Grundflächen und die zugehörigen Pläne für die Strecke von der Rakonitz-Jechnitzer Bezirksgrenze bis nach Petschau und nach Buchau in ihrer Mehrzahl schon in den Jahren 1899 und 1900 und bezüglich der restlichen Behelfe, darunter auch jener für die Gemeinde Teusing, anfangs Jänner 1902 den betreffenden Evidenzhaltungs-Geometern übergeben worden sind, welch letztere die Grundsteuerabschreibung für die eingelösten Bahnflächen bereits in Angriff genommen und für mehrere Gemeinden auch schon durchgeführt haben.

Das Eisenbahnministerium wird diese Angelegenheit nach wie vor im Auge behalten und hat erst jüngst wieder an den genannten Landesausschuss die Einladung gerichtet, die Concessionäre zur definitiven Durchführung der Grundeinlösung in den Grundsteueroperaten mit allem Nachdrucke zu verhalten und über den Fortgang der Angelegenheit zu berichten.

In der 72. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19. November 1901 haben die Herren Abgeordneten Jaroš und Genossen unter Hinweis darauf, dass dem landwirthschaftlichen Lagerhause in Jaroměř 30 in der Station Josefstadt der Oesterreichischen Nordwestbahn für den Umschlag in Melnik bestellte Waggons wesentlich verspätet beigestellt worden sind, eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob mir diese Unzukömmlichkeit bekannt sei und was ich zu veranlassen gedenke, damit ähnliche Fälle verhütet werden und das Lagerhaus Jaroměř für den erlittenen Schaden Ersatz erhalte.

Diese Interpellation erlaube ich mir, wie folgt, zu beantworten:

Seitens des Lagerhauses in Jaroměř wurden am 28. October v. J. 30 Waggons, und zwar je fünf Waggons für den 30. und 31. October und den 2., 4., 5. und 6. November bestellt. Thatsächlich sind diese Wagen jedoch erheblich verspätet, nämlich erst bis 15. November vollzählig beigestellt worden. Verursacht wurde diese Verspätung zunächst durch eine wegen Unzulänglichkeit der Umschlagsanlagen in Melnik eingetretene mehrtägige Stauung des Verkehres in dieser Station, welche die vorübergehende Einstellung der Aufnahme von Gütern dorthin zur Folge hatte. Nach Behebung dieser Stauung waren die erforderlichen Wagen nicht sofort verfügbar, nachdem damals die Zuckercampagne im vollen Gange und auch sonst der Wagenbedarf der Oesterreichischen Nordwestbahn ein sehr grosser war.

Von der grossen Dringlichkeit der betreffenden Sendungen war die Aufnahmsstation nicht unterrichtet. Erst am 8. November wurde der Vorstand der Wagencontrole in Nimburg durch ein Privatschreiben auf die Dringlichkeit aufmerksam gemacht, worauf Alles aufgeboten wurde, um den Bedarf zu decken.

In Betreff der Unzulänglichkeit der Anlagen am Umschlagplatze in Melnik kann ich mittheilen, dass das Eisenbahnministerium bereits im verflossenen Sommer die entsprechende Ausgestaltung dieser Anlagen, welche der Localbahn Melnik-Mscheno zukommt, angebahnt hat.

Rücksichtlich des zutage getretenen Wagenmangels bei der Oesterreichischer Nordwestbahn weise ich darauf hin, dass

der Wagenpark dieser Bahn im Vorjahre um 220 Stück Güterwagen vermehrt wurde.

Was den Ersatz des Schadens anbelangt, welchen das Lagerhaus in Jaroměř durch die verspätete Wagenbeistellung erlitten hat, so bin ich zu meinem Bedauern nicht in der Lage, diesbezüglich auf die Verwaltung der Oesterreichischen Nordwestbahn Einfluss zu nehmen, da die Bahnverwaltung nur bei nicht rechtzeitiger Ausführung fester Wagenbestellungen im Sinne des § 56 des Eisenbahn-Betriebsreglements und der einschlägigen Tarifbestimmungen ersatzpflichtig sind. Eine solche bei Nichteinhaltung eine Ersatzpflicht begründete Bestellung lag aber im erwähnten Falle nicht vor, weil insbesondere die erforderliche Caution seitens des Lagerhauses nicht erlegt worden ist.

In der 72. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 19. November 1901 haben die Herren Abgeordneten Kubik und Genossen in einer an mich gerichteten Interpellation darauf hingewiesen, dass auf der Eisenbahnstrecke Sucha—Zwardoń in der Gemeinde Zabłocie im Zuge der dortigen Reichsstrasse eine Brücke bestehe, welche ohne Einverständniss der Gemeinde an ihrer jetzigen Stelle errichtet und dass dieselbe mangelhaft gebaut worden sei, weshalb dort schon zu wiederholtenmalen Menschen und Pferde verunglückt seien; ferner, dass eine andere Stelle der erwähnten Bahnstrecke, und zwar nächst der Gemeinde Milówka, zu der Klage Anlass gebe, dass sich mangels entsprechender Durchlässe auf den Feldern Wasser ansammle.

In Beantwortung dieser Interpellation erlaube ich mir dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Die Verlegung der Reichsstrasse und der im Zuge derselben befindlichen Brücke an ihre jetzige Stelle wurde im Jahre 1890 anlässlich der nothwendig gewesenen Bahnhof-Erweiterung durchgeführt.

Richtig ist es nun wohl, dass die Gemeinde bei der am 21. November 1889 stattgehabten politischen Begehung des bezüglichen Projectes sich gegen dasselbe und für die Belassung der Strasse in ihrer früheren Lage unter entsprechender Erweiterung der schon damals bestandenen Strassenbrücke ausgesprochen hat. Die Mitglieder der politischen Begehungscommission haben sich jedoch einstimmig gegen dieses Begehren und für das vorgelegene Project ausgesprochen, und zwar sowohl aus betriebstechnischen, als auch aus ökonomischen Gründen. Auf Grund dieses Commissionsgutachtens gelangte die Strasse und die Brücke in ihrer dermaligen Lage zur Ausführung.

Die Angabe, dass die Brücke mangelhaft gebaut sei und dass deshalb oft Verunglückungen von Menschen und Thieren vorgekommen seien, entspricht den Thatsachen nicht. Es haben sich vielmehr seit dem Bestande dieser Brücke rücksichtlich ihrer Benützung gar keine Anstände ergeben.

Was den speciell angeführten Fall der Verunglückung eines Bauern am 8. October 1901 anbelangt, so hat sich derselbe nicht auf der Brücke, sondern 4 km von derselben entfernt abseits der Bahn zugetragen, und es war der Sachverhalt der, dass der Bauer infolge Scheuwerdens seiner Pferde von seinem eigenen Wagen überfahren worden ist.

Dieser Vorfall steht daher mit dem Bestande oder Betriebe der Bahn in gar keinem Zusammenhange.

Rücksichtlich des weiter erwähnten Uebelstandes, dass sich nächst der Gemeinde Milówka auf den Feldern zeitweise Wasser ansammle, werden seitens der zuständigen Staatsbahn-Direction die erforderlichen Beobachtungen, welche den Eintritt stärkerer Niederschläge zur Voraussetzung haben, angestellt und wird gegebenenfalls die entsprechende Abhilfe getroffen werden.

Die Herren Abgeordneten Nicsig und Genossen haben in der 74. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 25. November 1901 an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, welche Verfügung ich zu treffen gedenke, damit die Zittau-Reichenberger Bahn veranlasst werde, die Haltestelle Ketten für den Frachtenverkehr auszugestalten und noch im Jahre 1902 zu errichten.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Die angelegentlichen Bemühungen der Interessenten um Ausgestaltung der Haltestelle Ketten zu einer Frachtenstation wurden vom Eisenbahnministerium schon vor geraumer Zeit zum Anlass genommen, um an die königliche General-Direction der Sächsischen Staatsbahnen als Betriebführerin der Zittau-Reichenberger Eisenbahn wegen Vornahme dieser Herstellung, zu welcher die genannte Eisenbahn nach Erachten des Eisenbahnministeriums verpflichtet erscheint, heranzutreten. Die genannte General-Direction hat sich jedoch nicht ohneweiters geneigt gezeigt, den hierseitigen principiellen Standpunkt anzuerkennen, sondern die Entscheidung über diese Herstellung den in Angelegenheit des Umbaues des Reichenberger Bahnhofes zu pflegenden Verhandlungen vorbehalten. Die General-Direction der Sächsischen Staatsbahnen hat jedoch immerhin nach der Richtung ihr Entgegenkommen an den Tag gelegt, dass sie die Ausarbeitung des bezüglichen Projectes sammt Kostenvoranschlag veranlasst hat. Mit Rücksicht auf den Umstand, dass die vorgedachten Verhandlungen über den Reichenberger Bahnhof nunmehr nahegerückt erscheinen, habe ich es für opportun erachtet, den Vorschlag der königl. General-Direction zu acceptiren und die einzuleitende Vorsorge vorläufig auf die Ausarbeitung und Vorlage des gedachten Projectes und Kostenprojectes zu beschränken, um auf Grund derselben eine commissionelle Verhandlung zur neuerlichen Ueberprüfung der nach den bisherigen Erhebungen zu bejahenden Frage des thatsächlichen Bedürfnisses nach dieser Herstellung einleiten zu können.

Nach Erledigung dieser Vorfrage werde ich nicht ermangeln, für die Wahrung der in Frage kommenden Interescen mit allen mir zu Gebote stehenden Mitteln einzutreten.

Die Herren Abgeordneten Grössl und Genossen haben in der 75. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 29. November 1901 eine Interpellation an mich gerichtet, in welcher über die Ausserstandsetzung des Warteraumes in der Haltestelle Honetschlag der Localbahn Budweis-Salnau Beschwerde geführt und das Verlangen ausgesprochen wird, dass für die Wiederbenützbarkeit dieses Warteraumes Sorge getragen werde.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes zur Kenntniss zu bringen:

Die Frequenz der Haltestelle Honetschlag ist so gering, dass im Durchschnitte nur Eine Person auf jeden verkehrenden Zug entfällt. Deshalb wurde ursprünglich für einen gedeckten Warteraum in dieser Haltestelle überhaupt nicht vorgesorgt und auch ein Bahnbediensteter dort nicht stationirt.

Im Sommer 1900 wurde in der genannten Haltestelle über Petition der Gemeinde eine Wartehütte errichtet, deren Heizbarmachung sich jedoch die Schwierigkeit entgegenstellte, dass ein Bahnorgan für die Ueberwachung der Einrichtung und die Bedienung des Ofens fehlte.

Die Staatsbahn-Direction in Pilsen hat sich deshalb bemüht, die Gemeinde zur Besorgung dieser Functionen zu veranlassen, wie dies in analogen Fällen vielfach geschieht. Insolange aber die Frage der Aufsicht und Bedienung nicht geordnet war, glaubte die zuständige Bahnerhaltungssection die beweglichen Bestandtheile der ganz isolirt und auf freiem Felde gelegenen Wartehütte in derselben nicht belassen zu dürfen.

Als das Eisenbahnministerium von der obigen Verfügung und von der Weigerung der Gemeinde, die ihr zugemuthete Mitwirkung zu übernehmen, Kenntniss erhielt, wurde der Auftrag ertheilt, die Wartehütte heizbar zu installiren und vorläufig für die bahnseitige Beaufsichtigung und Bedienung vorzusorgen.

Ob dieser Zustand nun dauernd wird belassen werden können, oder ob nicht wieder in der Sache an die Gemeinde wird herangetreten werden müssen, wird von der Gestaltung der Einnahmen und Ausgaben der Haltestelle abhängen.

In der 76. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 2 December v. J. haben die Herren Abgeordneten Kubik und Genossen an mich, sowie an den Herrn Minister für Landesvertheidigung eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob nicht entsprechende Massnahmen getroffen werden könnten, um Gemeinden, Recruten, Reservisten und Urlauber von der Verpflichtung zur Bezahlung des Fahrpreises bei solchen Eisenbahnreisen zu entheben, welche anlässlich der Ableistung der Wehrpflicht gemacht werden müssen.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich im Einvernehmen mit dem Herrn Minister für Landesvertheidigung dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Die nichtactive (beurlaubte, Reserve- und Ersatzreserve-, Seewehr- und Landwehr-) Mannschaft, welche von einem Militärkörper in den Urlaubsort oder Aufenthaltsort abgeht oder im Frieden aus ihrem Aufenthaltsorte zur activen Dienstleistung, zur militärischen Ausbildung, Waffenübung oder Controlversammlung einrückt oder von diesen Dienstleistungen wieder in ihren Aufenthaltsort zurückkehrt, geniesst bei Eisenbahnfahrten eine weitgehende Begünstigung, indem diese Mannschaft zu den besonders ermässigten Taxen des Militärtarifes befördert wird.

Die von den Herren Interpellanten gewünschte gebührenfreie Beförderung der in Rede stehenden Militärpersonen, ferner der Stellungspflichtigen, die sich zur Assentirung begeben, sowie der die letzteren begleitenden Gemeindefunctionäre bin ich leider nicht in der Lage, für den Bereich der Staatseisenbahn-Verwaltung zu verfügen, da eine solche Massnahme eine nicht unerhebliche Schmälerung der Bahneinnahmen verursachen würde, welche

ich vom Standpunkte des mir unterstehenden Ressorts vermeiden muss.

Ebenso vermag ich nicht in dieser Beziehung auf die Privatbahnen Einfluss zu nehmen, da mir hiezu jede gesetzliche Handhabe fehlt.

Uebrigens muss darauf hingewiesen werden, dass sowohl bei den Staatsbahnen, als auch bei den meisten Privatbahnen in Fällen bestätigter Mittellosigkeit eine 50percentige Ermässigung des Fahrpreises, ausnahmsweise sogar gebührenfreie Fahrt zugestanden wird, und können unter obiger Voraussetzung auch Recruten, Reservisten und Urlauber Fahrbegünstigungen erwirken.

Aus diesen Darlegungen wolle das hohe Haus entnehmen, dass es nicht thunlich erscheint, dem Wunsche der Herren Interpellanten Rechnung zu tragen.

In der 76. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 2. December 1901 haben die Herren Abgeordneten Choc, August Sehnal und Genossen in einer an mich gerichteten Interpellation auf ein im Juli 1901 von den Gemeinden Hodolein, Gross-Wisternitz u. s. f. an die Staatseisenbahn-Verwaltung und an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn gerichtetes Gesuch um Herstellung eines Uebergangssteges über den Bahnhof in Olmütz hingewiesen und an mich die Anfrage gestellt, ob ich geneigt sei, das Bedürfniss dieser Communication erheben zu lassen und dafür zu sorgen, dass diesem Bedürfnisse sowohl seitens der k. k. Staatsbahnen, als auch seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn entsprochen werde.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich Folgendes mitzutheilen:

Nachdem der gewünschte Steg auf Grund und Boden der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu liegen käme, so werden die k. k. Staatsbahnen von dieser Herstellung in keiner Hinsicht berührt.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche allein in Betracht kommt, hat nun auf eine vom Eisenbahnministerium gestellte Anfrage die Forderung der genannten Gemeinden in Anbetracht der hohen Kosten, welche ein Uebergangssteg über 19 Stationsgeleise erfordern würde, sowie wegen der sonstigen damit verbundenen Anstände abgelehnt, sich aber bereit erklärt, bei der unmittelbar neben dem Bahnhofe Olmütz befindlichen Wisternitzflussbrücke eine Communication für Fussgeher zu errichten und hiedurch den Verkehrsbedürfnissen der Ortschaft Hodolein in anderer Weise Rechnung zu tragen. Die Vorlage des gegenständlichen Projectes hat die Bahnverwaltung für demnächst in Aussicht gestellt, und werden alle Interessenten bei der politischen Begehung dieses Projectes Gelegenheit haben, zu demselben vor dessen Ausführung Stellung zu nehmen.

Die Petenten wurden im Wege der Statthalterei in Brünn in diesem Sinne bereits verständigt.

In der 78. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. December v. J. haben die Herren Abgeordneten Stein und Genossen eine Interpellation mit folgenden Anfragen an mich gerichtet, und zwar, ob ich geneigt sei:

1. zu veranlassen, dass bei Vergebung von Arbeiten und Bestellung von Wägemitteln, sowie deren Instandhaltung künftighin öffentliche Concurse ausgeschrieben werden?

2. dem bisherigen Gebrauche der Vergebung von Aufträgen ohne Offertausschreibung Einhalt zu gebieten?

3. über meine diesfällige Verfügung Mittheilung zu machen?

Hierüber beehre ich mich Nachfolgendes zur Kenntniss des hohen Hauses zu bringen:

Von den sämmtlichen im Betriebe der Staatsbahnen benöthigten Wägemitteln kommen zunächst die Brückenwaagen in Betracht, mit welchen in den Stationen die Abwage vollbeladener Waggons bewirkt wird.

Hinsichtlich derselben hatte in der Mitte der Siebzigerjahre eine Wiener Firma das ausschliessliche Patent für eine Construction erworben, welcher vor allen bis dahin angewendeten Constructionen der Vorzug eingeräumt werden musste, weil derartige Waagen auch in durchgehende Stationsgeleise eingebaut werden können und überdies eine erhöhte Tragfähigkeit von 30.000 kg besitzen.

Bei diesem Umstande erschien es geboten, nur Brückenwaagen der gedachten Firma zu verwenden, und wurden dieselben seitens der bestandenen General-Direction der österreichischen Staatsbahnen jahrelang auf Grund von fallweise mit dem Patentinhaber vereinbarten Preisen beschafft.

Im Jahre 1897 und 1898 haben jedoch andere Firmen, namentlich zwei Fabrikanten in Böhmen, dem Eisenbahnministerium gleichartige Constructionen angeboten, und werden seit dieser Zeit die Brückenwaagen vorzugsweise offertmässig in beschränkter Concurrenz beschafft.

Die Decimal- und Centesimalwaagen, sowie die zugehörigen Gewichte für neue Eisenbahnlinien wurden in den letzten Jahren gleichfalls in beschränkter Concurrenz beschafft, während der Bedarf für die Betriebslinien mitunter so unbedeutend war, dass die Lieferung desselben aus freier Hand vergeben wurde.

Was schliesslich die Erhaltung und die periodische Nachaichung der Wägemittel bei den bestehenden Anlagen der Staatsbahnen anbelangt, so handelt es sich bei diesen Anlagen in der Hauptsache um die technischen Vorbereitungen für die alle zwei Jahre durchzuführende Nachaichung. Diese Vorarbeiten werden theils in den eigenen Werkstätten der Staatsbahnen, theils durch private Unternehmer besorgt.

Die Vergebung dieser Arbeiten fällt mit Rücksicht auf die geringe Höhe der bezüglichen Vertragssummen in den selbstständigen Wirkungskreis der Staatsbahn-Directionen, welche diese Herstellungen bei offertmässiger Vergebung zumeist nicht in öffentlicher, sondern nur in beschränkter Concurrenz gesichert und hierauf die betreffenden Verträge von Jahr zu Jahr verlängert haben. Die weitestreichenden diesbezüglichen Abmachungen laufen mit Ende des Jahres 1902 ab.

Es sind aber von der Staatseisenbahn-Verwaltung aus letzterem Anlasse geeignete Verfügungen in Aussicht genommen, um die Instandhaltung der Wägemittel, soweit dieselbe nicht in eigener Regie durchgeführt werden kann, ab 1. Jänner 1903, dagegen die Lieferung nicht nur der Wägemittel, sondern aller Ausrüstungsgegenstände für neue Eisenbahnlinien schon im Jahre 1902 in öffentlicher Offertausschreibung zu vergeben.

Der gleiche Vorgang wird fallweise bei umfangreicheren Nachschaffungen für die bestehenden Anlagen eingehalten werden, wogegen für Nachschaffungen in geringfügigerem Umfange auch künftighin die beschränkte Concurrenz beibehalten bleiben muss.

In Beantwortung der in der 79. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 9. December 1901 von den Herren Abgeordneten Krempa und Genossen an mich gerichteten Interpellation, betreffend die Unzulänglichkeit der Abflusscanäle und sonstigen Anlagen zur Entwässerung der Grundstücke in den Gemeinden Padew narodowa und Padew kolonja darf ich mich auf die Mittheilungen berufen, welche ich über diesen Gegenstand dem hohen Hause bereits in der 72. Sitzung vom 19. November 1901 in der Beantwortung der in der 42. Sitzung am 7. Mai 1901 an mich gerichteten Interpellation der genannten Herren Abgeordneten gemacht habe.

Mit Bezug auf diese Mittheilungen kann ich nur neuerlich hervorheben, dass die verlangte Herstellung von Betonröhren- oder anderen Durchlässen nach Anschauung der Staatsbahn-Verwaltung nicht geeignet ist, die erwartete Entwässerung der Grundstücke herbeizuführen, dass vielmehr zu diesem Zwecke umfangreiche, unter Mitwirkung der Interessenten auszuführende Entwässerungsanlagen nöthig sein werden.

Die von mir bereits angekündigte, zum Zwecke der Klarstellung der einschlägigen Verhältnisse im Sinne des galizischen Landesgesetzes vom 14. März 1875, L.-G.-Bl. Nr. 38, einzuleitende Erhebung kann jedoch vor Eintritt der Frühjahrsschneeschmelze nicht durchgeführt werden, weil dieser Zeitpunkt für die Beurtheilung der Wasserablaufverhältnisse massgebend ist, und wird die Staatseisenbahn-Verwaltung erst dann in die Lage versetzt sein, in dieser Angelegenheit definitiv Stellung zu nehmen.

In der 81. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. December 1901 haben die Herren Abgeordneten Daszyński und Genossen an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob ich gewillt sei, hinsichtlich je eines bei den Staatsbahn-Directionen in Krakau und Stanislau angeblich vorgekommenen, in der Interpellation näher bezeichneten Falles missbräuchlicher Amtsführung eine strenge und unparteiische Untersuchung einzuleiten.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich mitzutheilen, dass die hinsichtlich des im Krakauer Directionsbezirke vorgekommenen Falles gepflogenen Erhebungen ergeben haben, dass der in der Interpellation genannte Maschinenmeister seitens der vorgesetzten Staatsbahn-Direction durchaus nicht unschuldig und straflos erklärt, sondern für sein Vergehen mit einer strengen Disciplinarstrafe belegt wurde.

Was die in der Interpellation angeführten, mit dem gedachten Disciplinarfalle in Zusammenhang gebrachten Versetzungen von Bediensteten anbelangt, so bin ich in der Lage zu erklären, dass dieselben mit dem oberwähnten Disciplinarfalle in gar keinem Connex stehen und einzig und allein aus Rücksichten einer correcten Ausübung des Dienstes, sowie im Interesse der unerlässlichen Disciplin durchgeführt werden mussten.

Hinsichtlich des zweiten in der Interpellation erwähnten Falles, welcher sich im Bereiche der Staatsbahn-Direction in Stanislau zugetragen hat, muss ich mich darauf beschränken zu bemerken, dass derselbe gegenwärtig beim Strafgerichte anhängig ist und nach den bestehenden Vorschriften vor Austragung des Strafverfahrens das Disciplinarverfahren nicht abgeschlossen werden kann. Wenn ich demnach noch nicht in der Lage bin, mir über den wahren Sachverhalt ein Urtheil zu bilden, so kann ich doch nicht unerwähnt lassen, dass der in der Angelegenheit verwickelte Bahnmeister durch die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau, und zwar über Anregung der in dieser Sache intervenirenden bahnseitigen Erhebungsorgane, angewiesen wurde, gegen den Ankläger die Ehrenbeleidigungsklage einzubringen. Es ist somit seitens der Organe der Staatseisenbahn-Verwaltung, die sich mit diesem Falle zu befassen hatten, Alles gethan worden, was nothwendig war, um die in Frage stehende Angelegenheit in einer jeden Zweifel ausschliessenden Weise klarzustellen, und können daher die Erhebungsorgane eines parteilichen Vorgehens nicht geziehen werden.

Was den in der Interpellation genannten Maurer anbelangt, so habe ich verfügt, dass seine Entlassung rückgängig gemacht und derselbe bis auf Weiteres, nämlich bis der wahre Werth seiner Anklagen oder Beschuldigungen zutage kommt, im Dienste der Staatsbahnverwaltung wieder beschäftigt werde.

In Beantwortung der in der 87. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 4. Februar d. J. von den Herren Abgeordneten Fresl und Genossen eingebrachten Interpellation, betreffend den pensionirten Conducteur der österreichischen Staatsbahnen Johann Wilhelm habe ich die Ehre dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Nicht die Krankencasse, sondern die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen hat dem Conducteur Johann Wilhelm die ihm bewilligte Unfallsrente ab 5. December 1899 aus dem Grunde eingestellt, weil die Folgen des von ihm am 13. Jänner 1899 im Mantauer Kohlenwerke bei Staab erlittenen Unfalles bereits vollkommen behoben waren. Der Genannte hat die Richtigkeit dieser Motivirung bestritten, gegen die Entscheidung der Unfallversicherungsanstalt Klage beim Schiedsgerichte geführt und gleichzeitig seine Untersuchung durch neue Sachverständige verlangt.

Das Schiedsgericht hat beim k. k. Bezirksgerichte in Pilsen den Sachverständigenbeweis vornehmen lassen und auf Grund des Ergebnisses desselben, in welchem constatirt wurde, dass keine Folgen des Betriebsunfalles mehr vorhanden sind, die Klage des Conducteurs Johann Wilhelm abgewiesen.

Was die Pensionirung Wilhelms anbelangt, so wurde diese wegen seines vorgerückten Alters — er steht im 63. Lebensjahre — und verschiedener schwerer physischer Gebrechen, welche Wilhem weiterhin als dienstuntauglich erscheinen liessen, mit Ende Jänner 1900 verfügt.

Zugleich wurde die ihm normalmässige jährliche Pension von 956 Kronen 80 Heller angewiesen. Wilhelm hat keinen Recurs gegen die Pensionirung ergriffen und ist nur um die Zurechnung von fünf Dienstjahren beim Eisenbahnministerium eingeschritten. Diesem Ansuchen konnte jedoch keine gewährende Folge gegeben werden, weil die in dem Pensionsstatute für die Zurechnung von fünf Dienstjahren normirten Voraussetzungen sowohl nach den Gutachten der Bahnärzte, als auch nach dem Ergebnisse des gerichtlichen Sachverständigenbeweises bei Wilhelm nicht vorhanden waren.

Aus dieser Darstellung geht hervor, dass Conducteur Johann Wilhelm genau nach den Bestimmungen der Unfallversicherungsgesetze und der massgebenden Pensionsstatuten behandelt wurde und dass hiebei dem Genannten in keiner Richtung ein Unrecht geschehen ist.

In der 87. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 4. Februar d. J. haben die Herren Abgeordneten Alwin Hanich und Genossen an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, die mir unterstehenden Eisenbahnverwaltungen zu veranlassen, dass dem Personal der elektrischen Kleinbahnen Fahrbegünstigungs-Legitimationen zur Benützung auf den Strecken der Vollbahnen ausgestellt werden.

In Beantwortung dieser Anfrage und im Hinblicke auf die Art und Weise ihrer Begründung durch die Herren Interpellanten gestatte ich mir die Aufmerksamkeit des hohen Hauses darauf zu lenken, dass die Eisenbahnbediensteten, und zwar ebensowohl diejenigen im Dienste von Vollbahnen wie von Bahnen niederer Ordnung, lediglich aus dem Titel ihrer Anstellung im Eisenbahndienste noch keineswegs ein Anrecht darauf besitzen, für Eisenbahnfahrten Begünstigungen zu geniessen, dass denselben vielmehr selbst auf den Linien der eigenen Unternehmung ein derartiger Anspruch nur dann und insoweit erwächst, als ihnen ein solcher von ihrer vorgesetzten Verwaltung instructionsgemäss eingeräumt wird.

Ebenso ergibt sich die Zulässigkeit der Inanspruchnahme einer Fahrpreisermässigung für Reisen auf den Linien fremder Bahnverwaltungen für Eisenbahnbedienstete erst dann, wenn zwischen ihrer vorgesetzten und der betreffenden fremden Verwaltung diesfalls eine besondere Vereinbarung getroffen wird. Solche Vereinbarungen beruhen in der Regel auf der Gegenseitigkeit und der Voraussetzung gleichwerthiger Gegenleistungen, und ist es daher begreiflich, dass die Unternehmungen von Vollbahnen, soferne nicht etwa specielle engere Verkehrsbeziehungen zu einer anschliessenden Kleinbahn eine Ausnahme bedingen, in der Regel nicht geneigt sind, den Bediensteten von Kleinbahnen besondere Fahrbegünstigungen auf ihren Linien einzuräumen.

Unter den geschilderten Verhältnissen ist das Eisenbahnministerium ausser Stande, auf die Verwaltungen der Vollbahnen, denen in der fraglichen Richtung concessionsmässige Verpflichtungen nicht auferlegt sind, zu Gunsten des Personals der Kleinbahnen Einfluss zu üben.

In der 88. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 8. Februar d. J. haben die Herren Abgeordneten Siegmund und Genossen eine Interpellation an mich gerichtet, in welcher über die mit 1. Februar d. J. verfügte Entlassung von 30 Mann des in Bodenbach stationirten Zugsbegleitungspersonals Beschwerde geführt wird.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich auf Grund der mir vorliegenden amtlichen Berichte dem hohen Hause zur Kenntniss zu bringen, dass die Staatsbahn-Direction in Prag im Hinblicke auf die anhaltende Verkehrsdepression und die dadurch bedingte Einschränkung des Güterzugsverkehres im Sinne der bestehenden Instructionen allerdings bemüssigt war, 30 als Bremser verwendeten Aushilfsbediensteten den Dienst mit 1. Februar d. J. zu kündigen.

Auf Bitte der Betroffenen und einen bezüglichen Antrag des Bahnstationsamtes in Bodenbach wurde jedoch diese Kündigung seitens der genannten Staatsbahn-Direction mit Rücksicht auf die in Bodenbach und Umgebung herrschende allgemeine Arbeitslosigkeit vorläufig zurückgezogen und verfügt, dass die gedachten Bremser, in zwei Partien zu 15 Mann getheilt, täglich abwechselnd, den Bremserdienst zu versehen haben.

Die Herren Abgeordneten Hans Hofer, Kienmann und Genossen haben in der 90. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. Februar 1902 eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt sei, die Verwaltung der Südbahn-Gesellschaft zu beauftragen, den Bau der als Ersatz für den bestehenden Niveauübergang auszuführenden Ueberbrückung des Ternitzer Bahneinschnittes bei Kilometer 66·806 der Linie Wien—Triest im Interesse der Verkehrssicherheit baldigst zur Ausführung zu bringen.

Ich habe die Ehre diese Interpellation dahin zu beantworten, dass die Südbahn-Gesellschaft das von mir in der Interpellationsbeantwortung am 29. März v. J. angekündigte Project für die gedachte, am nördlichen Ende der Station Ternitz herzustellende Ueberfahrtsbrücke dem Eisenbahnministerium bereits vorgelegt hat und dass hierüber die politische Begehung am 8. Februar d. J. durchgeführt worden ist.

Bei dieser Amtshandlung wurde gegen das Project als solches von keiner Seite ein Einwand erhoben, es wurde jedoch die Frage der Kostentragung noch nicht vollständig zum Abschlusse gebracht, da trotz der Zusagen der Bahnverwaltung und der anderweitigen Interessenten noch ein Sechstel der Kosten unbedeckt ist. Ich hoffe jedoch, dass auch diese Frage in kürzester Zeit eine endgiltige befriedigende Lösung finden wird, auf dass sodann mit dem Bau der Brücke ehestens begonnen werden könne.

In der 92. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. Februar d. J. haben die Herren Abgeordneten Biankini und Genossen an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, die Errichtung einer Haltestelle unterhalb der Ortschaft Pločice im Zuge der Eisenbahnstrecke Glavska—Zelenika anzuordnen.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause bekanntzugeben, dass die Errichtung der gewünschten Haltestelle sich bisher als unthunlich erwiesen hat, weil in der Strecke, in welcher diese Haltestelle zu liegen käme, sehr ungünstige Neigungs- und Richtungsverhältnisse bestehen, welche der Einschaltung einer Haltestelle grosse Schwierigkeiten bereiten.

Die angestellten Versuche haben ergeben, dass mit den dermalen zur Verfügung stehenden Locomotiven die unterhalb

Pločice bei dem Wächterhause Nr. 36 angehaltenen Züge in der Bergfahrt nur bei sehr reducirter Belastung und auch dann nur schwer wieder in Bewegung gesetzt werden können, so dass die Regelmässigkeit und Sicherheit des Verkehres durch das Anhalten der Züge an der gewünschten Stelle ernstlich in Frage gestellt würde.

Sollten jedoch die weiteren Versuche, welche mit den in der Einlieferung begriffenen neuen und stärkeren Locomotiven vorgenommen werden sollen, ein günstigeres Resultat ergeben, so könnte der Errichtung der gewünschten Personenhaltestelle immerhin näher getreten werden, und werde ich es mir angelegen sein lassen, die angeregte Frage in der bezeichneten Richtung weiter zu verfolgen.

In der 95. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 21. Februar d. J. haben die Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen eine Interpellation an mich gerichtet, in welcher über die Reducirung der Anzahl der Zugsbegleiter bei den Localzügen der Strecken Wien — Neu-Lengbach und Wien — Tulln, sowie bei den Güterzügen der vormaligen Kaiserin Elisabeth-Bahn und insbesondere über die angeblich geplante Enthebung der Schlussbremser von ihrer bisherigen Dienstleistung Beschwerde geführt wird.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause mitzutheilen, dass das Eisenbahnministerium weder eine allgemeine Verminderung der Zugsbegleiteranzahl, noch eine Aenderung der bisher nach den Instructionsbestimmungen geübten Dienstesverrichtung der sogenannten Schlussbremser verfügt hat und die erwähnten Gerüchte demnach jeder Grundlage entbehren.

Wenn das Eisenbahnministerium in Bethätigung seiner pflichtgemässen Obsorge für die ökonomische Gebahrung im Staatseisenbahnbetriebe gewissen Staatsbahn-Directionen die zu grosse Anzahl der Zugsbegleiter bei einzelnen Zügen bemängelt und daran die Aufforderung geknüpft hat, sich streng an die geltenden Vorschriften zu halten, so kann ihm daraus billigerweise kein Vorwurf gemacht werden, nachdem es sich dabei nicht um eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit oder der persönlichen Sicherheit der Bediensteten, sondern um die Abstellung unzukömmlicher Massnahmen der executiven Dienstesstellen handelt.

Es geben daher weder diese grundlosen Gerüchte, noch die Thatsache, dass aus dem bedauerlichen Rückgange des Güterverkehres eine Anzahl im Taglohne stehender Aushilfsbremser aus dem Zugsbegleiterdienste ausgeschieden und nach Thunlichkeit anderen Verwendungen zugeführt werden musste, einen Anlass, um in dem von den Herren Interpellanten gewünschten Sinne Verfügungen zu treffen.

In der 104. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. März wurde seitens der Herren Abgeordneten Dr. Tschan und Genossen ein Antrag, betreffend die Einführung von Erleichterungen in Post- und Eisenbahnangelegenheiten eingebracht.

Ferner wurden nachstehende Interpellationen gestellt, und zwar:

I. An den Herrn Ministerpräsidenten:

Seitens:

1. der Herren Abgeordneten Kittel und Genossen, betreffend die Berufung von stimmberechtigten, praktisch gebildeten Landwirthen in den Wasserstrassenbeirath;

II. An den Herrn Eisenbahnminister:

Seitens:

2. der Herren Abgeordneten Dr. Heilinger und Genossen, betreffend die Wünsche der Beamtenschaft der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und die behördliche Genehmigung der Pensionsstatuten dieser Gesellschaft;

3. der Herren Abgeordneten Dr. Eisenkolb und Genossen, betreffend die Benachtheiligung der Station Aussig hinsichtlich der Höhe der Frachtsätze und Versäumnisse in der Verständigung der Parteien in Bezug auf Frachtsatzerhöhungen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Krakauer elektrische Strassenbahnen. (Detailproject der Linien Szewskagasse—Jordanpark, Ringplatz—Stavowislnagasse—Dietlowskagasse—Stradom und Długagasse—Sławskowskagasse—Ringplatz; Ergebniss der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung; Bauconsensertheilung.) Auf Grund des von der k. k. Statthalterei in Lemberg mitgetheilten Ergebnisses der am 6. und 7. December 1901 durchgeführten Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung für die Linien Szewskagasse—Jordanpark, Ringplatz—Stavowislnagasse—Dietlowskagasse—Stradom und Długagasse—Sławkowskagasse—Ringplatz der elektrischen Strassenbahnen in Krakau hat das k. k. Eisenbahnministerium unterm 13. Februar 1902 der Krakauer Tramway-Gesellschaft den Bauconsens für diese Bahnlinien ertheilt. [E.-M.-Z. 55 399 ex 1901.]

Projectirte Localbahn Lienz—Windisch-Matrei. (Vorlage des generellen Projectes; Anordnung der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 3. März 1902 die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, hinsichtlich des vom Ingenieur Emanuel Rindl in Wien vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Lienz der Linie Marburg—Franzensfeste der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nach Windisch-Matrei im Sinne der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 2326.]

Eisenbahnlinie Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze. (Theilstrecke Lemberg—Sambor; Begehungsoperat für die Ueberfahrt im Zuge der Reichsstrasse Lemberg—Grodek in km 4·5/6; Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das von der k. k. Eisenbahnbauleitung in Lemberg vorgelegte Detailproject für die Ueberfahrt im Zuge der Reichsstrasse Lemberg—Grodek in km 4·5/6 der Baustrecke Lemberg—Sambor der Eisenbahnlinie Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze erscheint vom fachlichen Standpunkte als entsprechend und wurde principiell genehmigt. Das bezügliche Detailproject wurde an die k. k. Statthalterei in Lemberg mit dem Auftrage übermittelt, hinsichtlich desselben im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 die politische Begehung und Enteignungsverhandlung ehestens durchzuführen. [E.-M.-Z. 10.379.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Linie Halicz—Podwysokie: Umänderung des Namens der Station Skomorochy stare in „Podszumlańce“.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über das von den Interessenten gestellte Ansuchen die Umänderung des Namens der Station Skomorochy stare der Linie Halicz—Podwysokie in „Podszumlańce“ mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1902 an genehmigt und die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau beauftragt, die nöthigen Veranlassungen zu treffen. [E.-M.-Z. 8725/20.]

Eisenbahn Wien-Aspang und Schneebergbahn. (Stationsnamensänderung.) Ab 1. Mai wird die bisherige Bezeichnung der Haltestelle Feistritzthal auf „Feistritz-Kirchberg“ abgeändert.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Erweiterung der Personenhaltestelle Bratelsbrunn zu einer Station.) Zufolge einer Kundmachung obiger Eisenbahn wird am 15. März die an der Bahnstrecke Lundenburg—Neusiedl-Dürnholz zwischen der Station Nikolsburg und der Personenhaltestelle Guttenfeld gelegene Personenhaltestelle Bratelsbrunn als Station für den Gesammtverkehr eröffnet. Vom selben Tage an wird daselbst Reisegepäck ohne die Beschränkung auf Beförderung mit dem Vorbehalte nachträglicher Abfertigung angenommen. (Vergleiche Verordnungs-Blatt Nr. 26 vom 6. März, Seite 774.)

Stauding-Stramberger Localbahn. (Bauconsensertheilung.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Bauconsens für die Errichtung eines Zugschrankens in km 10·6/7 der Localbahn Stauding-Stramberg im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.

Nachrichten aus Ungarn.

Wechsel in der Person des ungarischen Handelsministers. Das ungarische Amtsblatt „Közlöny“ verlautbart, dass Seine Majestät dem gewesenen kgl. ungarischen Handelsminister Alexander Hegedüs aus Anlass seiner freiwilligen Resignation in Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste den Orden Seiner Eisernen Krone zufolge Allerhöchsten Rescriptes Budapest vom 4. März 1902 taxfrei zu verleihen, sowie auf Vorschlag Seines ungarischen Ministerpräsidentenden Reichstags-Abgeordneten Dr. Ferdinand Horánsky zufolge Allerhöchsten Rescriptes Budapest vom 4. März 1902 zu Seinem ungarischen Handelsminister zu ernennen geruhte.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat, wie „Vasuti és közlekedési közlöny" berichtet, den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Localeisenbahnen ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 28. Jänner 1902, Z. 3600, dem Baczka-Madaraser Gutsbesitzer Béla Horváth und Consorten für eine von der Station Maros-Vásárhely der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Flügelbahn Kocsárd—Szász-Régen der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Kocsárd—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese im Bereiche der Comitate Maros—Torda—Kis-Küküllö und Nagy-Küküllö (Gross- und Klein-Kokelburg) über Koronka, Baczka-Madaras, Szent Gericze, Gyalakuta, Kelementelka, Nagy-Kend, Csikmántos, Szász-Nádos und die Gemarkung der Gemeinde Hétár in westöstlich-diagonaler Richtung führende in der Station Segesvár (Schässburg) mit der Hauptlinie Budapest-Nagyvárad—Segesvár—Brassó—Predeal verbindende normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 7. Februar 1902, Z. 7264, den Gutsbesitzern Béla Gerster, Emil Török, Einwohnern von Budapest, und Consorten für nachfolgend bezeichnetes Localeisenbahnnetz, und zwar:

a) für eine vom Bahnhofe der Hauptstation Kecskeméti der Hauptlinie (Wien—) Marchegg—Budapest—Kecskemét—Orsova—Verciorova der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localeisenbahnen Kecskemét—Füllöp-Szállás und Kecskemét—Tisza-Ugh—Theissufer abzweigende, mit Benützung entsprechender Strassenzüge sich im Bereiche der Stadt Kecskemét verzweigende und bis zur zukünftigen Station Széktó der projectirten Localeisenbahn Kecskemét-Ravágy-Széktó-Lajosmizse zum Anschlusse an die im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehende Localbahn Budapest-Lajosmizse (vergl. Vorconcession Post 3, Vrdgs.-Bl. Nr. 26 ex 1901) führende;
b) für eine von der Station Alsó- (Unter-) Kecskemét ausgehende und mit Benützung entsprechender städtischer Strassenzüge gleichfalls bis zur zukünftigen Station Séktó der Linie a) führende Linie, und zwar die beiden Linien a) und b) als normalspurige Localbahnen mit elektrischem Betriebe;
c) für eine von einem geeigneten Punkte des Staatseisenbahnnetzes a) und b) abzweigende und dieses über Jászkerek-Egyháza und die Gemarkung der Gemeinde Kutti-Erdö in der Endstation Lajosmizse mit der als Sackbahn endigenden Localeisenbahn Budapest-Lajosmizse verbindende;
d) für eine von der zukünftigen Station Kutti-Erdö der Linie c) ausgehende, bis Rávágy führende normalspurige Localeisenbahn, und zwar die Linien c) und d), mit elektrischem oder Dampf-, eventuell gemischtem Betrieb, auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 7. Februar 1902, Z. 7539, dem Grossgrundbesitzer Grafen Josef Teleki, Einwohner von Budapest, und Consorten:

a) für eine von der Donau-Dampfschiffahrtsstation Duna-Pataj (oberhalb Kalocsa) der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft abzweigende und diese in radialer Richtung über Gédulák, Ordás, Szent Beuedek-Uszód, die Gemarkung der Gemeinde Joktö und weiterhin in der Endstation Kalocsa sowohl mit der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden, als Sackbahn endigenden Localbahn Kis-Körös—Keczel—Kalocsa (Flügelbahn der Hauptlnie Budapest—Kis-Körös—Szabadka [Maria-Theresiopel]—Zimony [Semlin]—Belgrad der kgl. Ungar. Staatsbahnen), als auch mit der gleichnamigen Donau-Dampfschiffahrts-Station verbindende;
b) für eine von der Station Kalocsa aus parallel zur Donau führende und die Linien a) und b) im Bereiche des Comitates Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun über Faisz, Bátya, Dusnók, Sükösd, Csanád (Pilis-Csanád) und die Gemarkung der Gemeinde Szent István mit der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden, gleichfalls als Sackbahn endigenden Flügelbahn Baja [Flügelbahn der in a) benannten Hauptlinie] verbindende;
c) für eine von der Station Kis-Körös—Keczel—Kalocsa abzweigende und diese über Czászár und die Gemarkung der Gemeinde Töltés gleichfalls in der Station Baja mit der Linie b) und der Donau-Dampfschiffahrtsstation verbindende Linie des normalspurig auszubauenden Localeisenbahnnetzes im Bereiche des Comitates Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun, auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Deutsches Reich. (Einheitliche Fahrkartenmuster.) Vom deutschen Eisenbahnverkehrs-Verbande ist vereinbart worden, die Fahrkarten in Edmonson'scher und in Buchform, sowie die Blancokarten fortan nach einheitlichen Mustern herstellen zu lassen. Die wesentlichen Neuerungen sind folgende: 1. Sowohl Edmonson'sche Fahrkarten, als auch Fahrscheinhefte — für einfache Fahrt, sowie für Hin- und Rückfahrt — soweit sie „für alle Züge" giltig sind, erhalten auf der Vorderseite einen rothen Längsstrich. 2. Der Aufdruck der Edmonson'schen Fahrkarten zur einfachen Fahrt erfolgt fortan, wie bei den Rückfahrkarten, in Querstellung. Die Rückfahrkarten führen wie bisher zur besseren Unterscheidung einen durch die Mitte gehenden weissen Längsstreifen. 3. Blancokarten werden fortan in 12 verschiedenen Sorten ausgegeben, und zwar: a) für einfache Fahrt in Personenzügen I. bis IV. Classe, b) für einfache Fahrt in allen Zügen I. bis III. Classe, c) für Hin- und Rückfahrt in allen Zügen I. bis III. Classe, d) für Militärpersonen in III. Classe, e) für Hunde. Die Grundfarbe ist weiss. Ausserdem trägt jede Karte zu a) bis c) eine Umrandung in der üblichen Farbe der betreffenden Wagenclasse, die Rückfahrkarten ausserdem einen gleichfarbigen Querstreifen und die „für alle Züge" giltigen Karten [zu b) und c)] überdies einen rothen Querstrich. Die Blanco-Militärkarten sind halb weiss und halb rosa, die Blanco-Hundekarten rein weiss.

Mit der Anwendung der neuen Muster wird nur allmälig vorgegangen werden, da naturgemäss die Vorräthe an bisherigen Karten erst aufgebraucht werden müssen. In den Farben der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte des Vereinsreiseverkehres tritt eine Aenderung nicht ein.

Preussen. (Abänderung des Absatzes 4 des § 50 der preussischen Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung für den Staatsdienst im Baufache vom 1. Juli 1900.) Der erwähnte Absatz bestimmte in seinem bisherigen Wortlaute, dass der Minister der öffentlichen Arbeiten die Entlassung eines Regierungsbaumeisters verfügen konnte, der seinen dienstlichen Verpflichtungen nicht nachkam oder sich so tadelhaft aufführte, dass er zur Verwendung im Staatsdienste nicht geeignet erschien. Der Entlassene verlor damit das Recht auf die Führung des Titels „Regierungsbaumeister".

Diese Bestimmung ist nun laut Bekanntmachung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 17. Jänner abgeändert und durch folgende ersetzt:

„Die Regierungsbaumeister werden ausseretatsmässig zunächst auf Widerruf angestellt und können, soferne sie sich als nicht geeignet für den Staatsdienst erweisen, durch Verfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten und, soweit sie zur landwirthschaftlichen Verwaltung übernommen sind, durch Verfügung des Ministers für Landwirthschaft, Domänen und Forsten aus dem Staatsdienst entlassen werden. Hiebei wird in jedem Falle bestimmt, ob mit der Entlassung das Recht zur Führung des Titels ‚Regierungsbaumeister' verloren geht oder ob der Titel mit dem Zusatz ‚a. D.' fortgeführt werden kann."

Ferner ist zu diesem Absatz ein neuer getreten, der den im Staatsdienst beschäftigten preussischen Regierungsbaumeistern die höchst werthvolle Möglichkeit unwiderruflicher Anstellung mit Pensionsberechtigung gewährt.

Der neue Absatz lautet:

„Nach Vollendung einer fünfjährigen Staatsdienstzeit seit dem Tage, von welchem das Anstellungsdienstalter rechnet, kann der Minister der öffentlichen Arbeiten für die seinem Ressort angehörigen Regierungsbaumeister und der Minister für Landwirthschaft, Domänen und Forsten für die zur landwirthschaftlichen Verwaltung übernommenen Regierungsbaumeister die Unwiderruflichkeit der Anstellung aussprechen. Diese Erklärung schliesst die in dem Gesetz vom 24. August 1896, betreffend die Gewährung von Umzugskosten an Regierungsbaumeister — G.-S. S. 173 — vorgesehene Eröffnung in sich. Die Regierungsbaumeister erlangen also mit der Erklärung die Pensionsberechtigung nach Massgabe der gesetzlichen Bestimmungen einschliesslich des Anspruches ihrer Hinterbliebenen auf Witwen- und Waisengeld, sowie das Recht auf den Bezug der gesetzlichen Umzugskosten bei Versetzungen und können nur noch im Wege des Disciplinarverfahrens aus dem Staatsdienst entlassen werden."

— (Verdingungswesen bei der Staatseisenbahn-Verwaltung.) Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat in dieser Angelegenheit folgenden Erlass an die kgl. Eisenbahn-Directionen gerichtet:

„Von einer Eisenbahn-Direction ist bei einer öffentlichen Ausbietung alter Werkstattsmaterialien ein Los dem Meistbietenden (von rund Mk. 10.000) nicht zugeschlagen worden,

weil kurz nach Eröffnung des Termines von anderer Seite ein um Mk. 38 höheres Angebot eingegangen war. Der Antrag der Eisenbahn auf Genehmigung zum freihändigen Verkauf des Loses an die nachbietende Firma ist von mir abgelehnt worden. Allerdings ist es Aufgabe der ausschreibenden Behörde, bei einer öffentlichen Ausschreibung vor Ertheilung des Zuschlages zu prüfen, ob die Preise der Marktlage entsprechen, oder ob nicht etwa sämmtliche Angebote wegen unangemessener Preisstellung zur Vermeidung einer Schädigung der Staatscasse abzulehnen sind. So wenig die Eisenbahn-Verwaltung sich verpflichten kann, zu den bei der öffentlichen Ausschreibung erzielten günstigen Preisen unbedingt den Zuschlag zu ertheilen, so wenig darf es zur Regel werden, dass das Ausschreibungsverfahren schon bei geringfügigen Nachgeboten aufgehoben wird. Dies würde nur geeignet sein, reelle Bieter von der Betheiligung an der Ausschreibung abzuhalten."

Preussen. (Kleinbahn Wallwitz-Wettin.) Der Kleinbahngesellschaft Wallwitz-Wettin ist vom Regierungspräsidenten in Merseburg die Genehmigung ertheilt worden, die beabsichtigte Kleinbahn von Wallwitz nach Wettin zu erbauen.

— (Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Coaks- und Briquettsversandtes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.) Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahn-Directionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Coaksereien und Briquettswerken sind vom 16. bis 31. Jänner in 14 Arbeitstagen 199.016 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 14.215 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Coaks und Briquetts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 218.383 und auf den Arbeitstag 15.635 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 31. Jänner auf den Arbeitstag 1420 und im Ganzen 19.867 Doppelwagen oder 9·0 pCt. weniger gefördert und zum Versandt gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk beträgt der Versandt an Kohlen und Coaks auf der Eisenbahn vom 16. bis 31. Jänner 33.284 Doppelwagen gegen 33.828, in Oberschlesien 67.562 Doppelwagen gegen 87.153 und in den drei Bezirken zusammen 299.862 Doppelwagen gegen 339.864 und war demnach im Saarbezirk 544 Doppelwagen oder 1·6 pCt., in Oberschlesien 19.591 Doppelwagen oder 22·4 pCt. und in den drei Bezirken zusammen 40.002 Doppelwagen oder 11·8 pCt. niedriger als im gleichen Zeitraum des Jahres 1901.

Im Jänner stellt sich der Versandt von Kohlen, Coaks und Briquetts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 374.299 Doppelwagen gegen 408.311, im Saarbezirk auf 58.915 Doppelwagen gegen 61.813, in Oberschlesien auf 129.493 Doppelwagen gegen 159.840 und in den drei Bezirken zusammen auf 562.707 Doppelwagen gegen 629.964 und betrug demnach im Ruhrbezirk 34.012 Doppelwagen oder 8·3 pCt., im Saarbezirk 2898 Doppelwagen oder 4·6 pCt., in Oberschlesien 30.347 Doppelwagen oder 18·9 pCt. und in den drei Bezirken zusammen 67.257 Doppelwagen oder 10·6 pCt. weniger als im gleichen Zeitraum des Jahres 1901. Ein Theil des Ausfalles ist auf die kürzere Arbeitszeit von $^1/_2$ Arbeitstag gegen Jänner des vorigen Jahres zurückzuführen.

Brasilien. (Projectirter Rückkauf der seinerzeit verkauften Staatseisenbahnlinien.) Die brasilianische Regierung hat noch während der Regierung des Kaisers Dom Pedro eine Anzahl Linien des Staatseisenbahnnetzes unter gewissen Rückhalten an Actiengesellschaften verkauft. Die in den letzten Jahren stetig zunehmende Besserung der finanziellen Verhältnisse des Landes hat nun, wie das Fachblatt „Le Rentier" berichtet, die gegenwärtige Regierung veranlasst, den Rückkauf dieser Linien ins Auge zu fassen, und wurden in London diesbezüglich bereits einen Erfolg verheissende Unterhandlungen eingeleitet. Es handelt sich dabei in erster Linie um den Erwerb staatlich garantirter Eisenbahnen, und zwar der Actiengesellschaften: Alagoar-Natal, Nova-Cruz, Southern-Brazilian, Rio-Grande du Sud, La Cud-d'En, La Donna Theresa-Christina, La Minas and Rio, La Central-Bahia und La Grande-Sud du Brezil. Die Titres dieser derzeit ausschliesslich englischen Gesellschaften gehörenden Linien geniessen während 30 Jahren, vom Tage der Uebernahme an gerechnet, die 7percentige Staatsgarantie zu Gunsten eines in der Uebertragungsurkunde normirten Capitales.

England. (Längen und Einnahmen der Vollbahnen Englands innerhalb der verflossenen zehnjährigen Betriebsperiode und speciell im Jahre 1901.) Die „Railway-News" veröffentlichen über die Längen und das Nettoerträgniss der Vollbahnen Englands im Jahre 1901, und zwar im Vergleiche mit jenen der Vorjahre seit 1892, folgende, officiellen Quellen entnommene Daten:

Jahr	Längen in engl. Meilen	Einnahmen in Livres Sterling
1901	21.008	98,201.000
1900	20 851	97,462.000
1899	20.524	94,547.000
1898	20.129	89,660.000
1897	19.896	87,101.000
1896	19.718	83 945.000
1895	19.605	80,129.000
1894	19.434	78,970.000
1893	19.133	75,597.000
1892	19.037	78,962.000

Das Jahr 1901 nahm somit in der zehnjährigen Periode den ersten Rang mit einer Einnahme von Lst. 98,201.000, das Jahr 1893 mit Lst 75,597.000 den niedersten Rang ein.

— (Locomotivbau im Jahre 1901.) Einem Berichte des Fachblattes „Engineering" zufolge wurden von den englischen Maschinenfabriken ausser den für Bedeckung des Bedarfes Englands erforderlichen Locomotiven für den Export Locomotiven im Gesammtwerthe von Lst. 1,949.910 (= K 46,797.843), gegenüber von Lst. 1,496.840 im Jahre 1900 und Lst. 1,467.389 im Jahre 1899, erzeugt. Am Importe participirten:

Land	Livres Sterling		
	1901	1900	1899
Spanien	51.721	57.972	30.285
Andere Staaten Europas	219.209	205.348	175.297
Südamerika	270.126	228.787	182.689
Südafrika	281.158	80.064	35.554
Australien	350.328	206.298	28.888

Schiffahrt.

Preussen. (Schiffahrtsverkehr in Berlin im Jahre 1901.) Die Menge der in Berlin angekommenen und von Berlin abgegangenen Schiffe und Güter ist im Jahre 1901 — wie der Zeitschrift „Das Schiff" entnommen wird — gegen das Jahr 1900 zurückgeblieben, der Durchgangsgüterverkehr hat dagegen um 292.805 t zugenommen. Die Zahl der angekommenen Schiffe betrug 52.087 (gegen 55.427 im Jahre 1900), die der abgegangenen 51.227 (gegen 54.513 im Jahre 1900); die Zahl der Fahrzeuge, welche Berlin nur auf der Durchfahrt berührten, betrug 5620 (gegen 4130 im Jahre 1900). Das Gesammtgewicht der zu Wasser angekommenen Güter belief sich auf 4,608.123 t (gegen 4,781.209 im Jahre 1900). Verladen wurden in Berlin 558.506 t (gegen 672.560 t im Jahre 1900 und 626.082 t im Jahre 1899). Unter den angekommenen Schiffen befanden sich 4891 Personendampfschiffe, 16.519 Schleppdampfschiffe, 794 Güterdampfschiffe, von denen 23 ohne Ladung waren, und 29.883 Segelschiffe, von denen 1902 unbeladen waren. Abgegangen sind von Berlin 4891 Personendampfer, 16.586 Schleppdampfer, 764 Güterdampfer (davon 48 unbeladen) und 28.986 Segelschiffe (davon 24.824 unbeladen). Unter den durchgegangenen Schiffen befanden sich 127 Schleppdampfer, 11 Güterdampfer und 5482 Segelschiffe. Unter den angekommenen Schiffen waren 85, unter den abgegangenen 49 und unter den Berlin nur auf der Durchreise berührenden 55 österreichische Schiffe, alle anderen Fahrzeuge waren deutsche. An Flössen kamen an 39 mit 1918 t Gewicht; 8 Flösse mit 779 t Gewicht berührten Berlin auf der Durchfahrt.

Deutschland. (Südpolar-Expedition am Dampfer „Tanglin" des Norddeutschen Lloyd.) Dem Staatssecretär des Innern des Deutschen Reiches ist vom Generalconsul in Sidney die telegraphische Anzeige zugegangen, dass der für die deutsche Südpolar-Expedition gecharterte Dampfer des Norddeutschen Lloyd „Tanglin" am 21. December 1901 Kerguelen verlassen hat, nachdem er seine ganze Ladung gelöscht und eine Station in der Observation bei Royal Sund errichtet hatte. Alle Mitglieder der Station sind gesund. Die

Nachricht wurde von einem englischen Dampfer nach Sidney überbracht, welcher den Dampfer „Tanglin“ am 21. December 1901 unter 44 Grad südlicher Breite und 73 Grad Länge angetroffen hatte. An Bord des „Tanglin“ war damals Alles wohl.

Personenverkehr zwischen den Häfen Europas und New-York im Jahre 1901 im Vergleiche zum Jahre 1900. (Statistischer Ausweis.) Dem vom „Trade Office“ des Staates York verlautbarten statistischen Berichte zufolge hat der durch die Dampfer der gesammten transatlantischen Flotte der europäischen Staaten und des Staates New-York der Vereinigten Staaten von Amerika vermittelte Personen-Wechselverkehr zwischen beiden Welttheilen im Jahre 1901, im Vergleiche zu 1900, folgende Ziffern ergeben:

Dampferlinien zwischen Europa und Amerika	1901		1900	
	I. Classe	Zwischendeck	I. Classe	Zwischendeck
Norddeutscher Lloyd	22.960	101.384	26.577	92.143
Linie Hamburg—				
Amerika . .	20.977	78.560	23.657	72.245
„ White-Star .	18.167	30.483	14.948	29.370
„ Cunard . . .	17.783	19.923	20.000	22.751
„ Amerika—				
Europa . . .	12.110	12.511	16.435	16.844
„ Anchor . . .	7.647	22.888	7.693	22.687
„ Frankreich—				
Amerika . .	7.279	35.961	8.795	30.643
„ Red-Star .	6.241	32.793	5.590	25.940
„ Holland—				
Amerika . .	5.595	25.966	5.559	31.000
„ Atlantic . .	4.194	—	3.749	—
„ Allan . . .	2.386	1.114	2.727	1.399
„ Scandinavia—				
Amerika . .	947	4.408	962	4.838
„ Italien—				
Amerika . .	538	24.690	286	17.265
„ La veloce .	493	13.505	—	—
„ Prince . . .	158	12.445	247	13.847
„ Empresa . .	106	1.514	85	2.100
„ Portugal—				
Amerika . .	104	2.607	26	15.653
„ Campania .	53	1.751	—	—
„ Fabre . . .	33	14.165	136	2.442

Wie aus voranstehender Tabelle zu ersehen, participiren der Norddeutsche Lloyd und die Linie Hamburg—Amerika mit den höchsten Ziffern an dem Gesammtverkehre des Jahres 1901, und zwar hat im Vergleiche zum Jahre 1900 die Anzahl der Zwischendeck-Passagiere (zumeist Auswanderer aus Europa) der beiden vorbenannten Linien eine bedeutende Zunahme erfahren. Innerhalb der verflossenen zehn Jahre nimmt die Anzahl der im transatlantischen Verkehre beförderten Reisenden mit 567.011 Köpfen im Jahre 1901 die erste Stelle ein, d. i. im Vergleiche mit dem diesem zunächst stehenden Jahre 1892 mit 502.477 Köpfen um 64.534 und gegen 1899 um 155.834 Köpfe mehr, wie aus nachstehender Tabelle ersichtlich ist, welche auch den Nachweis über die nahezu, mit Ausnahme der Jahre 1894 und 1897, stetige Zunahme der Einwanderung liefert:

Betriebsjahr	Anzahl der Reisenden		
	I. Classe	Zwischendeck	Insgesammt
1892	120.291	388.486	502.477
1893	121.829	364.700	486.529
1894	92.561	188.164	280.725
1895	96.558	258.560	355.118
1896	99.223	252.350	352.573
1897	90.932	192.004	282.936
1898	80.549	219.651	320.237
1899	107.415	303.762	411.177
1900	137.852	403.491	541.343
1901	128.143	438.868	567.011

Amerika — England. (Gründung neuer Dampferlinien mit beschleunigten Coursen.) Das „Journal des Transports“ berichtet, dass ein unter Führung des Grosscapitalisten Gould gebildetes Syndicat die Grundung einer neuen mit ansehnlicher Flotte ausgestatteten Seeschiffahrt-Unternehmung beschlossen hat, welche mit grossen Eiskammern ausgestattete Dampfer für den Fleischexport aus Nordamerika nach England in Verkehr setzen wird. Die für diesen Dienst bestimmten mächtigen Schiffe werden, dem gedachten Zwecke entsprechend, mit besonderer Fahrgeschwindigkeit zwischen den Vereinigten Staaten Nordamerika und England und zwischen den Häfen von New-York, Boston und Bristol verkehren.

Transmariner Güterverkehr im Bereiche der fünf Welttheile vom Jahre 1891 bis Ende 1901. (Durch Dampfer und Segelschiffe der im Weltverkehre dominirenden seefahrenden Nationen vermittelter Güterverkehr.) Einem Berichte des „Engineering“ zufolge betrug das Tonnengewicht der in den Dampfern und Segelschiffen der im internationalen Weltverkehr eine dominirende Stellung behauptenden Nationen verfrachteten Güter ohne Unterschied der Species in der Betriebsperiode von 1891 bis Ende 1901:

Jahr	Dampfer	Segler	Insgesammt
	in Millionen Tonnen		
1891	8·87	10·21	19·08
1892	9·22	10·09	19·30
1893	9·67	9·82	19·50
1894	9·99	9·54	19·54
1895	10·36	9·32	19·68
1896	10·76	9·13	19·89
1897	11·42	8·89	20·32
1898	11·68	8·69	20·38
1899	12·16	8·34	20·51
1900	13·46	8·20	21·67
1901	14·66	8·11	22·78

Diesem Ausweise zufolge hat der überseeische Güterverkehr während der verflossenen Dekade im Allgemeinen zugenommen, so auch speciell jener durch Dampfer vermittelte, während die Erfolge der Segelschiffahrt in stetiger Abnahme begriffen sind. Am Weltverkehr participirten mit hervorragenden Ziffern folgende Nationen:

Nation	Tonnen
Grossbritannien	7.817.000
Deutschland	1,548.000
Vereinigte Staaten von Nordamerika	913 000
Frankreich	535.000
Norwegen	499.000
Spanien	455.000
Italien	434.000

Im Vergleiche zum Jahre 1900 hat der Verkehr Frankreichs um 28.000 Tonnen abgenommen, während jener Grossbritanniens um 422.000, Deutschlands um 196.000, der Vereinigten Staaten von Nordamerika um 105.000, Norwegens um 26.000 Tonnen zunahm.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Sammlung von Vereinskilometerzeigern.) Zu den bestehenden Vereinskilometerzeigern sind an Nachträgen erschienen: Nachtrag I zu dem Kilometerzeiger Nr. 39 (kgl. Eisenbahn-Directionen zu Hannover, Cassel und Münster) und je der Nachtrag III zu den Kilometerzeigern Nr. 68 (Kaiser Ferdinands-Nordbahn) und Nr. 82 (kgl. Ungarische Staatseisenbahnen). Zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern“ ist der Nachtrag II herausgegeben worden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Nachtrag III zum Tarife, Theil II, Heft 2, vom 1. August 1900.

Am 1. Mai 1902 tritt zum Tarifhefte 2 des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes ein Nachtrag III in Kraft, der ausser einigen Ergänzungen einen neuen Ausnahmetarif Nr. 29 für Petroleum, Rohbenzin und Petroleumbenzin etc. enthält.

Der Nachtrag kann zum Preise von Mk. 0·05 oder K 0·06 von den betheiligten Bahnverwaltungen bezogen werden.

Wien, am 8. März 1902. [199]

Oesterr. Nordwestbahn
namens der Verbandsverwaltungen

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung neuer Kartirungssätze der k. k. österr. Staatsbahnen für den Verkehr nach und von Wien St.E.G. trs.

Am 1. April 1902 treten an Stelle der im December 1899 ausgegebenen Kartirungssätze nach oder von Wien St.E.G. transit für den directen Verkehr mit Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen neue Kartirungssätze in Kraft und sind Exemplare derselben bei den betheiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 40 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 8. März 1902. [200]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Aufhebung des für Kohle in der Relation Helenenschacht Station—Elbogen bestehenden ermässigten Frachtsatzes.

Mit 1. Mai 1902 wird der laut Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1901, I. Abtheilung, 1. Abschnitt, 9 a), Anhangspost Nr. 9, von Helenenschacht Station nach Elbogen für Kohle giltige Frachtsatz von 60 Hellern per Tonne aufgehoben, und gelangt hiefür von diesem Zeitpunkte angefangen der in derselben Anhangspost für die Relation Neusattl—Elbogen enthaltene Frachtsatz von 80 Hellern per Tonne zur Berechnung.

Die Durchführung erfolgt mit dem zum obigen Tarife erscheinenden Nachtrage VII.

Wien, am 8. März 1902. [201]

Galizisch-Böhmischer Personenverkehr.

Aufhebung von Fahrkarten.

Mit 15. April werden die directen Fahrkarten I., II. und III. Classe für alle Züge und für Personenzüge von Bielitz nach Eger, Franzensbad und Karlsbad B.E.B., die directen Personenzugs-Fahrkarten I. Classe von Brody, Podwołoczyska und Czernowitz nach Karlsbad, ferner von Karlsbad B.E.B. nach Brody, Podwołoczyska, Czernowitz, Bielitz I. und II. Classe nach Troppau K.F.N.B, und die Fahrkarten I. Classe für alle Züge nach Troppau K.F.N.B. ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 3. März 1902. [202]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Durchführung des Zollverfahrens auf dem Güterbahnhofe in Reichenberg A.T.E.

Zufolge Genehmigung des hohen k. k. Finanzministeriums vom 23. August, pr. Z. 53.965, dürfen die auf dem Güterbahnhofe der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in Reichenberg A.T.E. einlangenden Güter dem Zollverfahren durch delegirte Organe des k. k. Hauptzollamtes in Reichenberg unterzogen werden.

Im Gütermagazine Reichenberg Güterbahnhof A.T.E. wurde dementsprechend eine separate für k. k. Zollzwecke dienende absperrbare Abtheilung eingerichtet.

Teplitz, im März 1902. [203]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Aufhebung der Herabminderung der Entladefrist für Eissendungen in Prag K.F.J.B.

Die auf Seite 580 in Nr. 18 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt ex 1902 verlautbarte und laut Kundmachung auf Seite 653 in Nr. 21 desselben Jahrganges des genannten Verordnungs-Blattes vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigte Herabminderung der Entladefrist für Eissendungen auf sechs Tagesstunden in der Station Prag K.F.J.B. wird mit dem heutigen Tage aufgehoben.

Prag, am 10. März 1902. [204]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr.

Einführung eines Tarifnachtrages III.

Mit 1. April 1902 gelangt Nachtrag III zum Ausnahmetarife vom 1. April 1898 für den obbezeichneten Kohlenverkehr zur Einführung.

Exemplare desselben sind im Wege der betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 10. März 1902. [205]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899. (Einbeziehung der Station Fischbach i. Württ. etc.) 1. Mit sofortiger Giltigkeit wird die württembergische Station Fischbach i. Württ. in den obigen Gütertarif einbezogen. Die Gesammtentfernungen sind durch Anstoss von 5 km an diejenigen von Friedrichshafen zu bilden. 2. Die Bezeichnung der württembergischen Station Gingen bei Geislingen ist in „Gingen a. d. Fils“, und diejenige der württembergischen Station Weissenstein bei Pforzheim in „Dill-Weissenstein“ geändert worden.

Elsass - Lothringisch - Luxemburgisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. (Aenderung.) Seite 4 des Nachtrages X unter „Beschränkung in der Güterabfertigung auf einzelnen Stationen“ ist bei „Strassburg Rheinhafen“ als Gruppenbezeichnung „l“ statt „d“ zu setzen mit der Fussbemerkung:

l) Nur für solche Wagenladungen, deren Bereitstellung auf den Geleisen des städtischen Hafengebäudes oder den mit diesen verbundenen Anschlüssen erfolgt.

Belgisch-Bayerischer Gütertarif, Heft 1, vom 1. April 1901. (Tarifänderungen.) Mit Giltigkeit vom 1. März finden für die Stationen Froidthier und Thimister-Clermont der Belgischen Staatsbahn die Tarifsätze der Station Herve Anwendung. Auf Seite 17 und 30 ist Vormerkung zu machen.

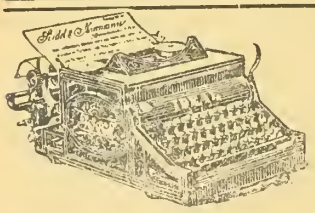
M. WOLF
k. u. k. Hoflieferant 664
Wien, VI. Mariahilferstrasse 29
Telephon 4435
Uniformen, feine Civil-Garderobe.
Preiscourante auf Wunsch.

G. Winiwarter
BLECH- UND BLEI-WAARENFABRIK
Wien, I. Getreidemarkt 8.
Fabrik in Gumpoldskirchen, Niederösterreich.
Niederlage in Budapest, VI. Andrassystrasse 28.
Liefert: Verzinkte Eisenbleche, verzinkten Eisendraht, Zinkblech, Weissblech, Bleirohre, Bleiplatten, Bleiplomben, Bleidraht, Bleiapparate und Geschirre für die chemische und Glas-Industrie. Zinnrohre, Zinnplatten, Bleifolien, Stanniol. 662
Specialität:
K. k. priv. verbesserte Hilger'sche Dachpfannen, anerkannt beste Metall-Dachdeckung, Wellenbleche, Trägerwellenbleche, schwarz und verzinkt. Rollbalkenbleche, Eisenbleche verzinnt und verbleit bis 1000×2000 mm.

LIMAN & PETZOLD, Wien, III. Matthäusgasse 8.
Eiserne Transport-Geräthe.
Rasch-Pumpe!
Oesterr. Patent

Die beste Pumpe der Gegenwart, von geradezu verblüffender Wirkung als **Schiffs-** und **Baupumpe.** Leistet ca. 20.000 Liter pro Stunde. Fördert nicht nur Sand und Schlamm, sondern auch grössere Gegenstände mit Leichtigkeit. 655
Ein Mann Bedienung.

Krahne
Personen- und Lastenaufzüge, hydraulische Maschinen, Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben und Schiebebühnen, Waggons und Waggonets, Eisengüsse etc. etc. 667
liefert: Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Simmering vormals H. D. Schmid.


Ideal
Seidel & Naumann's
Schreibmaschine
das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.
Auf Kugellager mit sofort und dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem
Decimal-Tabulator.
Leichtester Tastenanschlag. Grösste Durchschlagsfähigkeit. Schriftproben und Prospecte gratis und franco.
General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn: 660
Hch. SCHOTT & DONNATH, Wien, III. Heumarkt Nr. 9.

Königshofer Cementfabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Hegelgasse 8, offerirt
Schlacken-Cement
in stets gleichmässiger, insbesondere auch bei den **Wiener Communalbauten** sowie bei den bedeutendsten Eisenbahnbauten **(Jeschken-Tunnel, Elbe-Brücke der Aussig-Teplitzer Bahn)** etc. im weitesten Umfange erprobter Qualität zu billigsten Preisen. — Anfragen und Bestellungen erledigt umgehend die Direction der **Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Hegelgasse 8.** Telephon 9265

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch öffentliche Versteigerungen der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./$_3$, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration
Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
834	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Drainröhren	Brims Christofsgrund Deutsch-Gabel Grosswalten Grünau Karlswald Kriesdorf Niemes (Stadt) Reichstadt Ringelshain Rosenthal-Johannesthal Schönbach-Seifersdorf	Elstra	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in Rubrik 8 genannten Tarifes	vom 17. März 1902 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1902	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Pfennig 61 51 58 60 62 48 51 62 60 57 47 54		Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
835	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	der Tarifclassen I	Rochlitz	Linz	Anfgabe als Frachtgut. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 618		Im Kartirungswege		
			II							185				
			A							349				
				oder umgekehrt										
836	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahnen Plan-Tachau und Stankau-Bischofteinitz-Ronsperg	Holz zu Grubenzwecken der Pos. H—20 der Güterclassification	Bischofteinitz	Staab	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localtarif	Heller 25	Heller 16	Heller 9	Im Kartirungswege		
				Ronsperg					31	27	4			
			Glas der Pos. G—11 der Güterclassification	Stankau	Ronsperg	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte			39	25	14			
			Spiegelglas	Ronsperg	Stankau				43	25	18			
			Holz der Pos. H 18 (1) der Güterclassification	Ronsperg	Tachau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen			93	62	31			

Fortlaufende Nummer	837	838
1		
Die Publication erfolgt — von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt — und im Namen der	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Roheisen	Holzabfall (Klotzholzabfälle, Sägeabfälle, d. i. Säumlinge, Latten- und Schwartenabfälle), ferner Sägespäne und Sägemehl
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Amberg	Ottyna Tartarów
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Rokitzan	Stationen der im Localtarif, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Linien, mit Ausnahme der Localbahn Wolina-Wygoda
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, mindestens jedoch für 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Wagen. Das zur Beförderung gelangende Abfallholz darf nur als Brennholz oder zur Verkohlung in einer Verkohlungsanstalt Verwendung finden. Bei etwa nachgewiesener Verwendung auch nur eines Theiles der Sendung, mit Ausschluss der bei der Verladung in offenen Wagen als Stütze der Sendung verwendeten Abfallholz- (Schwarten-) Bretter, zu anderen Zwecken als zu Brennholz oder zur Verkohlung in einer Verkohlungsanstalt wird für die ganze Sendung der Frachtsatz des Specialtarifes 2 eingehoben. Im Frachtbriefe muss ein in der Versandtstation oder in deren Umgebung befindliches Sägewerk als Absender erscheinen. Für Sägemehl und Sägespäne findet die Frachtermässigung auch bei Verwendung als Streumittel Anwendung. Das Auf- und Abladen hat durch die Parteien, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	vom 20. März 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	vom 25. März 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Tarif, Theil II, Heft 3 A, vom 1. Jänner 1899 für den Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband (Ausnahmetarif Nr. 20 a)	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es besteht kein directer Frachtsatz	Verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	0·60 Mark	0·2 h für 100 kg und 1 km, anzüglich einer Manipulationsgebühr von 2 h für 100 kg bei Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen		

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14

839

k. k. österr. Staatsbahnen

betheiligten Verwaltungen

Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin)

Rudig

Podersam

Schloss-Holte (kgl. Eisenbahn-Direction Münster)

Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes

vom 20. März 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902

Tarif, Theil II, Heft 2, des Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898 (Ausnahmetarif Nr. 5)

besteht derzeit keiner

Mark

1·53

1·51

Im Kartirungswege

840

k. k. österr. Staatsbahnen

betheiligten Verwaltungen

Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9, Mahlproducte der Pos. M—4, Malz der Pos. M—7, Oelkuchen und Oelkuchenmehl der Pos. O—6, Oelsaaten der Pos. O—7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I

Lititz a. d. Adler

Josefstadt-Jaroměř

und vice versa

Wien Donauquaibahnhof

Wien St.E.G. transit

Wien St.E.G. loco

Wien K.F.N.B. transit

Wien K.F.N.B. loco

Wien Oe.N.W.B. transit

Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen

bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1902

Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien, giltig vom 1. Mai 1894

Heller

10	6	26	8	18	8
6	6	20	6	16	6
1	1	6	2	12	12

41 Heller

38 Heller

3 Heller

Im Kartirungswege

Die Kosten der Umschlagsmanipulation in Wien Donauquaibahnhof sind von den Parteien zu tragen

841

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn

Pflastersteine

Josefstadt-Jaroměř

Schloss-Holte (kgl. Eisenbahn-Direction Münster)

Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes

vom 20. März 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902

Tarif, Theil II, Heft 2, des Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898 (Ausnahmetarif Nr. 5)

besteht derzeit keiner

Mark

1·53

1·51

Im Kartirungswege

Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien

bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1902

Localtarif der Oesterr. Nordwesthahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898

41 Heller

38 Heller

3 Heller

Im Kartirungswege

Fortlaufende Nummer	1	842	843
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2 / 3	k. k. österr. Staatsbahnen	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Holzschachteln der Pos. K—17 des Tarifes, Theil I	Holz der Position H—18, Punkt 1 des Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Senftenberg Oe.N.W.B.	Salzburg k.k.St.B. transit
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Waidhofen a. d. Ybbs	Inneres Nonnthal
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen ohne Gewichtsbeschränkung. Das Zugeständniss findet nur Anwendung bei rationeller Verladung und bei vollständiger Ausnützung des Wagenraumes	Bezug der Sendungen durch ein im Bestellbezirke der Station Inneres Nonnthal gelegenes Holzsägewerk. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Besteht kein directer Frachtsatz	6·0 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	4·06 Heller	0·5 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		5·5 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
844	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	betheiligten Verwaltungen	a) Chamotteziegel, Chamottesteine und feuerfeste Backsteine; b) Chamottemörtel und feuerfester Mörtel	Schönbrunn K.F.N.B.	Assling	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für ad a) das Ladegewicht des verwendeten Wagens, ad b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localgütertarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) 226	b) 200	Im Kartirungswege		
					Aussee					174	159			
					Concordiahütte					186	168			
					Ebensee					170	156			
					Eisenerz					159	148			
					Hallein					182	165			
					Jenbach					226	203			
					Ischl					174	159			
					Judenburg					181	167			
					Knittelfeld					176	165			
					Römerstadt					53	50			
					Salzburg					178	162			
					Söll-Leukenthal					212	189			
					St. Michael					166	162			
					Unzmarkt					188	170			
					Wörgl					212	189			
					Zöptau					70	67			
845	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Ungarischen Nordwest-Localeisenbahn-Gesellschaft	Ziegel (Mauer- und Dachziegel)	Göding	Szenicz / Nyitra-Jablonicz / Mária-Sasvár	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Besorgung des Auf- und Abladens durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	34 Heller / 37 Heller / 28 Heller		Im Kartirungswege		
				via Lundenburg—Landesgrenze bei Broczkó										

Fortlaufende Nummer	1	846	847
Die Publication erfolgt von der	2	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
und im Namen der	3	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Papier der Pos. P—1—d der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Holzkohle
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Aschach a. d. Donau	Uj-Gradiska
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Triest	Prag (St.E.G., k.k.St.B. und Oe.N.W.B.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (aus dem österr.-ungar. Zollgebiete) zum Exporte gelangen. Das Anfladen obliegt den Absendern	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen obliegt dem Aufgeber, bezw. Empfänger
und gilt in der Zeit	7	vom 1. April 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarife, bezw. Tarif, Theil II, Heft 1 für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, bezw. Anhang zum Localtarif der St.E.G.
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Directer Frachtsatz besteht nicht	Es besteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	192 Heller	229 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		
Art der Durchführung	12	Nach Massgabe der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ unter VIII ersichtlichen Bestimmungen im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ unter VIII bezeichneten Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist	
Besondere Bemerkungen	14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
848	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Schweissschlacke	Kindberg	Königshof	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	Besteht kein directer Frachtsatz	114 Heller		Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
21	Nr. 143 vom 10. December 1901	3128	K. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Bretter (russischer Herkunft)	Granica trs., bezw. Szczakowa trs.	Horgen	In der Rubrik 8 ist der angeführte Tarif: „Grenzverkehr Russland - Vorarlberg, einschliesslich der Bodenseeuferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach“ zu streichen	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
12	Nr. 20 vom 20. Februar 1902	706	K. k. österr. Staatsbahnen		Holzabfall etc.	Mikuliczyn Ottynia Tartarów	Stationen der im Abschnitte A angeführten Staatsbahnlinien	25. März 1902	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 30. **Wien, 15. März 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Die Thätigkeit des kgl. ungar. Handelsministeriums in den Jahren 1899 bis 1902. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Handelsministeriums vom 1. März 1902,*) betreffend den Nachweis der Befähigung zur Erlangung der seemännischen Rangseigenschaften in der Handelsmarine.

I. Abschnitt.
Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Zur Erlangung der nachstehend bezeichneten Rangseigenschaften in der Handelsmarine ist eine Befähigung nachzuweisen, und zwar als:

a) Cadet;
b) Schiffer der kleinen Küstenfahrt:
c) Schiffer der grossen Küstenfahrt;
d) Steuermann (Lieutenant);
e) Schiffer der weiten Fahrt (Capitän);
f) Bootsmann.

§ 2.

Für die Erlangung der Eigenschaft als Cadet ist die mit Erfolg abgelegte Schlussprüfung an einer zur Ausstellung staatsgiltiger Zeugnisse berechtigten nautischen Schule erforderlich.

§ 3.

Für die Erlangung der Eigenschaft als Schiffer der kleinen Küstenfahrt wird erfordert:

a) Ein Lebensalter von mindestens 20 Jahren;
b) ein wenigstens dreijähriger Dienst auf Seeschiffen;
c) die mit Erfolg abgelegte Prüfung für Schiffer der kleinen Küstenfahrt.

Dem Schiffer der kleinen Küstenfahrt steht die Führung von Segelschiffen dieser Kategorie zu.

§ 4.

Für die Erlangung der Eigenschaft als Schiffer der grossen Küstenfahrt wird erfordert:

a) Ein Lebensalter von mindestens 20 Jahren;
b) ein wenigstens 36monatlicher Dienst in Seefahrt. Jene Seeleute, welche an einer zur Ausstellung staatsgiltiger Zeugnisse berechtigten nautischen Schule die Schlussprüfung mit Erfolg abgelegt haben und das Befähigungsdecret zum Cadetten vorweisen, brauchen nur einen 24monatlichen Dienst in Seefahrt nachzuweisen;
c) die mit Erfolg abgelegte Prüfung für Schiffer der grossen Küstenfahrt.

Dem Schiffer der grossen Küstenfahrt steht die Führung von Segelschiffen der grossen und der kleinen Küstenfahrt, von Dampfern dieser Kategorien jedoch nur dann zu, wenn er auch die Prüfung aus der Schiffsmaschinenkunde mit Erfolg abgelegt hat.

*) Enthalten in dem am 1. März 1902 ausgegebenen XVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 45.

§ 5.

Für die Erlangung der Eigenschaft als Steuermann wird erfordert:

a) Ein Lebensalter von mindestens 19 Jahren;
b) der Nachweis über die an einer zur Ausstellung staatsgiltiger Zeugnisse berechtigten nautischen Schule mit Erfolg abgelegte Schlussprüfung und die Vorlage des Befähigungsdecretes als Cadet;
c) ein wenigstens 18monatlicher Dienst in Seefahrt nach Ablegung der unter b) erwähnten Prüfung;
d) die mit Erfolg abgelegte Steuermannsprüfung. Dem Steuermanne steht die zeitweilige Vertretung des Schiffers der weiten Fahrt und, sobald er das 20. Lebensjahr zurückgelegt hat, auch die Führung von Schiffen der grossen und der kleinen Küstenfahrt zu.

§ 6.

Für die Erlangung der Eigenschaft als Schiffer der weiten Fahrt wird erfordert:

a) Ein Lebensalter von mindestens 22 Jahren;
b) ein wenigstens 16monatlicher Dienst in Seefahrt als Steuermann oder als Schiffer der grossen Küstenfahrt;
c) die den diesfalls geltenden Vorschriften (Beilage 1*) entsprechende Führung eines Particularjournals durch wenigstens insgesammt 12 Monate der Dienstzeit als Steuermann, oder bei Schiffern der grossen Küstenfahrt der Nachweis, durch wenigstens insgesammt 12 Monate das Schiffahrtstagebuch persönlich und regelrecht geführt zu haben, und die Beibringung der für das Particularjournal der Steuermänner vorgeschriebenen Rechnungen;
d) die mit Erfolg abgelegte Prüfung für Schiffer der weiten Fahrt.

Schiffer der grossen Küstenfahrt müssen, um zu dieser Prüfung zugelassen zu werden, dem Erfordernisse des § 5. lit. b), entsprochen haben.

Dem Schiffer der weiten Fahrt steht die Führung von Seeschiffen jeder Kategorie zu.

§ 7.

Für die Erlangung der Eigenschaft als Bootsmann wird erfordert:

a) Ein wenigstens dreijähriger Dienst auf Seeschiffen;
b) die mit Erfolg abgelegte Prüfung für Bootsmänner.

§ 8.

Als Dienst in Seefahrt wird nur die während der eigentlichen Reise im Deck- oder Steuerdienste verbrachte Zeit angerechnet. Die Reise beginnt mit der Ausclarirung und endet mit der Zulassung zum freien Verkehre im Bestimmungshafen, beziehungsweise mit dem Verlassen des Schiffes, wenn dies früher erfolgen sollte.

Die Dauer des Dienstes in Seefahrt muss durch eine vom Seemanne zu führende und vom Schiffer zu bestätigende „Vormerkung für Seefahrt" (Beilage 2) nachgewiesen werden.

Beim Dienste auf österreichischen oder ungarischen Schiffen muss dieser Nachweis, sobald dies geschehen kann, einem Seemannsamte vorgelegt und von diesem mit dem Schiffstagebuche verglichen und beglaubigt werden. Beim Dienste auf Schiffen anderer Flagge muss dieser Nachweis, falls er einem Seemannsamte nicht vorgelegt werden kann, von einer Hafen- oder Consularbehörde des betreffenden Staates beglaubigt sein.

§ 9.

Von dem zur Erlangung der Eigenschaft als Schiffer der kleinen Küstenfahrt vorgeschriebenen dreijährigen Dienst auf Seeschiffen müssen zwei Jahre auf Segelschiffen zugebracht werden; überdies hat der Candidat nachzuweisen, dass er durch wenigstens sechs Monate auf Segelschiffen der kleinen Küstenfahrt Dienste geleistet hat.

§ 10.

Von dem zur Erlangung der Eigenschaft als Schiffer der grossen Küstenfahrt vorgeschriebenen Dienste in Seefahrt muss mindestens ein Drittel auf Segelschiffen der grossen Küstenfahrt oder der weiten Fahrt zugebracht werden. Zwei Drittel des vorgeschriebenen Dienstes in Seefahrt müssen jedoch auf solche Reisen entfallen, welche ausserhalb der Grenzen der kleinen Küstenfahrt unternommen wurden und muss der Candidat wenigstens eine Reise nachweisen, welche sich über die Grenzen der grossen Küstenfahrt erstreckt hat.

§ 11.

Von dem zur Erlangung der Eigenschaft als Steuermann vorgeschriebenen Dienste in Seefahrt muss ein Drittel auf Segelschiffen und ein Drittel auf Dampfschiffen, und zwar bei beiden auf Reisen ausserhalb der Grenzen der kleinen Küstenfahrt zugebracht werden; das dritte Drittel kann auf Segel- oder Dampfschiffen, der grossen Küstenfahrt oder der weiten Fahrt (auch innerhalb der Grenzen der kleinen Küstenfahrt) verbracht werden. Ueberdies muss der Candidat wenigstens eine transoceanische Reise nachweisen.

Zur Erlangung der Eigenschaft als Schiffer der weiten Fahrt sind die gleichen Bestimmungen massgebend; überdies muss der Candidat nachweisen, dass er als Steuermann eine zweite transoceanische Reise gemacht hat.

§ 12.

Der behufs Erlangung der Eigenschaft eines Bootsmannes vorgeschriebene dreijährige Dienst auf Seeschiffen muss ausschliesslich auf Schiffen der weiten Fahrt geleistet werden.

Seeleute, welche nicht wenigstens zwei Jahre auf Segelschiffen Dienst geleistet haben, können nur zu Bootsmännern für Dampfschiffe befähigt werden.

§ 13.

Ein Drittel der vorgeschriebenen Dienstzeit muss von sämmtlichen Candidaten auf österreichischen oder ungarischen Handelsschiffen zugebracht werden; die übrigen zwei Drittel können auf k. und k. Kriegsschiffen oder Handelsschiffen der entsprechenden Kategorie anderer Flagge verbracht werden.

*) Die der Verordnung beigegebenen Beilagen werden ihres grossen Umfanges wegen hier nicht abgedruckt.

Den Segelschiffen werden die gemischten (Dampf- und Segel-) Schiffe der k. und k. Kriegsmarine gleichgestellt.

Wieviel von der Dienstzeit eines Steuermannes an Bord von k. und k. Kriegsschiffen zur Erlangung der Eigenschaft als Schiffer weiter Fahrt anrechenbar ist, wird in jedem einzelnen Falle von der Seebehörde bestimmt.

Der auf österreichischen oder ungarischen Regierungsfahrzeugen und Yachten über 10 Brutto-Registertonnen Raumgehalt geleistete Dienst kann nur in die für den Bootsmann und für den Schiffer der kleinen Küstenfahrt vorgeschriebene Dienstzeit eingerechnet werden. In allen anderen Fällen entscheidet die Seebehörde unter Berücksichtigung der besonderen Umstände, inwieweit ein derartiger Dienst anrechenbar erscheint.

§ 14.

Die in der k. und k. Kriegsmarine erlangten besonderen Eigenschaften haben unter folgenden Bedingungen Geltung:

a) die erlangte Charge eines Seecadetten II. Classe ersetzt den Nachweis der Erlangung der Eigenschaft als Cadet;
b) die mit Erfolg abgelegte Prüfung zum Seeofficier ersetzt den Nachweis der Prüfung zum Steuermann und Schiffer der grossen Küstenfahrt;
c) die erlangte Charge eines Linienschiffslieutenants ersetzt den Nachweis der Prüfung zum Schiffer der weiten Fahrt;
d) die erlangte Charge eines Deckmaates oder Untersteuermeisters ersetzt den Nachweis der Prüfung zum Bootsmann;
e) bei Anwendung der vorstehenden Vorschriften wird kein Unterschied gemacht, ob der Aspirant noch dem Verbande der k. und k. Kriegsmarine angehört oder ob er bereits aus demselben geschieden ist.

§ 15.

Im Auslande erlangte Eigenschaften können mit Ausnahme der Eigenschaft als Steuermann und Schiffer irgend einer Kategorie in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen anerkannt werden, wenn die Bedingungen, unter welchen dieselben verliehen worden, in jeder Beziehung jenen Bedingungen entsprechen, welche durch die gegenwärtige Verordnung vorgeschrieben sind. Die Entscheidung hierüber obliegt der Seebehörde.

§ 16.

Oesterreichische Seeleute dürfen auf österreichischen Seehandelsschiffen in keiner höheren Eigenschaft angemustert werden, als diejenige ist, über deren Erlangung sie sich nach Vorschrift dieser Verordnung auszuweisen vermögen.

Die Eigenschaft als Schiffer der kleinen oder der grossen Küstenfahrt, als Steuermann oder als Schiffer der weiten Fahrt kann nur Oesterreichern zuerkannt werden.

Auf die Dauer des Zoll- und Handelsbündnisses sind die ungarischen Staatsangehörigen den österreichischen Staatsangehörigen gleichzuachten.

II. Abschnitt.

Prüfungsvorschriften.

§ 17.

Ort und Zeit der Prüfungen.

Die Prüfungen a) zur Erlangung der Eigenschaft als Bootsmann und Schiffer der kleinen Küstenfahrt werden bei jedem k. k. Hafen- und Seesanitätscapitanate, b) jene zur Erlangung der Eigenschaft als Schiffer der grossen Küstenfahrt bei den k. k. Hafen- und Seesanitätscapitanaten in Triest und Ragusa, c) jene zur Erlangung der Eigenschaft als Steuermann und als Schiffer der weiten Fahrt in den letztgenannten Orten vor einer Prüfungscommission abgehalten.

Die Prüfungen beginnen an einem im Vorhinein zu bestimmenden Monatstage, und zwar jene sub a) in den Monaten Jänner, März, Mai, September und November, jene sub b) in Triest in den Monaten März, Juni, September und December, in Ragusa jedoch in den Monaten April, Juli und October; die Prüfungen sub c) in Triest in den Monaten März, Juni, September und December, in Ragusa jedoch in den Monaten April, Juli und October; die sub b) und c) angeführten Prüfungen finden in Ragusa nur dann statt, wenn für den betreffenden Prüfungstermin einschliesslich der Repetenten mindestens vier Candidaten angemeldet sind.

§ 18.

Prüfungscommissionen.

Die Prüfungscommissionen, deren Mitglieder durch die k. k. Seebehörde ernannt werden, sind dieser direct unterstellt und haben alle Prüfungsangelegenheiten im Sinne der gegenwärtigen Vorschrift und der seitens der Seebehörde allenfalls ergehenden Einzelbestimmungen selbstständig auszutragen.

Präses der Commission für die im § 17 sub a) angeführte Prüfung ist der Vorstand des betreffenden k. k. Hafen- und Seesanitätscapitanates oder dessen Stellvertreter, jener für die im § 17 sub b) und c) angeführten Prüfungen der Vorstand der nautischen Section der k. k. Seebehörde oder in dessen Verhinderung ein fallweise von der k. k. Seebehörde ernannter Stellvertreter.

Mitglieder sind:

a) Für die im § 17 sub a) angeführte Prüfung:

Ein Beamter des betreffenden k. k. Hafen- und Seesanitätscapitanates, welcher Schiffer der weiten Fahrt ist oder k. und k. Seeofficier war und ein Schiffer der weiten Fahrt oder der grossen Küstenfahrt;

b) für die im § 17 sub b) angeführte Prüfung:

1. ein Beamter des betreffenden k. k. Hafen- und Seesanitätscapitanates, welcher Schiffer der weiten Fahrt ist oder k. und k. Seeofficier war;

2. ein Delegirter der betreffenden Handels- und Gewerbekammer, welcher Schiffer der weiten Fahrt sein muss;

3. ein Schiffer der weiten Fahrt oder der grossen Küstenfahrt, welcher Dampfschiffe befehligt haben muss;

4. der jeweilige Examinator für den betreffenden Gegenstand;

c) für die im § 17 sub c) angeführten Prüfungen:

1. ein k. und k. Linienschiffslieutenant;

2. ein Beamter der k. k. Seebehörde oder des betreffenden k. k. Hafen- und Seesanitätscapitanates, eventuell ein von ersterer zu bestimmender Fachmann;

3. ein Delegirter der betreffenden Handels- und Gewerbekammer, welcher Schiffer der weiten Fahrt sein muss;

4. ein Schiffer der weiten Fahrt, welcher Dampfschiffe befehligt haben muss;

5. der jeweilige Examinator für den betreffenden Gegenstand; als Examinatoren haben die Fachlehrer der k. k. nautischen Schulen zu fungiren.

Den Prüfungscommissionen wird ein Beamter als Protokollführer beigegeben.

Ausser dem Präses müssen bei mündlichen Prüfungen stets mindestens zwei Commissionsmitglieder anwesend sein.

Die Directoren der k. k. nautischen Schulen in Triest und Ragusa können den mündlichen Prüfungen zum Steuermann oder Schiffer der weiten Fahrt als Zuhörer beiwohnen.

§ 19.

Zulassung zu den Prüfungen.

Die Zulassung zur Prüfung kann vom Candidaten längstens bis zum 1. jedes Prüfungsmonates bei gleichzeitigem Erlag der Prüfungstaxe und des Stempels für das Zeugniss mündlich oder schriftlich beim k. k. Hafen- und Seesanitätscapitanate des Prüfungsortes angesprochen werden. Der Candidat hat hiebei nachzuweisen, dass er den im I. Abschnitte dieser Verordnung vorgeschriebenen Bedingungen entspricht und ein Zeugniss über seinen unbescholtenen Lebenswandel beizubringen.

Das betreffende k. k Hafen- und Seesanitätscapitanat überprüft die Nachweise, verständigt den Candidaten von der erfolgten Zulassung und übersendet bis längstens 8. jedes Prüfungsmonates einen Ausweis über die zugelassenen Candidaten dem Präses der Prüfungscommission. Die Particularjournale der Steuermänner sind bis längstens 8. jedes Prüfungsmonates dem mit der Durchsicht derselben betrauten Mitgliede der Commission zu übersenden.

Die Entscheidung über die Zulassung von Candidaten, welche die vorgeschriebenen Erfordernisse nicht in vollem Masse besitzen, steht der Seebehörde zu.

§ 20.

Vorgang bei Abhaltung der Prüfungen.

I. Allgemeine Bestimmungen.

Der Präses der Prüfungscommission bestimmt die einzelnen Prüfungstage und beruft die Commission ein.

Ueber das Ergebniss der Durchsicht der Particularjournale hat das betreffende Commissionsmitglied bis längstens zwei Tage vor dem Prüfungsbeginn dem Präses schriftlich zu berichten.

Vor Beginn der Prüfung sind alle Candidaten bezüglich des Sehvermögens und der Fähigkeit zur Unterscheidung der Farben in Gegenwart des Präses und des Protokollführers ärztlich zu untersuchen.

Die Untersuchung der Fähigkeit zur Unterscheidung der Farben wird nach der Holmgren'schen Methode vorgenommen. Der Candidat hat aus vorgelegten Wollproben der Reihe nach alle grünen, rothen und rosafarbenen Strähne in ihren verschiedenen Abstufungen zusammenzustellen, die einzelnen Farben braucht er jedoch nicht zu nennen. Besteht der Candidat diese Probe nicht, so wird im verdunkelten Zimmer die Prüfung des Farbenunterscheidungsvermögens mittelst des hiezu bestimmten Lampenmodells oder mit vorschriftsmässigen Seitenlichtern vorgenommen.

Kann der Candidat die rothe Farbe von der grünen nicht unterscheiden, so wird er zur Prüfung nicht zugelassen und eine diesbezügliche Anmerkung in sein Seedienstbuch eingetragen, wovon das zuständige Hafenamt zu verständigen ist.

Das Resultat wird mit den Worten „gut" oder „ungenügend" im Prüfungsprotokolle (Beilage 3) verzeichnet.

Wird ein Candidat derartig kurzsichtig befunden, dass er nur die Hälfte des normalen Seevermögens besitzt, so wird dieser Umstand im Protokolle verzeichnet. Solche Candidaten können wohl die Prüfung ablegen, es wird ihnen aber kein Befähigungsdecret zuerkannt.

Für Umfang der Aufgaben und Fragen sind die betreffenden Prüfungsprogramme massgebend. (Beilagen 4 bis 8.)

Die Prüfungsprogramme können im gegenseitigen Einvernehmen der Seebehörden in Triest und Fiume abgeändert werden.

II. Vorgang bei den schriftlichen Prüfungen.

Die schriftlichen Prüfungen haben den mündlichen stets vorauszugehen. Die Aufgaben zu den schriftlichen Prüfungen werden für jeden Prüfungstermin vom betreffenden Examinator neu zusammengestellt und in

offenen, mit fortlaufenden Nummern versehenen Couverts, je eines für jeden Candidaten, dem Präses übergeben. Dieser hat nach Genehmigung der Aufgaben die Couverts zu versiegeln. Im Prüfungssaale gelangen die Aufgaben zur Verlosung. Die schriftliche Ausarbeitung geschieht von sämmtlichen Candidaten gleichzeitig unter Aufsicht eines Commissionsmitgliedes und des Protokollführers. Die Candidaten dürfen keinerlei Behelfe in den Prüfungssaal mitbringen, diese werden ihnen vom Präses zur Verfügung gestellt. Das anwesende Commissionsmitglied überwacht, dass die Candidaten ihre Aufgaben allein und nur mit den amtlichen Behelfen ausarbeiten.

Sollte sich ein Candidat unerlaubter Hilfsmittel bedienen oder fremde Beihilfe in Anspruch nehmen, so sind demselben die Aufgaben abzunehmen und mit einer diesbezüglichen Bemerkung zu versehen. Ein solcher Candidat hat hierauf den Prüfungssaal zu verlassen und wird zur Fortsetzung der Prüfung für diesen Termin nicht zugelassen.

Bei Rechnungen ist den Candidaten ein Zeitraum von vier, bei Aufsätzen von zwei Stunden zu geben, nach deren Ablauf die Ausarbeitungen, auf jedem Bogen mit der Unterschrift des Candidaten versehen, auch dann abzugeben sind, wenn sie nicht beendet sein sollten. Das anwesende Commissionsmitglied merkt am Schlusse jeder Aufgabe den Zeitpunkt der Uebernahme an und bestätigt dies mit seiner Unterschrift, worauf dieselben den betreffenden Examinatoren zur Beurtheilung zugestellt werden. Vorgefundene Fehler sind mit rother Tinte zu bezeichnen und auf Grund derselben ein Classificationsantrag zu stellen. Bei den Rechnungsaufgaben sind die Fehler überdies mit fortlaufenden Zahlen zu versehen und deren Art anzugeben.

III. Vorgang bei den mündlichen Prüfungen.

Die mündlichen Prüfungen werden vor der versammelten Commission abgehalten. Die Candidaten sind einzeln in den Prüfungssaal zu rufen. Die Fragen an die Candidaten stellt der Examinator des betreffenden Gegenstandes. Ausser dem Examinator können nur vom Präses an den Candidaten weitere Fragen gestellt oder nähere Aufklärung über die zu beantwortenden Fragen verlangt werden. Hiebei können auch die schriftlichen Ausarbeitungen einer Discussion unterzogen werden. Die Particularjournale und schriftlichen Ausarbeitungen sind zur Einsicht der Commission aufzulegen.

Nach Beendigung der Prüfung eines Candidaten aus einem Gegenstande hat die Commission in Abwesenheit des Candidaten über die vom Examinator zu beantragende Classification abzustimmen und sich hiezu der Noten: vorzüglich, gut, genügend und nicht genügend zu bedienen. Bei den betreffenden Gegenständen ist auch über das Ergebniss der schriftlichen Prüfung abzustimmen. Bei Stimmengleichheit entscheidet der Präses.

IV. Urtheil über das Gesammtergebniss.

Aus den Resultaten der mündlichen und schriftlichen Prüfung wird der von jedem Candidaten erzielte Gesammterfolg bestimmt und in das Prüfungsprotokoll eingetragen.

Der Gesammterfolg ist:

vorzüglich, wenn der Candidat höchstens aus einem Gegenstande mit gut, aus den übrigen mit vorzüglich classificirt wurde;

gut, wenn der Candidat höchstens aus einem Gegenstande mit genügend, aus den übrigen mit gut classificirt wurde;

genügend, wenn der Candidat entsprochen hat;

ungenügend, wenn der Candidat auch nur aus einem Gegenstande nicht entsprochen hat.

Bei ungenügendem Erfolge ist der Termin festzusetzen, vor welchem der Candidat die Prüfung nicht wiederholen darf.

Wurde die Prüfung unterbrochen, so entscheidet die Commission mit Rücksicht auf die obwaltenden Umstände, ob die Prüfung als nicht begonnen oder theilweise abgelegt betrachtet werden soll.

Ueber das Prüfungsergebniss ist dem Candidaten ein Zeugniss auszufolgen (Beilage 9). Bei dieser Gelegenheit sind den Steuermännern die Particularjournale zurückzustellen.

V. Vorlegung der Prüfungsprotokolle.

Nach Beendigung der Prüfungen sind die vom Präses und dem Protokollführer unterfertigten Protokolle sammt den schriftlichen Ausarbeitungen der Seebehörde vorzulegen.

§ 21.
Ausstellung der Befähigungsdecrete.

Die Befähigungsdecrete (Beilage 10) werden von der Seebehörde ausgestellt und den Ernannten gegen Erlag der Kosten für Stempel und Pergamente im Wege eines Seemannsamtes übermittelt. Die neuernannten Schiffer sind von diesem Seemannsamte in Eid zu nehmen. Auf der Rückseite des Befähigungsdecretes ist die erfolgte Eidesablegung zu bestätigen.

Die Erlangung jeder Eigenschaft ist im Seedienstbuche vorzumerken und von der erfolgten Ernennung und Anmerkung jenes Seemannsamt zu verständigen, welches das bezügliche Seedienstbuch ausgestellt hat.

Das Resultat aller Prüfungen ist der kgl. ungarischen Seebehörde mitzutheilen. Die Namen jener Candidaten, welche bei einer Prüfung nicht entsprochen haben, sind nebst Angabe der auf die Wiederholung der Prüfung bezüglichen Umstände den anderen betreffenden Prüfungscommissionen mitzutheilen.

§ 22.
Wiederholung der Prüfungen.

Candidaten, welche die Prüfung nicht bestanden haben, können sich aus den betreffenden Gegenständen zu dem von der Commission festgesetzten Termine neuerdings zur Prüfung melden. Bestehen sie die Prüfung

auch das zweitemal nicht, so können sie zu einer dritten Prüfung nur dann zugelassen werden, wenn sie blos aus einem Gegenstande nicht entsprochen haben.

§ 23.
Prüfungstaxen.

Die Taxe beträgt für die Prüfung zum

Schiffer der kleinen Küstenfahrt	K 10
„ „ grossen „	„ 20
Steuermann (Lieutenant)	„ 30
Schiffer der weiten Fahrt (Capitän)	„ 40
Bootsmann	„ 10

Für die Wiederholung der Prüfung ist das Anderthalbfache der oben festgesetzten Taxen zu entrichten.

Die Mitglieder der Prüfungscommission erhalten für jeden Prüfungstag, an welchem sie anwesend sind, eine Taxe von K 10, der Präses eine solche von K 20 und der Protokollführer von K 2.

Für die Durchsicht des Particularjournals, beziehungsweise der schriftlichen Ausarbeitung eines jeden Candidaten erhält das hiemit betraute Commissionsmitglied eine Taxe von je K 2.

Die Gebühren der Prüfungscommission werden von der Seebehörde flüssig gemacht.

Jene Candidaten, welche bei der Untersuchung über die Fähigkeit zur Unterscheidung der Farben oder des Sehvermögens nicht entsprochen haben und die betreffende Befähigungsprüfung daher nicht ablegen, sowie jene, deren Prüfung als nicht begonnen angesehen wird, erhalten die Taxe zurückerstattet. Candidaten, welche eine früher unterbrochene Prüfung fortsetzen, haben keine neuerliche Taxe zu erlegen.

§ 24.
Schlussbestimmungen.

Gegenwärtige Verordnung tritt sechs Monate nach dem Tage der Kundmachung in Kraft.

Mit dem Tage der Giltigkeit dieser Verordnung werden alle bisher über denselben Gegenstand bestehenden Verordnungen und andere Vorschriften ausser Kraft gesetzt.

Die Seebehörde ist während der Dauer von zwei Jahren vom Tage der Kundmachung der gegenwärtigen Verordnung ermächtigt, in berücksichtigungswürdigen Fällen zu gestatten, dass behufs Erlangung der Eigenschaft als Schiffer der grossen Küstenfahrt (§ 4), als Steuermann (§ 5) und als Schiffer der weiten Fahrt (§ 6) von den Bestimmungen des I. Abschnittes dieser Verordnung unter Beibehaltung der bisher geltenden Bestimmungen abgesehen werden könne.

Call m. p.

Die Thätigkeit des kgl. ungar. Handelsministeriums in den Jahren 1899 bis 1902.

Der „Pester Lloyd" erstattet auf Basis authentischer Daten, und zwar anlässlich des Rücktrittes des bisherigen Handelsministers Alexander Hegedüs, eine Darstellung der Amtsthätigkeit des kgl. ungarischen Handelsministeriums in den drei verflossenen Jahren. Wir entnehmen diesem Berichte jene Daten, welche sich auf das Communicationswesen zu Land und zu Wasser beziehen, und zwar:

1. Eisenbahnwesen.

Während der Amtsthätigkeit des Ministers Hegedüs wurden 945 km Eisenbahnen dem Verkehre übergeben. Von besonderem Interesse ist die Angelegenheit der bosnischen Bahnen. Als im Jahre 1900 der Ausbau des bosnischen Eisenbahnnetzes auf die Tagesordnung gelangte, bemühte sich die Regierung, bei gleichzeitiger Wahrung der strategischen und vom Standpunkte der Grossmachtstellung der Monarchie gebotenen Interessen, eine für Ungarn günstige Lösung herbeizuführen, indem mit Benützung, bezw. durch Ergänzung der Linien der ungarischen Staatsbahnen, ferner durch den Umbau der schmalspurigen Bahn Bosnabrod-Sarajevo auf Normalspur, von Budapest nach Sarajevo und in Fortsetzung dieser Linie — in der Richtung Salonichi — bis zur bosnischen Grenze eine einheitliche normalspurige Linie hergestellt werden sollte, deren Verwaltung einer solchen Finanzgruppe übergeben worden wäre, welche entsprechende Garantien bot, dass diese Bahn von der bosnischen Grenze bis Mitrowitz oder Uesküb auf türkischem Gebiete in der Richtung nach Salonichi Anschluss findet. Diese gross angelegte Conception konnte nicht verwirklicht werden.

Es ist aber der Regierung, bezw. dem Handelsminister gelungen, den Bau einer schmalspurigen Bahn von Sarajevo bis zur Landesgrenze durchzuführen. Diese Bahn ist infolge Initiative der ungarischen Regierung so geplant, dass dieselbe mit der Zeit auf Normalspur umgeändert werden kann. Nachdem seitens der österreichischen Regierung im Interesse der Verbindung Bosniens mit Spalato der Bau der Linie Bugojno—Aržano gefordert wurde, welche Linie ausschliesslich österreichischen Interessen dient, hat die ungarische Regierung ihre Zustimmung zum Baue dieser Bahn an die Bedingung geknüpft, dass im Interesse des ungarischen Verkehres, gleichzeitig mit der Linie Bugojno—Aržano, die normalspurige Bahn Doboj-Samac gebaut werden müsse. Bei Verhandlung des betreffenden Gesetzentwurfes im österreichischen Parlament wurde dort von allen Seiten betont, dass in dieser Angelegenheit Ungarn einen Sieg errungen habe. Die Frage der Székler Bahnen ist bereits in so vorgeschrittenem Stadium, dass mit dem Baue begonnen werden kann, und hat der Finanzminister bereits die nöthigen Mittel zur Verfügung gestellt.

Im Vorjahre gelangte auch die Angelegenheit der Torontáler Bahnen und die Ordnung der Strassenfonds des Torontáler Comitats zur Erledigung. Ferner sind noch zu erwähnen: der Umbau der Budapest-Szt. Lörinczer Vicinalbahn auf elektrischen Betrieb; die Verlegung der Werkstätte des Westbahnhofes; die nahezu

hundert Millionen Kronen betragenden Investitionen, die den ungarischen Staatsbahnen gesichert sind. Endlich sind die Pläne und Kostenüberschläge der Budapester Bahnhöfe ausgearbeitet.

II. Marineverwaltung.

Im Interesse der Hebung des Zuckerexportes nach Indien und Japan wurden die regelmässigen Schiffahrten des „Lloyd" von 12 auf 27 per Jahr erhöht. Zwischen Fiume und Venedig wurde eine dritte Fahrt per Woche eingeführt. Die Quarantaineanstalt in Martinschizza wurde entsprechend umgestaltet und neu eingerichtet. Mit der Seeschiffahrt-Gesellschaft „Adria" wurde ein neuer Vertrag abgeschlossen, dementsprechend die Gesellschaft acht neue Dampfer anschaffen muss und für neue Fahrten im Ausmasse von 89.180 Seemeilen verpflichtet wurde. Auch die Ungarisch-Croatische Seeschiffahrt-Gesellschaft hat ihren Schiffspark mit drei neuen Dampfern vermehrt und wurde zur Absolvirung von 100.000 Seemeilen neuer Fahrten verpflichtet. Die Schwarz'sche Schiffahrt-Unternehmung wurde der Ungarisch-Croatischen Seeschiffahrt-Gesellschaft einverleibt und ist die Zahl der Fahrten in der Relation Ancona im Sommer um eine Fahrt per Woche zu vermehren.

Im Interesse der Hebung der freien Seeschiffahrt wurde ein Gesetzentwurf ausgearbeitet und ist geplant, den diesem Zwecke dienenden Credit von K 200.000 auf K 500.000 zu erhöhen.

III. Flussschiffahrt.

Beim Eisernen Thor wurde die Lootsen-Institution, ferner eine Schiffahrtsordnung und die Einhebung von Gebühren bei der Eisernen Thor-Schiffahrt eingeführt. Die im Jahre 1869 erlassene provisorische Verordnung, betreffend die Fluss-, Canal- und Seeschiffahrt, wurde den gegenwärtigen Verhältnissen entsprechend ganz umgearbeitet und wurde das betreffende Elaborat von den interessirten Ministerien bereits verhandelt.

Die Pläne des Budapester Handels- und Industriehafens, ferner des Budapest-Csongráder und des Vukovár-Samaeer Canales sind vollständig ausgearbeitet.

IV. Tarifpolitik.

Auf dem Gebiete der Tarifpolitik sind mehrere wichtige Resultate zu verzeichnen:

a) Zuckerexport.

Für die ungarischen Fabriken bestanden für Sendungen nach dem Zollauslande via Fiume und Galatz sehr billige Exporttarife, wodurch der Zuckerexport, besonders in der Richtung via Fiume, einen bedeutenden Aufschwung nahm. In der Relation via Galatz hatten die von den ungarischen Staatsbahnen im Vereine mit der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrt-Gesellschaft und der Levante-Seeschiffahrt-Gesellschaft gewährten Tarifbegünstigungen nicht den gewünschten Erfolg, indem sich der Export nach dem Orient nicht in der gleichen Weise entwickelte wie über Fiume. Um dies zu paralysiren, wurde verfügt, dass die Umladung schon in Budapest erfolge und derart der Frachtsatz eine bedeutende Ermässigung erfahre. Diese Verfügung hat zur Hebung des Zuckerexportes nach dem Orient erheblich beigetragen. Ferner wurden die im Jahre 1890 für die Dauer von 10 Jahren gewährten Frachtbegünstigungen weiter aufrechterhalten.

b) Mehlexport.

Als Compensation für die durch die Aufhebung des Mahlverkehres verlorenen Bonificationen wurden den Budapester und den Provinzmühlen für den überseeischen Export, ferner für den Export auf den Eisenbahnen sehr bedeutende Frachtbonificationen gewährt. Diese Verfügungen hatten den Erfolg, dass der Mehlexport via Fiume seit der Aufhebung des Mahlverkehres sich gehoben hat. Zu bemerken ist, dass das Exportverhältniss zwischen den hauptstädtischen und Provinzmühlen sich zu Gunsten der Provinzmühlen geändert hat, indem die Provinzmühlen im Jahre 1901 25.127 t (gegen 8469 t im Jahre 1899), die Budapester Mühlen im Jahre 1901 58.033 t (gegen 72.326 t im Jahre 1899) via Fiume ausführten.

c) Kohlenexport.

Um den ungarischen Kohlenwerken den Export nach Oesterreich zu ermöglichen, wurden denselben anlässlich des im Jahre 1900 in Oesterreich herrschenden Strikes sehr günstige Tarife gewährt. Damit auch nach Beendigung des Strikes den ungarischen Kohlenwerken, insbesondere den Bánhidaer und Graner Werken, das jenseitige Absatzgebiet gesichert bleibe, wurden diese Ausnahmetarife auch weiterhin aufrecht erhalten. Ferner wurden für Kohlensendungen nach Fiume gleichfalls Ausnahmetarife gewährt, damit der ungarischen Kohle die Möglichkeit geboten werde, den Fiumaner Platz dem ungarischen Kohlenhandel zu gewinnen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 105. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 7. März wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens:

1. der Herren Abgeordneten Věnceslav Hrubý und Genossen, betreffend die Anbringung einer doppelsprachigen Aufschrift auf der Haltestelle Kreuzendorf (Holašovice) bei Troppau;

2. der Herren Abgeordneten Breiter und Genossen, betreffend die Besetzung der Stelle des Vorstandes der Bahnerhaltungssection in Itzkany mit einem Nichttechniker;

3. der Herren Abgeordneten Lindner und Genossen:

„Das hohe Eisenbahnministerium trägt sich mit der Absicht, für die Bahnstrecken von grösserer Steigung bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen, angeblich weil die Betriebskosten grösser sind, die Personen- und Frachttarifsätze zu erhöhen, und sind diesfalls die Erhebungen im Zuge.

In der Erwägung, dass gerade bei grösseren Steigungsverhältnissen der Bahnen nicht nur ein mässiges Hügelland, sondern zumeist ausgesprochenes Gebirgsland durchzogen wird, so kann wohl mit Recht angenommen werden, dass gerade wieder die Landwirthschaft, das Kleingewerbe und der Handel, im grossen Ganzen die ärmere Bevölkerung durch diese Massnahmen hart getroffen werden.

In Erwägung, dass gerade jene Gemeinden des Gebirges minder steuerkräftig sind, daher jetzt schon ein Umlagepercent haben, welches ihnen die grössten Opfer auferlegt, und noch mehr, auch die Bewirthschaftung ihrer Liegenschaften durch die socialen Verhältnisse und die erschwerte Bodenbearbeitung vertheuert erscheint, die Industrie, wie: Kalkbrennereien, Steinindustrie und Holz keine höheren Frachtsätze verträgt, mit jenen im Deutschen Reiche überhaupt schon jetzt nicht verglichen werden können, wären diese geplanten Erhöhungen ein Ruin der bestehenden Industrieanlagen.

Schon jetzt ist man nicht imstande bei den bestehenden Tarifen, zum Beispiel aus dem nordwestlichen Schlesien, mit allen diesen oben besonders angeführten Erzeugnissen kaum am Wiener Platze als Lieferant aufzutreten. Schon in das mährische Centrum muss der Industrielle oft und oft wegen der hohen Frachtsätze weichen.

Mit Rücksicht auf die obigen Erwägungen stellen die Gefertigten die Anfrage:

Ist Seine Excellenz geneigt, die angeführten Umstände genau zu erwägen, die nöthigen diesbezüglichen Erhebungen

pflegen zu lassen und Sorge zu tragen, dass die in Betracht kommenden Gemeinden und Berufsstände durch diese beabsichtigten Personen- und Frachttariferhöhungen nicht geschädigt werden?"

In der 106. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 10. März wurde seitens der Regierung eine Vorlage, betreffend die Forterhebung der Steuern und Abgaben, sowie die Bestreitung des Staatsaufwandes in der Zeit vom 1. April bis 31. Mai 1902, eingebracht.

In derselben Sitzung richteten die Herren Abgeordneten Biankini, Dr. Zaffron und Genossen an den Herrn Ministerpräsidenten als Leiter des Ministeriums des Innern nachstehende Interpellation:

„I. Ist Euerer Excellenz bekannt, dass die Postdampferverbindungen zwischen Lagosta, Curzola und Sabbioncello in Dalmatien derart unzugänglich sind, dass die Wähler der Gemeinde Lagosta im December vorigen Jahres volle 15 Tage verlieren mussten, um anlässlich der in Curzola stattgefundenen Landtagswahlen ihr Wahlrecht ausüben zu können?

II. Ist Euerer Excellenz bekannt, dass sich unter den Wählern aus Lagosta der Bürgermeister und der Arzt befunden haben und dass damals in Lagosta unter den Kindern eine infectiöse Krankheit ausgebrochen ist und dass die Gemeinde volle 15 Tage ohne Arzt und ohne Bürgermeister gewesen ist?

III. Ist ferner Euerer Excellenz bekannt, dass trotz der bestehenden oben geschilderten Verhältnisse das Ministerium „aus finanziellen Gründen" die erbetene Staatssubvention von einigen tausend Kronen der Dampfschiff-Unternehmung, welche jene schrecklichen Verhältnisse saniren sollte, verweigert hat?

IV. Kann Euere Excellenz diese Verweigerung rechtfertigen und wenn nicht, ist Euere Excellenz geneigt, sofort anzuordnen, dass die erbetene Subvention bewilligt und dass die Postdampferlinie Lagosta — Curzola — Orebić noch im laufenden Jahre creirt werde?"

Das Subcomité des Steuerausschusses des Abgeordnetenhauses für die Fahrkartensteuer-Vorlage nahm in seiner am 11. März abgehaltenen Sitzung mit Zustimmung der Regierung folgende neue Bestimmung in den Entwurf auf:

„Die von den Eisenbahnverwaltungen ausgestellten Anweisungen (Legitimationen) zur freien Fahrt unterliegen einer von den begünstigten Personen zu entrichtenden Stempelgebühr. Dieselbe beträgt für Anweisungen, welche nur zu einer einmaligen Fahrt oder zu einer Hin- und Rückfahrt berechtigen, hinsichtlich der dritten Wagenclasse 50 Heller, hinsichtlich der zweiten Wagenclasse 1 Krone, hinsichtlich der ersten Wagenclasse 2 Kronen und für Anweisungen zu wiederholten Fahrten hinsichtlich der dritten Wagenclasse 5 Kronen, hinsichtlich der zweiten Wagenclasse 10 Kronen, hinsichtlich der ersten Wagenclasse 20 Kronen. Lautet die Anweisung auf mehrere Personen, so ist die Stempelgebühr für jede derselben besonders zu berechnen.

Von der Stempelgebühr sind befreit: Anweisungen, welche a) auf Gesetzen, allgemeinen Verordnungen oder concessionsmässigen Verpflichtungen beruhen; b) von den Bahnverwaltungen den eigenen Bediensteten einschliesslich der Arbeiter, sowie den Familienangehörigen derselben oder den Bediensteten fremder Verkehrsanstalten ertheilt werden; c) auf Grund der vom Eisenbahnminister erlassenen oder genehmigten Dienstvorschriften der Bahnverwaltungen aus öffentlichen oder eisenbahndienstlichen Rücksichten oder wegen Armuth oder endlich wegen gemeinnütziger Zwecke gewährt werden.

Die näheren Vorschriften über die Art der Entrichtung dieser Stempelgebühr sind im Verordnungswege zu erlassen. Die Regierung ist ermächtigt, die unmittelbare Entrichtung dieser Gebühr zu bewilligen. Auf die oben bezeichnete Stempelgebühr finden im Uebrigen die allgemeinen Vorschriften der Gesetze über Stempel und unmittelbare Gebühren Anwendung."

Die Berathungen des Subcomités sind hiemit beendigt.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Project für die Anlage der Zufahrtsgeleise zum Betriebsbahnhofe „Erdberg" in der Erdbergstrasse und Schlachthausgasse, sowie eines abzweigend von diesem in einer zukünftigen Strasse bis zum Anschlusse an die Geleise in der Erdbergstrasse zu führenden Geleises: Anberaumung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des vom k. k. Eisenbahnministerium principiell genehmigten Projectes der Gemeinde Wien für die Anlage der Zufahrtsgeleise zum Betriebsbahnhofe „Erdberg" in der Erdbergstrasse und Schlachthausgasse und eines abzweigend von diesem in einer zukünftigen Strasse bis zum Anschlusse an die Geleise in der Erdbergstrasse zu führenden Geleises der Wiener elektrischen Strassenbahnen die Trassenrevision und die politische Begehung für Freitag den 21. März anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am bezeichneten Tage um ½11 Uhr Vormittags beim Betriebsbahnhofe „Erdberg". Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Hans Ritter von Galatti betraut. [E.-M.-Z. 11.303.]

Localbahn Wlaschim—Unter-Kralowitz. (Locomotivremise in der Station Unter-Kralowitz: Hochbauplan.) Der von der Bauaufsicht vorgelegte Hochbauplan der Locomotivremise in der Station Unter-Kralowitz der Localbahn Wlaschim—Unter-Kralowitz wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-B.-D. 2065.]

Projectirte Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest - St. Andrae. (Theilstrecke Görz — Triest: Anordnung der Stationscommission, politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und feuersicheren Herstellungen.) Die von der k. k. Trassirungs-Expositur in Triest vorgelegten Projectsbehelfe, umfassend das Stationsoperat, bezw. das Detailproject und das Operat über die feuersicheren Herstellungen hinsichtlich der Strecke Opčina—Triest von km 37·070 bis km 52·543, der Theilstrecke Görz—Triest der projectirten Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz — Triest - St. Andrae (Art. I, Punkt 2 des Gesetzes vom 6. Juni 1901) erscheinen nach Massgabe der in den bezeichneten Projectsbehelfen durchgeführten Aenderungen vom sachlichen Standpunkte als entsprechend und wurde das oberwähnte Detailproject principiell genehmigt. Die gegenständlichen Operate wurden an die k. k. Statthalterei in Triest mit der Einladung geleitet, bezüglich derselben im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, die Stationscommission, bezw. die politische Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie die Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen durchzuführen. Die Stationscommission hinsichtlich der projectirten Verkehrsstellen ist im Zuge der politischen Begehung der obbezeichneten Strecke vorzunehmen. [E.-M.-Z. 9791.]

— (Herstellung einer Wasserkraftanlage am Feistritzbache aus Anlass des Baues des Wocheiner Tunnels [Nordseite]: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Landesregierung in Laibach hat hinsichtlich des von der k. k. Trassirungs-Expositur in Assling vorgelegten Projectes für die Herstellung einer Wasserkraftanlage am Feistritzbache, welche aus Anlass des Baues des Wocheiner Tunnels (Nordseite) im Zuge der Projectslinie Klagenfurt (Villach)—Görz - Triest-St. Andrae (Artikel I, Punkt 2 des Gesetzes vom 6. Juni 1901 zur Ausführung gelangen soll, die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung nach Massgabe der Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 und unter Bedachtnahme auf die materiellen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes für Krain auf den 17. und eventuell 18. März l. J. anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Markwart Freiherr von Schönberger betraut. Die Commissionsmitglieder versammeln sich in Wocheiner Feistritz. [E.-M.-Z. 10.434.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Directionsbezirk Linz: Eröffnung der Ladestelle Linz Schlachthof.) Am 15. März wird die im städtischen Schlachthofe in Linz bahnseitig für den beschränkten Güterverkehr errichtete Ein- und Ausladestelle mit der Bezeichnung „Linz Schlachthof k.k.St.B." dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. (Vergl. Vrdgs-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 28 vom 11. März, Seite 808.)

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Massnahmen im Interesse der Betriebssicherheit der Postbeiwagen im Eisenbahnverkehre.) Die Ueberwachung der Betriebssicherheit der Postbeiwagen im Eisenbahnverkehre liegt den Organen der Postambulanz ob. Nachdem jedoch auch die Eisenbahnorgane in Ausübung ihres Dienstes Gelegenheit haben, die Postbeiwagen — ohne besondere Mühe und Zeitverlust — zu beobachten, hat die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, den Intentionen einer ministeriellen Verfügung entsprechend, ihre Stations- und Zugsbegleitungsorgane angewiesen, der Betriebssicherheit der Postbeiwagen ihr Augenmerk zuzuwenden.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Wechsel des Domicils der gesellschaftlichen Direction in Budapest.) Die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn verlautbart, dass ihre Bureaux sich seit 5. März 1902 Budapest, V. Bezirk (Leopoldstadt), Rudolf rakpart (Rudolfs-Quai) Nr. 6 befinden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ausgabe directer Fahrkarten für Personenzuge im Anschlusse an Eil- und Personenzüge der österreichischen Eisenbahnen.) Von den einzelnen Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen nach den Stationen Aussee, Eger, Gmunden, Ischl, Innsbruck, Marienbad, Salzburg und Wien-Westbabnhof konnten bisher laut dem einschlägigen Personentarife directe Fahrkarten I. und II. Classe blos für Schnellzüge gelöst werden, da bis jetzt blos die Schnellzüge eine directe Verbindung durch die Wiener Verbindungsbahn hatten. Da nun jüngst auch für die Personenzüge der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ein directer Anschluss durch die Wiener Verbindungsbahn hergestellt wurde, wird die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen demnächst zu dem Hefte V des im österreichisch-ungarischen Personenverkehre giltigen Tarifes einen Nachtrag I veröffentlichen, in welchem auch directe Fahrkarten sowohl für Personenzüge, als auch combinirt für Eil- und Personenzüge systemisirt werden.

[„Pester Lloyd."]

— (Eröffnung einer neuen Haltestelle im Bereiche der Munkacs-Beszkid-Lawoczne-Eisenbahn.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart im „Vasuti és közlekedési közlöny", dass im Bereiche ihrer Linie (Sátoralja-Ujhely—Csap—Bátyu—) Munkács—Paszika—Beskid—Lawoczne (—Lemberg) nächst der Station Paszika bei Wächterhaus Nr. 16 eine neue, „Tövisfalva" benannte Haltestelle eröffnet wurde.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsunfälle auf deutschen Eisenbahnen im Monate December 1901.) Im Monate December 1901 sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 8 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 5 bei Personenzügen), 20 Entgleisungen in Stationen (davon 4 bei Personenzügen), 4 Zusammenstösse auf freier Bahn (davon 2 bei Personenzügen), 24 Zusammenstösse in Stationen (davon 7 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 11 Reisende und 1 Bahnbediensteter getödtet, 30 Reisende, 20 Bahnbedienstete, 8 Postbeamte und 1 fremde Person verletzt.

Prenssen. (Reform des Eisenbahn-Rettungswesens.) Zur Reform des Eisenbahn-Rettungswesens wird dem „Berliner Tageblatt" mitgetheilt, dass die Eisenbahn-Directionen Berlin, Kassel, Münster, Breslau und Altona vom Minister beauftragt worden sind, allgemeine Dienstvorschriften über das Rettungswesen bei Verunglückungen auf der Eisenbahn auszuarbeiten und binnen vier Wochen vorzulegen. Bei den Berathungen, welche demnächst stattfinden werden, soll die Direction Münster den Vorsitz führen. Zugleich sollen Verhandlungen mit geeigneten Aerzten, Krankenanstalten, Samaritervereinen etc. darüber eingeleitet werden, ob und in welcher Weise sich dieselben, soferne in ihrer Nachbarschaft ein Eisenbahnunglück stattfindet, an dem Rettungswerke betheiligen können. In der gleichen Frist erwartet der Minister auch etwaige Vorschläge der Directionen über eine anderweitige Anfstellung der vorläufig ins Ange gefassten 75 Hilfszüge. Ihre Allarmirung soll ähnlich wie bei der Feuerwehr geschehen und daher empfiehlt es sich, dass, abgesehen von directen Telephonleitungen, in den Wohnungen der Beamten und Arbeiter Allarmglocken angebracht werden; wo solche fiscalische Dienstgebäude noch nicht bestehen, soll darauf Bedacht genommen werden, dass staatseigene Wohnhäuser für die zum Rettungsdienste berufenen Beamten und Arbeiter auf oder in der Nähe der Bahnhöfe schleunigst erbaut werden können. Hierüber erwartet der Minister binnen acht Wochen Bericht. Weiters theilt das Blatt mit, dass auf nachbenannten Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin künftig Rettungszüge bereit gehalten werden, wobei zweierlei Arten in Betracht kommen, nämlich solche Stationen, auf denen Aerztewagen und Geräthschaftswagen stehen; dies sind: Anhalter, Lehrter und Schlesischer Bahnhof zu Berlin, Bahnhof Gesundbrunnen und Frankfurt a. d. Oder. Ferner solche, die nur über Geräthschaftswagen verfügen, dies sind: Görlitzer und Potsdamer Bahnhof zu Berlin, sowie die Stationen Lichtenberg-Friedrichsfelde, Westend, Potsdam und Guben.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Berlin; Schliessung der Auskunftsstelle auf dem Anhalter Bahnhofe in Berlin.) Ab 1. April wird die Auskunftsstelle auf dem Anhalter Bahnhofe in Berlin geschlossen und kommt demnach von diesem Zeitpunkte ab für alle Angelegenheiten des Vieh- und Güterverkehres als amtliche Auskunftsstelle, in welcher mündlich und schriftlich Auskunft ertheilt wird, für Berlin nur noch das Auskunftsbureau auf dem Bahnhofe Alexanderplatz in Betracht.

— (Directionsbezirk Danzig: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Kleschkau.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge ist am 1. März die an der Bahnstrecke Dirschau — Danzig zwischen den Verkehrsstellen Hohenstein (Kreis Dirschau) und Praust gelegene Haltestelle Kleschkau, welche bereits für den Stückgut- und Wagenladungsgüterverkehr eingerichtet ist, nunmehr auch für den Viehverkehr eröffnet worden.

— (Directionsbezirk St. Johann-Saarbrücken: Eröffnung der Station Eisenberg i. d. Pfalz für den Fahrzeugverkehr.) Zufolge einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 18. Februar können auf der Station Eisenberg i. d. Pfalz nunmehr Fahrzeuge aller Art ver- und entladen werden.

— (Directionsbezirk Bromberg: Eröffnung der Haltestelle Schönsee Stadt für den Viehverkehr.) Am 14. Februar ist die an der Bahnstrecke Schönsee—Strassburg i. Westpr. zwischen den Verkehrsstellen Schönsee und Gruneberg gelegenen Haltestelle „Schönsee Stadt" für den Viehverkehr eröffnet worden. Die Verladung von Vieh an anderen als an den vom zuständigen Landrath festgesetzten Tagen bedarf der Genehmigung desselben. (Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 19. Februar.)

— (Eröffnung der Kleinbahn von Höchst a. Main nach Königstein.) Die Actiengesellschaft für Bahnbau und Betrieb verlautbart mittelst Kundmachung, dass am 24. Februar die normalspurige Kleinbahn von Höchst a. Main nach Königstein für den Personen-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet wurde. An dieser Bahnstrecke liegen folgende Stationen, welche sämmtlich für alle drei Verkehrszweige eingerichtet sind: Höchst (Uebergangsstation), Unterliederbach, Niederhofheim-Oberliederbach, Münster, Kelkheim-Fischbach, Hornau, Schneidhain und Königstein. Fahrzeuge können nur auf der letztgenannten Station ver- und entladen werden.

— (Concessionirung der Nebenbahn Gütersloh-Hövelhof.) Der „Reichsanzeiger" veröffentlicht eine Concessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer vollspurigen Nebeneisenbahn von Gütersloh nach Hövelhof durch die Teutoburger Waldeisenbahn-Gesellschaft.

Braunschweig. (Braunschweigische Landeseisenbahn-Gesellschaft: Eröffnung der Strecke Braunschweig N.—Gliesmarode-Ueberg für den Personenverkehr.) Am 15. Februar ist, einer amtlichen Mittheilung zufolge, auf der Strecke Braunschweig N.—Gliesmarode-Ueberg der Personenverkehr eröffnet worden.

Baden und Bayern. (Staatsvertrag bezüglich der Nebeneisenbahn Miltenberg-Stadtprozelten-Wertheim.) Die badische Kammer hat den Staatsvertrag mit Bayern über die Fortsetzung der Nebeneisenbahn Miltenberg-Stadtprozelten bis Wertheim genehmigt. Laut Vertrag wird diese Bahn bei Hassloch mittelst fester Eisenbahnbrücke über den Main nach Baden übergeführt und die Stadt Freudenberg durch Herstellung einer Strassenbrücke mit der gegenüberliegenden bayerischen Eisenbahnstation verbunden. Die Kosten für Bayern betragen Mk. 1,138.200, für Baden Mk. 673.300.

Schweiz. (Zur Eisenbahnverstaatlichung [Jura-Simplonbahn].) Wie der „Triester Zeitung“ aus Bern berichtet wird, finden zwischen dem Bundesrathe und der Verwaltung der Jura-Simplonbahn ernste Verhandlungen wegen des Ankaufes des Netzes dieser Bahn statt. Der Staat, welcher bereits die Linien der Nordost- und der Centralbahn angekauft hat und mit der „Union“ in Unterhandlung steht, beabsichtigt nämlich das gesammte schweizerische Eisenbahnnetz in seinen Besitz zu bringen.

Sachsen. (Bevorstehende Eröffnung der Nebenbahnen Bischofswerda-Elstra und Chemnitz-Wechselburg [Chemnitzthalbahn].) Eine erhebliche Erweiterung des sächsischen Staatseisenbahnnetzes wird, einer Mittheilung des „Dresdner Journal“ zufolge, gegen Mitte dieses Jahres durch die Eröffnung der normalspurigen Nebenbahnen Bischofswerda-Elstra und Chemnitz-Wechselburg (Chemnitzthalbahn) eintreten. Für erstere Linie ist vorläufig der 15. Mai als Eröffnungstag in Aussicht genommen. An derselben liegen die neuen Stationen Schönbrunn, Burkau und Rauschwitz. Die Chemnitzthalbahn (Linie Chemnitz—Wechselburg) wird voraussichtlich am 1. Juli dem Betriebe übergeben werden, und zwar mit den Verkehrsstellen Glösa, Heinersdorf, Unterwittgensdorf, Auerswalde, Markersdorf-Taura, Schweizerthal-Diethensdorf, Mossdorf, Stein und Göritzhain.

Russland. (Bau der Schwarzemeer-Eisenbahn.) Der Bau der Schwarzemeer-Eisenbahn, die das mit Vorzügen des Klimas, der Vegetation und landschaftlicher Reize gesegnete Westufer des Kaukasus als Russlands „Riviera“ dem Verkehrs- und wirthschaftlichen Leben erschliessen soll, ist der „St. Pet. Ztg.“ zufolge grundsätzlich entschieden, und soll das Project in nächster Zeit dem Reichsrath vorgelegt werden. Die Bahn wird von Jekaterinodar über Dsebuba, Tuapse, Sotschi, Gudaut, Neu-Athos und Ssuschum nach Senaki, bezw. Kutnis führen. Der Bau der Strecke Jekaterinodar — Ssuschum wird voraussichtlich der Wladikawkas Eisenbahn-Gesellschaft, der übrige Theil möglicherweise der transkaukasischen Eisenbahn-Gesellschaft übertragen werden. Wie der „Tschernom. West.“ berichtet, dürfte der Bau der Schwarzemeer-Eisenbahn in vier Jahren fertiggestellt werden können.

— (Directer Eisenbahnverkehr zwischen Europa und dem fernen Osten.) Das russische Ministerium der Verkehrsanstalten beabsichtigt mit dem bevorstehenden Abschluss des Baues der chinesischen Ostbahn einen directen Eisenbahnverkehr zwischen Europa und dem fernen Osten einzurichten. Zu diesem Zwecke sollen, wie die „St. Pet. Ztg.“ mittheilt, vom Jahre 1905 ab zwischen Moskau—Irkutsk täglich zwei Züge abgefertigt werden, bezw. auf einer dieser Stationen ankommen.

Schiffahrt.

Kundmachung
betreffend
die Regelung des Schiffahrtsverkehres im Wiener Donaucanale nächst Nussdorf für das Jahr 1902.

Die Schiffahrts-Interessenten werden hiemit in Kenntniss gesetzt, dass die Einfahrt in den Wiener Donaucanal vom 1. März 1902 an, günstige Witterungsverhältnisse vorausgesetzt, gestattet ist und dass zum Zwecke eines gesicherten Betriebes der in Ausführung begriffenen Bauten der Commission für Verkehrsanlagen im Wiener Donaucanale die Absperrvorrichtung nächst Nussdorf von dem bezeichneten Zeitpunkte angefangen während des heurigen Jahres dann eingestellt werden wird, wenn der Wasserstand im Donaucanale — 0·50 Meter unter Null überschreitet.

Für die Dauer der Einstellung der Absperrvorrichtung haben in Abänderung der diesfalls bestehenden Vorschriften die folgenden, im Einvernehmen mit der k. k. niederösterreichischen Finanz-Landesdirection in Wien getroffenen Bestimmungen zu gelten:

1. Der Wasserstand im Donaucanale ist nicht dauernd unter — 0·50 Meter zu senken.

2. Die Einstellung der Absperrvorrichtung ist der Schifffahrt durch Aufziehen einer blauweissen Fahne bei der k. k. Stromaufsicht in Kuchelau bekanntzugeben, und erfolgt der Schiffsverkehr in diesem Falle durch die Schleuse.

3. Zu diesem Zwecke werden alle Ruderschiffe und Flösse, welche in der Thalfahrt in den Donaucanal einfahren wollen (mit Ausnahme der leeren Ruderschiffe und Marktzillen), an dem Kuchelauer Leitwerke, beziehungsweise bei Zugänglichkeit der Kahlenberger-Lände an dieser aufgefangen werden.

Das Auffangen wird auf Kosten der Donau-Regulirungs-Commission entweder von einem Dampffahrzeuge oder, wenn dieses beschäftigt sein sollte, von einer Auffängerpartie, und zwar in letzterem Falle in der Nähe der durch eine roth-weisse Fahne jeweilig gekennzeichneten Stelle des Leitwerkes oder der Lände besorgt werden. Die in einer dieser beiden Arten aufgefangenen Fahrzeuge müssen, sofern es die k. k. Stromaufsichtsorgane für nothwendig erachten, an den bezeichneten Ländeplätzen landen.

4. Die Zustellung sämmtlicher Ruderschiffe und Flösse (mit Ausnahme der unter 3 bereits erwähnten leeren Ruderschiffe und Marktzillen) zur Schleuse erfolgt unentgeltlich durch ein von der Donau-Regulirungs-Commission beigestelltes Dampffahrzeug.

5. Im Interesse einer klaglosen Durchführung der vorbezeichneten Manipulationen haben die Schiffsführer ihre Ankunft der k. k. Donaucanal-Inspection in Nussdorf tags vorher telegraphisch bekanntzugeben. Diese Telegramme haben zu enthalten: Gattung des Fahrzeuges, Name des Schiffsführers und Zeit der Ankunft. Der Zeitpunkt der Zufahrt zu den Anländeund Warteplätzen ist derart einzurichten, dass dieselbe in Zeitintervallen von mindestens 20 Minuten stattfindet. Den Anordnungen der k. k. Stromaufsichtsorgane hinsichtlich des Zufahrens, Auffangens, der Aufstellung und des Lavirens der Fahrzeuge ist unbedingt Folge zu leisten.

6. Das Einschleusen der Ruderschiffe und Flösse erfolgt an Wochentagen in der Zeit von 9 Uhr Vormittags bis zum Eintritte der Dämmerung, an Sonntagen mit Ausnahme des ersten und des dritten Sonntages in jedem Monate, an welchen Tagen ein Einschleusen nicht stattfindet, von 9 Uhr Vormittags bis 12 Uhr Mittags.

Das Ein- und Ausschleusen der Schleppe der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaften und das Ausschleusen der mit Pferden betriebenen Gegenzüge erfolgt täglich von 6 Uhr Früh bis 9 Uhr Vormittags.

Das Laviren und Remorquiren von Schleppen und sonstigen leeren Fahrzeugen in der Donaucanalstrecke von der Schleuse bis zur Augartenbrücke ist, solange die freie Einfahrt in den Donaucanal untersagt ist, jeden Tag von Tagesanbruch bis 9 Uhr Früh gestattet.

7. Die Ausstellung der Ankunftsscheine und die damit verbundene Untersuchung der Fahrzeuge in strompolizeilicher Hinsicht erfolgt vor deren Einfahrt in den Schleusencanal. Die Abwicklung der linienverzehrungssteuer- und gefällsamtlichen Manipulation erfolgt in der bisherigen Art und Weise.

Nach Passirung der Schleuse ist die Fahrt bis zum Bestimmungsorte der Ruderfahrzeuge nach vorhergegangener gefällsamtlicher Abfertigung unbehindert.

8. Wenn aus Sicherheitsrücksichten das Laviren der Fahrzeuge zur Schleuse die Bestimmung einer grösseren freien Bordhöhe als das zulässige Mindestmass derselben von 24 Centimeter (§ 6 der provisorischen Donauschiffahrts- und Strompolizei-Ordnung vom 31. August 1874, R.-G.-Bl. Nr. 122) erfordern sollte, so haben die Schiffsführer den bezüglichen Weisungen der Stromaufsichtsorgane unbedingt Folge zu leisten.

9. Der Führer des zum Laviren der Fahrzeuge dienenden Dampfers ist verpflichtet, den beim Landen abrinnenden Fahrzeugen Hilfe zu leisten.

Ebenso ist das Schleusenpersonal gehalten, den Fahrzeugen während des Schleusens ausreichende Hilfe zu leisten. Bei dem Schleuseneinlaufe wird von der Donau-Regulirungs-Commission ein entsprechendes Seil zum unentgeltlichen Gebrauche der Ruderfahrzeuge beigestellt werden.

Wien, im März 1902.

Von der k. k. n.-ö. Statthalterei.

Kundmachung
betreffend
die Beschränkung des freien Ruderschiffahrtsverkehres im Wiener Donaucanale unterhalb der Augartenbrücke für das Jahr 1902.

Zum Zwecke eines gesicherten Betriebes der derzeit in Ausführung begriffenen Quaimauerarbeiten im Wiener Donaucanale wird für die heurige Schiffahrtsperiode Nachstehendes verordnet:

1. Der freie Ruderschiffahrtsverkehr ist auf folgende Tage und Stunden beschränkt:

Sonntag von 9 Uhr Vormittags bis 1 Uhr Nachmittags, Mittwoch, und zwar in der Zeit bis 15. October 1902, von 4 Uhr Nachmittags bis ½8 Uhr Abends, eventuell bis zum Eintritte

der Dämmerung, vom 15. October 1902 ab jedoch an demselben Tage von 12 Uhr Mittags bis 2 Uhr Nachmittags.

2. Die Durchfahrt durch die Ferdinandsbrücke ist nur in der rechtsseitigen Brückenöffnung gestattet, und sind die zur Ausführung der Quaimauerarbeiten erforderlichen schwimmenden Betriebsmittel während der vorbezeichneten Zeiträume vom rechten Donaucanalufer derart zu verstellen, dass der Schiffahrtsverkehr ungehindert erfolgen kann.

3. Die Ankunft jedes Ruderfahrzeuges, das am Mittwoch in die Donaucanalstrecke unterhalb der Augartenbrücke einfahren will, ist tags vorher der k. k. Donaucanal-Inspection in Nussdorf telegraphisch anzuzeigen. Diese Telegramme haben zu enthalten: Gattung des Fahrzeuges, Name des Schiffsführers und Zeit der Ankunft.

4. Diese Vorschriften finden auf die mit Pferden betriebenen Gegenzüge keine Anwendung.

Wien, im März 1902.

Von der k. k. n.-ö. Statthalterei.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 12. bis 18. März 1902.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

12. März, *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Almissa", Capitän N. Cbersich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

13. „ *) um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän B. Bednarz,
mit Berührung von Pola,[1] Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

14. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro),
Dampfer „Sultan", Capitän V. Ivelicb,
mit Berührung von Rovigno, Pola,[1] Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

15. „ *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Metcovich", Capitän G. Knezevicb,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Ziarin, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovicb. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

18. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie),
Dampfer „Selene", Capitän S. Lucovich,
mit Berührung von Rovigno, Pola,[1] Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnnovo (Megline), Teodo, Risano, Cattaro, Bari, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7.10 Uhr Früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

13. März, Dampfer „Thetis", Capitän R. Signorelli } um
17. „ Dampfer „Thetis", Capitän R. Signorelli } Mitternacht

Levante und Mittelmeer.

13. März, um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Semiramis", Capitän R. Colledani,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

13. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A),
Dampfer „Espero", Capitän L. Ivancicb,
mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus, Smyrna, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt Rizeb und Batum.

16. „ um 11 Uhr Vorm. (Linie Triest-Alexandrien B),
Damper „Enterpe", Capitän L. de Stabile,
mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patrasso, Alexandrien, Port Said, Beyruth (4 Tage Quarantäne), Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Dardanellen und Constantinopel.

16. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A),
Dampfer „Jupiter", Capitan F. Tosoni,
mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Smyrna, Cesme, Chios und Vathy.

18. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Vorwärts", Capitän A. Bilaffer,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Varna, Kustendjè, Sulinà, Galatz und Braila. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Manra, und Prevesa.

20. „ um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien)
Dampfer „Habsburg", Capitän A. Leva,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Lattakia.

Ostindien, China und Japan.

12. März, um 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bombay**),
Dampfer „Poseidon", Capitän M. Dabcevich,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

23. „ um 4 Uhr Nachm. (Winterlinie Bombay-Karachi),
Dampfer „Moravia", Capitän E. Mecozzi,
[von Fiume†) am 19. März] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Rangoon, Calcutta und Madras.

3. April, um 4 Nachmittags (direct nach Bombay**),
Dampfer „Imperatrix", Capitän . . . . .)
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay. Anschluss in Bombay nach Singapore, Hongkong und Shanghai.

Brasilien.

1. April, Dampfer „Beatrice", Capitän . . . . .
mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

**) Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln

---

Budapester Betriebsdirection der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung des Verkehres von Post- und Personendampfern). Die Budapester Betriebsdirection der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, wie „Vasuti és közlekedési közlöny" berichtet, dass die täglichen Personenfahrten zwischen Budapest und Mohács am 15. März mit erster Fahrt von Budapest, am 16. März mit erster Fahrt von Mohács beginnen. Die wöchentlich dreimaligen Postschifffahrten von Budapest nach Orsova und Galatz und vice versa werden ab Budapest am 22. März, ab Zimony am 23. März und ab Belgrad am 24. März; von Galatz nach Orsova und Budapest ab 20. März, ab Orsova am 23. März, ab Belgrad am 23. März und ab Zimony am 24. März eröffnet. Die Personenfahrten zwischen Szeged—Zimony beginnen am 21. März und ab Szeged am 23. März. Die Postschiffahrten zwischen Orsova—Turn-Severin—Galatz wurden in beiden Richtungen am 6. März eröffnet. Die Personenschiffahrten zwischen Schabatz — Belgrad — Dubrovic (dreimal wöchentlich) sind bereits eröffnet. Die Eröffnung der täglichen Personenfahrten zwischen Wien (Weissgärber)—Pozsony und der täglichen Postschiffahrten zwischen Wien—Budapest wird separat verlautbart. Fahrpläne, sowie Auskünfte aller Art über den Personen- und Frachtenverkehr sind bei der Budapester Verkehrsdirection erhältlich.

Deutsches Reich. (Eröffnung der Schiffahrt auf dem Elbe-Trave-Canal.) Einer Nachricht aus Lübeck zufolge ist die Schiffahrt auf dem Elbe-Trave-Canal am 7. März wieder eröffnet worden.

— (Verlegung des Schnelldampfer-Verkehres der Hamburg-Amerika-Linie nach Cuxhaven.) Das „Dresdner Journal" berichtet, dass die Verlegung des Schnelldampfer-Verkehres der Hamburg-Amerika-Linie nach Cuxhaven — wie dem „Hamb. Corresp." von zuständiger Seite mitgetheilt wird — endgiltig auf den 1. Mai 1902 festgesetzt worden ist.

Sachsen. (Petroleum-Tankschiffe.) Wie das „Dresdner Journal" mittheilt, langten kürzlich am Ausladeplatze der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft nächst Cotta einige der den Torpedobooten ähnliche Tankschiffe an, die mittelst Ueberpumpens in die stehenden eisernen Tanks entleert werden. Die meist auf der Werft Uebingen („Kette") gebauten Fahrzeuge ragen bei voller Beladung nur wenig über den Stromspiegel hervor und machen auch durch den dunklen Anstrich fast den Eindruck der erwähnten Marinefahrzeuge. Ob ihrer eigenthümlichen Bauart sind sie befähigt, auch bei Minderwasser eine Ladung von 8000 bis 10.000 Centner Petroleum lose verstaut in Tanks einzunehmen.

Frankreich. (Annahme des Prämiengesetzes für die Handelsmarine.) Wie aus Paris berichtet wird, hat der Senat nach mehrtägiger Debatte die Vorlage, betreffend die Prämien für die Handelsmarine, in erster Lesung angenommen, den von der Kammer beschlossenen Wortlaut der Vorlage jedoch an mehreren Stellen abgeändert.

Russland. (Eröffnung der Schiffahrt zwischen Odessa und den Donauhäfen.) Einer Nachricht aus Odessa zufolge ist die Schiffahrt zwischen Odessa und den Donauhäfen wieder eröffnet worden.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Istria-Trieste". (Activirung einer Waarenlinie Triest—Pola und Pola—Triest.) Einer Mittheilung der „Triester Zeitung" zufolge wird am 12. März die Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Istria-Trieste" eine Waarenlinie Triest—Pola und Pola—Triest mit Berührung von Pirano, Umago, Cittanova, Parenzo, Orsera und Rovigno activiren. Abfahrt von Triest jeden Montag, Mittwoch und Freitag um 5 Uhr Früh, Ankunft in Pola um 3 Uhr Nachmittags, Abfahrt von Pola jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag um 5 Uhr Früh, Ankunft in Triest um 3 Uhr Nachmittags.

Russland. (Einstellung der Contumazvorkehrungen gegen Provenienzen aus Batum.) Einem vom „Pester Lloyd" verlautbarten Petersburger Telegramme vom 3. März 1902 zufolge wurde die gegen Provenienzen aus Batum anlässlich einer dort constatirten pestverdächtigen Erkrankung angeordnete sanitätspolizeiliche Besichtigung von zur See in Häfen des Schwarzen Meeres einlaufenden Schiffen wieder aufgehoben.

Türkei. (Sanitätspolizeiliche Vorkehrungen gegen Einschleppung der Cholera aus Medina und Mekka) Einem Telegramme des „Pester Lloyd" zufolge wurden in Medina am 6. März 1902 74 Cholerafälle constatirt. In Mekka kamen vom 20. Februar bis 7. März 15 Cholerafälle vor. Der Sanitätsrath ordnete in einer am 8. März abgehaltenen ausserordentlichen Sitzung die nothwendigen Massregeln an, um die Verbreitung der Seuche bei der Rückkehr der Pilger aus dem Hedschab hintanzuhalten.

Frankreich. (Statistik der französischen Handelsschiffahrt im Jahre 1901.) Die kürzlich veröffentlichte Statistik der französischen Handelsschiffahrt im Jahre 1901 weist — nach einer Mittheilung der „Triester Zeitung" — für den gesammten Schiffahrtsverkehr in den französischen Seehäfen nur eine geringe Veränderung — eine minimale Zunahme — gegen das Vorjahr aus. Nimmt man Ankünfte und Abfahrten zusammen, so ergibt sich für alle französischen Häfen insgesammt ein Schiffahrtsverkehr von 31,324.733 t gegen 31,254.740 t im Jahre 1900, also 69.993 t mehr. Dieser Schiffahrtsverkehr setzt sich wie folgt zusammen, wenn man französische und fremde Schiffe trennt:

Ankünfte	1901	1900
	Tonnen	
Französische Schiffe	4,793.209	4,678.506
Fremde Schiffe	13,405.794	13,681.942
Zusammen	18,199.003	18,360.448
Abfahrten		
Französische Schiffe	4,505.131	4,332.585
Fremde Schiffe	8,622.599	8,561.707
Zusammen	13,125.730	12,894.292

Diese Ziffern zeigen deutlich, wie geringen Antheil die französische Flagge an dem Gesammtverkehre hat, allerdings eine Folge des Umstandes, dass die französischen Häfen zum guten Theile von grossen Dampfern als Anlaufhäfen berührt werden. Zum Vergleiche sei angeführt, dass in Hamburg die deutsche Flagge etwas über die Hälfte des einkommenden Schiffsverkehres deckt. Am französischen Schiffsverkehre participirte im Jahre 1901 die französische Flagge mit 29·67 pCt., im Jahre 1900 mit 28·83 pCt., die fremde mit 70·33 pCt. im im Jahre 1901 gegen 71·17 pCt. im Jahre 1900, die Zunahme der französischen entfällt mit 114.703 t auf den Eingang und 170.546 t auf den Ausgang von Schiffen. Von der Zunahme der französischen Flagge entfällt indes der Haupttheil auf den Verkehr mit den französischen Colonien und Protectoraten. Denn es entfielen auf den Verkehr mit fremden Ländern unter

	1901	1900
	Tonnen	
französischer Flagge	5,513.778	5,538 657
fremder Flagge	21,816.361	22,028.257

Der percentuale Antheil am Gesammtverkehre mit fremden Ländern war in den Jahren:

	1901	1900	1899
	Percent		
Französische Flagge	20·17	20·09	21·66
Fremde Flagge	79 83	79·71	78 34

Der Schiffahrtsverkehr mit den französischen Colonien und Protectoraten hat um 315.364 t zugenommen, die ausschliesslich auf die französische Flotte entfallen. Denn an diesem Verkehre war die französische Flagge betheiligt mit:

1901 . . . 3,662.279 t = 94·52 pCt. des Gesammtverkehres
1900 . . . 3,343.555 t = 93·94 „ „ „

und die fremden Flaggen mit:

1901 . . . . 212.032 t = 5·48 pCt. des Gesammtverkehres.
1900 . . . . 215.392 t = 6·06 „ „ „

Was nun den Verkehr der einzelnen französischen Häfen anbelangt, so entfallen, Ankunft und Abfahrt zusammen genommen, auf die grösseren Plätze:

	1901	1900	Percent
	Tonnen		
Marseille	9,204.440	+ 469.084	= + 5·37
Le Havre	3.881.371	+ 283.460	= + 7·87
Cherbourg	3,097.573	— 377.269	= — 10·85
Boulogne	2,580.007	— 36.856	= — 1·41
Bordeaux	1,766.163	— 151.406	= — 7·89
Dünkirchen	1,716.549	+ 87 353	= + 5·36
Calais	1,336.832	— 25.237	= — 1·85
Rouen	1,135.724	— 30.820	= — 2·35

Die Reihenfolge der Plätze hat sich im Jahre 1901 nicht geändert, nach wie vor behauptet namentlich Marseille den ersten Rang, zumal es auch den bedeutendsten Eigenhandel hat. Bietet somit die französische Schiffahrt im verflossenen Jahre zu Bemerkungen wenig Anlass, so dürfte sich doch von jetzt ab darin vielleicht eine Aenderung vollziehen, da Frankreich alle Anstrengungen macht, seine Dampferflotte in die Höhe zu bringen. Zu diesem Zwecke bewilligt bekanntlich das neue Subventionsgesetz sowohl Ausrüstungsprämien für alle in französischem Besitze befindliche Dampfer ohne Rücksicht auf ihre Herkunft von französischen oder ausländischen Werften, ferner Fahrprämien für die in Frankreich erbauten und in französischem Besitze befindlichen Dampfer, dagegen setzt es die Prämien für Segler herab und in Kreisen der französischen Segelschiffsrheder knüpfen sich daran bereits Befürchtungen, dass es unmöglich sein wird, die durch das bisherige Prämiensystem gross gezogene bedeutende Seglerflotte zu behalten. Auch in einer anderen Beziehung sucht Frankreich seine Handelsschiffahrt und ihre Anlagen auf die Höhe der Zeit zu bringen. Die französische Kammer hat unlängst ein Gesetz angenommen, das nicht weniger als rund 66·6 Millionen Francs für Verbesserungen der Binnencanäle, 479·6 Millionen Francs für neue Wasserstrassen und 163 Millionen Francs für Seehafenbauten bewilligt. Davon entfallen auf folgende Häfen: Dünkirchen 26 Millionen Francs, Boulogne 10, Dieppe 5·8, Havre 20, Rouen 11·5, St. Nazaire 12, Nantes 22, Bordeaux 13, Bayonne 2, Cette 6·7 und Marseille 34 Millionen Francs. Auch das ist ein Beweis, wie man allenthalben, wo die Schiffahrt ein wichtiges Interesse ist, sich bemüht, sie auf der Höhe der Zeit zu erhalten.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco
Moritz **TILLER** & Co. k. k. Hoflieferanten
Firma-Inhaber M. Tiller — J. Toffler 659
WIEN, VII. Mariahilferstrasse 22.

Das beste, billigste und dauerhafteste Rostschutzmittel für Eisenconstructionen!
„ROSTINIT" Schuppenfarbe von **Dr. J. WERBER**
Fabrik: Corneliusgasse 10 **WIEN, VI/1** Comptoir: Gumpendorferstr. 63G

Der seit **1807** schon bekannte und als Specialität berühmte
Becher'sche Karlsbader Englisch-Bitter
ist der beste aller Magenliqueure. Ueberall käuflich. Vielfach prämiirt. Firma beachten, da viele werthlose Nachahmungen ausgeboten werden. Johann Becher, Liqueurfabrik, Karlsbad in Böhmen 691. Vertreter in Wien: Carl Zechmeister, XVIII. Gentagasse 19.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung von Nachträgen zum Tarif-Theil IV, Hefte 1 und 2.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1902 gelangt je ein Nachtrag I zum Tarif-Theil IV, Hefte 1 und 2, vom 1. Mai 1900, enthaltend Aenderungen der Tarifbestimmungen, der Reexpeditions- und Tariftabellen etc. zur Einführung.

Für die neu einbezogenen Stationen Maishofen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie Szatmár-gözfüresz und Felsö-Galla der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, welche im „Gemeinschaftlichen Hefte" vom 1. März 1900 vorläufig nicht aufgenommen sind, treten die nachstehenden Kilometerdistanzen und Zuschlagsfristen in Kraft:

Im Verkehre nach oder von den nebenbezeichneten Grenzpunkten	Bahnverwaltung	Fentsch Grenze Audun le Roman frontière			Amanweiler Grenze Batilly frontière			Novéant Grenze Pagny-s.-Moselle frontière			Chambrey Grenze Moncel frontière			Deutsch-Avricourt Grenze Igney-Avricourt frontière			Alt-Münsterol Grenze Petit Croix frontière			Delle Grenze (frontière)		
		Kilometer	Zuschlagsfrist Frachtgut	Zuschlagsfrist Tage	Kilometer	Zuschlagsfrist Frachtgut	Zuschlagsfrist Tage	Kilometer	Zuschlagsfrist Frachtgut	Zuschlagsfrist Tage	Kilometer	Zuschlagsfrist Frachtgut	Zuschlagsfrist Tage	Kilometer	Zuschlagsfrist Frachtgut	Zuschlagsfrist Tage	Kilometer	Zuschlagsfrist Frachtgut	Zuschlagsfrist Tage	Kilometer	Zuschlagsfrist Frachtgut	Zuschlagsfrist Tage
Maishofen	K.k.St.B.	784	—		768	—		767	—		730	—		689	—		643	—		627	—	
Szatmár-gözfürész .	U.St.E.	1634	$2^1/_2$		1618	$2^1/_2$		1617	$2^1/_2$		1567	$2^1/_2$		1526	$2^1/_2$		1509	$2^1/_2$		1633	$2^1/_2$	
Felsö-Galla . . .	U.St.E.	1239	$2^1/_2$		1223	$2^1/_2$		1222	$2^1/_2$		1172	$2^1/_2$		1131	$2^1/_2$		1114	$2^1/_2$		1238	$2^1/_2$	

Exemplare der Nachträge I sind bei den betheiligten österreichischen, beziehungsweise ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 10 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 10. März 1902. [206]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Frachtermässigung für Zuckertransporte von Radboř nach Kolin.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1902 findet der im Anhange zum Tarife der Localbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow, unter Post Nr. 12 enthaltene ermässigte Frachtsatz für Zucker von Radboř nach Kolin von 18 Heller für 100 kg (Localgütertarif der k. k. österreichischen Staatsbahnen, Theil II, Heft 3, Seite 523) nur dann Anwendung, wenn diese Transporte Kolin in nördlicher oder westlicher Richtung transitiren.

Die tarifmässige Durchführung erfolgt mit dem zum obigen Tarife erscheinenden Nachtrage VII.

Wien, am 13. März 1902 [207]

Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. Korneuburg.

Erweiterung des Ausnahmetarifes Nr. 7 (Papier).

Mit sofortiger Giltigkeit haben die auf Seite 24 im Ausnahmetarife Nr. 7 von Freiheit-Johannisbad (Station der Oe.N.W.B.) bezifferten Frachtsätze auch für Cigarettenpapier in Bogen Anwendung zu finden.

Die auf Seite 37 verzeichneten Frachtsätze für die Schiffstrecke des Ausnahmetarifes Nr. 7 (Papier) gelten auch für Cigarettenpapier.

Wien, am 13. März 1902. [208]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.

Einbeziehung der Breslauer Stationen in die Tarifhefte I und III.

Mit Giltigkeit vom 10. März 1902 werden die Stationen Breslau, Oberschlesischer Bahnhof, Breslau Oderthorbahnhof und Breslau-Maerkisch-Freiburger Bahnhof des Directionsbezirkes Breslau in die für den obigen Verkehr geltenden Schnitt-Tariftabellen einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Budapest, am 5. März 1902. [209]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Ergänzung des vom 1. Jänner 1902 giltigen Anhanges zu dem Localgütertarife, Theil II, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Mit Giltigkeit vom 15. März 1902 ist in der auf Seite 5, sub Nr. 4, Gruppe a) (Grubenholz, Weichholz etc.) des obigen Anhanges enthaltene Frachtbegünstigung die Relation Zwardon trs.—Karmin mit dem Frachtsatze von 26 Hellern per 100 kg, ferner in der auf Seite 6, sub Nr. 5 (Holz der Classe C etc.) enthaltene Begünstigung zwischen den Stationen Skalite und Szepes-Olaszi die Station Szent István mit dem Frachtsatze von 94 Hellern per 100 kg aufzunehmen.

Budapest, am 28. Februar 1902. [210]

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages VIII zum Tarife, Theil II, Heft 1, vom 1. März 1899.

Am 1. Mai 1902 tritt zum obengenannten Tarifhefte der Nachtrag VIII in Kraft, welcher ausser neuen und geänderten Frachtsätzen einen neuen Ausnahmetarif Nr. 8 für Düngemittel enthält.

Exemplare des Nachtrages sind zum Preise von Mk. 0·20 oder K 0·25 von den betheiligten Bahnverwaltungen zu beziehen.

Wien, am 11. März 1902. [211]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des Nachtrages II zum gemeinschaftlichen Tarifhefte A vom 1. Februar 1898.

Am 1. April 1902 gelangt Nachtrag II zu dem gemeinschaftlichen Heft A vom 1. Februar 1898 zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes, des Kilometerzeigers u. s. w. enthält.

Insoweit der Nachtrag II höhere Distanzen enthält als der Haupttarif, finden dieselben erst vom 1. Juli 1902 an Anwendung.

Exemplare des Nachtrages II sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 11. März 1902. [212]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Oderberg, Dzieditz, Oświęcim, Myslowitz und Troppau.

Einführung neuer Fahrpreise und Aenderung der Tarifbestimmungen.

Mit 1. Mai 1902 gelangen zwischen Wien Nordbahnhof einerseits und Hamburg-Altona Verbindungsbahn, Harburg, Kiel andererseits, Brünn einerseits und Berlin andererseits, dann Gänserndorf einerseits und Berlin, Leipzig andererseits, über Oderberg—Breslau, neue, bezw. geänderte Fahrpreise zur Einführung. Das Nähere enthalten die in den genannten Ausgabestationen zum Aushang gelangenden Kundmachungen.

Gleichzeitig werden in dem für den vorbezeichneten Verkehr bestehenden Tarife vom 1. März 1900 die Bestimmungen im § 32, Punkt 9, wie folgt abgeändert:

„Bei directer Abfertigung von Reisegepäck nach und von Ancona (Hafen) und Venedig (Hafen) kommt ausser der Gepäcksfracht noch für die Ueberführung des Reisegepäckes in Fiume vom Bahnhofe auf das Schiff oder umgekehrt und in Ancona vom Landungsquai auf das Schiff oder umgekehrt, bezw. in Venedig vom Kahn auf das Schiff oder umgekehrt, für jedes Gepäcksstück zusammen die Gebühr von 1 Mark zur Einhebung, welcher Betrag zu gleichen Theilen zu Gunsten der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und der Ungarisch-croatischen See-Dampfschiffahrts-Gesellschaft entfällt."

Wien, am 11. März 1902. [213]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr mit Nordseebädern.

Tarifaufhebung.

Der vom 1. Juli 1901 giltige Tarif für den Nordseebäderverkehr mit Helgoland u. s. w. tritt mit 30. April 1902 ausser Wirksamkeit.

Wien, am 12. März 1902. [214]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif.

Einführung eines neuen Theiles I, Abth. B, und des Nachtrages II. zur Abth. A.

Am 1. April 1902 tritt ein neuer Deutscher Gütertarif, Theil I, Abth. B, in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. April 1901 aufgehoben wird.

Gleichzeitig gelangt der Nachtrag II zum Theil I, Abth. A, zur Einführung.

Exemplare des neuen Tarifes, respective des Nachtrages erliegen in den Stationen Friedland i. B., Raspenau und Reichenberg, sowie bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit und sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin, als auch bei der unterzeichneten Direction zum Preise von:

30 Pfg., resp. 36 Heller für Theil I, Abth. B,
5 „ „ 6 „ „ Nachtrag II, Abth. A

erhältlich.

Brünn, am 11. März 1902. [215]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Einführung directer Fahrpreise, beziehungsweise Aenderung bestehender Fahrpreise.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1902 gelangen nachstehende directe Fahrpreise zur Einführung:

Von / Nach (oder umgekehrt)		Ueber	Fahrpreise für einfache Fahrkarten						
			A.T.E. Personenzug, Oe.N.W.B. Schnellzug			Personenzug		A.T.E. Personenzug, Oe.N.W.B. Ermäss. Zug	
			I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
			Heller inclusive Stempelgebühr						
Brüx	Gastorf *)	Aussig	.	.	.	424	212	.	.
Dux			.	.	.	344	172	.	.
Dux	Lissa *)		.	.	.	634	318	.	.
Teplitz			.	.	.	592	298	.	.
Teplitz	Tetschen Oe.N.W.B.		454	302	152	.	.	.	.
Auscha A.T.E. †)	Aussig Oe.N.W.B.	Czernosek	.	.	.	259	137	.	.
Bleiswedel *)			.	.	.	.	147	.	139
B.-Leipa A.T.E. *)			.	.	.	.	189	.	181
Liebeschitz			.	.	.	.	112	.	104 *)
Niemes (Stadt) *)			.	.	.	.	239	.	.
Rosenthal - (Reichenberg A.T.E.) *)			.	.	.	.	341	.	.
Auscha A.T.E. *)	Schreckenstein		.	.	.	239	127	221	119
B.-Leipa A.T.E. *)			.	.	.	331	179	313	171
Liebeschitz *)			.	.	.	.	102	.	94
Ringelshain			.	.	.	515	281	.	.
Rosenthal - (Reichenberg A.T.E.) *)			.	.	.	605	331	.	.

*) Diese Fahrkarten werden in den Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn erst im Bedarfsfalle aufgelegt.
†) Diese Fahrkarten werden in Aussig Oe.N.W.B. erst im Bedarfsfalle aufgelegt.

Zum gleichen Zeitpunkte treten an Stelle der zwischen Ringelshain und Aussig Oe.N.W.B. bestehenden directen Personenzugsfahrpreise nachstehende neue in Kraft:

II. Classe	III. Classe
Heller inclusive Stempelgebühr	
535	291

Wien, am 12. März 1902. [216]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
auch namens der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.
Verkehr mit Süddeutschland.
(Tarif, Theil II, Heft 1.)

Einführung einer Dienstanweisung Nr. 1.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1902 gelangt die Dienstanweisung Nr. 1 zur Einführung, welche die Einbeziehung der Station Waldhof der kgl. Preussischen und grossherzogl. Hessischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 17 (Glas und Glaswaaren) enthält.

Wien, am 12. März 1902. [217]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Rumänischer Personenverkehr über Itzkany.

Aufhebung von Fahrkarten.

Mit 15. April 1902 werden im obbezeichneten Verkehre die directen Fahrkarten I. und II. Classe für Schnellzüge und II. und III. Classe für combinirte Züge von Brünn nach Bacau, Botosani, Burdujeni, Jassi und Roman und vice versa aufgehoben.

Wien, am 4. März 1902. [218]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VI zum Tarife, Theil II, Heft 3, vom 1. Februar 1898.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1902 tritt zum obbezeichneten Tarife der Nachtrag VI in Kraft.

Derselbe enthält u. A. die Einbeziehung von österreichischen und deutschen Stationen in die Classentarife und in verschiedene Ausnahmetarife, ferner einen neuen Ausnahmetarif Nr. 39 für Leimleder, einen neuen Ausnahmetarif Nr. 40 für Butter und Eier als Eilstückgut, endlich Aenderungen und Berichtigungen.

Abdrücke des Nachtrages VI sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 12 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 11. März 1902. [219]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Nachträgen zum Tarife, Theil II, Heft 9 und 10.

Am 1. Mai 1902 gelangt zum Theil II, Heft 9, vom 1. Februar 1898 der Nachtrag IV und zum Theil II, Heft 10, vom 1. December 1898 der Nachtrag VI zur Einführung.

Hiedurch werden sämmtliche in den betreffenden Haupttarifen und den bisherigen Nachträgen für die Stationen Frankfurt a. M. Hauptbahnhof, Bockenheim, Hanau Nordbahnhof und Hanau Westbahnhof enthaltenen Frachtsätze der Classen- und Ausnahmetarife aufgehoben und treten an deren Stelle durchwegs erhöhte Frachtsätze in Kraft.

Abdrücke der vorbezeichneten Nachträge sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 10. März 1902. [220]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Für die Herstellung des zweiten Geleises in der Strecke „Königshof—Zditz" ist das Bauvergebungsoperat zu verfassen und erfolgt die Vergebung der Lieferung desselben in öffentlicher Concurrenz.

Die Grundlagen für die Offertstellung, als der Situationsplan und das Längenprofil der genannten Strecke, die Bedingnisse für die Vergebung der Verfassung dieses Bauvergebungsoperates, dann die Bestimmungen für die Einbringung der Angebote und die Formularien für die letzteren erliegen in der Directionsabtheilung für Bahnerhaltung und Bau und können an Wochentagen während der Amtsstunden von 8 Uhr Früh bis 3 Uhr Nachmittags dort eingesehen werden. Dortselbst werden den Offerenten auch alle gewünschten Aufklärungen gegeben und die für die Offertstellung erforderlichen Formularien ausgefolgt.

Von dem Erlage eines Vadiums wird abgesehen. Die Angebote sind vorschriftsmässig mit einer Krone per Bogen zu stempeln und in einem versiegelten, mit der Aufschrift: **Offert auf die Verfassung des Bauvergebungsoperates für die Anlage des zweiten Geleises in der Strecke „Königshof—Zditz"** versehenen Couvert bis **2. April 1902, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungs-Protokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Prag, Hybernergasse Nr. 1564/II, zu überreichen oder frankirt dahin abzusenden.

Den Offerenten wird es freigestellt, der commissionellen Eröffnung der Offerte, welche zwei Stunden nach Ablauf des Einreichungstermines stattfinden wird, beizuwohnen.

Ausdrücklich wird hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle, namentlich aber technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen. Angebote, deren Steller die Offertgrundlagen nicht unterschrieben haben, dann jene, welche nicht zum bezeichneten Einreichungstermine eingebracht wurden, und schliesslich jene, in welchen eine gänzliche oder auch nur theilweise Aenderung der Grundlagen der Angebote angestrebt wird, werden als nicht eingebracht betrachtet.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction behält sich ferner ausdrücklich das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der eingelangten Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden oder eventuell auch die sämmtlichen Angebote zurückzuweisen.

Prag, im Februar 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Weltausstellung Wien 1873
Fortschrittsmedaille.

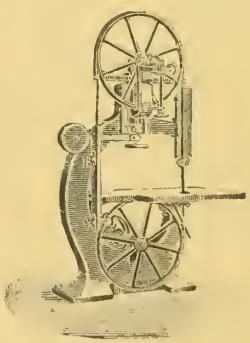
Gegründet
1853.

Weltausstellung Paris 1900
Grand Prix.

G. Topham

Maschinenfabrik und Eisengiesserei
Wien, Favoriten.

Specialitäten: 665



Sägewerks- und Holzbearbeitungsmaschinen
in vollkommenster Ausführung nach neuesten formvollendeten Modellen für alle Zwecke der Holzindustrie.

Dampfmaschinen mit Präcisions-Schieber- und zwangläufiger Ventilsteuerung (Patent Elsner). Über 400 im Betriebe.

Transmissionen mit und ohne Ringschmierlager, sowie auf Maschinen geformte **Zahnräder** aller Art.

Spindel- und Excenterpressen, hydraulische Pressen und die zugehörigen Pumpwerke.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
849	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Sack und Packleinen aus Jute und Jutegarn in beliebiger Verpackung	bezüglich der Strecke: Zwittau—Wien St.E.G. oder K.F.N.B. transit		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Oesterr.-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, Tarif, Theil II, Heft 1		132 Centimes in Gold		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende März 1903	Die Sendungen müssen mit directen nach serbischen, bulgarischen, rumänischen oder türkischen Stationen der orientalischen Eisenbahnen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden
850	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Morawitzan	Hořelitz Hořowitz Karlsbad (B.E.B.) Jungbunzlau (Oe.N.W.B.) Königgrätz (Oe.N.W.B.) Reichenberg (S.N.D.V.B.) Teplitz (A.T.E.) Teplitz-Waldthor	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Besteben keine directen Frachtsätze	Heller 105 122 156 106 70 115 137 148		Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien
851	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Schafwollgarne	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Alt-Paka Reichenberg	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für a) Mengen unter 5000 kg, b) mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif, Theil II, Heft 1 des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Verschieden	a) Frachtsätze der Classe II b) „ „ „ A		Im Kartirungswege		
852	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rohzucker	Siebenbrunna-Leopoldsdorf	Landenburg	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	57 Heller		Im Kartirungswege		Das Abladen obliegt dem Empfänger

Fortlaufende Nummer	853	854	855	856
1				
Die Publication erfolgt: Von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn
2				
Die Publication erfolgt: und im Namen der	bethelligten Verwaltungen	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	bethelligten Bahnverwaltungen
3				
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Eisen und Stahl der Pos. E—5, Eisen und Stahlwaaren der Pos. E—6 der Güterclassification	Schlackensand der Pos. S—19 c) der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Streichhölzer (Zündhölchen)	Eis als Frachtgut
4				
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Szinobánya vasgyár	Klein-Schwechat	Linz über Triest seewärts	Brauns-Pirnitz / Okrischko (Oe.N.W.B.)
5				
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Waldmühle	Salonik, Dedeagatsch und Konstantinopel	Marchegg St.E.G. (transit)
6	Aufgabe als Frachtgut. a) in Mengen unter 5000 kg. b) 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen, c) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung mindestens für dieses Gewicht. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Anfgabe im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendetcn Wagens oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften nnd der Bestimmungen des Tarifes, Tneil I, für den Oesterr.-Ungar.-Levanteverkehr über Triest nnd Fiume (nach Hafenplätzen der Levante). Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlnng für mindestens 5000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen	Bei Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Aufladen obliegt der Partei
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen				
7	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 1. April 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 1. April 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Bis Ende April 1902
und gilt in der Zeit				
8	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Localtarife	Oesterr.-Ungar. Levanteverkehr über Triest nnd Fiume (nach Hafenplätzen der Levante), Tarif, Theil II, Heft 1 (für den Export aus Oesterreich)	Localtarife der betheiligten Bahnen
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung				
9	Bestehen keine directen Frachtsätze	Directer Frachtsatz besteht nicht	Directer Frachtsatz besteht nicht	Bestehen keine directen Frachtsätze
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg				
10	a) 264 Heller b) 238 Heller c) 155 Heller	27 Heller	1·97 Gulden Gold	61 / 68 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)				
11				
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)				
12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege*)	Im Kartirungswege
Art der Durchführung				
13				
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
14	Das Anfladen der Sendungen in completen Wagenladungen, sowie von Gegenständen, welche einzeln mehr als 750 kg wiegen, haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Der Frachtnachlass wird von der Strecke Wien—Waldmühle getragen	*) Siehe auch Abschnitt C des in Rubrik 6 bezeichneten Tarifes, Theil I	Diese Frachtsätze gelten auch bei Beförderung in gedeckt gebauten Wagen
Besondere Bemerkungen				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
857	**Oesterr. Nordwestbahn**		Pflastersteine, sowie Steine des Specialtarifes 3	Sktsch Oe.N.W.B.	Pardubitz	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	Verschieden	11 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege	Die Steine müssen für Bahnerhaltungszwecke der Staatseisenbahn-Gesellschaft bestimmt sein. In den bezüglichen Frachtbriefen muss der Herr Streckenchef der Staatseisenbahn-Gesellschaft als Empfänger erscheinen	
858	**Böhmischen Nordbahn**		Locomotiven, auf eigenen Rädern laufend, für Regiezwecke der Localbahn Starkenbach-Rochlitz	Turnau und umgekehrt	Bodenbach	Frachtzahlung für das Effectivgewicht. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localgütertarif	80 Heller	40 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege	Die Locomotiven müssen mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, in welchen eine Dienststelle der Localbahn Starkenbach-Rochlitz als Aufgeber oder Empfänger angeführt erscheint	
859	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	bethelligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Budapest-dunap. teh. p. u. Budapest-fövárosi közraktárak Budapest-Józsefváros Budapest d. v. Budapest-Lipótváros Budapest-nyugoti p. u. Budapest-Kelenföld Ó-Buda-Filatorigát Buda-Császárfürdö kitérö	Cosel-Oderhafen	Die Sendungen müssen von diesem Umschlagsplatze per Schiff a) nach Berlin. b) nach sonstigen deutschen Stationen mit Ausnahme von Hamburg weiterbefördert werden. Zahlung der Frachtgebühren mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	für die Daner der Schiffahrt auf der Oder im Jahre 1902	Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Verschieden	Die bis zur Umschlagsstation bestehenden Frachtsätze, gekürzt um die in der folgenden Rubrik ausgewiesenen Nachlässe	a) 57 Markpfennig b) 47 Markpfennig	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1902	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatze und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Oder. Diese Documente, welche keinen bahnamtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende März 1903 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) einzureichen	Die für die Budapester Stationen giltige Refactie wird auch für mit directen Frachtbriefen in Eszék zur Aufgabe gebrachte und in Budapest zur Umkartirung gelangende Sendungen gewährt	Im Rückvergütungswege		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg			
860	k. k. österr. Staatsbahnen		Papier der Pos. P 1 d der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Triest	Aichberg-Steyrermühle	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes. Die Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (ans dem österr.-ungarischen Zollgebiete) zum Exporte gelangen. Das Anfladen obliegt den Absendern	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, bezw. Localtarif	Heller	Heller	Heller	Nach Massgabe der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" unter VIII ersichtlichen Bestimmungen im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" unter VIII bezeichneten Documente innerhalb der festgesetzten Frist	In diese Publication sind die Publicationen aus Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 140 vom 3. December 1901, Pos. Nr. 2846, Nr. 3 vom 11. Jänner 1902, Pos. Nr. 176, und Nr. 19 vom 18. Februar 1902, Pos. Nr. 689, einbezogen und werden dieselben sonach gegenstandslos
					Feldkirchen				127	94	33		
					Gmunden				206	160	46		
					Hallein				211	164	47		
					Hilm-Kematen				203	158	45		
					Krainburg				84	68	16		
					Laakirchen				218	170	48		
					Lambach				213	166	47		
					Linz				218	170	48		
					Neubruck				223	174	49		
					St. Pölten				223	174	49		
					Schwanenstadt				211	164	47		
					Steyr				206	162	44		
					Timmelkam				211	164	47		
					Ulmerfeld				206	160	46		
					Vöcklabruck				211	164	47		
					Wels				215	168	47		
					Zwischenwässern				66	63	3		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	Bezeichnung der Relation nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
22	Nr. 23 vom 27. Februar 1902	762		Betheiligte Verwaltungen	Auf Plateauwagen verladene Strassenbahn- und Eisenbahnfahrzeuge	Györ	Bodenbach oder Tetschen transit	In Rubrik 5 ist nach Bodenbach die Eigenthumsbahnbezeichnung „St.E.G." und nach Tetschen die Eigenthumsbahnbezeichnung „Oe.N.W.B." einzustellen. In Rubrik 6 sind die Worte „Die Sendungen müssen nach Hamburg bestimmt sein" zu streichen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 31. **Wien, 18. März 1902** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des k. k. Oberlandesgerichtes in Wien. — Eisenbahnen im ägyptischen Sudan. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Literatur. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 15. Februar 1902,†) betreffend die Errichtung einer Zollexpositur mit Hafen- und Seesanitätsdienst in St. Martino di Cherso.

In St. Martino di Cherso ist eine Zollexpositur mit Hafen- und Seesanitätsdienst errichtet worden, welche ihre Thätigkeit am 11. Jänner 1902 begonnen hat.

Dieser Expositur ist der gleiche zollämtliche Wirkungskreis wie den im Küstenlande bereits bestehenden Exposituren mit Hafendienst (Anmerkung zu Punkt VIII, Post 26 des mit der Ministerialverordnung vom 22. December 1900, R.-G.-Bl. Nr. 14 ex 1901, kundgemachten Zollämterverzeichnisses) eingeräumt.

Böhm m. p. **Call** m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 2. März 1902, Z. 6280, an alle k. k. Staatsbahn-Directionen, sowie an die Verwaltungen der Privatbahnen und Dampftramway-Unternehmungen, betreffend die Haftung der Heeresverwaltung für die durch das Betreten des Bahnkörpers durch manövrirende Truppen verursachten Schäden und Unfälle.

Im Nachhange zu dem h. o. Erlasse vom 13. December 1898, Z. 54.040,**) mit welchem die Circularverordnung des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums vom 2. November 1898, Z. 2631, betreffend das Verbot des Betretens des Bahnkörpers durch Truppen bei Waffenübungen (Manövern) publicirt worden war, wird hiemit sämmtlichen Bahnverwaltungen Folgendes zur Kenntniss gebracht:

Das k. und k. Reichs-Kriegsministerium hat über ein diesbezügliches Einschreiten der Eisenbahn-Directorenconferenz mit der Note vom 7. Februar 1902, Z. 3092 ex 1901, anher mitgetheilt, dass mit der vorbezogenen Circularverordnung desselben vom 2. November 1898, Abtheilung 5/E.-B. Nr. 2631, selbstverständlich eine Abänderung der geltenden materiell rechtlichen Bestimmungen über den Schadenersatz nicht beabsichtigt war, und dass das k. und k. Reichs-Kriegsministerium daher keinen Anstand nehme — bei Festhaltung der mit dieser Verordnung getroffenen Verfügungen — zu erklären, dass die Heeresverwaltung nicht nur für die durch das Betreten des Bahnkörpers durch manövrirende Truppen verursachten directen Schäden, sondern auch für jeden nachweislich durch dieses Betreten mittelbar oder unmittelbar herbeigeführten Unfall haftet, sobald dieser Unfall nicht durch Verschulden eines Bahnorganes verursacht wurde.

Wittek m. p.

*) Enthalten in dem am 7. März 1902 ausgegebenen XVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 47.
**) Enthalten im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 2 vom 5. Jänner 1899.

Aus den Entscheidungen des k. k. Oberlandesgerichtes in Wien.

Im Verkehre der Wiener Stadtbahn besteht für das Zugsbegleitungspersonale keine Verpflichtung, die Wagenthüren vor Abgang des Zuges aus einer Station zu schliessen. Begibt sich ein Passagier, um eine offen gebliebene Wagenthüre zu schliessen, ohne zwingende Veranlassung in eine gefährliche Situation, so trifft ihn allein das Verschulden an dem ihm hiebei eventuell zustossenden Unfalle. Die Vermuthung des § 1 des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, ist ausgeschlossen, falls einer der Fälle des § 2, lit. c, vorliegt.

(Entscheidung des k. k. Oberlandesgerichtes in Wien vom 19. October 1901, Bc II $\frac{133/1}{10}$; Bestätigung des Urtheiles des k. k. Landesgerichtes in Wien vom 27. Juni 1901, G.-Z. Cg II $\frac{146/1}{8}$.)

Nathan H., welcher anlässlich einer Fahrt auf der Wiener Stadtbahn eine Daumenquetschung erlitten hatte, klagte das Aerar auf Zahlung eines Schmerzensgeldes von K 2000·—. Die Klage wurde jedoch in beiden Instanzen kostenpflichtig abgewiesen.

Thatbestand:

Nach der Darstellung der Klage wollte der Kläger am 3. Februar 1901 zwischen 10 und 11 Uhr Vormittags von der Station M. der Wiener Stadtbahn nach P. fahren.

Als der Zug, den er benützte, die Station St. verlassen hatte, und in den Tunnel einfuhr, stand die Thür des Wagens, in welchem sich der Kläger befand, offen.

Da ein starker Luftzug herrschte und dichter Rauch durch die Thüre eindrang, wollte er dieselbe schliessen. Er fühlte sich an diesem Tage wegen eines erst kurz vorher überstandenen Lungenkatarrhs noch sehr schwach und musste sich wegen der Erschütterung des Zuges mit der rechten Hand stützen, während er mit der linken Hand die Thürklinke zu erreichen suchte. In diesem Momente fiel die Waggonthüre zu, klemmte ihm den rechten Daumen im Thürrahmen ein und zerquetschte ihn. Er musste sich sofort niedersetzen, da er infolge seines Schmerzes einer Ohnmacht nahe war.

In der Station R. stieg er auf Veranlassung eines ihm unbekannten Passagieres aus, welcher ihn zur Wiener Freiwilligen Rettungsgesellschaft führte, wo dem Kläger die erste Hilfe geleistet wurde.

Infolge seines Unfalles stand er bis 24. Februar 1901 im Krankenstande der genossenschaftlichen Krankencassa der Schuhmacher in Wien, von welcher er ein tägliches Krankengeld von K 1·80 bezog. Behandelt wurde er von Dr. Ludwig R. Der Unfall war mit äusserst heftigen, sogar qualvollen Schmerzen verbunden.

Seit dem Unfall fühlte Kläger bei Schuhmacherarbeiten Steifheit und Schmerzen im verletzten Daumen, weshalb er seinen früheren Beruf aufgab und Geschäftsdiener wurde; sein Verdienst sei jetzt bedeutend geringer als früher.

Da die Verunglückung des Klägers sich als eine Ereignung im Verkehre der k. k. Staatsbahnen darstelle, so ist das Eisenbahnärar ersatzpflichtig. Unter Vorbehalt der Geltendmachung auf Ersatz des entgangenen und künftig entgehenden Verdienstes, sowie der Heilungskosten begehrt der Kläger mit Rücksicht auf die Art der Verletzung, die Intensität und Dauer der erlittenen Schmerzen, die Folgen der Verletzung für seine Erwerbsthätigkeit, sowie im Hinblicke auf die Vermögenslage des Aerars ein Schmerzensgeld von K 2000·— sammt fünf Percent Zinsen vom Unfallstage und Ersatz der Gerichtskosten.

Das beklagte Eisenbahnärar bestritt die Richtigkeit der Klagedarstellung. Aber auch auf Grund des in der Klage dargestellten Sachverhaltes sei die Klage abzuweisen, da der Unfall durch ein alleiniges Verschulden des Klägers herbeigeführt wurde. Die Bahnverwaltung ist nicht verpflichtet, die auf die Plattformen mündenden Thüren der Stadtbahnwagen zu schliessen; dies ist den Reisenden überlassen, welchen auf der Stadtbahn das Betreten der Plattformen und das Verweilen auf denselben gestattet ist. Dies gehe aus einer Amtsbestätigung der k. k. General-Inspection der Oesterreichischen Eisenbahnen vom 28. Mai 1901, Z. 8781, und aus den Bestimmungen der Fahrplanplacate für den Wiener Stadtverkehr hervor.

Der Kläger habe sich unnöthig in eine gefährliche Situation begeben, indem er in einem Tunnel, von überstandener Krankheit so schwach, dass er sich während des Stehens stützen musste, durch den eindringenden Rauch im Athmen behindert und von den Stössen des Zuges erschüttert, sich an die Thüre so unvorsichtig anlehnte, dass er den verletzten Daumen gerade in die Thürrahmenspalte steckte.

Dabei muss der Kläger ganz im Wagen gestanden sein und so um die Ecke nach der Thürklinke in die Finsterniss ziellos hinausgegriffen haben, weil sonst die zufallende Thüre auf den Körper auffallen musste und nicht so weit zuschlagen konnte, um den Daumen zu erreichen. Gerade weil der Kläger infolge der überstandenen Krankheit schwach war, hätte er doppelt vorsichtig sein müssen. Es liege also Alleinverschulden, zum mindesten aber getheiltes Verschulden vor.

Als Schmerzensgeld sei ein Betrag von K 400·— angemessen. Von dem dem Kläger eventuell zugesprochenen Betrage kommen in Gemässheit des § 65, Abs. 2, des Gesetzes vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, die von der Genossenschaftskrankencassa der Schuhmacher in Wien dem Kläger geleisteten Krankengelder in Abzug.

Kostenersatz könne der Kläger auf keinen Fall beanspruchen, weil der klägerische Vertreter die Klage einbrachte, ohne vorher eine gütliche Austragung zu versuchen. Es wird daher der Antrag gestellt auf kostenpflichtige Abweisung der Klage, eventuell auf Zuerkennung eines Betrages von höchstens K 200·— an den Kläger unter Zuspruch der Kosten an das beklagte Eisenbahnärar.

Durch die vorgelegte vorerwähnte Amtsbestätigung der General-Inspection und das officielle Fahrplanplacat werden die bezüglichen Angaben des Aerars erhärtet.

Nach dem Meldezettel der Wiener Freiwilligen Rettungsgesellschaft erschien der Kläger am 3. Februar 1901, um 10 Uhr 40 Minuten Vormittags, in der Sanitätsstation mit einer Quetschung und Abhebung des Nagels am rechten Daumen, welche Verletzung er sich angeblich kurz vorher infolge eigener Unvorsichtigkeit in der Stadtbahn durch Einzwicken in der Waggonthüre zugezogen hatte. Der Kläger bestreitet, bei der Rettungsgesellschaft diese letztere Angabe gemacht zu haben.

Entscheidungsgründe:

Die Manipulation des Thürschliessens während der Fahrt trägt die Merkmale der besonderen Gefahren des Eisenbahnverkehres an sich, es erscheint daher die Subsumtion dieses Falles unter die Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes begründet.

Demnach ist das beklagte Eisenbahnärar haftpflichtig, sofern es ihm nicht gelingt nachzuweisen, dass einer der

Fälle des § 2 des citirten Gesetzes vorliegt. Dieser Nachweis ist gelungen, denn nach der Darstellung der Klage selbst ergibt es sich, dass der Unfall des Klägers durch sein eigenes Verschulden herbeigeführt wurde; er hat sich nämlich ohne zwingenden Grund in eine gefährliche Situation begeben und ist durch seine eigene Unvorsichtigkeit verunglückt.

Die Thüre des Waggons, in dem der Kläger sass, war offen und während der Fahrt durch das Tunnel drang dichter Rauch ein. Das gab dem Kläger noch keine unumgängliche Veranlassung, die Thüre zu schliessen. Die Fahrt durch das Tunnel und selbst bis zur nächsten Station, wo ein Bahnbediensteter oder der Kläger in ungefährdeter Weise die Thüre hätte schliessen können, dauert ein bis zwei Minuten; während dieses geringen Zeitraumes hätte der Kläger schon die kleine, bei einer Eisenbahnfahrt fast unvermeidliche Unannehmlichkeit des Rauches ertragen können, umsomehr, als er sich an die entgegengesetzte Seite des Waggons hätte begeben können, wo der Rauch gewiss nicht mehr unerträglich gewesen wäre.

Statt dessen hat der Kläger sich veranlasst gesehen, die Thüre zu schliessen, und zwar unter Verhältnissen, wo er wusste und wissen musste, dass dies eine nicht ganz ungefährliche Handlung war, denn er wollte die Thüre in einem Tunnel schliessen, wo er nicht ganz gut sehen konnte, wo der eindringende Rauch ihn im Athmen behinderte, wo er von den Stössen des Zuges erschüttert wurde und infolge einer überstandenen Krankheit obendrein noch so schwach war, dass er sich beim Stehen anhalten musste.

Dabei hätte er auch bedenken müssen, dass infolge des Luftzuges die Thüre jeden Moment zufallen könne. Statt aber aus allen diesen Gründen doppelt vorsichtig zu sein, hat der Kläger sich so ungeschickt mit der rechten Hand angelehnt, dass er den verletzten Daumen gerade in die Rahmenspalte steckte, so dass er, als die Thüre zufiel, verletzt werden musste. Der Kläger hat also, ohne dass eine Nothwendigkeit vorlag die Thüre zu schliessen, dies unter Verhältnissen gethan, wo es besonders gefährlich war, und ist dabei in unvorsichtiger Weise vorgegangen. Demnach wurde der Unfall durch das Verschulden des Klägers selbst herbeigeführt.

Endlich ist zu untersuchen, ob nicht vielleicht ein Mitverschulden der Bahn vorliegt. Ein solches müsste aber bewiesen werden, denn die Vermuthung des § 1 des Haftpflichtgesetzes ist ausgeschlossen, falls einer der Fälle des § 2 dieses Gesetzes vorliegt.

Das letztere ist aber hier der Fall, es liegt ein Verschulden des Beschädigten vor, daher kann § 1 nicht mehr angewendet werden und es muss gemäss § 1296 a. b. G.-B. das Verschulden der Bahn erwiesen werden. Dasselbe könnte darin liegen, dass die Waggonthüre offen stand. Für Fernzüge besteht allerdings gemäss § 16 und 22 des Eisenbahn-Betriebsreglement die Verpflichtung der Bahn, vor dem Verlassen der Station die Thüre zu schliessen. Für den Stadtbahnverkehr besteht diese Verpflichtung nicht.

Dies geht aus der Zuschrift der General-Inspection der Oesterreichischen Eisenbahnen hervor, die als Aufsichtsbehörde über alle Bahnen verpflichtet ist, alle für die Sicherheit des Publicums erforderlichen Massregeln zu treffen. Es ergibt sich dies aber auch aus der Natur des Stadtbahnverkehres. Bei den kurzen Aufenthalten, wo Hunderte von Personen ein- und aussteigen, ist es gar nicht möglich, an ein Schliessen und Oeffnen der Waggonthüren durch Bahnorgane zu denken und würde eine solche Manipulation eine unverhältnissmässig grosse Hemmung des Verkehres mit sich bringen. Die Waggonthüren stehen nicht unter Verschluss, ja man ist gerade bemüht, solche Thürsysteme zu wählen, welche ein leichtes und rasches Oeffnen und Schliessen ermöglichen, das durch Jedermann erfolgen kann.

Nach den auf dem officiellen, behördlich genehmigten Fahrplane enthaltenen Bestimmungen ist das Verweilen auf den Plattformen — von einem Ausnahmsfalle abgesehen — nicht verboten. Man kann also während der Fahrt von der Plattform in den Waggon gehen und umgekehrt. Das ist aber nur möglich, wenn das Oeffnen und Schliessen der Thüren durch die Passagiere erfolgt. Nur bezüglich der Abschlussvorrichtung an den Stiegen des Waggons besteht die ausdrückliche Bestimmung, dass die Reisenden dieselbe während der Fahrt geschlossen zu halten haben.

Also nur das Oeffnen dieser Vorrichtung während der Fahrt ist, wie ausdrücklich erwähnt, verboten; ein anderes Verbot findet sich aber nicht. Der Umstand also, dass die Waggonthüre bei der Abfahrt aus der Station offen blieb, bildet kein Verschulden der Bahnverwaltung. Es lag also Alleinverschulden des Klägers vor und war daher der Kläger abzuweisen.

Dieses Erkenntniss wurde in II. Instanz vom k. k. Oberlandesgerichte in Wien vollinhaltlich bestätigt.

[E.-M.-Z. 5406 ex 1902.]

Eisenbahnen im ägyptischen Sudan.

Die Sudan-Eisenbahnen theilen sich von Wadi-Halfa aus in zwei Linien, deren eine, A, in nord-südwestlich radialer Richtung in einer Länge von 325 km bis Kerma (am Nil, Provinz Dongola), die andere, B, in nord-südöstlich radialer Richtung über Abu-Hamed und Berber bis Ed-Damer und von dort aus in nord-südwestlich radialer Richtung in einer Länge von 921 km bis Khartum führt. Die Hauptlinie B durchschneidet von Wadi-Halfa aus bis Abu-Hamed, woselbst sie sich an den Nil anschliesst, gänzlich culturloses Gebiet. Im Bereiche dieser Gegend woselbst nur spärliche Niederschläge fallen und keinerlei Wasserläufe und Seen vorkommen, sind neun Zugskreuzungs-Stationen, und in Abu-Hamed eine Locomotivstation, Reparaturwerkstätte und eine Hauptwasserstation errichtet.

Von Abu-Hamed bis Shereikh (467 km von Wadi-Halfa) schliesst sich die Trasse mit nur geringen Abweichungen dem Nillaufe bis Khartum, gegenüber von Omdurman an. Dort vereinigt sich der vom Südwesten des Sudan zuströmende „Blaue Nil" mit dem südöstlichen Zuflusse, dem „Weissen Nil". Das von der Theilstrecke Abu—Hamed—Shereikh berührte Gebiet, ein guter Culturboden, welcher aber durch kriegerische Katastrophen verwüstet und entvölkert wurde, beginnt nunmehr wieder, wenn auch langsam, sich zu heben. Die Theilstrecke Shereikh—Abadia verlässt in einer Länge von circa 150 km den Flusslauf, um mit Benützung der

Wüste dem Felsengebirge auszuweichen, welches im Bereiche dieser Landschaft den Nil begrenzt.

Die stromaufwärts oberhalb Abadia liegende Stadt Berber, 579 km von Wadi-Halfa, ist die mittlere Centralstation der Hauptlinie B und ihrer Bedeutung entsprechend eingerichtet. Oberhalb Berber führt eine 315 m lange eiserne Brücke mit sieben Bogenöffnungen bei Atbara über einen Zufluss des Nil. Südlich vor Atbara beginnt die Region der sich nahezu regelmässig erneuernden Niederschläge, deren Wassermassen mitunter stellenweise die Bahntrasse überfluthen, ja selbst durchbrechen, nachdem der mit besonderer Beschleunigung ausgeführte Bau (durchschnittlich 2000 m bis 2800 m Tagesarbeit), nicht den genügenden Widerstand bietet, welchem Uebelstand neuerer Zeit mit Aufgebot bedeutender Kräfte und insbesondere durch Einbau entsprechend weiter Durchlässe abzuhelfen gesucht wird.

Shendi, 754 km von Wadi-Halfa entfernt, ist die Kohlen-Centralstation der oberen Strecke, woselbst auch grosse Lebensmittel-Depots zu dem Zwecke errichtet sind, um bei einer durch Regengüsse verursachten, längeren Unterbrechung des Verkehres mit Wadi-Halfa die Verproviantirung der südlich gelegenen Stationen, sowie auch der Reisenden nicht zu hindern. Die Endstation der Linie B ist Halfaya, gegenüber von Khartum.

Die Linie A, Wadi-Halfa—Kerma, führt in einer Länge von 53 km parallel zum Nil bis Sarras, von wo aus die Trasse mit Benützung einer sandigen Ebene den zweiten Nil-Katarakt erreicht, woselbst der Bereich des Felsengebirges beginnt. Die Strecke besitzt zahlreiche Viaducte und 24 Brücken bis zu 100 m Länge, hat Steigungen bis zu 1 : 60, Curven bis zum Radius von 150 m, daher den Charakter einer Gebirgsbahn.

Die von Wadi-Halfa 168 km weit entfernte Station Koshe liegt in einer sehr fruchtbaren und auch entsprechend beurbarten Gegend und führt die Trasse der Bahn längs dem Nil durch Dattelpalm-, Feigenbaum- etc. Anlagen. Koshe ist Wasser- und Maschinenstation mit einer kleinen Reparaturwerkstätte. Von dort aus wendet sich die Trasse im Wüstengebiete bis nach dem von Wadi-Halfa 278 km entfernten Dulgo, der Kreuzungsstation zwischen Wadi-Halfa und Kerma-Dulgo. Die Endstation Kerma ist gleichzeitig auch Schiffahrtstation der nach Dongola verkehrenden Dampfer.

Die Linien A und B sind eingeleisig mit einer Spurweite von 1·066 m; die Schienen verschiedenen Profils überschreiten nicht das Gewicht von 25 kg per currenten Meter. Sie sind theils auf imprägnirten Holz-, theils auf hohlen Stahlschwellen, welche nicht überall eingeschottert sind, gebettet. Die Stationsgebäude sind theils Holz-, theils Riegelwandbauten, mit Ausnahme jener der Stationen Halfaja, Shendi und Wadi-Halfa, die theils aus Stein, theils aus Ziegeln erbaut sind. Die Hauptwerkstätten, sowie die Betriebsleitung befinden sich in Wadi-Halfa.

Den Maschinenstand betreffend, ist die Linie A mit sechs Stück Maschinen im Gewichte von 30 t ausgerüstet. Im Bereiche der Hauptlinie, auf welcher sich ein ziemlich dichter Verkehr abwickelt, sind acht verschiedene Locomotiv-Typen in Verwendung, und zwar:

1. acht Maschinen, Type Neilson (wie selbe für die Eisenbahnen im Bechouonalande beschafft wurden), im Gewichte von 36 t mit acht gekuppelten Rädern;
2. fünf Maschinen, Type Hunslet, im Gewichte von 37 t. mit sechs gekuppelten Rädern;
3. zwei Maschinen, System Dubs (wie auf den Natal-Eisenbahnen), im Gewichte von 50 t mit acht gekuppelten Rädern. Diese derzeit für schwere Lastzüge bestimmten Maschinen wurden während des Baues der Strecke für den Transport von Brücken-Constructionsbestandtheilen, Schienen, Steinblöcken etc. angeschafft;
4. drei leichte Maschinen, Type Hunslet, im Gewichte von 24 t, für Arbeiterzüge, Bindemittel, Telegraphenstangen etc.;
5. sechs Maschinen, System Manning, Wardle & Comp., im Gewichte von 31·5 t mit sechs gekuppelten Rädern;
6. elf Maschinen, System Mogul, im Gewichte von 38 t mit sechs gekuppelten Rädern, die von der Firma Baldwin geliefert wurden;
7. vier Maschinen im Gewichte von 31 t mit vier gekuppelten Rädern für Schnellzüge, von der Firma Baldwin beigestellt;
8. zwei Maschinen, System Bayer-Peakok, mit sechs gekuppelten Rädern, im Gewichte von 30 t für Bahnerhaltungs- und Proviantzüge.

Die Verschiedenheit der Typen ist insbesondere darauf zurück zu führen, dass der Bau der Strecke Wadi-Halfa—Khartum unter Leitung des Majors Mac-Aulay mit besonderer Beschleunigung durchgeführt werden musste und die Locomotiven von dort genommen wurden, wo sie rasch zu erhalten waren.

Jede von der Endstation ausfahrende Maschine erhält einen Vorrath von circa 40 m^3 Wasser. Zur Aufnahme dieses bedeutenden Wasserquantums sind Bassinwagen an den Tender angekuppelt und mit diesem durch Schläuche in Verbindung gesetzt.

Der Fahrpark besteht aus 6 Salonwagen der in Indien eingeführten Typen, 14 Schlafwagen und einer grösseren Anzahl Wagen III. Classe. Der Betrieb erfolgt nach dem Blocksystem und sind die Stationen telephonisch untereinander verbunden. Dem regelmässigen Fahrplane der Linie Wadi-Halfa—Khartum zufolge verkehren wöchentlich je zwei Schnellzüge und täglich je ein gemischter Personenzug in beiden Richtungen. Auf der Hinfahrt nach Khartum führen die Züge Proviant und Bedarf aller Art, auf der Rückfahrt nach Wadi-Halfa Gummi, Elfenbein, Straussfedern und Getreide.

Auf der Linie A verkehren zwischen Wadi-Halfa und Kerma wöchentlich je zwei Postzüge und im Laufe der Woche, je nach Bedarf, 3 bis 5 gemischte Personenzüge.

Dem Berichte Mac-Aulay's zufolge wird die vollständige Herstellung des Baues und der Einrichtung bei günstigen Witterungsverhältnissen noch im Laufe des Jahres erfolgen, an eine Rentabilität der Bahn aber erst nach mehreren Jahren zu denken sein.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 108. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. März richteten die Herren Abgeordneten Iro, Hauck und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister eine Interpellation, betreffend die Errichtung einer Betriebsleitung für die Bahnstrecke Rakonitz—Petschau.

In der 109. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. März wurden an den Herrn Eisenbahnminister folgende Interpellationen gerichtet:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Breiter und Genossen, betreffend die Beleidigung der galizischen Beamten der k. k. Staats-

bahnen durch eine in der Nummer der „Ostdeutschen Rundschau“ vom 8. d. M. erschienene Notiz;

2. der Herren Abgeordneten Březnovský und Genossen, betreffend die Schädigung eines Trautenauer Geschäftsmannes durch einen Functionär der Nordwestbahn.

Der von der Eisenbahn-Commission des Herrenhauses über die Regierungsvorlage, betreffend den Bau der Eisenbahnen von Sarajevo bis zur Sandschakgrenze im Limthale nächst Uvac mit einer Abzweigung über Višegrad bis zur serbischen Grenze nächst Vardište, Bugojno-Aržano und Doboj-Šamac erstattete Bericht enthält zunächst eine Darstellung über das bisherige Bahnwesen in Bosnien, erörtert sodann die nach dem gegenwärtigen Gesetzentwurfe geplanten Bahnen und gelangt hierauf zur Besprechung der kürzesten Verbindung Dalmatiens mit den anderen österreichischen Kronländern und mit Bosnien.

In letzterer Hinsicht wird ausgeführt, dass sich die Commission wegen der besonderen Wichtigkeit des Gegenstandes ausnahmsweise für verpflichtet halte, zu jenen vom Abgeordnetenhause anlässlich der Votirung des gegenwärtigen Gesetzes beschlossenen Resolutionen Stellung zu nehmen, welche die Verbindung der Landeshauptstadt Zara, sowie die kürzeste Schienenverbindung Dalmatiens mit dem Innern von Bosnien und mit der österreichischen Reichshälfte vorschlagen, von der Dalmatien einen Bestandtheil bildet. Indem die Commission den Antrag stellt, zu Gunsten dieser Eisenbahnverbindung eine Resolution zu fassen, ist sie sich des Umstandes wohl bewusst, dass das hohe Herrenhaus nur in seltenen Fällen und nur dann diese Form der Meinungsäusserung wählt, wenn es darauf ankommt, durch den betreffenden Beschluss seine Ansicht über einen besonders wichtigen Gegenstand der ernsten Würdigung der hohen Regierung zu empfehlen.

Den Anlass hiezu bietet die Thatsache der exponirten Stellung unseres Küstenlandes Dalmatien. Trotz vielfacher Anläufe und wiederholter Regierungsvorlagen entbehrt dieses Kronland noch immer einer Eisenbahn längs der Küste, so dass sogar die Landeshauptstadt Zara ausserhalb einer solchen Verbindung ist und dass das Land mit Ausnahme des Hafenplatzes Metković an der Narenta, sowie des kürzlich erreichten Anschlusses bei Ragusa in keiner Schienenverbindung mit den Hinterländern Bosnien und Hercegovina und nur auf diesem Umwege in einer solchen mit den übrigen österreichischen Kronländern steht. Es ist selbstverständlich, dass für diesen Mangel, nachdem vor mehr als 60 Jahren die ersten Eisenbahnen in Oesterreich gebaut worden sind, die Schiffahrtsverbindung über Triest und Fiume keinen Ersatz bietet. Wenn schon der Abgang einer beiläufig von der Mitte Dalmatiens ausgehenden Verbindung mit Bosnien und in directer Linie über Croatien mit dem österreichischen Schienennetze vom Nachtheile für das Land und für den Staat in commercieller und administrativer Hinsicht ist, so muss dieser Zustand in gesammtstaatlicher Beziehung als geradezu gefährlich bezeichnet werden, nachdem der weite Landweg über Sarajevo—Metković mit Zuhilfenahme des Seetransportes von dem letztgenannten Orte oder der letztere allein von Triest und Fiume aus die Ergreifung von ausreichenden Massregeln gegebenenfalls nicht gestatten.

Was nun die Verbindung Dalmatiens mit Bosnien betrifft, so ist schon durch die Gesetzgebung der Weg bezeichnet, auf welchem dieselbe am besten erreicht werden kann. Durch die im Bau befindliche Bahn Spalato—Aržano und deren Fortsetzung nach Bugojno wird der Anschluss mit Sarajevo—Brod und über Ungarn mit Oesterreich gesichert sein. Diese Linie ist für Bosnien und Dalmatien in commercieller Beziehung von grösster Bedeutung. Bereits in dem an das hohe Abgeorgnetenhaus wegen des Baues der Linie Zenica—Sarajevo erstatteten Berichte vom 15. December 1880, Seite 3, wurde die Ansicht ausgesprochen, „dass die Verbindung des bosnischen Bahnnetzes mit der dalmatinischen Küste als ein eminent österreichisches Interesse ehestens in Ausführung zu bringen sei“. Derselben Anschauung wurde auch in dem an das hohe Abgeordnetenhaus erstatteten Berichte vom 3. Mai 1884 Ausdruck gegeben. Auch der an das hohe Herrenhaus erstattete Bericht vom 26. Juni 1895 hat sich in derselben Richtung ausgesprochen, und in der darüber am 28. Juni 1895 in der Plenarsitzung des hohen Herrenhauses geführten Debatte wurde diese Anschauung mit besonderem Nachdrucke geltend gemacht.

Indessen wird sich auch die Linie Bugojno—Aržano—Spalato zu Massentransporten wegen der unvermeidlichen mehrfachen und grossen Steigungen gleichwohl nicht eignen. Einer besonderen Leistungsfähigkeit wird sich aber auch die Eisenbahn Doberlin-Banjaluka-Jajce-Bugojno-Aržano-Spalato nach ihrem seinerzeitigen Ausbau nicht erfreuen, und zwar umsoweniger, wenn die Verbindungsstrecke Banjaluka-Jajce nach den neuesten Plänen elektrisch betrieben werden sollte.

Sodann gelangt der Bericht zu nachstehenden Schlussfolgerungen:

Die wichtigste und für Dalmatien geeignetste Verbindungsbahn ist die Linie Knin — Novi — Agram, welche längst und wiederholt Gegenstand von Regierungsvorlagen war und unter der Ungunst der Verhältnisse immer mehr zurückgestellt worden ist. Zwar wird die Unabhängigkeit von den ungarischen Staatsbahnennetzen durch keine Verbindungsbahn aus Dalmatien nach Innerösterreich erreicht werden, und wird auch diese von Novi über Agram an die steierische Grenze führende Linie croatisches Gebiet durchziehen müssen. Aber nicht um die tarifarische Unabhängigkeit von Ungarn handelt es sich dabei, wohl aber um die staatsrechtliche Forderung der kürzesten Durchzugslinie. Daher glaubt die Commission auch nicht, Schwierigkeiten von ungarischer Seite bei dem Anspruche auf den Ausbau einer Linie von Knin nach Novi auf bosnischem Gebiete fürchten zu sollen, sowie andererseits auch der österreichische Staat Forderungen zu erfüllen bereit sein wird, welche Ungarn aus berechtigten wirthschaftlichen Gründen auf dem Gebiete des bosnischen Eisenbahnwesens zu stellen sich gedrungen sehen sollte.

Die Commission hat einstimmig der Eisenbahn Knin—Novi aus gesammtstaatlichen Gründen und aus Rücksichten für Dalmatien eine solche Bedeutung beigelegt, dass sie sich dahin geeinigt hat, es müssten die Mittel für diesen Bahnbau, wenn die finanziellen Verhältnisse Bosniens und die geringere Bedeutung des daran betheiligten Landestheiles deren Ueberbürdung auf die occupirten Länder dauernd nicht gestatten würden, auf andere Weise aufgebracht und es müsse das Zustandekommen dieser Bahn unter allen Umständen und unabhängig von der Kostenfrage gesichert werden.

Mit Berufung auf die vorstehenden Ausführungen stellt die Eisenbahncommission des Herrenhauses den Antrag:

„1. Das Herrenhaus wolle dem Gesetzentwurfe in der vom Abgeordnetenhause angenommenen Fassung die verfassungsmässige Zustimmung ertheilen und 2. nachfolgende Resolution fassen: Das Herrenhaus des Reichsrathes spricht seine Ueberzeugung dahin aus, dass die Verbindung der bestehenden dalmatinischen Eisenbahnen durch thunlichst directe Linien mit Sarajevo über Aržano und mit Agram über Knin eine dringende Nothwendigkeit ist.“

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Aussiger Strassenbahn. (Bestätigung des verantwortlichen Betriebsleiters.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Antrag der Oesterreichischen Union Elektricitäts-Gesellschaft in Wien den Franz Pietschmann als verantwortlichen Betriebsleiter der Aussiger Strassenbahn in definitiver Eigenschaft bestätigt. [E.-M.-Z. 59.559/13 ex 1901.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Durchführung des Zollverfahrens auf dem Güterbahnhofe in Reichenberg A.T.E.) Die auf dem Güterbahnhofe obiger Eisenbahngesellschaft in Reichenberg A.T.E. einlangenden Güter werden nunmehr, infolge Genehmigung des k. k. Finanzministeriums, durch delegirte Organe des k. k. Hauptzollamtes in Reichenberg dem Zollverfahren unterzogen werden. Im Gütermagazine Reichenberg Güterbahnhof A.T.E. wurde dementsprechend eine separate, für k. k. Zollzwecke dienende absperrbare Abtheilung eingerichtet. (Kundmachung obiger Eisenbahngesellschaft.)

Ausland.

Deutsches Reich. (Melde- u. s. w. Verfahren bei fehlenden u. s. w. Gepäckstücken und Gütern.) Nach den Berichten der Eisenbahn-Directionen der Preussisch-hessischen Staatsbahnen hat sich das am 1. März 1901 eingeführte Feststellungs-, Melde- und Nachforschungsverfahren in seinen Grundzügen bewährt. Zur weiteren Vervollkommnung und zur Beseitigung der von den Dienststellen noch begangenen Verstösse hat das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten eine Verfügung erlassen, in welcher es unter Anderem Folgendes bemerkt: Die überzähligen Güter müssen mit der vorgeschriebenen Schnelligkeit ermittelt und gemeldet werden. Hievon hängt hauptsächlich der Erfolg des Ausgleichs ab. Die Sorge hiefür

liegt dem Vorsteher der Abfertigungsstelle und dem sonst vorhandenen Aufsichtspersonale ob. Diesem Zwecke dient die im § 9 angeordnete Schuppenrevision, und zwar durch den Vorsteher der Abfertigungsstelle persönlich, wie auch die tägliche Durchsicht der Lagerplätze für Ortsgüter und die Prüfung der Ladeplätze nach jeder Ladeperiode. In dieser Beziehung werden die Vorschriften noch nicht ausreichend erfüllt. Auch durch persönliche Aufsicht seitens der Verkehrsinspectoren und der Directionsdecernenten ist für eine vorschriftsmässige Schuppenrevision Sorge zu tragen. Auf die haltbare und deutliche Bezeichnung der Stückgüter, insbesondere auch mit der Bestimmungsstation, durch die Versender ist fortgesetzt hinzuwirken, da die mangelhafte Bezeichnung den Hauptgrund für die Unregelmässigkeiten und für die Unanbringlichkeit der Güter bildet. Soweit noch unnöthiger Schriftwechsel stattfindet, wie durch Anfragen bei der Ausgleichstelle, ob das Gut gefunden u. s. w. oder durch Nachforschungen, die in den Vorschriften nicht vorgesehen und sachlich unnütz sind, ist solches Schreibwerk abzustellen. Die Eintragung überzähliger Güter in das Meldebuch ist auf solche Güter zu beschränken, die nicht ohne Weiteres der Bestimmungsstation zugeführt werden können.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate Jänner.) Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monate Jänner ergibt für 74 Bahnen, die schon im Jänner 1901 im Betriebe waren, Folgendes:

Gesammtlänge 44.885·40 km.

Einnahme	im Ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	pCt.
für alle Bahnen im Jänner					
aus dem Personenverkehre . . .	30,726.599	+ 1,545.887	699	+ 20	+ 2·95
aus dem Güterverkehre . . .	82,924.870	— 4,898.970	1.854	— 153	— 7·62
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1901 bis Ende Jänner 1902					
aus dem Personenverkehre . . .	374,862.924	— 4.459.135	10.097	— 317	— 3·04
aus dem Güterverkehre . . .	826,027.153	— 28,930.210	21.831	—1213	— 5·26
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Jänner bis 31. December in der Zeit vom 1. Jäuner bis Ende Jänner					
aus dem Personenverkehre . . .	4,575.919	+ 294.764	712	+ 29	+ 4·25
aus dem Güterverkehre . . .	10,037.673	— 321.980	1.536	— 92	— 5·65

— (Ausdehnung der Strassenbahnen Ende 1900.) Am Ende des Jahres 1900 waren in Deutschland nach amtlichen Mittheilungen rund 3000 km Strassenbahnen in Betrieb, von denen etwa zwei Drittel auf Preussen, ein Drittel auf die übrigen Bundesstaaten entfallen. Von diesen steht Sachsen mit 274 km an erster Stelle; es folgen Bayern mit 112, Hamburg mit 95 km. Das Reichsland Elsass-Lothringen weist 74 km auf. Unter den preussischen Provinzen haben die Rheinlande mit 615 km das grösste Strassenbahnnetz, Brandenburg (mit Einschluss von Berlin) — 434 km — folgt erst an zweiter Stelle; die wenigsten Strassenbahnen haben die Provinzen Pommern (31 km) und Posen (21 km). Dagegen besitzt Pommern ein sehr dichtes Netz uebeubahnähnlicher Kleinbahnen.

Eigenthum und Betrieb der Strassenbahnen liegen meist in der Hand von Actiengesellschaften, die lediglich für diesen Zweck gebildet worden sind und deren Thätigkeit sich in der Regel auf ein einzelnes, örtlich begrenztes Bahnnetz beschränkt. Nur die allgemeine Local- und Strassenbahn-Gesellschaft zu Berlin betreibt in 11 Orten Norddeutschlands Strassenbahnlinien von 2 bis 30 km Länge, im Ganzen 186 km. Die grossen Elektricitäts-Gesellschaften sind verhältnissmässig selten Eigenthümer oder Betriebsunternehmer von Strassenbahnen; sie haben es vorgezogeu, für die von ihnen abhängigen Strassenbahnen selbstständige Gesellschaften zu bilden und sich nur durch einen entsprechend hoch bemessenen Actienbesitz Einfluss auf die Leitung der Gesehäfte zu sichern. Immerhin erscheint die Actiengesellschaft Siemens & Halske zu Berlin an vier Orten als Betriebsleiterin von zusammen 87 km Strassenbahnen, von denen sie 69 km besitzt. Betriebsleiter und Besitzer sind unter Anderen auch die Elektricitätswerke vormals O. L. Kummer & Co. in Dresden, die Union zu Berlin, der Helios zu Köln, die Elektricitäts-Gesellschaft vorm. Schuckert & Co. zu Nürnberg.

Das grösste Einzelunternehmen ist die Grosse Berliner Strassenbahn-Gesellschaft, die 233 km unter eigenem Namen betreibt, mit drei weiteren Gesellschaften aber derartig vereinigt ist, dass ihr im Ganzen 309 km unterstehen. Ihr folgen die Strassenbahn-Gesellschaft Hannover mit 137 km und die Strassenbahn-Gesellschaft in Hamburg mit 124 km.

Die Einnahme sämmtlicher deutschen Strassenbahnen betrug im Jahre 1900: Mk. 112,000.000, von denen noch nicht 1 pCt. auf den Güterverkehr entfiel. Die communalen Zuschüsse beliefen sich bei den Preussischen Strassenbahnen auf 5·4 pCt., bei den ausserpreussischen auf 7·6 pCt., im Durchschnitt auf 6·2 pCt. sämmtlicher Einnahmen. Die Ausgaben erforderten Mk. 78,000.000, so dass sich ein Gewinn von rund Mk. 34,000.000 ergab.

Unter den grossen Städten hat Dresden das dichteste Netz von Strassenbahnen, München das weitmaschigste. Dresden hat auch den im Verhältnisse zur Bevölkerungszahl stärksten Strassenbahnverkehr; dem Strassenbahnverkehre Berlins thun Stadtbahn, Omnibusse und Droschken nicht unwesentlich Abbruch. — Der auf den einzelnen Fahrgast entfallende Fahrpreis bewegt sich — abgesehen von Hannover, wo die Innenlinien der Strassenbahn-Gesellschaft von ihren Aussen- und weit ausgedehuten Ueberlandlinien nicht zu trennen sind — dicht um den Betrag von 10 Pfg. herum. Er schwankt zwischen 8·7 (Breslau) und 10·8 Pfg. (Hamburg-Altona). [„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Diensttelegrammverkehr mit Frankreich.) Das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat mit Zustimmung des Staatssecretärs des Reichspostamtes die unmittelbare Beförderung von Eisenbahn-Diensttelegrammen auf dem Bahntelegraphen zwischen Frankreich und Deutschland und umgekehrt auf dem Wege über Belgien genehmigt und angeordnet, dass die Dienststellen dieserhalb mit Weisung zu versehen seien; auch sind die Eisenbahncommissäre beauftragt, die ihrer Aufsicht unterstellten Privateisenbahnen zu verständigen.

— (Behandlung der ausbesserungsbedürftigen Wagen bei den Preussisch-hessischen Staatsbahnen.) Hierüber enthält Nr. 14 des „Eisenb.-Verordn.-Blattes" eine neue Dienstanweisung, die an Stelle der bisher giltigen Dienstanweisung vom 21. April 1899 mit dem 1. April 1902 in Kraft tritt. An wichtigeren neuen oder von den bisherigen Vorschriften abweichenden Bestimmungen hebt die „Z. d. V. D. E.-V." die folgenden hervor: Auf jeder Station ist im Dienstzimmer der Station und der Wagenmeister eine Tafel auszuhängen, die angibt, welcher Werkstätte oder welcher Station die ausbesserungsbedürftigen und untersuchungspflichtigen Wagen zuzuführen sind. Um Verzögerungen in der Wiederinstandsetzung der Wagen zu verhindern und zugleich eine thunlichst gleichmässige Arbeitsthätigkeit in den einzelnen Werkstätten (Beschäftigung einer möglichst feststehenden Zahl von Arbeitern, Einschränkung von Ueber- und Unterstunden) zu erzielen, werden „Ausgleichstellen" errichtet, und zwar sind als solche bis auf Weiteres bestimmt: die Eisenbahn-Direction Altona für die Directionsbezirke Altona, Hannover und den nördlichen Theil des Bezirkes Cassel, die Eisenbahn-Direction Berlin für die Directionsbezirke Berlin, Stettin und den östlichen Theil des Directionsbezirkes Halle, die Eisenbahn-Direction Breslau für die Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen, die Eisenbahn-Direction Bromberg für die Directionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg, die Eisenbahn-Direction Köln für die Directionsbezirke Köln und Saarbrücken, die Eisenbahn-Direction Essen für die Directionsbezirke Essen, Elberfeld, Münster und den südwestlichen Theil des Bezirkes Cassel, die Eisenbahn-Direction Frankfurt a/M. für die Bezirke Frankfurt und Mainz und die Eisenbahn-Direction Magdeburg für die Bezirke Magdeburg, Erfurt, den westlichen Theil des Directionsbezirkes Halle und den südöstlichen Theil des Directionsbezirkes Cassel. Je nach Bestimmung der Ausgleichsstelle habeu die Werkstätten einmal oder zweimal wöchentlich oder auch werktäglich über ihren Bestand an ausbesserungsbedürftigen Wagen am Abend des Meldetages — Montags oder Montags und Donnerstags — Meldungen an die Ausgleichstelle und an die vorgesetzte Direction zu erstatten. Nach Prüfung und Vergleichung des Bestandes der einzelnen Werkstätten ver-

fügt die Ausgleichstelle je nach Lage der Arbeitsstelle einen sofortigen Ausgleich, falls sich erhebliche Abweichungen von der regelmässigen Beanspruchung ergeben, und zwar in der Weise, dass sie einzelne grosse Stationen der Zuführungsgebiete anweist, die Güterwagen einer anderen als der für gewöhnlich zuständigen Werkstätte zuzuführen, wobei auf Vermeidung unnützen Leerlaufes zu rücksichtigen ist. Die Anweisung der Station geschieht schriftlich nach besonderem Vordruck, erforderlichenfalls telegraphisch, und die ergangene Verfügung wird aufgehohen, sobald sich herausstellt, dass der Ausgleich stattgefunden hat. Kann ein wirksamer Ausgleich innerhalb eines Meldegebietes nicht herbeigeführt werden, so tritt die Ausgleichstelle telegraphisch mit den in Betracht kommenden Nachbarstellen in Verbindung. Sollten sich aber trotz dieses Ausgleichverfahrens in einzelnen Werkstätten grosse Bestände ansammeln, so sind diese durch Vermittlung der Ausgleichstelle anderen Werkstätten zuzuführen, wobei thunlichst Wagen mit grösseren Ausbesserungen auszuwählen sind. Für jeden Meldebezirk sind die Stationen von vornherein zu bezeichnen, die bei einem nothwendig werdenden Ausgleich in erster Linie in Betracht kommen. Hiebei sind Stationen, die weniger als durchschnittlich fünf beschädigte Wagen täglich stellen, soweit thunlich unberücksichtigt zu lassen. Mindestens einmal im Jahre sind die Zuführungsgebiete der Werkstätten nach den gemachten Erfahrungen richtigzustellen.

Preussen. (Kleinbahnwesen in der preussischen Nebenbahnvorlage.) Die Begründung dieser Vorlage betont, dass durch die finanzielle Unterstützung von privaten und communalen Kleinbahn-Unternehmungen seitens des Staates die Entwicklung dieses Verkehrszweiges wie bisher wirksam gefördert worden ist. Auch in den verkehrsschwächeren Landestheilen ist eine namhafte Anzahl von Kleinbahn-Unternehmungen ins Leben gerufen worden. Hier wie in den anderen Provinzen ist die Entwicklung des Kleinbahnwesens noch im Fortschreiten begriffen. Der Stand des staatlichen Kleinbahn-Unterstützungsfonds hat sich wie folgt geändert: Die bewilligten Staatsunterstützungen belaufen sich auf Mk. 43,937.132, die nur in Aussicht gestellten auf Mk. 7,414.987, in 24 Fällen liegen ausserdem noch Anträge auf Gewährung von Staatsunterstützungen in der Höhe von Mk. 8,504.333 vor, so dass sich die bewilligten, in Aussicht gestellten und in zahlenmässig bestimmter Höhe beantragten Staatsunterstützungen zusammen auf Mk. 59,856.452 belaufen. Da der Fonds zur Förderung des Baues von Kleinbahnen aber nur Mk. 49,000.000 beträgt, so würde zur Bewilligung der in Aussicht gestellten, sowie der in zahlenmässig bestimmter Höhe beantragten Staatsunterstützungen die Bereitstellung von weiteren Mk. 10,856.452 erforderlich sein. Dieses Bedürfniss verstärkt sich noch dadurch, dass in 53 anderen Fällen Anträge auf Bewilligung solcher Staatsunterstützungen in nicht zahlenmässig bestimmter Höhe bereitgestellt sind oder Anträge auf Bewilligung solcher Unterstützungen zu erwarten stehen. Zur Befriedigung des hienach sich ergebenden Gesammtbedürfnisses wird für die Staatsregierung die Ermächtigung zur Verwendung einer weiteren Summe von Mk. 20,000.000 erbeten.

— (Krankencontrole bei den Betriebskrankencassen der Staatsbahn-Verwaltung.) Um den Betriebskrankencassen die Einführung der in einem früheren Erlass angeregten Krankencontrole zu erleichtern, hat das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten verfügt, dass im § 19, Abs. 7 der Mustersatzungen für die Betriebskrankencassen der zweite Satz wie folgt geändert werde: „Auch kann der Vorstand, wenn ein Bedürfniss hiezu vorliegt, geeignete Cassenmitglieder mit der Ueberwachung erkrankter Personen beauftragen, sowie mit Genehmigung der Generalversammlung besondere Krankencontrolore anstellen.“ Der Minister bemerkt in einem an die kgl. Eisenbahn-Directionen gerichteten Erlass hiezu noch Folgendes: „Die Krankencontrole bietet solchen zur Ausübung des Controldienstes befähigten Personen, die wegen Dienst- oder Erwerbsunfähigkeit ihr Verhältniss zur Verwaltung zu lösen genöthigt gewesen sind (z. B. Unfallrentnern, pensionirten Beamten), Gelegenheit zu einem Nebenerwerb. Es ist indes nicht ausgeschlossen, auch Cassenmitglieder zum Controldienste heranzuziehen und aus Mitteln der Krankencasse zu besolden. Sofern solche Personen ständig als Krankencontrolore angestellt werden sollten, würden sie aus dem Arbeitsverhältniss zur Eisenbahn-Verwaltung auszuscheiden haben. Dagegen steht nichts im Wege, Cassenmitglieder, so lange sie versuchsweise den Controldienst ausüben, aus dem Arbeitsverhältnisse bei der Eisenbahn-Verwaltung — unter Fortfall des Lohnes — (vergl. § 19, Abs. 7 der Satzungen) zu beurlauben. Für die Dauer des Urlaubes ändert sich an der Beitragsleistung zur Kranken- und Pensionscasse nichts.“

Wegen der Gewährung freier Fahrt an die Krankencontrolore verweist der Erlass auf die dieserhalb ergangenen Bestimmungen der neuen Freifahrtordnung.

Preussen. (Eisenbahnvorlage.) Dem preussischen Hause der Abgeordneten ist ein Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau von Kleinbahnen, zugegangen, durch welchen zu solchen Zwecken rund Mark 128,250.000 gefordert werden. Der Löwenantheil an dieser Summe mit Mk. 91,795.000 fällt auf den Neubau von Eisenbahnen und die Beschaffung der für sie erforderlichen Betriebsmittel. Zum Bau einer Haupteisenbahn von Oppeln (Groschowitz) nach Brockau (5 km südöstlich von Breslau) wird eine Summe von beinahe Mk. 20,000.000 gefordert. Ferner zum Bau von Nebeneisenbahnen, und zwar

1. von Bischdorf nach Wormditt die Summe von Mk. 5,556.000,
2. von Morroschin nach Mewe die Summe von Mk. 964.000,
3. von Czersk nach Laskowitz die Summe von Mk. 4,200.000,
4. von Schrimm nach Jarotschin die Summe von Mk. 3,182,000,
5. von Züllchau nach Wollstein die Summe von Mk. 2,948.000,
6. von Polnisch-Neukirch nach Bauerwitz die Summe von Mk. 2,300.000,
7. von Reisicht nach Goldberg i. Schl. die Summe von Mark 2,305.000,
8. von Labes nach Regenwalde die Summe von Mk. 2,420.000,
9. von Kammin i. Pomm. nach Treptow a. R. die Summe von Mk. 3,221.000,
10. von Petershain nach Hoyerswerda mit Abzweigung nach Spremberg die Summe von Mk. 4,080.000,
11. von Eisenberg i. Sachsen-Altenburg nach Porstendorf die Summe von Mk. 2,995.000,
12. a) von Gerstingen nach Dankmarshausen die Summe von Mk. 1,720.000,
    b) von Dankmarshausen nach Vacha die Summe von Mark 2,258.000,
    c) von Vacha nach Hünfeld mit Abzweigung nach Geisa die Summe von Mk. 6,133.000,
13. von Tennstedt nach Straussfurt die Summe von Mk. 772.000,
14. von Hersfeld nach Treysa die Summe von Mk. 5,685.000,
15. von Rothemühle nach Freudenberg i. Westf. die Summe von Mk. 1,880.000,
16. von Wiel über Waldbröl nach Morsbach die Summe von Mk. 3,733.000,
17. von Ochtrup nach Rheine die Summe von Mk. 1,998.000,
18. von Pronsfeld nach Neuerburg mit Abzweigung nach Waxweiler die Summe von Mk. 6,556.000,

und ferner zur Beschaffung von Betriebsmitteln die Summe von Mk. 6,972.000.

Weiter werden zum Erwerb des Eigenthums

1. der Nebeneisenbahn von Ostrowo nach Skalmierzyce die Summe von Mk. 1,104.187·80,
2. des Eisenberg-Krossener Eisenbahnunternehmens die Summe von Mk. 622.067·50,
3. der schmalspurigen Nebenbahnen von Salzungen nach Vacha und von Dorndorf nach Kaltennordheim (Feldabahn) die Summe von Mk. 1,374.074·65 gefordert.

Erstere Nebenbahn erhält bekanntlich auf russisch-polnischem Gebiete ihre Fortsetzung in der im Bau befindlichen wichtigen Bahn über Kalisch und Lodz nach Warschau; ihr Ankauf ermöglicht den Anschluss des preussischen Staatseisenbahnnetzes an diese russische Bahn.

Im Zusammenhange mit dem erwähnten Anschlusse an die Bahn nach Warschau stehen die weiteren Forderungen von zusammen Mk. 8,310.000

1. für den Ausbau der Nebenbahnstrecke Krotoschin—Ostrowo—Skalmierzyce zu einer Hauptbahn, Erweiterung des Bahnhofes Skalmierzyce bis zur Grenze und Erweiterung des Bahnhofes Oels,
2. für den Ausbau der Nebenbahnstrecke Lissa i. P.—Krotoschin zu einer Hauptbahn,
3. für den Ausbau der Nebenbahnstrecke Bentschen—Lissa i. P. zu einer Hauptbahn.

Weiter werden etwas über Mk. 5,000.000 gefordert zur Deckung der Mehrkosten für den Bau einer Anzahl von Eisenbahnen und schliesslich Mk. 20,000.000 zur Förderung des Baues von Kleinbahnen. Die weiteren Bestimmungen des Gesetzentwurfes beziehen sich, wie üblich, auf die ganz oder theilweise unentgeltliche Ueberweisung des zum Bau der Nebenbahnen erforderlichen Grund und Bodens oder ihren Ersatz durch Erstattung der für dessen Beschaffung aufzuwendenden Kosten. Mit dem Bau der bezeichneten Nebenbahnen ist überall erst dann vorzu-

gehen, wenn die diesorhalb festgesetzten Bedingungen erfüllt sind.

Beigefügt sind dem Gesetzentwurf die auf den Ankauf der obenerwähnten Bahnen bezüglichen Verträge, deren Genehmigung zugleich nachgesucht wird, und zwar:

a) der Vertrag mit dem Kreise Ostrowo über den Uebergang der Nebenbahn von Ostrowo nach Skalmierzyce auf den preussischen Staat vom 15./17. December 1901,
b) der Staatsvertrag zwischen Preussen und Sachsen-Altenburg, betreffend die im sachsen-altenburgischen Staatsgebiete belegene Theilstrecke des Eisenberg-Krossener Eisenbahnunternehmens vom 20. Jänner 1900,
c) der Vertrag, betreffend den Uebergang des Eisenberg-Krossener Eisenbahnunternehmens auf den preussischen Staat, vom 10./26. März 1900 und der Nachtrag hiezu vom 12. Juli/11. October 1901,
d) der Staatsvertrag zwischen Preussen, Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen und Sachsen-Altenburg wegen Herstellung verschiedener Eisenbahnen und wegen Erwerbes der Feldabahn durch Preussen vom 23. April 1901.

Württemberg. (Obstverkehr auf den Staatseisenbahnen im Herbst 1901.) In den Monaten September, October und November 1901 sind auf den württembergischen Eisenbahnstationen von fremden Bahnen 5193 Wagenladungen Obst angekommen (1900: 2046, 1899: 8543), und zwar aus Frankreich 1956, Oesterreich-Ungarn 1444, Belgien 411, Italien 406, Bayern 209, der Schweiz 169, Serbien 137, Preussen 119, der Pfalz 107, den Niederlanden 98, Hessen 69, Baden 46, Sachsen 13, Elsass-Lothringen 9 Wagen. Von den eingelaufenen Wagen fallen auf Stuttgart Nordbahnhof 1124, Esslingen 308, Göppingen 226, Ulm 223, Reutlingen 210, Tübingen 176, Cannstatt 162, Geislingen 111, Stuttgart Westbahnhof 104. Weitere 69 Stationen hatten einen Empfang zwischen 100 und 10 Wagen und 166 Stationen einen solchen von 10 Wagen und weniger. Ausserdem wurden im Laufe des Jahres 1901 von Mannheim und Triest aus 389 Wagenladungen mit 4005 t zur Mostbereitung dienender getrockneter Weinbeeren (Rosinen, Korinthen u. s. w.) auf württembergischen Stationen eingeführt (1900: 303 Wagenladungen), wovon mehr als die Hälfte auf die Stationen Stuttgart und Ulm entfiel.

Zur Versendung nach Stationen ausserhalb von Württemberg gelangten im Herbst 1901 nur 6 (1900: 724) Wagenladungen Obst.

Belgien. (Arbeiterabonnements.) Seit 14. Februar werden auf den Belgischen Staatsbahnen die Arbeiter mit Wochen-Abonnementskarten von den übrigen Reisenden getrennt. Diese Regel soll durchaus gelten, selbst wenn auf den Abfahrtstationen die Morgen- und Abendzüge verdoppelt werden müssen. In den gewöhnlichen Zügen werden besondere Wagen für die abonnirten Arbeiter zurückbehalten. Diese Wagen können auf Bahnhöfen, wo zahlreiche Arbeiter aussteigen, vom Zuge abgetrennt und den ganzen Tag im Bahnhof gelassen werden, um wieder an die Abendzüge angehängt zu werden.

Sachsen. (Zur Frage des Umbaues der Leipziger Bahnhöfe.) Wie das „Dresdner Journal" berichtet, wurde in der letzten Sitzung der Leipziger Handelskammer die Frage des Umbaues der Leipziger Bahnhöfe erörtert. Nachdem die geplanten Anlagen, wie sie im Decrete Nr. 24 dem Landtage unterbreitet worden sind, erläutert und besprochen worden waren, beschloss die Kammer, eine Resolution an die Stände abzusenden, worin sie die Hoffnung ausspricht, dass die Stände des Landes die Vorlage als eine für Leipzig und dessen weitere Entwicklung nothwendige anerkennen und die zu ihrer Durchführung erforderlichen Mittel mit Rücksicht auf das für eine Besserung der sächsischen Finanzverhältnisse jedenfalls wünschenswerthe Gedeihen von Handel und Industrie des ganzen Landes bewilligen werden.

England. (Vortrag des Dr. Aspinall im Londoner Institut der Elektro-Ingenieure über die Gefahr elektrischer Eisenbahnschienen.) Ueber einen Vortrag, betreffend die Gefahr elektrischer Eisenbahnschienen, gehalten durch Dr. Aspinall vor dem Londoner Institut der Elektro-Ingenieure, berichtet das „Dresdner Journal" Folgendes: Mit der Zunahme des elektrischen Betriebes durch Zuleitungsschienen muss der Gefahr elektrischer Eisenbahnschienen eine ganz besondere Aufmerksamkeit zugewendet werden. Nach den Beobachtungen dieses Sachverständigen scheint die Berührung mit einer elektrischen Schiene weniger gefährlich zu sein, als im Allgemeinen angenommen wird. Der Vortragende erwähnte eine Anzahl von Fällen, bei denen angesichts der hohen Spannung des Stromes der Eintritt des Todes bei Empfang des elektrischen Schlages hätte erwartet werden müssen, in denen er aber nicht erfolgte. Dr. Aspinall hatte eine Reihe von Fragen aufgestellt, deren bestimmte und zuverlässige Beantwortung von der grössten Wichtigkeit sein würde. Ein Ingenieur Namens Trotter hat sich zu dem lebensgefährlichen Experimente hergegeben, den Strom in einer Schiene bei einer Spannung von 500 Volt am eigenen Körper zu prüfen. Wenn die Stiefel und Kleider nicht durchnässt sind, so kann man, wie aus den Versuchen zu schliessen ist, ganz gefahrlos auf einer Schiene stehen oder liegen und einen Zuleitungsdraht in einer Hand halten, durch den ein Strom von 500 Volt fliesst. Mit anderen Worten, es ist ganz gefahrlos, auf die Schienen einer Bahn zu fallen, bei denen ein solcher Strom zur Anwendung kommt, vorausgesetzt, dass nicht die nackte Hand zugleich die Zuleitungsschiene und eine der anderen Schienen berührt. Unglücklicherweise wird Niemand, der etwa auf den Bahnkörper niederfällt, den Sturz danach einrichten können, dass diese Bedingung gerade erfüllt wird. Ueberdies kann ein plötzlicher, unerwarteter Schlag viel schlimmere Folgen haben, als ein solcher, der mit sorgfältiger Ueberlegung und mit Voraussicht entgegengenommen wird. Jedenfalls sollte die Angelegenheit vom technischen und physiologischen Standpunkte weiter geprüft werden, vor Allem aber müssen die Massnahmen festgestellt werden, die am besten geeignet sind, einen vom elektrischen Strom Getroffenen aus dem Zustande des Scheintodes wieder zu erwecken.

Türkei. (Rückkauf der Eisenbahnlinie Haifa—Damaskus.) Einer Meldung des k. k. Telegraphen-Correspondenzbureau zufolge ordnet ein Irade des Sultans den Rückkauf der gegenwärtig in den Händen einer englischen Gesellschaft befindlichen Eisenbahnlinie Haifa—Damaskus zum Betrage von 155.000 turkischen Pfund an. Diese Eisenbahnlinie soll mit jener nach Hedjas verbunden werden. Haifa soll der Einfahrtshafen für die über das Mittelmeer kommenden Pilger werden. Der Abschluss des Rückkaufsvertrages der vorgenannten Linie soll unmittelbar bevorstehen.

Schiffahrt.

Wasserstrassenbeirath. Am 14. März hielt der Ausschuss des Wasserstrassenbeirathes zur Vorberathung der Geschäftsordnung eine Sitzung, an welcher sämmtliche Mitglieder und von Seiten der Regierung Ministerialrath Dr. von Schuster, Hofrath Mrasick und Ministerial-Vicesecretär Dr. Kaiser theilnahmen. Es wurde die Geschäftsordnung berathen und nach eingehender Debatte mit geringen Aenderungen angenommen. Es wurde beschlossen, dem Beirathe die Wahl zweier ständiger Ausschüsse, und zwar eines technischen und eines volkswirthschaftlich-administrativen, vorzuschlagen.

Deutsches Reich. (Oderschiffahrt 1901.) Die Schiffahrtsperiode 1901 wurde — wie die Zeitschrift „Das Schiff" auf Grund des Berichtes des Hamburger Vereines oberländischer Schiffer mittheilt — offiziell am 12. März eröffnet, d. i. 12 Tage später als im Jahre 1900 und 40 Tage später als im Jahre 1899. Im Laufe des März machten sich aber noch häufig Hochwasserhindernisse geltend, so dass der Vollbetrieb erst im April durchgeführt werden konnte. Die Wasserstandsverhältnisse des Jahres 1901 müssen als die schlechtesten, welche die Oderschiffahrt seit vielen Jahren überhaupt erlebt hat, bezeichnet werden. Schon im Mai fiel das Wasser rapid ab und es blieb, abgesehen von kurzen, resp. ganz vorübergehenden Wellen, fast bis zum Schlusse der Schiffahrt durchwegs schlecht. Im Juni und in der zweiten Hälfte des Juli sank der Wasserstand auf ein derart tiefes Niveau herab, dass die gesammten Oder-Rhedereien genöthigt waren, den Betrieb zeitweilig völlig einzustellen. Selbst in den Herbstmonaten war die Situation wesentlich ungünstiger als im Herbst 1900, der ebenfalls schon sehr unbefriedigend verlief. Bezüglich der Möglichkeit, den Kahnraum auszunützen, ergab sich — den Stand am Breslauer Unterpegel als Norm angenommen — folgendes Resultat:

	1901	1900
Volle Ladung	43 Tage	111 Tage
Drei Viertel Ladung	42 „	34 „
Eine halbe Ladung	20 „	39 „
Ein Drittel bis ein Viertel Ladung	20 „	55 „
Unter ein Viertel Ladung	155 „	55 „
Betriebseinstellung wegen Wassermangel	12 „	— „
Völlige Störung durch Hochwasser	— „	12 „

In der letzten Novemberwoche trat plötzlich Frost auf, welcher, namentlich im Oder-Spree-Canal und auf dem Strome oberhalb Breslau, den Verkehr zeitweilig zum Stillstand brachte. Anfangs December wurde das Wetter wiederum milde, die Eis-

hindernisse verschwanden und der Strom blieb dann bis zum Schlusse des Jahres eisfrei. Dadurch wurde es wenigstens möglich, alle unterwegs befindlichen Kähne an Ort und Stelle zu bringen. Einen weiteren Nutzen brachte das milde Wetter nicht, da das Ladungsangebot im December, wie gewöhnlich, fast völlig aufhörte. Die fiscalischen Umschlagstellen in Breslau wurden erst Ende December geschlossen.

Niederösterreich. (Aichungen hölzerner Ruderfahrzeuge an der Donau im Jahre 1901.) Nach der von der Statthalterei in Wien verfassten Zusammenstellung über die von den Schiffsaichbehörden in Niederösterreich vorgenommenen Aichungen hölzerner Ruderfahrzeuge an der Donau wurden im Jahre 1901 geaicht: von der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bruck a/L. 1 Siebnerzille mit einer Tragfähigkeit von 85 t; von der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Krems 1 Stockplätte mit einer Tragfähigkeit von 56·27 t; von der k. k. Wiener Donaucanal-Inspection 8 Trauner mit einer Tragfähigkeit von zusammen 437·4 t, 2 Stockplätten mit einer Tragfähigkeit von zusammen 293·7 t, 2 Stockgams mit einer Tragfähigkeit von zusammen 582·8 t. Im Ganzen wurden daher im Jahre 1901 in Niederösterreich 14 (1900: 32) Fahrzeuge mit einer Gesammttragfähigkeit von 1455·17 (1900: 2797) t geaicht. Die als Aichbehörden fungirenden Bezirkshauptmannschaften Amstetten, Floridsdorf, Korneuburg, Pöggstall, St. Pölten, Tulln und Unter-Gänserndorf, sowie der Wiener Magistrat nahmen im Jahre 1901 keine Aichungen vor.

Verschiedene Mittheilungen.

Lieferungswesen bei den österreichischen Staatsbahnen. Aus industriellen Kreisen ist der Wunsch geltend gemacht worden, die in den meisten besonderen Lieferungsbedingnissen der Staatseisenbahnverwaltung enthaltene Clausel über die Verpflichtung des Lieferanten zu allfälligen Mehr- oder Minderlieferungen ohne Aenderung der Vertragspreise aus diesen Bedingnissen entweder gänzlich zu beseitigen oder doch soweit einzuschränken, dass den Lieferanten aus derselben kein bedeutenderes Risico erwachse.

Diese Bestrebungen haben auch bereits zu einer Interpellation in der 45. Sitzung der XVI. Session des Reichsrathes vom 15. März 1900, sowie zu einem Antrage in der Herbstsession des Staatseisenbahnrathes desselben Jahres Anlass gegeben.

Bei den mitunter sehr erheblichen Fluctuationen des Bedarfes an einzelnen Materialien kann wohl auf den bei allen Bahnverwaltungen üblichen Vorbehalt der Mehrung oder Minderung des Lieferungsquantums nicht gänzlich verzichtet werden. Dagegen haben die vom Eisenbahnministerium eingeleiteten Studien die Möglichkeit erkennen lassen, dass die dermalen in den meisten besonderen Lieferungsbedingnissen mit 25 pCt. des vertragsmässigen Lieferungsquantums bemessene, bezüglich einzelner Artikel aber noch weiter reichende Grenze für eine allfällige Mehr- oder Minderlieferung unbedenklich eine Herabsetzung zulasse.

Demzufolge ist in den letzten Tagen an die dem Eisenbahnministerium unterstehenden Dienststellen ein Erlass ergangen, wonach bei künftigen Vertragsabschlüssen die Verpflichtung der Lieferanten bedeutend eingeschränkt erscheinen, in dem der Maximalpercentsatz einer eventuellen — lediglich durch die Anforderungen des Betriebes, bezw. des Neubaues bedingten — Abweichung von der ausgeschriebenen Menge nunmehr bei einer ganzen Reihe von Artikeln auf 15 pCt., bei einigen sogar auf 10 pCt. herabgesetzt wurde.

Durch diese Verfügung erscheint der vorhin erwähnte Wunsch der Industriellen in Bezug auf die möglichste Begrenzung des geschäftlichen Risicos, welches für den Lieferanten aus dem Vorbehalte einer Mehr- oder Minderlieferung erwächst, für den Dienstbereich der Staatseisenbahnverwaltung in entgegenkommender Weise berücksichtigt.

Literatur.

Die elektrischen Einrichtungen der Eisenbahnen. Eine Anleitung zum Selbststudium der Telegraphen-, Telephon- und elektrischen Signaleinrichtungen von R. Bauer, A. Prasch, O. Wehr. Zweite, vollständig umgearbeitete Auflage.

Das binnen verhältnissmässig kurzer Zeit bereits in zweiter Auflage vorliegende Werk enthält eine Darstellung der gesammten elektrischen Eisenbahneinrichtungen, und zwar in einer Weise, dass es auch dem nicht fachlich gebildeten Leser ermöglicht wird, sich über das Wesen und den Zweck derselben ein vollkommen klares Bild zu schaffen und ihn in die Lage setzt, vorkommendenfalles bei Auftreten von Gebrechen in diesen Einrichtungen mit Verständniss eingreifen zu können. Die neue Auflage wurde in sorgfältigster Weise revidirt und in vieler Beziehung vollständig umgearbeitet, da alles Veraltete auszuscheiden und die mittlerweile aufgetauchten Neuerungen, sofern sich dieselben in die Praxis Eingang zu verschaffen und daselbst festen Fuss zu fassen vermochten, in eingehender Weise zu berücksichtigen waren. Da in der bewährten allgemeinen Anordnung eine Aenderung nicht vorgenommen wurde und sich die Verfasser die möglichste Beschränkung auferlegt haben, ist das Werk in seiner neuen Auflage nicht wesentlich erweitert, was jedoch nur dadurch möglich wurde, dass einige das Wesen der Sache nicht berührende, daher entbehrliche Capitel beseitigt werden konnten. Mit diesem in Bezug auf Inhalt, Druck, Illustrationen und Ausstattung gleich tadellosen Werke wurde ein guter Behelf für jedes Eisenbahnorgan geschaffen, der sich namentlich den im praktischen Dienste Stehenden als sehr brauchbar erweisen wird.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Franzensbrückenstrasse.

Monat Februar 1902.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Februar 1902	Eingelagert vom ersten bis letzten Februar	Ausgelagert vom ersten bis letzten Februar	Stand am letzten Februar 1902
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	57.719	16.237	20.825	53.131
Darunter wichtige Waaren:				
Colonialwaaren	—	—	—	—
Eisen	6.224	481	740	5.965
Erden	—	—	—	—
Fette	—	—	—	—
Felle	—	—	—	—
Kaffee	5.522	892	1.448	4.966
Stärke	3.163	1.320	552	3.931
Wein	—	—	—	—
Zucker	4.610	3.594	3.490	4.714
Reps	—	—	—	—
Mehl	2.838	1.685	1.350	3.173
Wild	—	—	—	—
Diverse	35.362	8.265	13.245	30.382
Assecuranzwerth K	3,736.831	1,455.496	2,041.216	3,151.112

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 24 Arbeitstagen 154.500 kg, Assecuranzwerth von K 137.200.

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Februar 1902	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Februar	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Februar	Stand am letzten Februar 1902
Lagerscheine:				
Stück	9	—	—	9
Versicherungswerth K	19.500	—	—	19.500
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth K	—	—	—	—
Lombardbetrag K	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Praterquai.

Monat Februar 1902.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Februar 1902	Eingelagert vom ersten bis letzten Februar	Ausgelagert vom ersten bis letzten Februar	Stand am letzten Februar 1902
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	56.119	4.861	14.791	46.189
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	—	—	—	—
Hafer	22.717	4.728	7.168	20.277
Roggen	15.339	—	2.216	13.123
Mais	10.907	—	2.937	7.970
Diverse	1.285	100	664	721
Reps	1.860	—	302	1.558
Gerste	4.011	33	1.504	2 440
Assecuranzwerth . . K	877.920	78.200	232.890	723.230

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Februar 1902	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Februar	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Februar	Stand am letzten Februar 1902
Lagerscheine:				
Stück	2	—	—	2
Versicherungswerth . K	49.400	—	—	49.400
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 24 Arbeitstagen 81.900 kg, Assecuranzwerth von K 12.952.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Februar 1902				Februar 1901			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Metercentner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	280.649	66.282	113.581	233.350	312.020	58.020	137.433	262.607
Darunter:								
Weizen	26.451	16.299	15.648	27.102	116.252	8.895	33.657	91.490
Roggen	31.292	14.590	9.820	39 062	52.373	10.157	25.723	36.807
Gerste	31.352	4.243	10.741	24.854	54.069	3.819	13.236	44.602
Hafer	73.572	10.872	30.008	54.436	54.712	4.741	30.437	29.016
Mais	54.174	7.139	31.755	29.558	7.805	17.511	19.807	5.509
Hirse	9.799	100	590	9.309	6.226	307	986	5.547
Bohnen	4.980	546	644	4.882	4.704	882	1.737	3.849
Erbsen	1.556	281	1.003	834	369	134	83	420
Malz	309	101	101	309	337	104	—	441
Raps	1.126	46	90	1.082	488	3	293	198
Hanfsamen	498	235	262	471	617	481	536	562
Wicken	5.199	1.677	3.498	3.378	1.712	716	891	1.537
Mehl	3.221	1 987	1.486	3.722	11.559	1.736	3.232	10.063
Kleie	5.869	799	1.476	5.192	1.267	1.045	728	1.584
	252.398	58.915	107.122	204.191	312.490	50.531	131.396	231.625
Spiritus	1.549	2.105	—	3.654	6.761	2.019	335	8.445
Zucker	8.880	—	997	7.883	4.878	226	294	4.810
Wein	2.294	1.037	343	2.988	2.527	673	1.242	1.958
Oele und Fette	795	221	147	869	815	124	197	742
Sonstige Waaren	14.733	4.004	4 972	13.765	14.549	4.447	3.969	15.027
Mittlere Tagesbewegung . .	7.494 Metercentner				8.498 Metercentner			
Versicherungswerth . . . K	4,697.710	1,039.680	1,603.340	4,134.050	6,128.880	765.450	1,881.780	5,012.550

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	52	15	27	40	128	13	31	110
Versicherungswerth . . K	854.150 —	96.600·—	485.800 —	464.950 —	1,278.600—.	45.400 —	393.250 —	930.750·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	3	—	1	2	5	—	1	4
Versicherungswerth . . K	6.200 —	—	2.800 —	3.400·—	33.000·—	—	2.600·—	30.400·—
Lombardbetrag . . . . K	3.916·—	—	1.316·—	2.600.—	21.256·—	—	1.600·—	19.656·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Rumänien.

Aufhebung des Tarifes, Theil II.

Mit 1. Mai 1902 wird der Tarif, Theil II, für den Güterverkehr zwischen Stationen der Rumänischen Eisenbahnen einerseits und den Elbe-Umschlagsplätzen Schönpriesen-Umschlag, Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz andererseits vom 1. Juni 1895 sammt den Nachträgen I und II aufgehoben und tritt ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 12. März 1902. [221]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Hessisch-Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Aschaffenburg.

Einführung neuer Fahrkarten.

Ab 20. März 1902 gelangen für alle Züge giltige einfache Fahrkarten III. Classe zwischen Wien Westbahnhof einerseits und Frankfurt a. M. Westbahnhof und Ostbahnhof andererseits zum Preise von Mk. 29·70 zur Einführung.

Wien, am 14. März 1902. [222]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr.

Schleppbahngebühr für den „Richardneuschacht".

Auf Seite 10 des Nachtrages II zu dem Tarife für den obenbezeichneten Verkehr sind die in der letzten Zeile für den „Richardneuschacht (Richard Baldauf)" eingestellten Gebühren zu streichen und statt derselben einzusetzen:

Mark	Kronen
2·60	3·00

Wien, am 14. März 1902. [223]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-Niederländisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Eger.

Einführung neuer Fahrkarten.

Mit 1. April 1902 gelangen im obbezeichneten Verkehre directe Fahrkarten für einfache Fahrt und Gepäcksabfertigung, bezw. Rückfahrkarten von Stationen der Eisenbahnbezirke Altona, Berlin, Cassel, Elberfeld, Erfurt, Essen, Halle a/S., Hannover und von Amsterdam, Haag, Utrecht, Rotterdam und Vliessingen nach Karlsbad B.E.B., bezw. Karlsbad C.B. und Marienbad über Eger zur Einführung.

Wien, am 14. März 1902. [224]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VIII zum Tarife, Theil III, Heft 3, vom 1. December 1896.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1902 gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarifnachtrag zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält u. A. Ergänzungen und Abänderungen der Abfertigungsvorschriften, der Stationstarife und der Bestimmungen für die Einlagerung und Reexpedition.

Exemplare des Nachtrages VIII sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von K 0·35 für das Stück erhältlich.

Wien, am 13. März 1902. [225]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Am 1. Mai 1902 treten die auf Seite 371, 408 und 415 des Tarifes, Theil II, Heft 5 (für Holz), für den vorbezeichneten Eisenbahnverband enthaltenen Anstoss-Frachtsätze für die Stationen Adolfsthal, Gojau, Goldenkron, Krems-Mřitsch, Krumau, Oberplan, Salnau, Schwarrbach-Stuben, Stein-Irresdorf und Stögenwald ausser Kraft.

Wien, am 14. März 1902. [226]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband. (Tarif, Theil II, Heft 1.)

Berichtigung eines Frachtsatzes.

Der im Verordnungs-Blatte Nr. 23 vom 27. Februar 1902 für Heu und Stroh in der Relation Isaszeg — Gleiwitz publicirte Frachtsatz wird von 143 Pfennig auf **159** Pfennig berichtigt.

Budapest, am 15. März 1902. [227]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Personenverkehr zu den Osterfeiertagen 1902.

Anlässlich des zu den diesjährigen Osterfeiertagen zu gewärtigenden starken Personenverkehres werden in der Zeit vom 22. März bis inclusive 2. April 1902 auf den Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nebst den fahrplanmässigen Schnell- und Personenzügen im Bedarfsfalle auch Vortrains dieser Züge in Verkehr gesetzt werden.

Das reisende Publicum wird hierauf besonders aufmerksam gemacht.

Wien, am 17. März 1902. [228]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Einführung des Nachtrages I zum Personen- und Gepäckstarife für den Verkehr zwischen der österreichischen und ungarischen Linie.

Am 1. Mai 1902 gelangt zu dem vom 1. Jänner 1901 für den Transport von Personen, Reisegepäck und als Gepäck zu befördernden Hunden zwischen den Stationen der ungarischen Linien der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn einerseits und den Stationen der österr. Linie der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn andererseits giltigen Tarife Nachtrag I zur Ausgabe. Derselbe enthält geänderte Fahrpreise und Tarifbestimmungen für die ermässigten Touristen-Rückfahrkarten von Oderberg oder Teschen nach Poprád-Felka und Csorbató (Csorbasee).

Dieser Nachtrag ist bei der Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn erhältlich.

Budapest, am 16. März 1902. [229]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Abbeförderung der Arbeiter zu den diesjährigen Osterfeiertagen.

Anlässlich der diesjährigen Osterfeiertage werden die mit Arbeiterlegitimationen versehenen Arbeiter auf den Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn wie folgt befördert werden:

In der Strecke Brünn—Rausnitz-Slawikowitz:

Am 29. März mit einem um 12 U. 48 M. Nachm. von Brünn abgehenden Sonder-Arbeiterzuge, welcher in allen Stationen und Haltestellen anhalten und um 2 U. 34 M. Nachm. in Rausnitz-Slawikowitz ankommen wird.

Der Arbeiterzug Nr. 951 (Abfahrt Brünn 6 U. 38 M. Abends, Ankunft Rausnitz 8 U. 35 M. Abends) wird am 29. März nicht verkehren.

In der Strecke Oderberg—Zauchtel:

Am 28. März 1902 mit dem Arbeiterzuge Nr. 54 (Abfahrt Oderberg 6 U. 50 M. Abends, Ankunft Zauchtel 8 U. 41 M. Abends).

Am 29. März 1902 mit dem Sonder-Personenzuge Nr. 32 V. (Abfahrt Oderberg 1 U. 58 M. Nachm., Ankunft Zauchtel 3 U. 17 M. Nachm.); dagegen entfällt an diesem Tage der Arbeiterzug Nr. 54.

In der Strecke M.-Ostrau—Schönbrunn:

Am 28. März 1902 mit dem Arbeiterzuge Nr. 52 (Abfahrt M.-Ostrau 7 U. 48 M. Abends, Ankunft Schönbrunn 7 U. 59 M. Abends).

Dagegen wird am 29. März 1902 der Arbeiterzug Nr. 52 nicht verkehren.

In der Strecke Schönbrunn—Troppau:

Am 28. März 1902 mit dem an diesem Tage verkehrenden Arbeiterzuge Nr. 1251 (Abfahrt Schönbrunn 8 U. 24 M. Abends, Ankunft Troppau 9 U. 42 M. Nachts).

Am 29. März 1902 mit dem Sonder-Personenzuge Nr. 1219 V. (Abfahrt Schönbrunn um 2 U. 31 M. Nachm., Ankunft Troppau 3 U. 20 M. Nachm.); dagegen wird der Arbeiterzug Nr. 1251 an diesem Tage nicht verkehren.

In der Strecke Bielitz—Saybusch-Z.:

Am 27. März 1902 mit dem Arbeiterzuge Nr. 1351 (Abfahrt Bielitz 6 U. 28 M. Abends, Ankunft Saybusch-Z. 7 U. 36 M. Abends).

Am 19. März 1902 mit einem um 2 U. Nachm. von Bielitz abgehenden Sonder-Arbeiterzuge, Ankunft in Saybusch-Z. 3 U. Nachm. Im Bedarfsfalle mit einem zweiten Sonder-Arbeiterzuge (Abfahrt Bielitz 2 U. 15 M. Nachm., Ankunft Saybusch-Z. 3 U. 15 M. Nachm.). Dagegen wird der um 6 U. 28 M. Abends von Bielitz nach Saybusch abgehende Arbeiterzug Nr. 1351 an diesem Tage nicht verkehren.

In der Strecke Bielitz—Kenty:

Am 27. März 1902 im Bedarfsfalle mit dem Arbeiterzuge Nr. 2351 (Abfahrt Bielitz 6 U. 45 M. Abends, Ankunft Kenty 7 U. 40 M. Abends).

Am 29. März 1902 anstatt mit dem Arbeiterzuge Nr. 2351 mit einem Sonder-Arbeiterzuge (Abfahrt Bielitz 2 U. 5 M. Nachm., Ankunft Kenty 3 U. 3 M. Nachm.).

In der Strecke M.-Ostrau—Friedland:

Am 28. März 1902 mit dem an diesem Tage in Verkehr kommenden Arbeiterzuge Nr. 2151/2248 (Abfahrt M.-Ostrau 7 U. 18 M. Abends, Ankunft Friedland 9 U. 15 M. Nachts).

Am 29. März 1902 wird anstatt des Arbeiterzuges Nr. 2151/2248 ein Sonder-Arbeiterzug (Abfahrt M.-Ostrau 3 U. 33 M. Nachm., Ankunft Friedland 5 U. 7 M. Nachm. verkehren.

In der Strecke Neutitschein—Krasna—Zaschau:

Am 28. und 29. März 1902 mit den Zügen Nr. 2816/2213 von Neutitschein nach Frankstadt a. R. (Abfahrt Neutitschein 4 U. 55 M. Nachm., Ankunft Frankstadt a. R. 6 U. 29 M. Abends) und Nr. 2818/2218/2419 von Neutitschein bis Zaschau (Abfahrt Neutitschein 6 U. 46 M. Abends, Ankunft Zaschau 9 U. 12 M. Nachts).

Die Rückbeförderung dieser Arbeiter findet am 2. April 1902 mit den Arbeiterzügen Nr. 2454/2247/2847 (Abfahrt Zaschau 3 U. 42 M. Früh, Ankunft Neutitschein 5 U. 27 M. Früh) statt.

Am 1. April 1902 werden diese Arbeiterzüge nicht verkehren.

Hinsichtlich der Ausgabe der Arbeiterfahrkarten bleiben die erlassenen Anordnungen auch für die Beförderung mit den angeführten Zügen in Geltung, und wird hervorgehoben, dass die am 27., 28., beziehungsweise 29. März 1902 gelösten Arbeiter-Rückfahrkarten ausnahmsweise auch für die Rückfahrt am 31. März, 1., beziehungsweise 2. April 1902 Giltigkeit behalten.

Wien, am 17. März 1902. [230]

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarife für den Verkehr mit Oesterreich.

Im Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbande gelangt für den Verkehr mit Oesterreich mit Giltigkeit vom 1. April 1902, bezw. insoweit Erhöhungen eintreten mit Giltigkeit vom 1. Mai 1902, ein neuer Tarif, Theil I, Abtheilung B, sowie ein neuer Tarif, Theil II, Heft 1, für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn (sowie der von der Oesterreichischen Nordwestbahn

betriebenen Kuttenberger Localbahn) und der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. österreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (mit Ausnahme der Stationen der Linien in Galizien und der Bukowina), sowie der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österreichische Linien, einschliesslich der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn) einerseits und Stationen der Französischen Ostbahnen andererseits zur Einführung.

Durch diese neuen Tarife werden aufgehoben, bezw. ersetzt:

1. Der Theil I, Abtheilung B, vom 1. Juni 1890 (nur für den Verkehr mit Oesterreich;*)
2. der Theil II a, Heft 1, vom 1. Juni 1890;
3. der Theil II b vom 1. Juni 1890 (nur für den Verkehr mit Oesterreich;*)
4. der Ausnahmetarif für die Beförderung von todtem Wild und todtem Geflügel vom 1. September 1893;
5. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern, Eiweiss und Eigelb vom 1. October 1893;
6. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Dégras de peaux (Gerberfett) in Fässern vom 1. December 1893;
7. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Bier in Fässern, sowie von in Specialwagen leer zurückgehenden Bierfässern vom 1. April 1894;
8. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen vom 20. September 1901 nebst den zu den angeführten Tarifen erschienenen Nachträgen.

Exemplare der neuen Tarife werden bei den betheiligten österreichischen Eisenbahnverwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von je 5 Kronen zu beziehen sein.

Wien, am 4. März 1902. [231]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung einer solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

10. März. Wegen anhaltenden Schneesturmes musste der Gesammtverkehr in der Strecke Eisenerz—Vordernberg eingestellt werden.

14. März. In der Strecke Eisenerz—Vordernberg wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

14. März. Infolge von Schneeverwehungen wurde der Gesammtverkehr auf der Kleinbahn Neu-Lupków—Cisna bis auf Weiteres eingestellt.

Vogelschutzgesetz für Niederösterreich. Betreffs Hintanhaltung von Uebertretungen des Vogelschutzgesetzes für Niederösterreich vom 28. August 1889 ist folgende Kundmachung erlassen worden:

Durch das für Niederösterreich ergangene Gesetz vom 28. August 1889, L.-G.-Bl. Nr. 27 ex 1889, betreffend den Vogelschutz, sind nachstehende Bestimmungen in Kraft getreten:

a) Das Ausnehmen oder Vernichten der Eier, der Jungen und Nester aller wild lebenden, nicht schädlichen Vögel, sowie das Feilbieten der gegen dieses Verbot erlangten Eier, Jungen und Nester ist untersagt.

Als schädliche Vögel werden erklärt:

Die Adlerarten, der Wanderfalke (Taubenfalke), der Würgfalke (Blaufuss), der Baumfalke, der Zwergfalke (Merlin), der grosse Habicht (Hühnergeier), der Sperber (kleiner Habicht), der rothe Milan (Gabelweihe), der schwarzbraune Milan, die Weiherarten, der Uhu, der Kolkrabe, die Elster, die Nebelkrähe, die gemeine Krähe (Rabenkrähe), die Dohle, der Eichelheher, der Raubwürger (Sperrelster), der rothrückige Würger.

Ferner nachbenannte der Fischerei schädliche Vögel:

Der graue Reiher, die Säger, die Hauhentaucher, die Kormoranscharbe, die Mövenarten, die Flussseeschwalbe, die schwarze Seeschwalbe, der Eisvogel, die Wasseramsel.

b) Das Fangen, Tödten, sowie das Feilbieten, der An- und Verkauf nachbenannter Vögel ist zu jeder Zeit verboten:

Die Bachstelzen, die Meisenarten (mit Ausnahme der Kohlmeise), die Spechte (Baumhacker), der Wendehals, der Kleiber (Spechtmeise oder Baumreiter), der Baumläufer (Baumrutscher), der Alpenmauerläufer, die Schwalben und Segler, der Wiedehopf, der Ziegenmelker (Nachtschwalbe oder Nachtschatten).

c) Das Fangen, sowie das Feilbieten, der An- und Verkauf nachbenannter Vögel ist während der Brutzeit, das ist vom 1. Jänner bis 31. Juli, das Tödten derselben (mit Ausnahme der Krametsvögel) zu jeder Zeit verboten:

Die Nachtigall (Waldvogel), der Sprosser (Auvogel), die Grasmücken, darunter auch das Schwarzplättchen, die Laubsänger, die Spotter, die Rohrsänger, die Steinschmätzer, die Fliegenschnäpper, das Rothkelchen, die Blaukehlchen, die Wiesenschmätzer, das Haus- und Gartenrothschwänzchen, die Braunelle (grosser Zaunkönig), die Pieperarten, die Lerchenarten, die Goldhähnchen, der Zaunkönig (Zaunschlüpfer), der kleine Grauwürger, der rothköpfige Würger, die Kohlmeise, der Kuckuck, der Staar, die Mandelkrähe, die Saatkrähe, der Pirol (Goldamsel, Pfingstvogel), die Ammerarten (Goldammer, Ammerling), der Buchfink, der Bergfink oder Quäcker (Nigowitz), die Hänflinge (Bluthänfling, Berghänfling, Grünhänfling oder Grünling), der Distelfink (Stieglitz), der Erlenzeisig (Zeisig), der Girlitz, die Leinfinken, die Gimpel (Dompfaffen), die Kreuzschnabelarten (Krummschnäbel), die Drosselarten.

d) Als Nahrungsmittel dürfen in der Zeit vom 1. August bis 15. Jänner blos nachbenannte Vögel lebend oder getödtet, jedoch nur in befiedertem Zustande, feilgeboten werden:

Die Krametsvögel (Misteldrossel [Zaritzer], Wachholderdrossel, Weindrossel), der Kernbeisser, die Sperlinge (Haussperling [Spatz], Feldsperling).

e) Uebertretungen der vorstehenden Anordnungen werden durch die politische Behörde mit Geldstrafen oder im Falle der Zahlungsunfähigkeit mit Arreststrafen geahndet; ausserdem werden die Fangwerkzeuge und die gefangenen Thiere, von denen die lebenden sogleich freigelassen werden, confiscirt.

Ausland.

Magdeburg-Halle-Bayerischer Verbandsgüterverkehr. (Aufnahme neuer Stationen in den Ausnahmetarif für Bier etc.) 1. Die Stationen Halle a. d. S. und Torgau des Eisenbahn-Directionsbezirkes Halle a. d. S. werden mit Giltigkeit vom 20. März 1902 ab in den Ausnahmetarif 19 für Bier aufgenommen.

2. Der für die Zeit bis 31. December 1902 bereits zur Einführung gelangte Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t findet auch im Verkehre mit den Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn Anwendung. Ausserdem gilt der Ausnahmetarif im Verkehre zwischen den bayerischen Stationen der Localbahn-Actiengesellschaft in München einerseits und den Stationen der demselben beigetretenen nördlichen Eisenbahnen andererseits.

Nähere Auskunft ertheilen die Auskunftbureaux und die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Einbeziehung der Station Friedenthal-Giesmannsdorf.) Mit Giltigkeit vom 20. März 1902 wird die Station Friedenthal-Giesmannsdorf des Directionsbezirkes Breslau in das Heft 10 der Verbandstarife (Ausnahmetarif für Spiritus und Sprit) aufgenommen. Im Verkehre mit dieser Station finden die in dem gleichen Hefte für die Station Münsterberg in Schlesien vorgesehenen Frachtsätze, erhöht um 4 Centimes, Anwendung.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. (Aufnahme der Station Neufahrn in den Ausnahmetarif für Steine.) Am 12. März 1902 wurde die Station Neufahrn in Niederbayern in den Ausnahmetarif 5 a für Steine des Specialtarifes III des Tarifheftes 1 für den obgenannten Verkehr aufgenommen. Die anzuwendenden Frachtsätze sind bei den Güterverwaltungen zu erfahren.

Schweizer Bahnen. (Umrechnung der deutschen Mark- in Frankenwährung.) Laut Mittheilung der General-

*) Für den Verkehr mit Ungarn bleibt dieser Tarif noch bis auf Weiteres in Kraft.

Direction der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen ist das Werthverhältniss der deutschen Markwährung zur Frankenwährung vom 1. März 1902 an wie folgt festgesetzt worden:

Für die deutsch-schweizerischen Grenzstationen, für Petershausen, für die auf Schweizergebiet gelegenen badischen Stationen, sowie für den gesammten Badisch-Schweizerischen Güterverkehr:

1 Franken = 80·8 Pfennig,
1 Mark = 1·2376 Franken.

Für allen übrigen Güterverkehr der grossherzoglich badischen Bahnen:

1 Franken = 81·4 Pfennig,
1 Mark = 122·85 Centimes.

Schweizer Bahnen. (Rückvergütungs-Frachtsätze auf Transporten von Petroleum Buchs transit [Dzieditz]—Chiasso transit [Monza und Mailand].) Laut Publication der Direction der Gotthardbahn werden auf Petroleumtransporten in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg von Dzieditz nach Mailand und Monza via Buchs—Gotthard, welche vom 5. März 1902 an die Station Buchs transitiren und von da direct nach einer der beiden italienischen Stationen abgefertigt werden, von den betheiligten schweizerischen Bahnen die sich via Peri ergebenen Frachten eingehalten, mit dem Vorbehalt, dass für die Strecke Buchs—Chiasso eine Minimaltaxe von 122 Centimes per 100 kg gewahrt bleibt.

Die Rückerstattung erfolgt allmonatlich gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe.

Berlin - Stettin - Sächsischer Güterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Am 10. März 1902 wurden die Stationen Coschen des Directionsbezirkes Berlin und Wuitz-Mumsdorf der Sächsischen Staatseisenbahnen in den obgenannten Güterverkehr einbezogen. Die Station Wuitz-Mumsdorf dient nur zur Abfertigung von Sendungen nach und von den Verkehrsstellen der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn jedoch mit Ausschluss ihrer Station Gera. Auskunft geben die betheiligten Stationen.

Norddeutsch-Sächsischer Thierverkehr. (Einbeziehung der Station Lütjenburg.) In den obgenannten Thierverkehr wurde mit Giltigkeit vom 15. März 1902 an die Station Lütjenburg des Directionsbezirkes Altona einbezogen. Ueber die anzuwendenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Sächsisch-Schweizerische Gütertarife, Theil II, Heft 1, vom 1. August 1899. (Theilweise Kündigung.) Am 1. Juni 1902 treten im obgenannten Tarifheft eine Anzahl Taxerhöhungen und Verkehrsbeschränkungen ein. Soweit dies der Fall ist, werden die bezüglichen jetzigen Frachtsätze auf den obgenannten Termin gekündigt. Der die neuen Taxen etc. enthaltende Nachtrag III zu obigem Gütertarif wird seinerzeit besonders publicirt werden.

Wilhelm Beck & Söhne, Wien

k. u. k. Hoflieferanten.

Eigenes Geschäftshaus: VIII. Langegasse 1. Telephon.
Stadt-Niederlage: I. Graben, Palais Equitable. Telephon.

Uniformen und Uniformsorten für jede Rangsclasse. — Feine Herrengarderobe. Sportcostüme. — Wäscheausstattung.

Entgegenkommendste Zahlungsbedingungen. 668
Illustrirte Preislisten frei.

Ausschreibung von Bauarbeiten und Lieferungen.

Aus Anlass des Baues der k. k. Staatsbahnlinie Lemberg—Sambor — galizisch-ungarische Grenze gelangt die Ausführung der Beschotterungs- und Oberbauarbeiten in den Baulosen 5, 6, 7 und 8 der Theilstrecke Lemberg — Sambor, das ist in dem zwischen km 43·830 (in Koropuż) und km 76·054 (in Sambor) gelegenen Theile der letzteren im Wege der öffentlichen Ausschreibung zur Vergebung.

Die nach Einheitspreisen zu vergebenden Arbeiten und Lieferungen im beiläufigen Kostenbetrage von K 374.000 umfassen:

1. Die Lieferung von circa 5300 m³ Strassen- und Reserveschotter,
2. die Lieferung und Einbringung von circa 51.500 m³ Oberbauschotter,
3. das Abladen von circa 30.000 Metercentner Eisenoberbaumaterialien von den Eisenbahnwaggons in der Bahnstation Sambor und Verführung derselben auf die Baustrecke, sowie
4. das Legen von circa 37.200 m Geleise und 19 Stück Weichen und sollen bis Ende Juni 1903 vollendet, bezw. effectuirt werden.

Das zu erlegende Vadium beträgt K 18.700.

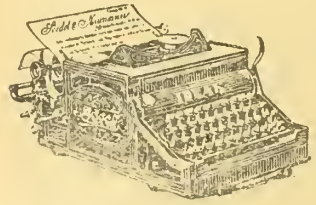
Die bezüglichen, der Stempelpflicht nicht unterliegenden Angebote, welche sich auf sämmtliche zu vergebenden Arbeiten und Materiallieferungen zu erstrecken haben; und nur auf den zu diesem Zwecke aufgelegten Formularien gestellt werden dürfen, sind, in allen ihren Theilen vollkommen ausgefüllt, vom Angebotsteller eigenhändig unterschrieben und datirt, in versiegelten, mit der Aufschrift: **„Angebot in Betreff der Ausführung der Beschotterungs- und Oberbauarbeiten in den Baulosen 5 bis incl. 8 der Linie Lemberg — Sambor“** versehenen Couverts längstens **bis 4. April 1902, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Lemberg, Batorygasse 12/14, zu überreichen oder frankirt derartig dahin abzusenden, dass sie spätestens zum obbezeichneten Termine der Bauleitung vorliegen.

Die näheren Informationen bezüglich der zur Vergebung gelangenden Arbeiten und Lieferungen können bei der k. k. Eisenbahnbauleitung in Lemberg eingeholt werden, wo auch die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse zur Einsichtnahme und Fertigung durch die Offerenten erliegen und nebst den erforderlichen Angebotsformularien, Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, Preislisten, summarischen Kostenanschlägen und Uebersichtsskizzen käuflich erworben werden können.

Die Eröffnung der eingelaufenen Offerte finden am 4. April l. J., 4 Uhr Nachmittags, im Burcau der gefertigten k. k. Eisenbahn-Bauleitung statt und bleibt es den Angebotstellern unbenommen, derselben beizuwohnen.

Lemberg, im März 1902.

K. k. Eisenbahn-Bauleitung.



Ideal

Seidel & Naumann's
Schreibmaschine

das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.

Auf Kugellager mit sofort und dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem

Decimal-Tabulator.

Leichtester Tastenanschlag. Grösste Durchschlagsfähigkeit. Schriftproben und Prospecte gratis und franco.

General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn: 660

Hch. SCHOTT & DONNATH, Wien, III. Heumarkt Nr. 9.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
861	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Gross-Meseritsch	Alt-Bunzlau Čelakowitz Čžernosek Friedland i/B. Gastorf Jungbunzlau Kolin Oe.N.W.B. Leitmeritz Oe.N.W.B. Lieben Oe.N.W.B. Lissa Melnik Nimburg Oe.N.W.B. Poděbrad Polepp Reichenberg Tetschen Oe.N.W.B. Wysočan Schreckenstein Aussig Oe.N.W.B. und St.E.G. Prag Oe.N.W.B. und St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 86 85 95 115 90 87 78 94 84 82 85 78 76 92 108 107 91 100 100 85	Verschieden	Im Kartirungswege		
862	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Steine der Classe II	Werustadt	Teplitz	Aufrechthaltung der für diese Artikel und Tarifclassen allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Transporte obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Nordwestböhmischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1 vom 1. October 1901	101	Heller 78	23	Im Kartirungswege		
			Steine der Classe B						65	61	4			
			C						56	54	2			
			Steine der Classe B		Aussig Oe.N.W.B.			Localtarife der betheiligten Bahnen	Directe Frachtsätze bestehen nicht	48				
			C							39				
863	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Schlempekohle	Dresden-Elbkai	Smichow k.k.St.B.	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	11 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899		Pfennig 58 *)		Im Kartirungswege		
				Schönpriesen-Umschlag						53 *)				
				Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz						87				

sowie umgekehrt

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schlepphahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennig für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennig für 100 kg

Fortlaufende Nummer	1	864	865	866
Die Publication erfolgt: von der	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt: und im Namen der	3	betheiligten Verwaltungen		betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Rohbenzin (zur Erzeugung von Benzin)	Zucker der Pos. Z—8 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Schilf und Schilfrohr, auch Rohrdecken (durch Draht oder Bindfaden verbundenes Schilfrohr)
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route): von	5	Kolin, Station der Oesterr. Nordwestbahn und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Radhoř	Trannstein Budapest-Angyalföld Budapest-Józsefváros Budapest-Kelenföld Budapest-Lipótváros Budapest-nyugoti p. u. Budapest d. v. oder umgekehrt
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route): nach		Eislingen	Triest	
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Eisenbahnwagen und Frachtbrief	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zur See nach dem Auslande zum Exporte gelangen	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	vom 20. März 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Tarif, Theil II, Heft 7 des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes (Ausnahmetarif Nr. 73) vom 1. Februar 1898	Localtarife	Tarif, Theil II, Heft 2 (Ausnahmetarif Nr. 69) des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. September 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Es besteht kein directer Frachtsatz	Es besteht kein directer Frachtsatz	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	1·53 Mark	218 Heller	1·43 Mark
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11			
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Nach Massgabe der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ (Pos. VIII) im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		Im Rückvergütungswege Vorlage der im Sinne der Bestimmungen unter Pos. VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ beizubringenden Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist	
Besondere Bemerkungen	14		Hiedurch wird die Publication im Verordnungs-Blatte f. E. u. Sch. Nr. 110 vom 19. September 1901, Post 1918, aufgehoben, bezw. ersetzt	

Buschtěhrader Eisenbahn

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt: von der	2
Die Publication erfolgt: und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	6
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	11
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	12
Art der Durchführung	13
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14
Besondere Bemerkungen	

B. Zerlegte Holzbaracken c) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; d) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen			Prag (Smichow)	Krupa	1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Die Frachtbriefe müssen rücksichtlich des Transportes nach Krupa stets von der k. k. Männerstrafanstalts-Direction Prag ausgefertigt und an das Sträflingsdetachement bei Krupa adressirt sein. 3. Für Transporte in umgekehrter Richtung müssen die Frachtbriefe vom Sträflingsdetachement bei Krupa unterfertigt und an die k. k. Männerstrafanstalts-Direction in Prag adressirt sein. 4. Jedem Frachtbriefe muss ein Certificat beigegeben werden, womit bestätigt wird, dass die zu transportirenden Gegenstände zur Verpflegung oder Ausrüstung der Sträflingscolonie bei Krupa bestimmt sind oder von dieser an die k. k. Männerstrafanstalts-Direction Prag zurückgehen	bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1902	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1898	Verschieden	B. ad c) 48 Heller ad d) 40 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege
A. Verbrauchsartikel, Effecten, Nahrungsmittel a) bei Aufgabe in beliebigen Mengen; b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen											A. ad a) 59 Heller ad b) 48 Heller		

Fortlaufende Nummer	868	869
1		
Die Publication erfolgt — von der	Buschtěhrader Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt — und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Porzellan, unverpackt, oder lose in Stroh, Heu u. dgl. verpackt	Maschinentheile, eiserne, und zerlegte Maschinen, andere als landwirtschaftliche / Maschinen, eiserne, auch in Verbindung mit Holz
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	via Karlsbad (B.E.B.) Prag (Bubna)	Bodenbach St.E.G.
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	via Karlsbad (B.E.B.) Prag (Bubna) — Neu-Rohlau / Prag St.E.G.	Brüsau-Brünnlitz
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10 000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Die Parteien haben das Auf- und Abladen der betreffenden Sendungen auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen / Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg per Frachtbrief / Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen — Aufrechthaltung der für diese Artikel giltigen allgemeinen Tarifvorschriften
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	bis anf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localgütertarife	Localtarif, Theil II, Hett 1, vom 1. Juli 1898
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es bestehen keine directen Frachtsätze	220 Heller / 271 Heller / 362 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	ad a) 172 Heller ad b) 132 Heller	156 Heller / 192 Heller / 256 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		64 Heller / 79 Heller / 106 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Original-Frachtbriefe, auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautend, welche spätestens bis Ende März 1903 vorzulegen sind
Besondere Bemerkungen		Diese Sendungen müssen zur Erweiterung, bezw. Reconstruction des Mühlen-Fabriksetablissements in Brüsau-Brünnlitz bestimmt sein
14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
870	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Chamottesteine, Chamottemörtel und feuerfester Mörtel	a) Mähr.-Ostrau b) Schönbrunn	Arad Bánréve Betler Brassó Budapest Debreczen Dévény-Ujfalu Diósgyör vasgyár Diószeg Dobsina Gavosdia Hatvan Kalán Zeykfalva Karánsebes Kassa (K.-Od.) Kolozsvár Köbánya alsó und felsö p. u. Krompach Lonyabánya Lédecz Murány Nynstya Likér Oroszka Ózd Petrozsény Pozsony Predeál Salgo-Tarján Szerencs Tepla-Trencsén-Teplicz Tiszolcz Ujvidék Vajda Hunyad Zólyom Brezó Zólyom vasgyár	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Oesterr.-ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2, bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Verschieden	Heller a) h) 177 179 117 119 130 132 260 262 143 145 163 165 79 78 130 132 97 96 135 137 200 202 125 127 207 209 206 208 90 92 204 206 143 145 79 81 92 94 62 64 153 155 120 122 132 131 126 128 220 222 81 80 265 267 108 110 138 140 68 70 125 127 198 200 207 209 107 109 79 81	Verschieden	Im Kartirungswege	Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt der Parteien.	In den Frachtsätzen für Ózd und Zólyom Brezó ist die im Localtarife (Theil II) der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen festgesetzte Zuschlagsgebühr bereits enthalten. Die Frachtsätze im Verkehre mit Zólyom vasgyár gelangen nur für Sendungen der „Union" Eisen- und Blechfabriks-Actiengesellschaft zur Anwendung. Die Frachtsätze für Budapest finden auf nachbenannte Budapester Bahnhöfe Anwendung, und zwar: Angyalföld, dunaparti tehérpályaudvar, fővárosi közraktárak, Józsefváros, Lipótváros kiterő und nyugoti pályaudvár
871	**k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen**	Eine Torfmahlmaschine	Budweis	Schwarzbach-Stuben		Einhaltung der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI	längstens bis 31. December 1902	Localgütertarif, Theil II, Heft 3		50 Percent Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 3, für die Localbahn Budweis-Salnau vorgesehenen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage des Original-Frachtbriefes an die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen bis längstens Ende Februar 1903	Die Sendung muss für den Erweiterungsbau des fürstlich Schwarzenberg'schen Etablissements in Schwarzbach-Stuben bestimmt sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
872	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Glas der Pos. G—11 der Güterclassification	Přibram	Wien 11 (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 „ per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	a) 214 Heller b) 158 „	a) 185 Heller b) 137 „	a) 29 Heller b) 21 „	Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
23	Nr. 145 vom 14. December 1901	3276	K. k. österr. Staatsbahnen		a) Bruchsteine, unbearbeitete und Schotter der Pos. 8—55/a der Güterclassification	Čerčan-Pisely	Nusle-Vršovic etc.	In die bezeichnete Kundmachung wird hinsichtlich der unter a) genannten Artikel die Transportstrecke von Čerčan - Pisely nach Hostivař mit dem ermässigten Frachtsatze von 9 Heller für 100 kg einbezogen, welcher bei dem normalen Frachtsatze von 14 Heller einem Nachlasse von 5 Heller entspricht. Die erstere Kundmachung ist sohin in den Rubriken 5 und 9 bis 11 unter a) übereinstimmend zu ergänzen	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
32	Nr. 29 vom 13. März 1902	843	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft		Holz der Pos. H—18, Punkt 1 des Tarifes, Theil I	Salzburg k.k.St.B. transit	Inneres Nonnthal	Unter Rubrik 10: „Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg“ soll es statt „0·5 Heller“ richtig heissen „5·5 Heller“ und umgekehrt soll es daher in der nächsten Rubrik 11: „Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg“ richtig lauten „0·5 Heller“ statt „5·5 Heller“	
					Holz der Pos. H—18, Punkt 3 des Tarifes, Theil I	Inneres Nonnthal	Salzburg k.k.St.B. transit		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

STAATS-EISENBAHN GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 32. **Wien, 20. März 1902** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Betriebslängen der zu den Bahnen des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen am 1. Jänner 1902 gehörigen Strecken. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Literatur. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 11. März 1902, Z. 2708,*) an alle Privatbahn-Verwaltungen, Dampftramways und Zahnradbahnen, betreffend die Zulässigkeit der Verwendung von Apparaten zur Acetylengaserzeugung für alle an Fahrbetriebsmitteln im Freien angebrachten und zur äusseren Beleuchtung, beziehungsweise Signalisirung dienenden Laternen.

In der Verordnung der Ministerien des Innern, des Handels und der Eisenbahnen vom 14. November 1901 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 vom 28. November 1901), betreffend die Herstellung und Verwendung von Calcium-Carbid und Acetylen, sowie den Verkehr mit diesen Stoffen, ist unter § 18 bestimmt, dass Apparate des Systems a im Allgemeinen nur als Fahrrad- und Wagenlaternen zulässig sind.

Es wurde der Zweifel ausgesprochen, ob nach diesem Wortlaute die Verwendung von Acetylen-Locomotiv-Signallaternen zulässig sei.

Zur Vermeidung verschiedenartiger Auffassungen wird der geehrten Verwaltung bekanntgegeben, dass die für Wagenlaternen als zulässig bezeichneten Apparate zur Acetylengaserzeugung für alle an Fahrbetriebsmitteln im Freien angebrachten und zur äusseren Beleuchtung, beziehungsweise Signalisirung dienenden Laternen, mithin für alle Signallaternen an Locomotiven, Tendern, Wagen, Draisinen zulässig sind.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Pichler m. p.

*) Der Erlass wurde den k. k. Staatsbahn-Directionen mitgetheilt.

Betriebslängen der zu den Bahnen des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen am 1. Jänner 1902 gehörigen Strecken.

Am 1. Jänner gehörten dem Vereine 74 Eisenbahnverwaltungen an, und zwar:

a) 46 deutsche Eisenbahnverwaltungen (hierunter 21 Eisenbahn-Directionen der preussisch-hessischen Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemeinschaft);
b) 20 österreichisch-ungarische Eisenbahnverwaltungen;
c) 4 niederländische Verwaltungen (Holländische Eisenbahn, Niederländische Centralbahn, Niederländische Staatseisenbahnen und Nordbrabant-deutsche Eisenbahn);
d) 1 luxemburgische Verwaltung (Prinz Heinrich-Eisenbahn);
e) 1 belgische Verwaltung (Chimay-Eisenbahn);
f) 1 rumänische Verwaltung (Rumänische Staatseisenbahnen) und
g) 1 russisch-polnische Verwaltung (die Warschau-Wiener Eisenbahn).

Ausserdem nehmen nach § 6 der Vereinssatzungen noch verschiedene in Deutschland belegene Neben- und Schmalspurbahnen mit einer Betriebslänge von zusammen 975·92 km an den Vereinseinrichtungen theil.

Das Netz der im Betriebe der vorstehend unter a) bis g) aufgeführten Verwaltungen stehenden Bahnen hat eine Gesammtausdehnung von 92.125·71 km.

Hievon kommen auf:

1. a)	die Preussisch-hessischen Staatseisenbahnen	31.360·79 km
b)	die bayerischen (einschl. pfälzische) Eisenbahnverwaltungen	6.574·35 „
c)	die sächsische Staatseisenbahnverwaltung	3.100·58 „
d)	die württembergische Staatseisenbahnverwaltung	1.901·08 „
e)	die badische Staatseisenbahnverwaltung	1.654·03 „
f)	die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen	1.870·77 „
g)	die Verwaltungen der übrigen deutschen Staats- und Privateisenbahnen	3.517·25 „
	die deutschen Verwaltungen zusammen	49.978·85 km
2.	österreichisch-ungarische Verwaltungen (k. k. österreichische Staatsbahnen 11.297·95 km, kgl. Ungarische Staatseisenbahnen 14.145·73 km)	35.403·76 km
3.	bosnische Verwaltungen (Militärbahn Banjaluka-Doberlin)	104·33 „
4.	niederländische Verwaltungen	2.822·27 „
5.	die luxemburgische Verwaltung	186·54 „
6.	die belgische Verwaltung	59·11 „
7.	die rumänische Verwaltung	3.078·56 „
8.	die russisch-polnische Verwaltung	492·29 „
	Gesammtbetriebslänge	92.125·71 km

Da der Verein mit einer Länge von 90.752·80 km Eisenbahnen in das Jahr 1901 eingetreten ist, so ist in dem verflossenen Jahre seine Ausdehnung um 1372·91 km gewachsen. An diesem Zuwachs sind die deutschen Verwaltungen mit 848·48 km, die österreichisch-ungarischen Verwaltungen mit 409·95 km und die luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen mit 114·48 Kilometer betheiligt.

Im Jahre 1901 sind den Vereinsbahnstrecken nachstehende Strecken zugerechnet worden:

I. Deutsche Eisenbahnen.

1. Badische Staatseisenbahnen:

die Strecken Waldkirch—Elzach (eröffnet 20./9. 1901)	12·20 km
Neustadt—Hüfingen (20./9.)	37·24 „
Ueberlingen—Kluftern—Landesgrenze (1./10.)	27·82 „
Oberuhldingen-Mühlhofen — Unteruhldingen (1./10.)	2·56 „
Hüfingen—Donaueschingen*)	2·64 „
	82·46 km

2. Bayerische Staatseisenbahnen:

die am 1. August 1893 eröffnete, einer Actiengesellschaft gehörige Localbahn Lam-Kötzting	17·75 km
die Localbahnen Röthenbach b. Lindau-Scheidegg (1./10.)	9·94 „
und Moosach—München-Schwabing (1./10.)	8·86 „
	36·55 km

*) Die Strecke Hüfingen—Donaueschingen, die sich bisher pachtweise im Betriebe der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft befand, ist am 20. August in den Betrieb der Badischen Staatsbahn übergegangen.

3. Braunschweigische Landeseisenbahn:

die Strecke Braunschweig N.—Gliesmarode, Uebergang der Braunschweigischen Landeseisenbahn (11./11.)	2·90 km

4. Eisenbahnen in Elsass-Lothringen:

die vollspurige Hauptbahnstrecke Busendorf—Dillingen (Saar) (1./7.)	20·32 km
die Nebenbahn Masmünster-Sewen (1./8.)	8·52 „
die Strecke Aumetz—Deutsch-Oth Berg (Fortsetzung der Linie Fentsch—Aumetz) (1./12.)	6·96 „
	35·80 km

5. Preussisch-hessische Staatseisenbahnen:*)

a) Directionsbezirk Altona:

die am 15. Juli 1901 eröffneten Strecken Pattburg—Sonderburg	39·23 km
und Tingleff—Törsbüll	16·67 „
	55·90 km

b) Directionsbezirk Berlin:**)

die Verbindungsbahn Kietz-Rummelsburg—Kaulsdorf (29./1.)	7·82 km

c) Directionsbezirk Cassel:

die Nebenbahnstrecke Büren — Brilon (Stadt) (1./4.)	25·70 km

d) Directionsbezirk Danzig:

die Strecke Lippusch—Bernsdorf (Theilstrecke der Nebenbahn Berent-Bütow) (1./4.)	18·23 km
die Reststrecke Bernsdorf—Bütow der Nebenbahn Berent-Bütow (15./7.)	6·51 „
die Theilstrecke Berent—Gollubien der Nebenbahn Berent-Carthaus (1./10.)	11·45 „
die Reststrecke Gollubien—Carthaus der Nebenbahn Berent-Carthaus (14./11.)	21·21 „
	57·40 km

e) Directionsbezirk Erfurt:

die Reststrecke Neuhaus (Kr. Sonneberg)—Stockheim der Neubaulinie Köppelsdorf—Stockheim (1./6.)	6·50 km
die Strecke Ebersdorf—Weidhausen (1./8.)	7·84 „
die Strecke Blankenstein (Saale) — Marxgrün (15./8.)	6·32 „
	20·66 km

f) Directionsbezirk Essen:***)

die Reststrecke Isselburg-Anholt—Bocholt der Linie Empel—Bocholt (1./8.)	12·20 km
die Strecken Osterfeld S.—Horst i. W. (1./10.)	10·60 „
und von Recklinghausen-Bruch bis zur Einmündung in die Strecken Herne G.—, bezw. Herne C.M.—Bismarck i. W. (1./10.)	2·30 „
die Verbindungsbahn zwischen dem Rangirbahnhof Weddau und der Strecke Duisburg—Oberhausen (West) (1./10.)	6·38 „
nebst der Abzweigung nach Duisburg-Hochfeld (Süd) (1./10.)	1·74 „
die Strecke Essen Rangirbahnhof—Kray Süd (15./10.)	3·20 „
	36·42 km

*) Die Strecken Halle—Teicha (7·20 km) und Trotha—Saale (1·33 km) sind am 1. April aus dem Bezirke der kgl. E.-D. Magdeburg in den Bezirk der kgl. E.-D. Halle übergegangen.

**) Die 7·70 km lange Strecke Dallgow-Döberitz—Wustermark ist am 1. April aus dem Directionsbezirk Hannover in den Directionsbezirk Berlin übergegangen.

***) Die 6·69 km lange Strecke Recklinghausen—Sinsen ist am 1. April aus dem Betriebe der kgl. E.-D. Münster ausgeschieden und in den der kgl. E.-D. Essen übergegangen.

g) Directionsbezirk Frankfurt a. M.:

die von der Linie Giessen—Fulda abzweigende Strecke Burg- und Niedergemünden—Nieder-Ofleiden (1./4.)	10·05 km
die Theilstrecke Weidenhausen — Hartenrod der Nebenbahn Weidenhausen-Herborn (15./7.)	5·96 „
die Strecke Friedrichsdorf – Friedberg (Hessen) (15./7.)	17·02 „
die in die Linie Fulda—Giessen einmündende Strecke Lauterbach (Oberhess.)—Grebenhain-Crainfeld (1./11.)	24·77 „
	57·80 km

h) Directionsbezirk Hannover:

die am 1. October 1900 eröffnete Strecke Salzdetfurth—Gr.-Düngen (Theilstrecke der Neubaulinie Gandersheim—Gr.-Düngen	5·40 km
die Theilstrecke Gronau i. H.—Salzdetfurth der Neubaustrecke Gandersheim—Bodenburg—Düngen/Elze (7./11.)	22·30 „
die Strecke Soltau—Buchholz (1./10)	45·20 „
die Strecke Bremervörde (Hesedorf)—Buchholz	53·00 „
	125·90 km

i) Directionsbezirk Kattowitz:

die Vollbahn-Verbindungsbahn bei Kandrzin (1./3.)	1·81 km

k) Directionsbezirk Königsberg i. Pr.:

die Nebenbahn Löwenhagen—Gerdauen (1./8.)	60·77 „
die Reststrecke Gr.-Rominten — Stallupönen der Nebenbahn Goldap-Stallupönen (1./8.)	37·81 „
	98·58 km

l) Directionsbezirk Mainz:

die Strecke Simmern—Kirchberg (Hunsrück) (15./7.)	10·18 km
die Strecke Simmern—Castellaun (28./10.)	15·10 „
	25·28 km

m) Directionsbezirk Münster i/W.:

die Nesserland-Hafenbahn Emden-Emden Aussenhafen (1./7.)	2·45 km
die Reststrecke Sulingen—Bassum der Linie Bünde—Sulingen—Bassum (1./8.)	20·40 „
die Strecke Brackwede—Schloss Holte (2./12.)	13·20 „
	36·05 km

n) Directionsbezirk Posen:

die Strecke Kosten—Grätz i. P. (1./9.)	30·16 km

o) Directionsbezirk St. Johann-Saarbrücken:

die Strecke Dillingen (Saar) —Primsweiler (1./9.)	13·45 km

p) Directionsbezirk Stettin:

die am 15. Mai, bezw. 1. Juni dem öffentlichen Verkehre übergebenen Strecken vom vorläufigen Haltepunkt Ostswine bis Ostswine und von da nach Swinemünde	4·76 km
Preussisch-hessische Staatseisenbahnen zusammen	597·69 km

6. Sächsische Staatseisenbahnen:

der durch den Erweiterungsbau des Bahnhofes Werdau entstandene Zuwachs zu der Strecke Werdau—Mehltheuer (25./10. 1900)	1·92 km
zu übertragen	1·92 km

Uebertrag	1·92 km
Zuwachs infolge der Bahnhofumbauten in Dresden (1./3.) *)	0·42 „
die Nebenbahn Altenburg—Langenleuba-Oberhain (15./6.)	20·97 „
die dem Elbeumschlags-Güterverkehre dienende Elbhafenverbindungsbahn in Riesa (1./7.)	2·39 „
	25·70 km

7. Westphälische Landeseisenbahn:

die Strecke Freckenhorst—Warendorf (Reststrecke der Linie Neubeckum—Warendorf) (1./4.)	3·70 km

8. Württembergische Staatseisenbahnen:

die Güterbahn Heilbronn Hauptbhf.-Heilbronn Südbhf., welche zur Verbindung der in Heilbronn (Südbhf.) endigenden schmalspurigen Nebeneisenbahn Marbach a. N.-Heilbronn Südbhf. mit dem Hauptbahnhof in Heilbronn dient (11./4.)	2·80 km
die Strecke Münsingen—Schelklingen (1./8.)	23·73 „
die Strecke Friedrichshafen—württembergisch-badische Landesgrenze (2./10.)	6·43 „
die schmalspurige Strecke Güglingen—Leonbronn (Fortsetzung der Strecke Lauffen a. N.—Güglingen) (19./10.)	8·43 „
die Strecke Freudenstadt—Klosterreichenbach (21./11.)	11·88 „
die Strecke Süssen—Weissenstein (7./12.)	10·41 „
	63·68 km
deutsche Eisenbahnen zusammen	848·48 km

II. Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnen.

9. Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

die Localbahn Lundenburg-Eisgrub (17./11.)	12·10 km

10. K. k. österreichische Staatsbahnen:

die Strecke Kolin—Neuhof a. S. der Localbahn Kolin—Čerčan-Pišely (eröffnet 15./12. 1900)	32·89 km
die Strecke Kimpolung — Valeputna (Fortsetzung der Linie Hatna — Kimpolung) (9./1.)	18·84 „
die Strecke Sattledt — Grünau der Welser Localbahn (23./5.)	30·09 „
die Localbahnstrecke Freudenthal—Kl.-Mohrau (31./5.)	17·07 „
die Strecke Unter-Hetzendorf—Wien K.F.N.B. (Wiener Verbindungsbahn) (1./6. 1899)	10·29 „
die Localbahn Neuhof-Weseritz (2./6.)	23·96 „
die Localbahn Lambach-Haag am Hausruck (23./7.)	21·84 „
die Strecke Neuhof a. S.—Čerčan-Pišely der Localbahn Kolin—Čerčan-Pišely (6./8.)	32·59 „
die Strecke Rataj-Priwlak—Karow (6./8.)	16·57 „
die Strecken der Wiener Stadtbahn: Heiligenstadt—Hauptzollamt (6./8.)	5·60 „
Brigittabrücke—Nussdorferstrasse (6./8.)	1·80 „
die Localbahn Hinter-Treban — Lochowitz (30./8.)	26·56 „
die Strecke Schönwehr—Elbogen (7./12.)	15·20 „
	253·30 km

*) Infolge der Bahnhofumbauten in Dresden ist einerseits ein Zuwachs von 3·1264 km, andererseits ein Abgang von 2·4118 + 0·2957 km eingetreten.

11. Ungarische Staatseisenbahnen:

die nur dem Frachtgutverkehr dienende Strecke Noskovci—Noskovci-Drávapart (9./7.) . .	1·28 km
die Theilstrecke Bossány—Trencsén der Localbahn Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencsén (18./8.)	51·46 „
die Localbahn Ruma—Klenak-Szávapart (15./9.)	30·07 „
die Strecken der Localbahn Vinkovci—Zupanje-Szávapart:	
Vinkovci—Zupanje (30./9.)	27·83 „
Zupanje—Zupanje-Szávapart (6./10.) . .	5·41 „
die Strecken Losoncz—Poltar (24./11.) . . .	18·67 „
und Ipoly-Berzencze—Katalinhuta (24./11.)	9·83 „
	144·55 km
österreichisch-ungarische Eisenbahnen zusammen	409·95 km

III. Luxemburgische, niederländische und andere Vereinsbahnen.

12. Niederländische Centralbahn:

die Strecke de Bilt-Zeist (19./8.)	6·79 km

13. Rumänische Staatseisenbahnen:

die Strecken:	
Galatz—Ghibarteni (eröffnet 27./11. 1898)	71·59 km
Ghibarteni—Beresti (eröffnet 13./1. 1900)	7·06 „
Chitila—Mogosoaia (eröffnet 1./7. 1887)	8·65 „
Ramnicul-Valcea—Jiblea (eröffnet 1./7. 1898)	16·23 „
Giurgiu Station—Giurgiu Bassin (eröffnet für Güterverkehr 1./1. 1898)	4·16 „
	107·69 km
luxemburgische, niederländische und andere Vereinsbahnen zusammen	114·48 km

Das Gebiet der gemäss § 6 der Vereinssatzungen an den Vereinseinrichtungen theilnehmenden Bahnen hat im Jahre 1901 insofern eine Erweiterung erfahren, als von der Eisern-Siegener Eisenbahn am 2./12. die 2·04 km lange Strecke Hain—Caan-Marienborn und von der Niederlausitzer Eisenbahn am 24./11. die 40·11 km lange Strecke Lübben N.—Beeskow N. L. in Betrieb genommen wurden.

Ferner sei noch bemerkt, dass die 22·91 km lange Strecke Hansdorf—Priebus der Münchener Localbahn-Actiengesellschaft am 1./4. in den Betrieb der Lausitzer Eisenbahn-Gesellschaft und die Strecke Hüfingen—Donaueschingen (2·638 km), die sich bisher im Betriebe der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft befand, am 20./8. in den Betrieb der Badischen Staatseisenbahnen übergegangen ist. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 110. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. März brachten die Herren Abgeordneten Dr. Lang und Genossen einen Antrag ein, betreffend die Errichtung der Station Leskovice der k. k. Böhmisch-mährischen Transversalbahn, bezw. Umwandlung dieser Haltestelle in eine Güterstation.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Theilstrecke der Linie Nr. 4 „über die Ringstrasse", und zwar von der Stadiongasse bis zum Franz Josefs-Quai, ferner die Einhindungscurven in die Linien Nr. 26, 16, 17 und 19, weiters Linie Nr. 51 „von der Stadtbahnstation Gersthof durch die Gentzgasse, die Gersthofer- und Pötzleinsdorferstrasse bis zum Schafberg", und endlich Linie Nr. 47 „von der Stiftgasse durch die Siebensterngasse und Westbahnstrasse bis zur Kaiserstrasse: Ergebniss der technisch-polizeilichen Prüfung; Ertheilung des Benützungsconsenses.) Das von der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen mitgetheilte Ergebniss der am 30. December 1901 durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der vorhezeichneten Linien und Theilstrecken von Linien, bei welcher Amtshandlung im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums der definitive Benützungsconsens für die Unterleitungsstrecken: „Schottengasse (ohne Anschluss an den Ring) — Währingerstrasse—Schwarzspanierstrasse" ab 3. Jänner 1902, „Ringstrasse, ab Stadiongasse bis Franz Josefs-Quai" und „von der Schottengasse (inclusive des Anschlusses an den Franzensring) durch die Universitätsstrasse bis zur Alserstrasse" ab 8. Jänner 1902, und für die Oberleitungsstrecken: „Stadtbahnstation Gersthof bis Pötzleinsdorf" ab 3. Jänner 1902 und „Stiftgasse—Siebensterngasse—Kaiserstrasse" ab 11. Jänner 1902 nur die provisorische Betriebsbewilligung ertheilt worden ist, wurde zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 6598.]

Projectirte elektrische Kleinbahn von Kaltern auf den Mendelpass (Mendelbahn). (Vorlage des Projectes der Variante km 1·2 bis km 1·5/6, sowie der Unterführung des Mühlgerinnes in km 1·0/1 der Adhäsionsstrecke: Anordnung der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 10. März 1902 die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, hinsichtlich der vom Verwaltungsrathe der Ueberetscherbahn vorgelegten Projecte für die Variante von km 1·2 bis km 1·5/6 und für die Unterführung des Mühlgerinnes in km 1·0/1 der Adhäsionsstrecke der projectirten elektrischen Kleinbahn von Kaltern auf den Mendelpass (Mendelbahn) die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen und über das Ergebniss zu berichten. Im Anschlusse an die obgenannte Amtshandlung wird sodann auch die politische Begehung des restlichen Theiles der Seilbahnstrecke von km 0·4 bis auf den Mendelpass vorgenommen werden. [E.-M.-Z 10.079.]

Projectirte Localbahn Lienz—Windisch-Matrei. (Generelles Project: Anberaumung der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat hinsichtlich des vom behördlich autorisirten und beeideten Bauingenieur Emanuel Rindl in Wien vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige, mit Dampf zu betreibende Localbahn von der Südbahnstation Lienz nach Windisch-Matrei die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission für den 20. März 1902 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am bezeichneten Tage um 9 Uhr Vormittags im Amtsgebäude der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Lienz. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Arthur Meushurger betraut. [E.-M.-Z. 11.439.]

Projectirte Localbahn Stankau-Přestitz-Nepomuk. (Detailprojectsvorlage: Anordnung der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen für die Theilstrecke Stankau—Přestitz und Trassenrevision und Stationscommission für die restliche Strecke von Přestitz nach Nepomuk.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 7. März 1902 die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Consortium der Localbahn Stankau-Nepomuk vorgelegten Detailprojectes für die Theilstrecke Stankau—Přestitz die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen und rücksichtlich der restlichen Strecke Přestitz—Nepomuk die Trassenrevision und Stationscommission vorzunehmen. [E.-M.-Z. 36.131 ex 1901.]

Localbahn Laun-Libochowitz. (Project für einen provisorischen Locomotivschuppen in der Station Libochowitz: Bauconsenserertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vom Verwaltungsrathe der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegten, vom fachlichen Standpunkte, sowie vom Standpunkte der Landesbauordnung vom 8. Jänner 1889, L.-G.-Bl. Nr. 5, und der Localinteressen entsprechend befundenen Projectes für einen provisorischen Locomotivschuppen in der den Localbahnen Lobositz-Libochowitz und Laun-Libochowitz gemeinschaftlichen Station Libochowitz den Bauconsens unter Umgangnahme von der Abhaltung einer Localcommission im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 11.503.]

Elektrische Strassenbahn in Marienbad. (Pläne für eine Schiebebühne.) Die vom Bürgermeisteramte in Marienbad vorgelegten Pläne für die Schiebebühne der elektrischen Strassenbahn in Marienbad wurden vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt. [E.-M.-Z. 8902.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zusammenstellung

der im Monate Jänner 1902 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeiten im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direction Wien . .	606	15579	992	17177	20	16	1	37	0·2	25	.	5	5	.	.	.	2	.	.
„ Linz . .	187	3265	217	3669	6	12	1	19	0·5	8	.	1	7	2	.	.	2	.	2
„ Innsbruck	372	2046	124	2542	3	5	4	12	0·5	4	.	11	.	1	.	.	1	2	.
„ Villach .	217	2015	2666	4898	4	8	12	24	0·5	15	.	7	.	2	.	.	1	.	.
„ Triest . .	62	921	124	1107	1	1	.	2	0·2	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.
„ Pilsen .	186	2390	4451	7027	5	3	11	19	0·3	14	.	24	.	.	.	.	.	2	4
„ Prag . .	218	2872	3616	6706	5	17	2	24	0·4	15	.	4	3	.	.	.	2	.	5
„ Olmütz .	124	1717	3480	5321	.	2	9	11	0·2	5	.	1	3	1	.	.	.	1	5
„ Krakau .	93	1874	301	2268	13	17	3	33	1·5	14	1	10	14	1	.	.	1	.	.
„ Lemberg	62	1643	397	2102	1	5	.	6	0·3	6	.	1	2	.	.	.	.	.	4
„ Stanislau	124	1768	3098	4990	4	20	.	24	0·5	14	.	9	.	.	.	.	1	.	6
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	932	682	1614	.	1	.	1	0·1	.	.	.	.	.	.	.	1	.	4
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft .	186	1209	1147	2542	1	2	.	3	0·1	3	.	5	2	.	.	.	.	.	1
Buschtěhrader Eisenbahn	124	435	1683	2242	7	11	9	27	1·2	10	.	1	.	16	.	.	.	.	16
Eisenbahn Wien-Aspang	.	952	62	1014	.	7	.	7	0·7	1	1	2	3	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	372	.	372	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	766	5234	5053	11053	48	81	5	134	1·2	115	7	53	27	.	.	.	1	.	12
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	75	624	13	712	.	2	.	2	0·3	.	.	.	2	.	.	.	.	.	2
Leoben-Vordernberger Eisenbahn .	.	186	62	248	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	372	5991	155	6518	6	7	.	13	0·2	12	2	15	.	.	.	.	.	.	5
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	713	5781	3813	10307	30	64	1	95	0·9	75	.	30	12	1	.	.	2	4	2
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . .	.	322	41	363	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1036	6481	248	7765	48	38	1	87	1·1	54	4	16	13	11	.	.	2	.	3
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1900	.	1900	.	1	.	1	0·1	.	.	1	.	.	.	.	.	.	2
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	558	.	558	.	10	.	10	1·8	.	.	.	10	.	.	.	.	.	.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Dem Berichte des „Vasuti és közlekedési közlöny“ zufolge hat der kgl. ungarische Handelsminister den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Local- und Strasseneisenbahnen mit Dampf-, bezw. elektrischem Betriebe ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 15. Februar 1902, Z. 6526, der Budapester Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Hermann Pallós und Consorten für eine von der Endstation Poltár der als Sackbahn endigenden Linie Losoncz—Poltár der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Losonczer Regional-Localbahnen abzweigende und im Bereiche des Comitates Nógrád bis Fazekas-Zsaluzsán führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 13. Februar 1902, Z. 8287, der Budapester Firma „Közgázdasági Bánkrészvény Társaság“ (Landwirthschaftsbank-Actiengesellschaft) für eine von der Station Baja der Linie Szabadka (Maria-Theresiopel)—Baja (Flügelbahn der Hauptlinie Budapest—Szabadka—Zimony [Semlin]—Belgrad) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Baja-Zombor-Ujvidék (Neusatz) und der gleichnamigen Station der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft abzweigende, im Bereiche des Comitates Pest-Pilis Solt-Kis-Kun führende,

a) einerseits den Bahnhof der vorbenannten Eisenbahnlinien über den Bereich der Stadt Baja mit Benützung entsprechender Strassenzüge innerhalb und ausserhalb der städtischen Gemarkung mit dem Donaulandungsplatze verbindende, mit elektrischer Kraft zu betreibende Strasseneisenbahn;

b) andererseits diese über Szt. István, Csanád (Comitat Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun), Sükösd, Nádudvár, Hajos und Miske mit der Station Kalocsa der Linie Kis-Körös—Kalocsa (Flügelbahn

der Hauptlinie Budapest—Szabadka—Zimony—Belgrad) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der gleichnahmigen Donau-Dampfschiffahrtsstation verbindende:

c) von Kalocsa aus die Linie b) über Uszód, Szt. Benedek-Ujlak und die Gemarkung der Gemeinde Ordás in der zukünftigen Station Duna-Pataj im seinerzeitigen Anschlusse an die projectirte Localbahn Duna-Pataj—Kun-Szt. Miklós—Tass (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 61 ex 1898) verbindende

normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 13. Februar 1902, Z. 8900, der Direction der Budapester Firma „Részvény-társaság villamos és közlekedési vállatok számára" (Actiengesellschaft für elektrische Anlagen und Verkehrsunternehmungen) im Vereine mit der Direction der Firma „Eszéki lóvasut részvény-társaság" (Actiengesellschaft der Strasseneisenbahnen mit Pferdebetrieb in Eszék) für folgendes mit elektrischer Kraft zu betreibendes normalspuriges Strasseneisenbahnnetz im Bereiche der Städte Ujvidék (Neusatz, Comitat Bacs-Bodrog) und Pétervárad (Peterwardein, Comitat Szerens [Syrmien]), und zwar für folgende Linien:

a) eine vom Fusse des Ujvidék gegenüber am rechten Donauufer gelegenen Festungsberges von Pétervárad von einem geeigneten Punkte der unteren Stadt ausgehende, nach Ueberbrückung der Donau mit Benützung entsprechender Strassenzüge der Stadt Ujvidék bis zur Station Ujvidék der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahnen Ujvidék-Zombor-Baja und Ujvidék-Titel führende Linie;

b) drei von der zukünftigen Station Futaki-utcza der Linie a) ausgehende, in drei verschiedenen Richtungen mit Benützung von Hauptstrassenzügen im Bereiche der Stadt bis zur Grenze der Gemarkung von Ujvidék sich verzweigende, und zwar für den Personen- und Güterverkehr einzurichtende Linien,

auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 15. Februar 1902, Z. 9406, der Budapester Eisenbahn-Bauunternehmungsfirma Mandel, Revész & Comp. für eine von der Endstation Fogaras der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Nagy-Szeben (Hermannstadt) — Olt-Hid — Felek — Fogaras abzweigende und diese im Bereiche der Comitate Fogaras und Brassó entweder:

a) über Mundra, Sárkány, Vád, Ó-Sinka, Holbák, Fekete-Halom und Vidombak führende, in der Endstation Zernest in die im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Linie Brassó (Kronstadt) — Zernest der Brassó-Háromszéker Comitatslocalbahnen einmündende oder

b) von der zukünftigen Station Ó-Sinka aus die Linie a) am kürzeren Wege direct über Fekete-Halom in der Hauptstation Brassó sowohl mit der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Kronstadt)—Brassó—Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Brassó-Zernest und der Linie Brassó—Sepsi-Szt. György—Csik-Szereda der Háromszéker Comitatslocalbahnen verbindende

normalspurige Localeisenbahn auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlass vom 15. Februar 1902, Z. 9412, dem Gutsbesitzer Elemér Blaskovich und Consorten für eine von der zukünftigen Station Rétság der projectirten Localbahn Vácz (Waitzen) — Verőcze (Nógrád-Verőcze) — Drégely-Palánka (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 124 ex 1899) abzweigende und diese

a) im Bereiche der Comitate Nógrád und Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun in radialer Richtung über Felsö-Petény, Also-Petény, Nézsa, Csövár, Alsó-Pénez, Felsö Pénez, Rád und Daka in der Station Vácz mit der Hauptlinie Budapest—Palota-Ujpest—Vácz—Marchegg (—Wien) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende;

b) eine von der Station Vácz über Kis-Hartyán, Rátót, Kis-Szt. Miklós, Veresegyháza und die Gemeinde Fóth in der Station Palota-Ujpest der in a) benannten Hauptlinie einmündende;

c) eine von der zukünftigen Station Duka der Linie a) ausgehende und diese gleichfalls in der Station Vácz mit der in a) benannten Hauptlinie verbindende

normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Definitive Einnahmen im Monate November 1901.) Wie „Vasuti és közlekedési közlöny" berichtet, haben den definitiven Abrechnungen zufolge die kgl. Ungarischen Staatsbahnen im Monate November 1901 auf ihren eigenen Netzen K 20,410.791 vereinnahmt, welche Summe um K 845.141 die seinerzeit provisorisch ausgewiesenen Einnahmen, die definitiven Einnahmen im Monate November 1900 aber um K 608.227 übersteigt. Vom Beginne des Jahres 1901 bis Ende November betrugen die definitiven Einnahmen K 198,178.263, um K 297.892 mehr als in der entsprechenden Periode des vorangegangenen Jahres, wie aus nachfolgender Tabelle zu ersehen:

Gattung der Einnahmen	1900	1901	somit 1901
	Kronen		
nach dem Personen-, Militär- und Gepäcksverkehr . . .	43,935.426	44,665.701	+ 730.275
nach dem Eilgut- und Güterverkehr . . .	139,499.627	137,813.114	— 1,686.513
an diversen Einnahmen	14,445.318	15,699.448	+ 1,254.130
Insgesammt . .	197,880.371	198,178.263	+ 297.892

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Beschränkung des Fahrzeugverkehres von und nach der Station Neuhaus, Kreis Sonneberg.) Obige Eisenbahn-Direction verlautbart, dass die Abfertigung von schwerwiegenden Fahrzeugen, als Locomobilien, Künstler- und Möbelwagen, Dreschmaschinen u. dgl. von und nach der Station Neuhaus, Kreis Sonneberg (Strecke Sonneberg—Stockheim), nicht stattfinden kann.

Württemberg. (Verwaltungsbericht der Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1900) Aus demselben entnimmt die „Z. d. V. D. E.-V." Folgendes:

I. Beim Eisenbahnbetrieb haben im Etatsjahr 1900 betragen: die Gesammteinnahmen Mk. 56,214.990 (gegen Mark 54,902.208 im Vorjahre), die Gesammtausgaben Mk. 39,568.664 (gegen Mk. 37,494.516 im Vorjahre). Hienach ergibt sich ein Reinertrag des Eisenbahnbetriebes von Mk. 16,706.326 (gegen Mk. 17,407.692 im Vorjahre), welcher an die Staatshauptcasse abgeliefert wurde, und zwar Mk. 16,300.000 zur laufenden Verwaltung und der Rest zum Reservefonds der Staatseisenbahnen. Im Vergleiche mit der im Hauptfinanzetat verabschiedeten Summe von Mk. 16,776.900 ist der Reinertrag der Eisenbahnen im Jahre 1900 niedriger um Mk. 70.574. Auf 1 km Betriebslänge kommen Einnahmen aus dem

	1900	1899
	Mark	
Personen- und Gepäcksverkehr	10.700	10.073
Güterverkehr	17.157	17.702
Betriebsausgaben	18.377	17.721
Reinertrag	10.407	11.180

Das Anlagecapital der von Württemberg betriebenen Bahnen im durchschnittlichen Betrage von Mk. 578,199.294 hat sich verzinst zu 3·30 pCt. gegen 3·54 pCt. im Vorjahre. Als Stand der eigentlichen verzinslichen Eisenbahnschuld ergibt sich auf 1. April 1900 der Betrag von Mk. 442,879.249. Der Zinsbedarf für diese Schuld im Jahre 1900 ist zu Mk. 15,847.657 berechnet. Nach der baaren Ablieferung zur Staatshauptcasse ergibt sich ein Ueberschuss des Reinertrages der Eisenbahnen über den Zinsenbedarf für die Eisenbahnschuld von Mk. 858.669 gegen Mk. 1,641.902 im Vorjahre. Durch den erzielten Betriebsüberschuss wird das noch zu verzinsende Anlagecapital zu 4·04 pCt. (gegen 4·27 pCt. im Vorjahre) verzinst, wenn ein Beitrag aus Betriebsüberschüssen zur Tilgung der Eisenbahnschuld nicht in Rechnung genommen wird.

II. Beim Betrieb der Bodenseedampfschiffahrt haben im Jahre 1900 betragen: die Gesammteinnahmen Mark 374.781 (gegen Mk. 366.772 im Vorjahre), die Gesammtausgaben Mk. 309.012 (gegen Mk. 302.821 im Vorjahre). Hienach ergibt sich ein Reinertrag von Mk. 65.770, Mk. 61.370 mehr als im Etat vorgesehen. Das Anlagecapital der Bodenseedampfschiffahrt ist berechnet zu Mk. 1.802.162.

— (Verwendung von Motorwagen bei der Staatseisenbahn-Verwaltung.) Ueber die bei der württembergischen Staatseisenbahn-Verwaltung in Verwendung stehenden Motorwagen enthält der Verwaltungsbericht der württembergischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1900 folgende Angaben: Es waren in Benützung 2 zweiachsige

Daimlermotorwagen mit 24 und mit 30 Sitzplätzen, 2 zweiachsige Serpolletwagen mit 32 und mit 40 Sitzplätzen, 1 vierachsiger Accumulatorenwagen mit 44, nach dem Umbau mit 56 Sitzplätzen. Der Daimlermotorwagen Nr. 1 hat in der Zeit vom 1. April 1900 bis 31. März 1901 in 354 Tagen fahrplanmässig 33.420 km zurückgelegt. Es betragen die Kosten des Materials Mk. 4688, so dass auf 1 Nutzkilometer Pfg. 14·03 Materialausgaben entfallen. Der zweite Daimlermotorwagen wurde im April 1900 in Dienst gestellt. In 315 Tagen hat dieser Wagen 59.418 km zurückgelegt, die Kosten des Materials betragen Mk. 6137, somit auf 1 km Pfg. 10·33. Der Damfwagen (Serpollet) Nr. 1, welcher behufs gründlicher Reparatur und Anbringung von Verbesserungen vielfach ausser Betrieb war, hat in 85 Tagen 7670 km zurückgelegt und hiebei verbraucht an Heizmaterial (einschliesslich 7 Rm Holz) 33.000 kg Briquetts oder 4·30 kg für 1 Nutzkilometer, 259 kg Oel oder 0·034 kg für 1 Nutzkilometer. Die Kosten dieser Materialien belaufen sich auf Mk. 772 oder Pfg. 10 05 für 1 Nutzkilometer. Der Dampfwagen (Serpollet) Nr. 2 hat in 283 Tagen 31.733 km geleistet. Der Verbrauch betrug an Heizmaterial 26 Rm Holz = 6500 kg und 92.180 kg Kohlen, zusammen 98.680 kg (3·11 kg für 1 km) und an Oel 296 kg (0·009 kg für 1 km), wofür verausgabt wurden zusammen Mk. 2212 oder Pfg. 6·97 auf 1 km. Der Accumulatorenwagen, der vom 23. Mai bis 9. September 1900 wegen Einbaues einer neuen Batterie und sonstiger Abänderungen ausser Dienst war, hat 22.613 Nutz- und 630 Lehrfahrtkilometer, zusammen 23.243 km zurückgelegt. Zum Betriebe wurden verbraucht an Elektricität 21.136 Kilowattstunden mit einem Aufwand von Mk. 5450 und 135 kg Schmiermaterial im Werthe von Mk. 56, zusammen Materialaufwand Mk. 5506 oder Pfg. 24·75 für 1 km.

Spanien. (Neue Eisenbahnconcessionen.) Für die folgenden Strecken sind Eisenbahnconcessionen ertheilt worden:

1. Zweiglinie zwischen Almadravillas und den Bahnlinien der Sur de Espana- und Sierra Alhamilla-Gesellschaft.
2. Eisenbahn zwischen Ojos Negros und Sagunto.
3. Eisenbahn zwischen der Station Portugalete und El Calero (im Bezirk von Santurce).
4. Eisenbahn mit einer Spurweite von 1 m von Escombrera de la Mina de San Miguel (in der Nähe von Gallarta) nach dem Aussenhafen von Bilbao mit Seitenlinien nach den Eisenbahnen von La Orconera, Galdames, Disputacion und Franco-Belga.

Italien. (Das Arbeitsprogramm des Ministers für öffentliche Arbeiten.) Die wichtigsten Bauten, welche dieses Programm enthält, sind: Der Ausbau des Hafens von Genua, der Bahnanlagen derselben nebst Zufahrtslinien; Bau der Zufahrtslinien zum Simplon unter Berücksichtigung der von den Provinzen und Städten Mailand und Turin ausgesprochenen Wünsche; Bau der directesten Linie Rom—Neapel; Ausführung des grossen apulischen Canales, welcher die Provinzen Apuliens mit Wasser versorgen soll. Zur Ausführung dieser Arbeiten hätte der Staat beiläufig L. 200,000.000 beizutragen, welche bei Consoldirung des fertigen Budgets für öffentliche Bauten auf zehn Jahre dadurch verfügbar werden, dass mit diesem Jahre verschiedene Belastungen desselben aufhören.

— (Kleinbahnwesen in Italien.) Die italienische Regierung ist durch ein Gesetz vom 9. Juli 1901 von der gesetzgebenden Gewalt zur Einführung des beschränkten Betriebes auf solchen Linien der drei grossen Eisenbahnnetze ermächtigt worden, deren mittlere kilometrische Jahreseinnahme L. 10.000 nicht übersteigt oder die elektrisch betrieben werden. Unter ähnlichen Verhältnissen kann die Regierung die Bestimmungen des Gesetzes auch auf Bahnen ausdehnen, welche von Privatgesellschaften betrieben werden. Die Bewilligung des beschränkten Betriebes ist mit Erleichterungen der Steuerpflicht verbunden. Dagegen haben die Eisenbahnen die Züge für den Personenverkehr zu vermehren und zum Theil sehr wesentliche Tarifermässigungen durchzuführen.

Wie die „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ berichtet, hat die Regierung, welche bis dahin derartige Betriebserleichterungen auf Grund eines kgl. Decrets vom 22. März 1900 in wiederholten Fällen bewilligt hatte, in neuerer Zeit die Einführung eines beschränkten (ökonomischen) Betriebes für eine ganze Anzahl von Bahnstrecken, die bis dahin als Nebenbahnen betrieben wurden, bewilligt. Gleichzeitig wurden diese Bahnstrecken auf Verlangen der Regierung, weil sie nicht mehr in der Lage sein werden, den Verpflichtungen zu entsprechen, welche aus dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtenverkehr hervorgehen, in der Liste der dem Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnen gestrichen. Man ersieht hieraus, wie das von Preussen durch die Erlassung des Kleinbahngesetzes gegebene Beispiel seit Beginn des neuen Jahrhunderts auch jenseits der Alpen bereitwillige Nachahmung gefunden hat. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Amerika. (Pennsylvania-Bahn.) Wie dem „Dresdner Journal“ aus New-York berichtet wird, sind die Directoren der Pennsylvania-Bahn ermächtigt worden, 50 Millionen binnen zehn Jahren convertirbare dreieinhalb percentige Obligationen auszugeben, die als Zahlung für die weitere Ergänzung des Materials und für den Bau des Tunnels unter der New-York-Bai dienen sollen.

— (Erwerbung der St. Joseph and Grand Island-Bahn durch die Union Pacific-Bahn.) Dem „Dresdner Journal“ zufolge hat die Union Pacific-Bahn die St. Joseph and Grand Island-Bahn erworben.

Transcontinentale (Asien-Amerika-) Klondyke- und Transalaska-Eisenbahnen. Die Frage der Herstellung von Verbindungen zwischen dem russischen transsibirischen Eisenbahnnetze via Beringsstrasse mit dem amerikanischen Eisenbahnnetze im äussersten Nordwesten der Vereinigten Staaten von Nordamerika und Canada (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 18) hat insofern bereits Fortschritte gemacht, als einem Berichte des „Engineering Magazine“ zufolge in Denver (Staat Colorado), mit dem Sitze in Seattle (Staat Washington), sich in jüngster Zeit eine Gesellschaft constituirte, welche mit Participation bedeutender Firmen der Finanzwelt regelmässige Dampfercourse über die Beringsstrasse von geeigneten Punkten zwischen Cap Wales (Alaska) und dem Ostcap im Tschuktschen Gebiete des nordöstlichen Sibirien einzuleiten beabsichtigt. Die Eisenbahnen im unwirthbaren Alaskagebiete, im äussersten Nordwesten Nordamerikas, ursprünglich nur als Schwebebahnen in einer Länge von 480 km mit Drahtseilbetrieb projectirt und zwischen Skagnay und dem Benettsee unter der Firma „White-Pass and Yukon-Railroad“ in einer Länge von circa 80 km auch bereits in Betrieb gesetzt, sind seither durch eine Eisenbahn ergänzt worden, die vorläufig mit nur schmalspurigem Oberbau ausgerüstet, im Unterbau jedoch für Normalspur hergestellt wurde. Diese Linien vermitteln bereits den Lebensmitteltransport und Güterverkehr mit den Ansiedlungen an der äussersten nordwestlichen Küste Alaskas am Beringsmeere, da der in dieses einmündende, das Fort Yukon berührende gleichnamige Fluss nur während dreier Monate des Jahres, und auch dann nur für Barken mit geringem Tiefgange, fahrbar ist. Nachdem nun einerseits die russische Regierung aus strategischen und commerciellen Rücksichten ein, wie es scheint, ernstes Augenmerk dem Ausbaue der projectirten nordöstlichen Fortsetzung der sibirischen Transversalbahn bis zum Beringsmeere zuwendet, und andererseits sowohl die Centralregierung der Vereinigten Staaten Nordamerikas als auch jene Canadas die Herstellung einer Verbindung mit dem asiatisch-europäischen Continente, von welchem der amerikanische Continent nur durch die schmale Beringsstrasse getrennt ist, anstrebt, so ist die Verwirklichung dieses allerdings mit bedeutenden technischen Schwierigkeiten verbundenen Projectes in absehbarer Zeit zu gewärtigen. Den Berichten über die in neuester Zeit fachmännisch durchgeführte Erforschung der goldreichen Bergbaureviere Alaskas zufolge sind dort ergiebige, und weit verzweigte Adern und Lager, sowie auch andere Mineralschätze — Kupfer, Galmei und Eisen — constatirt worden. Eine rationelle Ausbeutung dieser Schätze ist aber nur durch Erbauung von Eisenbahnen denkbar, um durch Schaffung entsprechender Unterkunftsräume und gesicherte Verproviantirung nicht nur, wie zumeist derzeit Abenteurer, sondern auch ernste Arbeitskräfte dauernd heranzuziehen.

Schiffahrt.

Sachsen. (Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft: Errichtung einer neuen Dampfschiffhaltestelle.) Wie das „Dresdner Journal“ mittheilt, beabsichtigt die Direction der Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft vor dem von Schandau 3 km elbeabwärts gelegenen Orte Prossen eine Dampfschiffhaltestelle zu errichten.

Pionnierübungen auf der Moldau. Laut einer Kundmachung der k. k. Statthalterei in Böhmen vom 8. März 1902, werden vom 1. April bis 15. Juli 1902 die praktischen Uebungen des k. und k. Pionnier-Bataillons Nr. 3 auf der Moldau vom

k. und k. Militärinvalidenhause in Karolinenthal bis zum Schöller'schen Wasserwerke in Lieben täglich mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage von 6 bis 11 Uhr Vormittags statt. finden, zu welcher Zeit diese Flussstrecke weder mit Schiffen noch mit Flössen befahren werden darf. Vom Pionnier-Bataillone werden während dieser Uebungsstunden Avisoposten mit schwarzgelben und weiss-rothen Flaggen an beiden Ufern stromaufwärts des Invalidenhauses in Karolinenthal aufgestellt werden und ist das Befahren der genannten Flussstrecke nur dann gestattet, wenn diese Signalflaggen nicht gehisst sind. Zur Ueberwachung dieser Anordnung sind zunächst des stromabwärtigen Endes der Hetzinsel am linken Uferdamm in der Höhe des Invalidenhauses am rechten Ufer Sicherheitsorgane aufgestellt, denen unbedingt Folge zu leisten ist. Entgegenhandelnde werden der Strafamtshandlung nach der Ministerialverordnung vom 30. September 1857, R.-G.-Bl. Nr. 198, zugeführt werden.

Pionnierübungen auf der Elbe. Laut einer Kundmachung der k. k. Statthalterei in Böhmen vom 7. März 1902 werden vom 1. April bis 15. September 1902 die praktischen Uebungen des k. und k. Pionnier-Bataillons Nr. 8 auf der Elbeflussstrecke zwischen Krzeschitz und Leitmeritz täglich mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage, von 6 Uhr 30 Minuten bis 10 Uhr Vormittags, ferner mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage und der Samstag-Nachmittage, vom 1. bis 13. Mai und vom 1. bis 13. August 1902 auch von 2 Uhr 30 Minuten bis 4 Uhr 30 Minuten Nachmittags stattfinden.

Des Weiteren werden vom 1. Juni angefangen bis 15. September l. J. in den Nächten von Samstag auf Sonntag von 8 Uhr Abends bis circa 1 Uhr Nachts innerhalb der erwähnten Flussstrecke Uebungen im Ankerwerfen und Kriegsbrückenbau abgehalten werden.

Zur Zeit der Vornahme der vorbezeichneten Uebungen darf die Flussstrecke von Krzeschitz bis Leitmeritz weder mit Schiffen noch mit Flössen befahren werden. Doch können auch während der Uebungsstunden die Schiffe und Flösse bei der Uebungsstelle vorbeigelassen werden, so oft keine Stromsignale aufgestellt sind, oder dies mit Rücksicht auf den Stand der Uebungen überhaupt möglich und zulässig erscheint, wozu sich die Schiff- und Flossführer jeweilig bei dem die Uebungen leitenden ranghöchsten k. und k. Officier mündlich die Erlaubniss einzuholen haben. Vom obgenannten k. und k. Pionnier-Bataillone werden während der Uebungsstunden 3 Stromsignale am Tage mit je zwei übereinander angebrachten rothen Fahnen, bei Nacht mit je zwei über einander angebrachten rothen Laternen aufgestellt werden, und zwar:

1. Das Stromsignal Nr. I 4000 m stromaufwärts von Böhmisch-Kopist bei den am linken Ufer befindlichen Kilometersteine Nr. 38 gegenüber dem Ende des rechtsseitigen Leitwerkes bei Gross-Nutschnitz.

2. Das Stromsignal Nr. II am linken Elbeufer in der Nähe der Podčapler Kirche.

3. Das Stromsignal Nr. III circa 1200 m stromabwärts von Böhmisch-Kopist am linken Ufer gegenüber dem Conradmühle-Antrieb bei Leitmeritz.

Das Befahren der erwähntenn Flussstrecke ist bedingungslos nur dann gestattet, wenn die Signalflaggen, bezw. Signallaternen nicht aufgezogen sind. Zur Ueberwachung der letzteren Verfügung ist beim Stromsignal Nr. I eine bemannte Zille als obere Stromwache, beim Stromsignal Nr. II ein Avisoposten ohne Fahrzeug, beim Stromsignal Nr. III gleichfalls eine bemannte Zille als untere Stromwache aufgestellt und ist den Anordnungen dieser Militärmannschaft unbedingt Folge zu leisten. Die Grenzen des Pionnier-Uebungsplatzes zunächst Böhmisch-Kopist sind tagsüber während jener Zeit, wo keine Uebungen stattfinden, durch rothe Fahnen markirt und ist bei Vorbeipassiren dieses Uebungsplatzes seitens der Dampfschiffe zur Schonung der am Ufer angehefteten Fahrzeuge blos „halber Dampf" zu benützen. Uebertretungen dieser Kundmachung werden nach der Ministerialverordnung vom 30. September 1857, R.-G.-Bl. Nr. 198, bestraft.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung einer neuen Strecke zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 1. December 1900 für den Güterverkehr eröffnete Zweigbahn von der Linie Tilburg—belgische Grenze nach Görle — 3·537 km — welche von der Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen betrieben wird, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen.) Das Vereins-Güterwagenparkverzeichniss Nr. 114 (kgl. Serbische Staatsbahnen) ist neu herausgegeben worden. Das im Jänner 1900 ausgegebene Güterwagenparkverzeichniss Nr. 114 wird durch das neu herausgegebene Verzeichniss aufgehoben.

Literatur.

Eisenbahn - Schematismus für Oesterreich - Ungarn. Der 28. Jahrgang des Eisenbahn - Schematismus für Oesterreich-Ungarn pro 1902/03, das einzige derartige Nachschlagebuch, welches die Personaldaten der Eisenbahnbehörden und sämmtlicher Eisenbahnen und Tramways in Oesterreich, Ungarn und im Occupationsgebiete enthält, wird voraussichtlich im Laufe des Monates März 1902 erscheinen. Der Subscriptionspreis beträgt K 4. — Redactionscomité: Wien, II./2, Nordbahnstrasse 50.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro Februar 1902.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	3529·84	2840·37	3242·42	3127·79
Roggen	1808 64	303·16	201·80	1910·00
Gerste	2561·93	—	126·30	2435·63
Hafer	716·14	202·40	217·89	700·65
Mais	966·71	301·90	612·01	656 60
Mehl	1667·08	617·60	1023·65	1261 03
Wein	5430·35	396·07	436·13	5390·29
Verschiedene . . .	1669·78	1198·70	1131·46	1737·02
Zusammen .	18350·47	5860·20	6991·66	17219·01
Versicherungswerth K	582.600	68.400	89.800	561.200

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	23	4	2	25
Versicherungswerth K	210.280	22.900	16.650	216.530
Abgesondert übertragene Warrants Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . K	—	—	—	—

Wiener Wechselstuben-Gesellschaft
KAPUN, HANAKAMP & Co.
Wien, I. Kärnthnerstrasse 18
Eingang: Neuer Markt 3, Halbstock. 661

Coulantester Ein- und Verkauf aller Gattungen Werthpapiere, Münzen und Valuten.

Besorgnng von Capitalsanlagen, Heiratscautionen, Vinculirungen, solideste Ausführung von Börseaufträgen, provisionsfreie Einlösnng von Coupons, Revisionen, Evidenzhaltung von verlosbaren Werthpapieren, Depotverwahrnng und -Verwaltung. Lose auf Raten. Promessen. Commissionsweise Versicherung von verlosbaren Werthpapieren gegen Coursverlust. Belehnung von Werthpapieren. Annahme von Baareinlagen znr conto-correntmässigen Verzinsung.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Manipulationszuschlag in Mautern a. d. Donau.

Der vom Schiffahrtsbeginn 1898 giltige Tarif für den Eilgut- und Frachtenverkehr ist auf Seite 18 (D. Tarif für Nebengebühren, Manipulationszuschlag) dahin zu ergänzen, dass für die in der Haltestelle Mautern a. d. Donau durch die Gesellschaft aus- oder eingeladenen Güter ein Manipulitionszuschlag von 8 Hellern per 100 kg berechnet wird.

Wien, am 17. März 1902. [232]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil III, Heft 2: Ausnahmetarif für Getreidetransporte Ungarn—Süddeutschland.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1902 gelangt unter der Bezeichnung Theil III, Heft 2, ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz und Oelsaaten, ferner von Mais (Kukuruz), Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, sowie von gebrauchten leeren Säcken zwischen Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linie), der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linie) einerseits und Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, der grossh. Badischen Staatseisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg, der Pfälzischen Eisenbahnen, der kgl. Preussischen und grossh. Hessischen Eisenbahn-Direction Mainz, der Main-Neckar-Eisenbahn, der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M. (Stationen der Strecken südlich von Niederlahnstein, Diez-Eschhofen, Giessen und Gelnhausen [diese Stationen selbst ausgeschlossen], sowie der Strecke Hanau—Aschaffenburg) und der kgl. Eisenbahn-Direction St. Johann-Saarbrücken andererseits zur Einführung.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Februar 1898 sammt den hiezu erschienenen Nachträgen aufgehoben und ersetzt.

Insoweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Mai 1902 in Geltung.

Erhöhungen treten insbesondere ein im Verkehre mit den Stationen Frankfurt a. M. Hptbhf., Bockenheim und Hanau.

Abdrücke des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen um den Preis von K 2·40 zu haben.

Wien, am 15. März 1902. [233]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil III, Heft 1: Ausnahmetarif für Getreidetransporte aus Oesterreich nach Süddeutschland.

Mit Giltigkeit ab 1. April 1902 gelangt ein neuer Ausnahmetarif, Theil III, Heft 1, für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, Oelsaaten, gebrauchten leeren Säcken, ferner von Kleie, Oelkuchen, Oelkuchenmehl und Reisabfällen zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg und Tirol) der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österreichische Linien einschliesslich der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn) und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Linie Wien—Marchegg und Simmering—Bruck a. L.) einerseits und Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, der grossh. Badischen Staatseisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg, der Pfälzischen Eisenbahnen, der kgl. Preussischen und grossh. Hessischen Eisenbahn-Direction Mainz, der Main-Neckar-Eisenbahn, der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M. (Stationen der Strecken südlich von Niederlahnstein, Diez, Eschhofen, Giessen und Gelnhausen [diese Stationen selbst ausgeschlossen], sowie der Strecke Hanau—Aschaffenburg) und der kgl. Eisenbahn-Direction St. Johann-Saarbrücken andererseits zur Einführung.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1898 sammt Nachträgen aufgehoben und ersetzt.

Der neue Tarif bringt vielfache Frachtermässigungen, theilweise aber auch Frachterhöhungen mit sich, letztere besonders im Verkehre mit den Stationen Frankfurt a. M. Hauptbhf., Bockenheim, Hanau Nordbhf. und Hanau Westbhf. der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die Frachtsätze des seitherigen Tarifes noch bis 15. Mai 1902 in Kraft.

Abdrücke des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und der betheiligten Stationen zum Preise von K 1·20 für das Stück zu beziehen.

Wien, am 17. März 1902. [234]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Berechnung der Bahngebühren bei Transporten von Militär-Personen-Gepäck und Gütern auf den Ostgalizischen Localbahnen.

Auf den Ostgalizischen Localbahnen sind die Gebühren für Militärgüter auf Grund der im officiellen Kilometerzeiger von Smolik enthaltenen diesbezüglichen Kilometer zu berechnen.

Für Militärpersonen und Militärgepäck hingegen ist die Gebührenberechnung für jede Linie der in Rede stehenden Localbahnen getrennt vorzunehmen.

Wien, am 14. März 1902. [235]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag II zum Tarife, Theil II, Heft 6, vom 1. Jänner 1899.

Mit Giltigkeit ab 1. Mai 1902 gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarifnachtrag zur Einführung, welcher neue, erhöhte Frachtsätze für die Stationen Bockenheim, Frankfurt a. M. Hauptbahnhof, Hanau Nordbahnhof und Hanau Westbahnhof, sowie Ergänzungen des Haupttarifes und des I. Nachtrages enthält.

Exemplare des Nachtrages II sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 15. März 1902. [236]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag III zum Tarife, Theil II, Heft 3, vom 1. Februar 1897.

Mit Giltigkeit ab 1. Mai 1902 gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarifnachtrag zur Einführung, welcher neue, erhöhte Frachtsätze für die Stationen Bockenheim, Frankfurt a. M. Hauptbahnhof, Hanau Nordbahnhof und Hanau Westbahnhof, sowie Ergänzungen des Haupttarifes und der Nachträge I und II enthält.

Exemplare des Nachtrages III sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 15. März 1902. [237]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung eines Nachtrages I zu dem vom 1. Jänner 1898 giltigen Tarife, Theil II, Heft 2, und eines Nachtrages III zu dem vom 1. December 1900 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1, Kartirungssätze.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1902 und, insofern Tariferhöhungen eintreten, vom 1. Juni 1902 gelangen die in der Ueberschrift bezeichneten Nachträge zur Einführung.

Der Nachtrag I enthält Ausserkraftsetzungen, Aenderungen und Berichtigungen des Haupttarifes; der Nachtrag III enthält neue Frachtsätze, sowie Ausserkraftsetzungen, Aenderungen und Berichtigungen.

Diese Nachträge sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 30 Hellern, bezw. 50 Hellern zu beziehen.

Wien, am 15. März 1902. [238]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. April 1902 tritt der Nachtrag II zum Tarifhefte 1, giltig vom 1. Jänner 1900, in Kraft.

Derselbe enthält ausser einigen Berichtigungen, Abänderungen und Ergänzungen des Haupttarifes einen Stationstarif für die Station Teschen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, dann Aufnahme neuer Stationen in die Stationstarife, Ausnahmetarife und in die Ergänzung der in den Stationstarifen enthaltenen Frachtsätze des Specialtarifes 2 für Holz.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 30. April 1902.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 60 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 15. März 1902. [239]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Baden. (Eisenbahnrath.) Der badische Eisenbahnrath hielt am 22. Februar d. J. seine 43. Sitzung ab.

Auf der Tagesordnung stand unter Anderem „die Mittheilung der General-Direction der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen über den I. Nachtrag zum Verzeichnisse der Ausnahmetarife". Dieser Punkt gab Veranlassung zu Anträgen auf weitere Ermässigung der Frachten für rohe Steine und Cement, auf ausschliessliche Verwendung einheimischer Steine für Staatsbauten und frachtfreie Beförderung der Steine für Bauten der Eisenbahnverwaltung. Die General-Direction machte geltend, dass rohe Steine seit 1. August 1901 nach dem sehr billigen Rohstofftarif befördert werden und dass für Cement ein Ausfuhrtarif schon bestehe. Die Bestimmung der für Staatsbauten zu verwendenden Steine falle nicht in die Zuständigkeit des Eisenbahnrathes, und der frachtfreien Beförderung von Steinen für Eisenbahnbauten ständen, abgesehen von anderen Bedenken, schon unumgängliche Rechnungsbestimmungen entgegen.

Deutsch-Französischer Verband. Verkehr mit und über Elsass-Lothringen. (Einführung des Nachtrages IX zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Holz.) Mit Giltigkeit vom 15. März 1902 trat der Nachtrag IX zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Holz u. s. w. im Verkehre nach Stationen der Französischen Ostbahnen vom 1. December 1898 in Kraft. Soweit Frachterhöhungen im Nachtrag enthalten sind, treten dieselben erst mit dem 1. Mai 1902 in Kraft.

Der Nachtrag kann von der Drucksachencontrole der kaiserlichen General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen bezogen werden.

Ost-Nordwestdeutscher Gütertarif. (Einbeziehung der Station Hameln in den Ausnahmetarif für Eisen und Stahl etc.) Mit sofortiger Giltigkeit wurde die Station Hameln des Directionsbezirkes Hannover als Empfangsstation in den im Ostdeutsch-Nordwestdeutschen Gütertarif bestehenden Ausnahmetarif 9S für Eisen und Stahl zum Baue, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versandt nach binnenländischen Stationen einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze, sowie über die für die Anwendung derselben in Frage kommenden Bedingungen geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 10. März 1902 wurden die Stationen Herzberg (Harz) des Directionsbezirkes Cassel, sowie Grossharthau, Oederan, Schwepuitz, Sebnitz und Taubenheim der Sächsischen Staatsbahnen in den Verband aufgenommen. Ferner wurde der Artikel Leim in die Classe 10 des Tarifes eingereiht. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction in Altona.

Norddeutsch-Sächsischer Verkehr. (Neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisen und Stahl etc. nach den Seehafenstationen.) Im obgenannten Verkehre tritt am 15. März 1902 für die Beförderung von Eisen und Stahl, sowie Eisen und Stahlwaaren und von Waaren aus anderen unedlen Metallen von den Stationen Bodenbach und Tetschen der Sächsischen Staatseisenbahnen nach den Seehafenstationen zur überseeischen Ausfuhr ein neuer Ausnahmetarif in Kraft. Ueber die Frachtsätze und über die Bedingungen, unter denen sie angewendet werden, ertheilen diese Abfertigungsstellen Auskunft.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Eröffnung von Wasserumschlagstellen.) Die Wasserumschlagstellen in Breslau Oderhafen, Pöpelwitz, Maltsch Oderbafen, sowie in Kosel Oderhafen wurden am 6. März eröffnet.

Getreide-Exporttarif von deutschen Stationen nach der Schweiz und Oesterreich. (Aufhebung.) Am 1. Mai 1902 tritt der Ausnahmetarif vom 1. Jänner 1897 für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps und Rübsen, Malz- und Mühlenerzeugnissen für den Verkehr von Stationen der Preussisch-hessischen Staatsbahnen, der Main-Neckarbahn u. s. w. nach Basel loco und transit, Konstanz transit u. s. w. zur Ausfuhr nach der Schweiz und darüber hinaus, ferner nach Lindau transit, sowie nach österreichischen Grenzstationen Eger u. s. w. zur Ausfuhr nach Oesterreich u. s. w. ausser Kraft. Soweit erforderlich, sind an Stelle desselben directe Frachtsätze für den Verkehr mit der Schweiz im Tarifheft Nr. 8 des Norddeutsch-Schweizerischen Verbandes und zum Theil im Südwestdeutsch-Schweizerischen Verbande bereits zur Einführung gekommen oder werden noch aufgenommen. Ferner werden die für Basel loco und Schaffhausen loco im Tarif vom 1. Jänner 1897 vorgesehenen Ausnahmefrachtsätze, soweit ein Bedürfniss vorliegt, in die Gütertarife der einzelnen Verbandsverkehre mit Giltigkeit vom 1. Mai übernommen. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction in Frankfurt a. M.

Ausschreibung von Bauarbeiten und Lieferungen.

Aus Anlass des Baues der k. k. Staatsbahnlinie Lemberg—Sambor — galizisch-ungarische Grenze gelangt die Ausführung der Beschotterungs- und Oberbauarbeiten in den Baulosen 5, 6, 7 und 8 der Theilstrecke Lemberg — Sambor, das ist in dem zwischen km 43·830 (in Koropuż) und km 76·054 (in Sambor) gelegenen Theile der letzteren im Wege der öffentlichen Ausschreibung zur Vergebung.

Die nach Einheitspreisen zu vergebenden Arbeiten und Lieferungen im beiläufigen Kostenbetrage von K 374.000 umfassen:

1. Die Lieferung von circa 5300 m³ Strassen- und Reserveschotter,
2. die Lieferung und Einbringung von circa 51.500 m³ Oberbauschotter,
3. das Abladen von circa 30.000 Metercentner Eisenoberbaumaterialien von den Eisenbahnwaggons in der Bahnstation Sambor und Verführung derselben auf die Baustrecke, sowie
4. das Legen von circa 37.200 m Geleise und 19 Stück Weichen und sollen bis Ende Juni 1903 vollendet, bezw. effectuirt werden.

Das zu erlegende Vadium beträgt K 18.700.

Die bezüglichen, der Stempelpflicht nicht unterliegenden Angebote, welche sich auf sämmtliche zu vergebenden Arbeiten und Materiallieferungen zu erstrecken haben, und nur auf den zu diesem Zwecke aufgelegten Formularien gestellt werden dürfen, sind, in allen ihren Theilen vollkommen ausgefüllt, vom Angebotsteller eigenhändig unterschrieben und datirt, in versiegelten, mit der Aufschrift: **„Angebot in Betreff der Ausführung der Beschotterungs- und Oberbauarbeiten in den Baulosen 5 bis incl. 8 der Linie Lemberg — Sambor“** versehenen Couverts längstens **bis 4. April 1902, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Lemberg, Batorygasse 12/14, zu überreichen oder frankirt derartig dahin abzusenden, dass sie spätestens zum obbezeichneten Termine der Bauleitung vorliegen.

Die näheren Informationen bezüglich der zur Vergebung gelangenden Arbeiten und Lieferungen können bei der k. k. Eisenbahnbauleitung in Lemberg eingeholt werden, wo auch die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse zur Einsichtnahme und Fertigung durch die Offerenten erliegen und nebst den erforderlichen Angebotsformularien, Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, Preislisten, summarischen Kostenanschlägen und Uebersichtsskizzen käuflich erworben werden können.

Die Eröffnung der eingelaufenen Offerte findet am 4. April l. J., 4 Uhr Nachmittags, im Bureau der gefertigten k. k. Eisenbahn-Bauleitung statt und bleibt es den Angebotstellern unbenommen, derselben beizuwohnen.

Lemberg, im März 1902.

K. k. Eisenbahn-Bauleitung.

K. k. priv.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Der gefertigte Verwaltungsrath gibt sich die Ehre, die Actionäre der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft zu der **am Montag den 7. April 1902, um 10 Uhr** Vormittags, im Saale des Ingenieur- und Architektenvereines in Wien (I. Eschenbachgasse 9) stattfindenden

46. (ordentlichen) Generalversammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsführung im Jahre 1901.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss pro 1901.
3. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses.
4. Wahl des Revisionsausschusses.
5. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Massgabe der Statuten ausüben wollen, **haben ihre Actien bis inclusive 29. März 1902** in **Wien** bei der k. k. priv. Oesterr. Länderbank, in **Prag** bei der Filiale dieser Bank, in **Graz** bei der Wechselstube der Steiermärkischen Escomptebank und der Firma E. C. Mayer & Co., in **Lemberg** bei der Galizischen Actien-Hypothekenbank, in **Krakau, Czernowitz** oder **Tarnopol** bei den Filialen dieser Bank, in **Berlin** bei der Berliner Handelsgesellschaft, der Deutschen Bank, der Nationalbank für Deutschland oder der Firma Robert Warschauer & Co., in **Frankfurt a. M.** bei der Deutschen Vereinsbank, in **Stuttgart** bei der Württembergischen Vereinsbank, in **Paris** bei der Banque Imp. Roy. Privilegiée des Pays Autrichiens Succursale de Paris, in **London** bei der Anglo-Austrian-Bank mittelst doppelt auszufertigender Consignationen (wozu Blankette bei den genannten Cassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, am 4. März 1902.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

M. WOLF

k. u. k. Hoflieferant 664

Wien, VI. Mariahilferstrasse 29

Telephon 4435

Uniformen, feine Civil-Garderobe.

Preiscourante auf Wunsch.

H. R. Heinicke, Wien

III. Marxergasse 6.

Special-Geschäft für

Fabrik-Schornsteinbau und Dampfkessel-Einmauerungen,

einschlägige Reconstructionen und Reparaturen.

Prospecte und Kostenanschläge spesenfrei.

Erbauer des höchsten Schornsteines der Erde von 140 m Höhe.

Liman & Petzold
WIEN III,
Matthäusgasse 8.

Im Nu entfernt den Rost

„Antoxin“. Erspart 5/6 Arbeitszeit und eine Menge Putzwolle.

„Rostschutzöl“ schützt jeden Gegenstand vor Rost unter allen Verhältnissen. 655

„COURIER“

Internationales Reise- und Fahrkarten-Bureau

NAGEL & WORTMANN 663

Fahrkarten-Stadtbureau der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn

FAHRKARTENBUREAU der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

WIEN, I. Operngasse 6. — ABBAZIA, Südbahn Hotel Stefanie.

Das beste, billigste und dauerhafteste Rostschutzmittel für Eisenconstructionen!

ROSTINIT

Schuppenfarbe von Dr. J. WERBER

WIEN VII

Fabrik: Corneliusgasse 10. Comptoir: Gumpendorferstr. 63G

„Rostinit“ wurde auf sämmtlichen bisher beschickten Ausstellungen als der wirksamste Rostschutzanstrich mit den höchsten Preisen ausgezeichnet. So in Paris: Gold. Medaille, London: Gold. Medaille und Ehrendiplom, Lyon: Grand Prix und Gold. Medaille. 672

JULIUS PINTSCH

WIEN, IV. Schleifmühlgasse 1.

Fabrik für Gasmesser, Gasapparate und Laternen. 670

Mechanische Werkstätte u. Metallgiesserei

übernimmt den **Bau** und **Betrieb** von **Gasanstalten** für **Steinkohlengas, Leuchtwassergas** System Humphreys & Glasgow (besonders als **Ergänzung** für bestehende **Steinkohlengasanstalten**), **Oelgas** und **Acetylengas.**

Gasbeleuchtungs-Einrichtungen

für **Eisenbahnwaggons, Locomotiven** etc.

Gascompressions- und Füllanlagen.

Leuchtthurm-Einrichtungen u. Leuchtbojen. Geschweisste Kessel, geschweisste Holzstoffkocher. Specialfabrik für Bau v. Laternen aller Art.

Ausschliesslicher . . Licenzträger für **Deutschland** und . . **Oesterreich-Ungarn** . . . . . der . . . . .

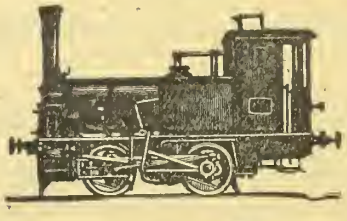
Slavianoff-Benardos's chen Patente für elektr. Giess- und . . . . . Schweissverfahren.

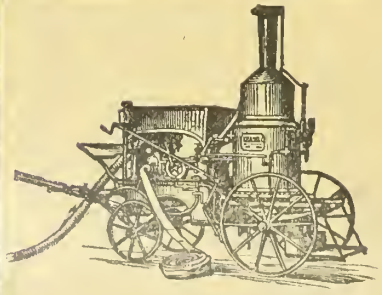
Königshofer Cementfabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Hegelgasse 8, offerirt 677

Schlacken-Cement

in stets gleichmässiger, insbesondere auch bei den **Wiener Communalbauten,** sowie bei den bedeutendsten Eisenbahnbauten **(Jeschken-Tunnel, Elbe-Brücke der Aussig-Teplitzer Bahn)** etc. im weitesten Umfange erprobter Qualität zu billigsten Preisen. — Anfragen und Bestellungen erledigt umgehend die Direction der **Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Hegelgasse 8.** Telephon 9265.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.





Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

653

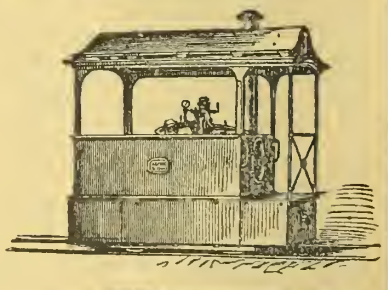
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,

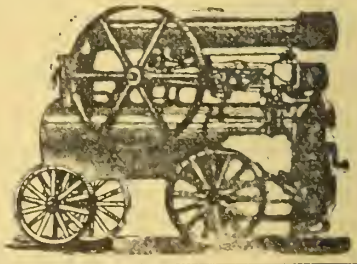
LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.





Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
873	**Eisenbahn Wien-Aspang**	Schneebergbahn	Kohle, mineralische, Kohlenziegel (Briquettes) und Kokes	Wien B.W.A. und Klein-Schwechat Uebergang	Fenerwerks-anstalt loco	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Kohlen- und Briquettes-Sendungen, bezw. für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen bei Kokessendungen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Gütertarif	Heller 40	36	4	Im Kartirungswege		
					Fischau				42	38	4			
					Winzendorf				46	42	4			
					Urschendorf				49	45	4			
					Willendorf				51	47	4			
					Grünbach				58	54	4			
					Puchberg a. Sch.				66	62	4			
				über Sollenau-Sch. B. B.										
874	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn, k. k. österr. Staatsbahnen, Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft	Pflaumen, gedörrte, und Pflaumenmus	Klenak-Szivapart	Bodenbach (St.E.G. oder B.N.B.) transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen sind mit nach Stationen des Zollauslandes lautenden directen Frachtbriefen aufzugeben	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband Galizisch-Ungarischer Gemeinschafts-Verkehr	Besteben keine directen Frachtsätze	Heller 457			Im Kartirungswege		
					Eger (k.k.St.B.) transit					518				
					Halbstadt (St.E.G.) transit					457				
					Lieban (S.N.D.V.B.) transit					457				
					Mittelwalde (Oe.N.W.B.) transit					430				
					Oderberg (K.O.E. und K.F.N.B.) transit					339				
					Reichenberg (S.N.D.V.B.) transit					457				
					Seidenberg (S.N.D.V.B.) transit					473				
					Tetschen (Oe.N.W.B. und B.N.B.) transit					457				
					Oswiecim transit					366				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
875	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Bruchsteine, unbearbeitete, und Schotter der Pos. 8—55 a der Güterclassification	Mauthausen	Wien I (K.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localtarif	Heller 43	Heller 39	Heller 1	Im Kartirungswege			
					Hütteldorf-Hacking				41	39	2			
876	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Hornvieh	Pettenbach (L.B.)	Wien - St. Marx	Aufgabe als Frachtgut in Wageniadungen und Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	K 66·65 für den Wagen		Im Kartirungswege		
877	**Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Sack- und Packleinen aus Jute, Jutegarn in beliebiger Verpackung	Zwittau	Wien Umschlagsplatz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für die Anwendung des in der 8. Rubrik genannten Tarifes giltigen besonderen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif für den Oesterreichischen Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. via Korneuburg, giltig vom 1. März 1902	Besteht keiner	140 Centimes Gold		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
878	**Oesterr. Nordwestbahn**		Steine der Classe C	Skutsch und Hlinsko	Wien	Aufrechthaltung der allgemein giltigen und speciellen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	Waggeld per Wagen Heller 120	60	60	Im Kartirungswege		
879	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Pottasche	Lieben Oe.N.W.B.	Stationen der Strecken Alt-Paka bis Seidenberg und Parschnitz—Liebau,	Bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarife der betheiligten Verwaltungen			Der Frachtzuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Einhebung	Im Kartirungswege		
880	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Steine des Specialtarifes 3	Geiersberg	Smiřitz	Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	Heller 38	22	16	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Strassenbeschotterung bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Königgrätz als Empfänger erscheinen
					Předměřitz				35	20	15			
					Praskačka-Urbanitz				37	21	16			
881	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Buschtěhrader Eisenbahn	Braunkohle	Franz Josef-Stollen	Kolleschowitz B.E.B.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. April 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr zwischen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.E.B., k.k.St.B. und Localbahn Swoleschowes-Smečna vom 1. Jänner 1902	Kronen für 10.000 kg 60·6	56·6	4·0	Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahn-Gebühren nicht enthalten
				Schwaz-Kuttowitz					58·8	54·8	4·0			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
882	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Fensterglas aus der Pos. G—11 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Tarnów	Triest oder Fiume	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (ans dem österr.-ungarischen Zollgebiete) zum Exporte gelangen. Das Anfladen obliegt den Absendern	vom 1. April 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif, Theil II, für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband	384 Heller inclus. ungar. Transportsteuer	294 Heller inclus. ungar. Transportsteuer	90 Heller	Nach Massgabe der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ unter VIII ersichtlichen Bestimmungen, welche auch rücksichtlich des Verkehres mit Fiume sinngemäss Geltung haben, im Kurtirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ unter VIII bezeichneten Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist		
883	**Südbahn-Gesellschaft**		Für Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände, welche zum Bane und zur Einrichtung einer Oelfabrik in Triest — St. Andrae (Servola) — bestimmt sind, wird mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902 von österreichischen Südbahnstationen nach Triest S.B. der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes (Theil II) unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zugestanden.											

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
33	Nr. 17 vom 12. Februar 1902	634	K. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	a) Papier der Pos. P—1a, b) Pappe (Pappendeckel) der Pos. P—3a	Neubruck	Zenica	In der Rubrik 14 „Besondere Bemerkungen“ ist folgende ergänzende Bestimmung aufzunehmen: „Für Pappe (Pappendeckel) der Pos. P—3a bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen werden an Umladegebühr in Bosna-Brod 2 Heller für je angefangene 100 kg eingehoben.“	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 33. **Wien, 22. März 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Eisenbahnverkehr im Monate Jänner 1902 und Vergleich der Einnahmen mit jenen des Jahres 1901. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Eisenbahnverkehr im Monate Jänner 1902 und Vergleich der Einnahmen mit jenen des Jahres 1901.

Im Monate Jänner 1902 wurden folgende Strecken der Bau- und Betriebs-Gesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien für den elektrischen Betrieb eröffnet:

Am 3. Jänner die 3·135 km lange Strecke Währing Kreuzgasse—Währingerstrasse—Schottenthor, ferner die 3·632 km lange Strecke Währingerlinie—Gersthof—Pötzleinsdorf Schafberggasse und die 1·841 km lange Strecke Döbling (Zögernitz)—Nussdorferstrasse—Hotel Union;

am 8. Jänner der 0·136 km lange Verbindungstheil Viriotgasse—Nussdorferlinie;

am 10. Jänner die 1·089 km lange Strecke Siebensterngasse—Westbahnstrasse;

am 26. Jänner die 1·654 km lange Strecke von der „Secession" Lothringerstrasse über den Heumarkt bis Landstrasse Ungargasse und die 0·779 km lange Strecke Franzensbrückenstrasse—Praterstern;

am 29. Jänner die 0·478 km lange Schleife am Praterstern und die 6·079 km lange Strecke Meidling—Schönbrunnerstrasse—Margarethenstrasse—Wienstrasse Obstmarkt.

Im Monate Jänner 1902 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im Ganzen 11,022.867 Personen und 7,975.020 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von K 43,925.737 erzielt, das ist per Kilometer K 2229. Im gleichen Monate 1901 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 9,833.235 Personen und 8,437.049 t Güter und einer durchschnittlichen Gesammtlänge des Eisenbahnnetzes von 19·404 km K 44,929.449 oder per Kilometer K 2315, daher resultirt für den Monat Jänner 1902 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 3·7 pCt.

Die auf Grund der Ergebnisse des Monates Jänner ermittelte kilometrische Jahreseinnahme beziffert sich pro 1902 auf K 26.748, gegen K 27.780 pro 1901, das ist für das Jahr 1902 um K 1032, mithin um 3·7 pCt. weniger.

Nach der Höhe des für das Jahr 1902 ermittelten kilometrischen Einnahmenresultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1902 Kronen
A. Hauptbahnen.	
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	98.748
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	96.708
3. Leoben-Vordernberger Bahn	95.580
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	72.420
5. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	52.632
6. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	52.308
7. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	47.760
8. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	37.308
9. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	36.744
10. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	35.316
11. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	34.956
12. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	30.600
13. Böhmische Nordbahn	26.916
14. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	25.512
15. K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	24.636
16. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	24.408
17. Eisenbahn Wien-Aspang	17.232
B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	
1. Wiener Stadtbahn	132.132
2. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	60.204

		Kronen
3.	Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft (Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	37.032
4.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	32.496
5.	Localbahn Swoleňowes-Smečna	29.232
6.	Kuttenberger Localbahn	25.932
7.	Stauding-Stramberger Localbahn	25.320
8.	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	22.020
9.	Neutitscheiner Localbahn	21.576
10.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	21.060
11.	Bozen-Meraner Bahn	18.588
12.	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	16.188
13.	Localbahn Innsbruck-Hall i.T. (Dampftramway)	15.552
14.	Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	13.932
15.	Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	11.928
16.	Localbahn Dolina-Wygoda	11.700
17.	Aussig-Teplitzer Eisenb.: Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	11.340
18.	Unterkrainer Bahnen	9.984
19.	Friedländer Bezirksbahnen: Localbahn Raspenau-Weissbach	9.946
20.	Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	9.816
21.	Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	9.648
22.	Localbahn Starkenbach-Rochlitz	8.760
23.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	8.640
24.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	8.460
25.	Bukowinaer Localbahnen	7.404
26.	Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	7.284
27.	Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	7.272
28.	Steiermärkische Landesbahnen (Localb. Cilli-Wöllan)	6.816
29.	Kremsthal-Bahn	6.624
30.	Localbahn Stramberg-Wernsdorf	6.552
31.	Friauler Bahn	6.300
32.	Localbahn Königshof-Beraun-Koněprus	6.288
33.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	6.240
34.	Localbahn Postelberg-Laun	6.108
35.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	5.700
36.	Localbahn Asch-Rossbach	5.676
37.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	5.640
38.	Südbahn-Gesellschaft (Localbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	5.532
39.	Localbahn Welchau - Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn	5.532
40.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	5.424
41.	Mährische Westbahn	5.256
42.	Localbahn Plan-Tachau	5.256
43.	Localbahn Krakau-Kocmyrzów	5.160
44.	Neue Bukowinaer Localbahnen	5.112
45.	Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	5.088
46.	Localbahn Beneschau-Wlaschim	5.004
47.	Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	4.788
48.	Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	4.752
49.	Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	4.729
50.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	4.692
51.	Gailthal-Bahn	4.680
52.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	4.596
53.	Böhmische Commercialbahnen	4.548
54.	Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	4.548
55.	Ostgalizische Localbahnen	4.536
56.	Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	4.404
57.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	4.380
58.	Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	4.356
59.	Gurkthal-Bahn	4.344
60.	Valsugana-Bahn	4.248
61.	Zillerthal-Bahn (Jenbach-Zell a/Z.)	4.200
62.	Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	4.176
63.	Localbahn Wotic-Selčan	4.164
64.	Murthal-Bahn	4.152
65.	Localbahn Auspitz	4.032
66.	Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	4.020
67.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. und Schwarzenau-Zwettl	3 876
68.	Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	3.828
69.	Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	3.756
70.	Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	3.696
71.	Localbahn Trzebinia-Skawce	3.636
72.	Localbahn Wolframs-Teltsch	3.552
73.	Localbahn Chabówka-Zakopane	3.540
74.	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	3.540
75.	Localbahn Mutenitz-Gaya	3.528
76.	Steyrthal-Bahn	3.516
77.	Localbahn Mauthausen-Grein	3.324
78.	Welser Localbahn	3.324
79.	Localbahn Lundenburg-Eisgrub	3.180
80.	Pielachthal-Bahn	3.180
81.	Localbahn Deutschbrod-Saar	3.168
82.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	3.096
83.	Ybbsthal-Bahn	3.084
84.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	3.048
85.	Localbahn Lupków-Cisna	3.024
86.	Localbahn Delatyn-Kołomea-Stefanówka	3.012
87.	Localbahn Stankau-Ronsperg	3.000
88.	Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	2.940
89.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	2.892
90.	Localbahn Schönwehr-Elbogen	2.796
91.	Friedländer Bezirksbahnen: Friedland-Reichsgrenze (Hermsdorf)	2.786
92.	Localbahn Modřan-Čerčan	2.676
93.	Kołomeaer Localbahnen	2.544
94.	Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	2.484
95.	Localbahn Raudnitz-Hospozin	2.448
96.	Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	2.400
97.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	2.304
98.	Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	2.292
99.	Localbahn Laibach-Oberlaibach	2.268
100.	Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2.184
101.	Localbahn Lambach-Haag	2.172
102.	Niederösterr. Waldviertelbahn	2.160
103.	Pinzgauer Localbahn	2.148
104.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	2.124
105.	Localbahn Gross Priesen-Wernstadt-Auscha	2.028
106.	Chrudim-Holitzer Localbahn	1.968
107.	Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	1.908
108.	Localbahn Piła-Jaworzno	1.884
109.	Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	1.824
110.	Localbahn Rakonitz-Mlatz	1.752
111.	Localbahn Hintertreban-Lochowitz	1.728
112.	Localbahn Kolin-Čerčan	1.704
113.	Localbahn Melnik-Mšeno	1.656

	Kronen
114. Localbahn Wodňan-Moldauthein	1.596
115. Localbahn Strakonitz-Březnitz	1.464
116. Localbahn Neuhaus-Neubistritz	1.128
117. Localbahn Mšeno—Unter-Četno	1.104
118. Localbahn Neuhof-Weseritz	996
119. Localbahn Chlumetz-Königstadtl	600

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses im Monate Jänner 1902 ergibt sich im Vergleiche mit demselben Monate des Vorjahres die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Eisenbahn Wien-Aspang	10·1
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	9·5
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	6·1
K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	0·1
B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	**%**
Localbahn Piła-Jaworzno	481·5
Localbahn Lupków-Cisna	300·0
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	78·7
Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	59 6
Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	58·0
Kołomeaer Localbahnen	55·9
Murthal-Bahn	51·1
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	48·7
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft (Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	43·0
Kuttenberger Localbahn	41·8
Localbahn Krakau-Kocmyrzów	40·1
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	39·1
Localbahn Gleisdorf-Weiz	38·7
Localbahn Delatyn-Kołomea-Stefanówka	37·9
Localbahn Postelberg-Laun	36·8
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	36·4
Gailthal-Bahn	34·9
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	33·0
Niederösterreichische Waldviertelbahn	30·4
Unterkrainer Bahnen	29·4
Localbahn Dolina-Wygoda	27·3
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. und Schwarzenau-Zwettl	27·2
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	26·3
Pinzgauer Localbahn	25·2
Ostgalizische Localbahnen	23·9
Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	23·9
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	21·1
Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	19·8
Friauler Bahn	17·7
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	17·5
Zillerthalbahn (Jenbach Zell a/Z.)	16·2
Localbahn Wolframs-Teltsch	15·6
Friedländer Bezirksbahnen: Localbahn Raspenau-Weissbach	14·0
Mährische Westbahn	12·6
Localbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	11·9
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	11·6
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	11·3
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	11·2
Localbahn Laibach—Ober-Laibach	11·1
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	9·7
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	8·9
Localbahn Modřan-Čerčan	8·8
Localbahn Stankau-Ronsperg	8·7
Localbahn Deutschbrod-Saar	8·6
Pielachthal-Bahn	8·6
Localbahn Rakonitz-Mlatz	7·4
Localbahn Stramberg-Wernsdorf	7·4
Localbahn Plan-Tachau	7·1
Neutitscheiner Localbahn	7·1
Neue Bukowinaer Localbahnen	6·0
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	5·8
Localbahn Strakonitz-Březnitz	5·2
Gurkthal-Bahn	4·9
Wiener Stadtbahn	4·7
Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	4·7
Localbahn Tirschnitz-Schönbach	4·7
Steyrthal-Bahn	4·3
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	4·1
Valsugana-Bahn	4·1
Friedländer Bezirksbahnen: Friedland-Reichsgrenze (Hermsdorf)	4·1
Ueberetscher Bahn (Bozen-Kaltern)	4·0
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	3·8
Localbahn Strakonitz-Winterberg	3·6
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	3·6
Chrudim-Holitzer Localbahn	3·1
Steiermärkische Landesb. (Localbahn Cilli-Wöllan)	3·1
Localbahn Wotic-Selčan	3·0
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2·7
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	2·7
Bukowinaer Localbahnen	2·5
Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2·2
Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	2·1
Localbahn Starkenbach-Rochlitz	1·7
Localbahn Wodňan-Prachatitz	1 7
Kremsthal-Bahn	1·3
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	1·0
Localbahn Wodňan-Moldauthein	0·8

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses im Monate Jänner 1902 ergibt sich gegen die gleiche Zeitperiode des Vorjahres die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Böhmische Nordbahn	0·6
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	0·8
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	2·7
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	4·0
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	4·9
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	6·3
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	7·8
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	8·0
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	12·0
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	12·7
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	16·4
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	16·7
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	17·9
B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	**%**
Localbahn Asch-Rossbach	1·3
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	1·9

	%
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft:	
Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen . . .	3·3
Bozen-Meraner Bahn	3·7
Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	4·2
Böhmische Commercialbahnen	4·8
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	5·2
Localbahn Auspitz	5·9
Localbahn Mauthausen-Grein	6·1
Welser Localbahn	7·4
Stauding-Stramberger Localbahn	8·5
Localbahn Beneschau-Wlaschim	9·3
Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs . .	9·5
Localbahn Königshof-Beraun-Koneprus	11·0
Localbahn Gross Priesen-Wernstadt-Auscha . .	12·4
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	12·5
Ybbsthal-Bahn	12·6
Localbahn Potscherad-Wurzmes	13·1
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen) . . .	13·8
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	14·7
Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	15·8
Localbahn Mösel-Hüttenberg	17·5
Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	18·8
Localbahn Swoleňowes-Smečna	20·7
Localbahn Raudnitz-Hospozin	22·1
Localbahn Neuhaus-Neubistritz	22·3
Localbahn Mšeno—Unter-Četno	23·3
Localbahn Lemberg-Kleparów-Janów	24·8
Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	24·8
Localbahn Mutenitz-Gaya	26·3
Localbahn Chabówka-Zakopane	26·6
Localbahn Melnik-Mšeno	27·0
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	29·8
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	30·1
Localbahn Kolin Čerčan	32·7
Localbahn Trzebinia-Skawce	45·3

Ausser den in den vorstehenden Tableaux angeführten Hauptbahnen, Localbahnen und Dampftramways umfasste das österreichische Eisenbahnnetz im Monate Jänner 1902 noch weiters 5 Zahnradbahnen, 25 städtische Bahnen mit elektrischem Betriebe und 3 Drahtseilbahnen mit einer Gesammtlänge von 387·22 km, wovon 347·12 km im Betriebe gestanden sind.

Im Monate Jänner 1902 wurden auf diesen Bahnen 13,953.448 Personen und 10.304 t Güter befördert und hiefür K 1,949.887 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 1,936.998 und auf den Güterverkehr K 12.889 entfallen. Im gleichen Monate 1901 resultirte eine Gesammteinnahme von K 978.348 bei einem Verkehre von 7,558.995 Personen und 7918 t Güter und einer Gesammtlänge des Bahnnetzes von 280·69 km (davon 242·59 km im Betriebe). An der letzteren Gesammteinnahme participirt der Personenverkehr mit K 968.398 und der Güterverkehr mit K 9950.

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Die Transporteinnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen betrugen im Monate Jänner 1902 im Personenverkehre Kronen 4,421.500, im Güterverkehre K 12,972.800, sonach im Ganzen K 17.394.300. In diesen Ergebnissen ist die Einnahme der Wiener Stadtbahn nicht enthalten, nachdem letztere im Jahre 1902 gesondert zur Darstellung gelangt.

Von den nachgewiesenen Beträgen entfallen auf die westlichen Staatsbahnen im Personenverkehre K 2,850.600 (2,109.500 Reisende), im Güterverkehre K 9,562.400 (2,083.000 t), und auf die Staatsbahnen in Galizien aus dem Personenverkehre K 1,570.900 (736.500 Reisende), aus dem Güterverkehre K 3,410.400 (482.100 t).

Werden die Gesammteinnahmen des Berichtsmonates jenen des Monates Jänner 1901 gegenübergestellt, so ergibt sich im Personenverkehre eine Mehreinnahme von K 241.015 (+ 260.700 Reisende), während der Güterverkehr um K 58.010 (— 30.700 t) zurückgeblieben ist.

Zu dem Mehrergebnisse aus dem Personenverkehre trugen die westlichen Staatsbahnen K 124.454 (+ 196 600 Reisende), die östlichen Staatsbahnen K 116 561 (+ 64.100 Reisende) bei.

Im Güterverkehre zeigte sich bei den westlichen Staatsbahnen ein Ausfall von K 168.680 (— 49.300 t), während die Staatsbahnen in Galizien eine Mehreinnahme von K 110.670 (+ 18.600 t) erbrachten.

Als Hauptursache der höheren Ergebnisse in den Einnahmen des Personenverkehres der beiden Staatsbahnnetze muss in erster Reihe der im heurigen Jahre ungewöhnlich milde Witterungscharakter des Monates Jänner genannt werden, welcher besonders zu Fahrten auf kürzere Entfernungen anregte. Letztere wurden auch durch den Umstand günstig beeinflusst, dass der Berichtsmonat um einen Sonn-, bezw. Feiertag mehr zählte, als der Jänner vorigen Jahres.

Ausserdem kamen stärkere Arbeitertransporte zur Abfertigung und machte sich auch in einigen Directionsbezirken eine regere Nachfrage nach Jahres- und Abonnementskarten gegenüber dem Vorjahre bemerkbar.

Der Gütertransport litt auf den westlichen Staatsbahnen noch unter dem allgemeinen Geschäftsstillstande, namentlich im Verkehre mit dem Auslande, nach welchem vor Allem der Kohlenexport einen bedeutenden Ausfall aufweist.

Den östlichen Staatsbahnen brachten stärkere Getreidetransporte aus Russland und Rumänien eine bemerkenswerthe Mehreinnahme, zu welcher auch die Mehrbeförderung von Bauholz im Inlandsverkehre, lebenden Thieren, Rohöl und Kohle beitrug. Hingegen fehlten die Verladungen von Lang- und Schnittholz nach dem Auslande, wodurch das Mehrergebniss aus den erstangeführten Artikeln beträchtlich herabgemindert wurde.

Wiener Stadtbahn. Auf der Wiener Stadtbahn wurden im Monate Jänner 1902 aus dem Personenverkehre K 352.800 (2,545.600 Reisende), aus dem Güterverkehre K 65.600 (24.300 t) vereinnahmt.

Gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres erstellt sich hieraus für den Personenverkehr eine Zunahme von K 69.745 (+ 421.400 Reisende), für den Güterverkehr eine solche von K 22.680 (+ 6600 t).

Die höhere Einnahme aus dem Personenverkehre entspringt zumeist dem Streckenzuwachs (Donaucanallinie), dann auch dem bereits bei den k. k. Staatsbahnen angeführten erhöhten Feiertagsverkehre.

Die Mehreinnahme im Güterverkehre ist in der lebhafteren Verfrachtung von Stückgütern, Baumaterialien und Fabrikskohle begründet.

Localbahn Borki wielki-Grzymałów. Die Mehreinnahmen von K 500 im Personenverkehre ergibt sich aus der Mehrfrequenz von 400 Reisenden. Der Güterverkehr hat um K 3812 mehr eingebracht, welches Plus aus der um 1500 t stärkeren Aufgabe von Brettern, Kohle und Mahlproducten erwachsen ist.

Localbahn Chabówka-Zakopane. Der lebhaftere Besuch der Wochenmärkte bewirkte eine Mehreinnahme von K 593 (+ 1000 Reisende) aus der Personenbeförderung, während durch die Abnahme von Holztransporten der Güterverkehr um K 5174 (— 1500 t) zurückgegangen ist.

Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka. Die höhere Einnahme von K 2251 (+ 2800 Reisende) des Personenverkehres, sowie von K 5482 (+ 1500 t) des Güterverkehres erklärt sich daraus, dass im Vergleichsmonate des Jahres 1901 der Gesammtverkehr auf der Theilstrecke Kolomea—Stefanówka durch eine volle Woche eingestellt war.

Localbahn Dolina-Wygoda. Die stärkere Aufgabe von Schnitt- und Brennholz brachte um K 1675 (+ 1700 t) mehr ein, während die Personenfrequenz (+ K 1) keine Zunahme ausweist.

Localbahn Fürstenfeld-Hartberg. Der Personenverkehr hatte eine geringe Mehreinnahme von K 219 (+ 400 Reisende), der Güterverkehr gewann K 2227 (+ 1200 t) aus der stärkeren Zufuhr von Rohwolle und Ausfuhr von Obst.

Gailthalbahn. Im Personenverkehre hat die Einnahme um K 212 zugenommen, die Frequenz um 200 Reisende abgenommen. Die Mehreinnahme erklärt sich aus der Benützung längerer Strecken. Der Güterverkehr hat sich um K 2923 (+ 900 t) durch Transporte von Schnittholz, Holzstoff und Ziegeln gehoben.

Localbahn Gleisdorf-Weiz. Der lebhaftere Verkehr mit Graz führte dem Personenverkehre eine Mehreinnahme von K 753 (+ 1200 Reisende) zu; im Güterverkehre wurde eine grössere Anzahl von Getreide- und Schottersendungen zur Beförderung gebracht, aus welchen ein Plus von K 2266 (+ 1000 t) erwuchs.

Localbahn Kolin-Čerčan. Auf der Gesammtstrecke dieser Localbahn hat der Personenverkehr um K 1611 (+ 1700 Reisende), der Güterverkehr um K 2925 (+ 700 t) zugenommen. Wenn das Percentverhältniss im Kilometererträgnisse trotzdem ein negatives ist, so liegt die Begründung darin, dass der Verkehr nicht in demselben Masse wie die Längenentwicklung zugenommen hat.

Kolomeaer Localbahnen. Die günstigeren Einnahmenresultate im Personentransporte von K 232 (+ 500 Reisende), sowie in der Güterbeförderung von K 2278 (+ 800 t) sind dem ununterbrochenen Betriebe dieser Localbahn im Jänner 1902 zuzuschreiben, während im Vergleichsmonate des Jahres 1901 der Verkehr infolge von Schneeverwehungen durch zwölf Tage eingestellt war.

Localbahn Krakau-Kocmyrzów. Geringe Zunahme im Personenverkehre (+ K 15 und + 100 Reisende).

Der Güterverkehr ergab eine um K 2439 (plus 1700 t) höhere Einnahme, welche von grösseren Getreide- und Mehlsendungen, ferner von Kohlentransporten zur Gasanstalt Grzegórski herrührt.

Localbahn Lemberg (-Kleparów)-Janów. Sowohl die Personen- als die Güterbeförderung weisen Mindereinnahmen aus. In ersterer beträgt die Differenz K 85 (— 300 Reisende), in letzterer K 1301 (— 2200 t). Die Ursache des Rückganges im Güterverkehre liegt in geringeren Verfrachtungen von Mahlproducten und Brennholz.

Localbahn Łupkow-Cisna. Die höhere Einnahme dieser Kleinbahn im Personenverkehre plus K 197 steht mit der Mehrbeförderung von 300 Waldarbeitern im Zusammenhange. Die Mehreinnahme von K 4537 aus dem Güterverkehre entspringt aus der Mehraufgabe von 1600 t Bau- und Brennholz.

Murthalbahn. Der Personenverkehr war bei den günstigen Witterungsverhältnissen des Monates Jänner 1902 ein regerer als im Jänner 1901. Daraus resultirte eine Mehreinnahme von K 721 (+ 1600 Reisende).

Im Güterverkehre gelangten stärkere Transporte von Schleif- und Blochholz zur Aufgabe und auch der rein locale Verkehr zeigte eine grössere Regsamkeit, so dass sich hieraus ein Plus von K 8196 (+ 2800 t) ergab.

Localbahn Neuhaus-Neubistritz. Die Einnahme aus dem Personenverkehre hat um K 142 (+ 400 Reisende) zugenommen. Der Güterverkehr blieb um K 1049 (— 500 t) zurück, welcher Ausfall mit schwächeren Holzverfrachtungen im Zusammenhange steht.

Ostgalizische Localbahnen. Die Mindereinnahme im Personenverkehre von K 824 gegenüber einer um 2000 Reisende höheren Frequenzziffer ist in Fahrten auf kurze Entfernung begründet. Der Güterverkehr zeigt ein Plus von 15.076 (+ 2700 t), welches seine Erklärung hauptsächlich in dem Umstande findet, dass im Jänner des Jahres 1901 der Verkehr durch Schneeverwehungen 9 Tage eingestellt war, während derselbe im heurigen Jahre keine Störung erfuhr.

Localbahn Piła-Jaworzno. Die Personenbeförderung weist gegen den Vergleichsmonat keine namhafte Differenz aus, da die Mindereinnahme K 34 und die Minderfrequenz nur 100 Reisende beträgt.

Im Güterverkehre hat die Einnahme um K 2761 zugenommen, da um 2300 t (meist Kohle und Kalk) mehr befördert wurden.

Pinzgauer Localbahn. Der Personenverkehr ergab eine geringe Einnahmensteigerung von K 112 aus der um 200 Fahrten stärkeren Frequenz des Monates Jänner 1902. Eine erhebliche Zunahme zeigte sich im Güterverkehre, in welchem um K 1808 (+ 600 t, meist Bloch- und Schleifholz) mehr eingenommen wurden.

Localbahn Postelberg-Laun. Eine nennenswerthe Einnahmensteigerung ergab sich nur im Güterverkehre, in welchem trotz Minderbeförderung von 400 t ein Plus von K 1397 erzielt wurde. Diese Zunahme bei geringer beförderter Menge erklärt sich durch den stärkeren Transport tarifarisch höher bewertheter Güter, hauptsächlich Zucker.

Im Personenverkehre betrug die Mehreinnahme blos K 114 (+ 200 Reisende).

Localbahn Raudnitz-Hospozin. Die Einnahme aus dem Personenverkehre ist um K 280 (— 400 Reisende), aus dem Güterverkehre um K 1175 (— 1600 t) gegen jene des Monates Jänner 1901 zurückgeblieben. Ursache des Ausfalles im Güterverkehre ist die durch die Witterungsverhältnisse begünstigte Achsconcurrenz.

(Fortsetzung auf Seite 901.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner		Im Monate Jänner 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1902				1901		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Jänner	
					für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.			
	1902	1901	Personen	Güter	Kronen				Kronen			1902	1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen								Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	8.474	8 391	2,846.000	2,565.100	4,421.500	12,972.800	17,394.300	2.053	17,211.295	2.051	+ 0·1	8.474	8.391
Wiener Stadtbahn	38	31	2,545.600	24.300	352.800	65.600	418.400	11.011	325.975	10.515	+ 4·7	38	31
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:													
Asch-Rossbach	15	15	6.300	6.600	1.400	5.700	7.100	473	7.182	479	— 1·3	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	23	4.100	1.800	3.400	6.200	9.600	417	10.583	460	— 9·3	23	23
Borki wielkie-Grzymalów	33	33	1.800	4.700	2.400	9 100	11.500	348	7.188	218	+ 59·6	33	33
Brüx-Lobositzer Verbindungsb.	37	37	3.900	1.800	1.900	4.000	5.900	159	5.364	145	+ 9·7	37	37
Bukowinaer Localbahnen	187	182	18.000	34.400	20.500	94.800	115.300	617	109.508	602	+ 2·5	187	182
Neue Bukowinaer Localbahnen	166	166	28.700	21.100	21.800	48.900	70.700	426	66.800	402	+ 6·0	166	166
Chabowka-Zakopane	43	43	6.100	2.100	6.600	6.100	12.700	295	17.281	402	— 26·6	43	43
Chlumetz-Königstadtl	14	. . .	800	200	300	400	700	50	. . .	. . .	. . .	14	. . .
Chrudim-Holitzer Localbahn	59	59	7.500	5.700	2.100	7.600	9.700	164	9.408	159	+ 3·1	59	59
Delatyn-Kołomea-Stefanówka	112	112	8.800	5.800	9.200	18 900	28.100	251	20.367	182	+ 37·9	112	112
Deutschbrod-Saar	33	33	2.900	2.100	2.400	6 300	8.700	264	8.003	243	+ 8·6	33	33
Dolina-Wygoda	8	8	900	6.100	300	7.500	7.800	975	6.124	766	+ 27·3	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.800	3.900	3.500	10.600	14.100	705	12 639	632	+ 11·6	20	20
Friauler Bahn	16	16	5.500	1.300	5.700	2.700	8.400	525	7.142	446	+ 17·7	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	7.300	3.600	3.300	6.600	9.900	254	7.454	191	+ 33·0	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	4.100	2.900	2.900	9.200	12.100	390	8.965	289	+ 34 9	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	6.500	4 400	3.000	7.800	10.800	720	7.781	519	+ 38·7	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	19	19	2.800	1.600	1.200	2.600	3.800	200	4.199	221	— 9·5	19	19
Gurkthalbahn	29	29	6.100	3.200	2.800	7.700	10.500	362	10.015	345	+ 4·9	29	29
Hinter-Třeban — Lochowitz	27	. . .	1.800	1.500	1.200	2.700	3.900	144	. . .	. . .	. . .	27	. . .
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	47	47	9 100	7.200	6.200	12.400	18.600	396	16.616	354	+ 11·9	47	47
Kolin-Cerčan	81	33	5.800	2.100	4.900	6.600	11.500	142	6.964	211	— 32·7	81	33
Kolomeaer Localbahnen	33	33	800	4.500	300	6 700	7.000	212	4.500	136	+ 55·9	33	33
Krakau-Kocmyrzów	20	20	3.400	6.100	1.500	7.100	8.600	430	6.146	307	+ 40 1	20	20
Lambach-Haag a. H.	26	. . .	4.000	800	2.300	2.400	4 700	181	. . .	. . .	. . .	26	. . .
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	18.000	5.500	25.800	14.400	40.200	452	39.175	440	+ 2·7	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	22	2.600	2.200	2.100	2.100	4.200	191	5.586	254	— 24 8	22	22
Lupków-Cisna	25	25	500	2.200	300	6.000	6.300	252	1.566	63	+300·0	25	25
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	21	3.000	1.800	1.900	5.800	7.700	367	8.035	383	— 4·2	21	21
Mährische Westbahn	90	90	16.000	10.800	7.000	32.400	39.400	438	35.033	389	+ 12·6	90	90
Marienbad-Karlsbad	53	53	20.000	4.000	16.000	16.100	32.100	606	30.830	582	+ 4·1	53	53
Mautbausen-Grein	31	31	7.000	1.900	4.100	4.500	8.600	277	9.141	295	— 6·1	31	31
Modřan-Čerčan	74	74	7.100	3.900	5.500	11.000	16.500	223	15.201	205	+ 8·8	74	74
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.900	2.200	500	2.100	2.600	520	3.149	630	— 17·5	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	9.400	5.200	6.400	19.900	26.300	346	17.383	229	+ 51·1	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	14	14	2.000	600	900	2.000	2.900	207	2.654	190	+ 8 9	14	14
Neuhaus-Neubistritz	33	33	2.000	700	1.200	1.900	3.100	94	4.007	121	— 22·3	33	33
Neuhof-Weseritz	24	. . .	1.000	600	700	1.300	2.000	83	. . .	. . .	. . .	24	. . .
Ostgalizische Localbahnen	196	196	16.900	15.900	23.500	50 600	74.100	378	59.848	305	+ 23·9	196	196
Pila-Jaworzno	21	21	500	2.600	200	3.100	3.300	157	573	27	+481·5	21	21
Pinzgauer Localbahn	53	53	6.900	1.600	3.800	5.700	9.500	179	7.580	143	+ 25·2	53	53
Plan Tachau	13	13	2.800	1.200	1.600	4.100	5.700	438	5.318	409	+ 7·1	13	13
Postelberg-Laun	11	11	1.200	4.600	500	5.100	5.600	509	4.089	372	+ 36·8	11	11
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.900	4.500	600	5.600	6.200	365	7.146	420	— 13·1	17	17
Rakonitz-Mlatz	39	39	2.600	2.000	2.100	3.600	5.700	146	5.293	136	+ 7·4	39	39
Rakonitz-Pladen-Petschau	104	104	12.000	5.900	6.100	12.800	18.900	182	18.465	178	+ 2·2	104	104
Raudnitz-Hospozin	25	25	1.900	2.100	1.000	4.100	5.100	204	6.555	262	— 22·1	25	25
Schlackenwerth-Joachimsthal	8	8	2.100	1.500	700	1.800	2.500	313	2.391	299	+ 4·7	8	8
Schönwehr-Elbogen	15	. . .	4.200	1.000	1.800	1.700	3.500	233	. . .	. . .	. . .	15	. . .
Schwarzenau-Waidhofen a./T. und Schwarzenau-Zwettl	31	31	4.400	2.100	2.800	7.200	10.000	323	7.877	254	+ 27·2	31	31
Stankau-Ronsperg	22	22	5.800	2.000	1.700	3.800	5.500	250	5.056	230	+ 8·7	22	22

Vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Jänner									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monats		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1902				1901							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1902	1901	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatsbahnbetrieb.
													a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen.
2,846.000	2,565.100	4,421.500	12,972.800	17,394.300	2.053	4,180.485	13,030.810	17,211.295	2.051	+ 0·1	24.636	24.612	Wr. Stadtbahnen
2,545.600	24.300	352.800	65.600	418.400	11.011	283.055	42.920	325.975	10.515	+ 4·7	132.132	126.180	
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:
6.300	6.600	1.400	5.700	7.100	473	973	6.209	7.182	479	— 1·3	5.676	5.748	Asch-Rossbach
4.100	1.800	3.400	6.200	9.600	417	2.196	8.387	10.583	460	— 9.3	5.004	5.520	Beneschau-Wlaschim
1.800	4.700	2.400	9.100	11.500	348	1.900	5.288	7.188	218	+ 59 6	4.176	2.616	Borki wielk.-Grzymalow
3.900	1.800	1.900	4.000	5.900	159	1.811	3.553	5.364	145	+ 9·7	1.908	1.740	Brüx-Lobositzer Localb.
18.000	34.400	20.500	94 800	115.300	617	15.590	93.918	109.508	602	+ 2·5	7.404	7.224	Bukowinaer Localb.
28.700	21.100	21.800	48.900	70.700	426	20.048	46.752	66.800	402	+ 6·0	5.112	4.824	N. Bukowinaer Localb.
6.100	2.100	6.600	6.100	12.700	295	6.007	11.274	17.281	402	— 26·6	3.540	4.824	Chabowka-Zakopane
800	200	300	400	700	50	. . . . .					600	. . .	Chlumetz-Königstadtl
7.500	5.700	2.100	7.600	9.700	164	2.286	7.122	9.408	159	+ 3 1	1.968	1.908	Chrudim-Holitzer L.B.
8.800	5.800	9 200	18.900	28.100	251	6.949	13 418	20.367	182	+ 37·9	3.012	2.184	Delatyn-Kołomea-Stef.
2.900	2.100	2.400	6.300	8.700	264	2.102	5.901	8.003	243	+ 8·6	3.168	2.916	Deutschbrod-Saar
900	6.100	300	7 500	7.800	975	299	5.825	6.124	766	+ 27·3	11.700	9.192	Dolina-Wygoda
5.800	3.900	3.500	10.600	14.100	705	3.258	9.381	12.639	632	+ 11·6	8.460	7.584	Fehring-Fürstenfeld
5.500	1.300	5.700	2.700	8.400	525	5.605	1.537	7.142	446	+ 17.7	6.300	5.352	Friauler Bahn
7.300	3.600	3.300	6 600	9.900	254	3.081	4.373	7.454	191	+ 33·0	3.048	2.292	Fürstenfeld-Hartberg
4.100	2.900	2.900	9.200	12.100	390	2.688	6.277	8.965	289	+ 34·9	4.680	3.468	Gailthal-Bahn
6.500	4.400	3.000	7.800	10.800	720	2.247	5.534	7.781	519	+ 38·7	8.640	6.228	Gleisdorf-Weiz
2.800	1.600	1.200	2.600	3.800	200	1 256	2.943	4.199	221	— 9·5	2.400	2.652	Göpfritz—Gr.-Siegharts
6 100	3.200	2.800	7.700	10.500	362	2.656	7.359	10.015	345	+ 4·9	4.344	4.140	Gurkthalbahn
1.800	1.500	1.200	2.700	3.900	144	. . . . .					1.728	. . .	Hint.-Třeban-Lochowitz
9.100	7.200	6.200	12.400	18.600	396	5.670	10.946	16.616	354	+ 11·9	4.752	4.248	Karlsb.-Johanngeorgst.
5.800	2.100	4.900	6.600	11.500	142	3.289	3.675	6.964	211	+ 32·7	1.704	2.532	Kolin-Cerčan
800	4.500	300	6.700	7.000	212	78	4.422	4.500	136	+ 55·9	2.544	1.632	Kolomeaer Localbahnen
3.400	6.100	1.500	7.100	8.600	430	1.485	4.661	6 146	307	+ 40·1	5 160	3.684	Krakau-Kocmyrzów
4.000	800	2.300	2.400	4.700	181	. . . . .					2.172	. . .	Lambach-Haag
18.000	5 500	25.800	14.400	40.200	452	22.052	17.123	39.175	440	+ 2·7	5.424	5.280	Lemberg-Bełzec
2.600	2.200	2.100	2.100	4.200	191	2.185	3.401	5.586	251	— 24·8	2.292	3.048	Lemberg (Klep.)-Janów
500	2.200	300	6.000	6.300	252	103	1.463	1.566	63	+300 0	3 024	756	Lupków-Cisna
3.000	1.800	1.900	5.800	7.700	367	1.840	6.195	8.035	383	— 4·2	4.404	4.596	M.-Budwitz-Jamnitz
16.000	10.800	7.000	32.400	39.400	438	7.743	27.290	35.033	389	+ 12 6	5.256	4.668	Mährische Westbahn
20.000	4.000	16.000	16.100	32.100	606	15.332	15.498	30.830	582	+ 4·1	7.272	6.984	Marienbad-Karlsbad
7.000	1.900	4.100	4.500	8.600	277	3.293	5.848	9.141	295	— 6·1	3.324	3.540	Mauthausen-Grein
7.100	3.900	5.500	11.000	16.500	223	5.189	10.012	15.201	205	+ 8·8	2.676	2.460	Modřan-Cerčan
1.900	2 200	500	2.100	2.600	520	364	2.785	3.149	630	— 17·5	6.240	7.560	Mösel-Hüttenberg
9.400	5.200	6.400	19.900	26.300	346	5.679	11.704	17.383	229	+ 51·1	4.152	2.748	Murthal-Bahn
2.000	600	900	2.000	2.900	207	787	1.867	2.654	190	+ 8·9	2.484	2.280	Nakři-Netolitz Net. St.
2.000	700	1.200	1.900	3.100	94	1.058	2.949	4.007	121	— 22·3	1.128	1.452	Neuhaus-Neubistritz
1.000	600	700	1.300	2.000	83	. . . . .					996	. . .	Neuhof-Weseritz.
16.900	15.900	23.500	50 600	74.100	378	24.324	35.524	59.848	305	+ 23 9	4.536	3.660	Ostgalizische Localb.
500	2.600	200	3.100	3.300	157	234	339	573	27	+481·5	1.884	324	Pila-Jawoczno
6.900	1.600	3.800	5.700	9.500	179	3.688	3.892	7.580	143	+ 25·2	2.148	1.716	Pinzgauer L.B.
2.800	1.200	1.600	4.100	5.700	438	1.540	3.778	5.318	409	+ 7·1	5.256	4.908	Plau-Tachau
1.200	4.600	500	5.100	5.600	509	386	3.703	4.089	372	+ 36·8	6.108	4.464	Postelberg-Laun
1.900	4.500	600	5.600	6.200	365	417	6.729	7.146	420	— 13·1	4.380	5.040	Potscherad-Wurzmes
2.600	2.000	2.100	3.600	5.700	146	1.966	3.327	5.293	136	+ 7·4	1.752	1.632	Rakonitz-Mlatz
12.000	5.900	6.100	12.800	18.900	182	6.191	12.274	18.465	178	+ 2·2	2.184	2.136	Rakonitz-Pl.-Petschau
1.900	2.100	1.000	4.100	5.100	204	1.280	5.275	6 555	262	— 22·1	2.448	3.144	Raudnitz-Hospozin
2.100	1.500	700	1.800	2.500	313	860	1.521	2.391	299	+ 4·7	3.756	3 588	Schlackenwerth-Joach.
4.200	1.000	1.800	1.700	3.500	233	. . . . .					2.796	. . .	Schönwehr-Elbogen
4.400	2.100	2.800	7.200	10.000	323	2.742	5.135	7.877	254	+ 27·2	3.876	3.048	Schwarzenau-Waidhofen u. Schwarzenau-Zwettl
5.800	2.000	1.700	3·800	5.500	250	1.876	3.180	5.056	230	+ 8·7	3.000	2.760	Stankau-Ronsperg

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner		im Monate Jänner 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1902				1901		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Jänner	
	1902	1901	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1902	1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Starkenbach-Rochlitz	20	20	4.400	4.300	2.200	12.400	14.600	730	14.362	718	+ 1·7	20	20
Strakonitz-Březnitz	83	83	4.200	2.600	3.500	6.600	10.100	122	9.624	116	+ 5·2	83	83
Strakonitz-Winterberg	71	71	9.600	4.700	5.200	13.100	18.300	258	17.670	249	+ 3·6	71	71
Tirschnitz-Schönbach	21	21	5.000	4.400	2.400	6.500	8.900	424	8.505	405	+ 4·7	21	21
Trzebinia-Skawce	60	60	3.200	13.600	2.300	15 900	18 200	303	33.232	554	— 45·3	60	60
Unterkrainer Bahnen	134	134	26.500	21.700	25.100	86.400	111.500	832	86.105	643	+ 29·4	134	134
Valsugana-Bahn	63	63	18.700	2.400	13.200	9.100	22.300	354	21.441	340	+ 4·1	63	63
Vöcklabruck-Kammer	11	11	5.100	1.300	1.200	3.100	4.300	391	6.131	557	— 29·8	11	11
Welser Localbahn	84	54	20.600	7.000	10.800	12.500	23.300	277	16.128	299	— 7·4	84	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	5.300	15 700	3.100	10.800	13.900	818	14.173	834	— 1·9	17	17
Wodňan-Čičenitz-Moldauthein	21	21	1.500	500	1.400	1.400	2.800	133	2.782	132	+ 0·8	21	21
Wodňan-Prachatitz	56	56	9.800	2.800	4.200	5.700	9.900	177	9.756	174	+ 1·7	56	56
Wolframs-Teltsch	23	23	3.100	1.800	1.900	4.900	6.800	296	5.880	256	+ 15·6	23	23
Wotic-Selčan	17	17	2 900	1.500	1.800	4.100	5.900	347	5.733	337	+ 3·0	17	17
Ybbsthalbahn	76	76	9.100	3.500	5.900	13.600	19.500	257	22.331	294	— 12·6	76	76
Zeltweg-Fohnsdorf	6	6	3.200	40.100	800	29.300	30.100	5.017	16.845	2.808	+ 78·7	6	6
Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	87	87	14.400	13.200	11 100	23.600	34.700	399	29 005	332	+ 19·8	87	87
Zwittau-Polička-Skuč	52	52	5.200	2 000	3.200	4.700	7.900	152	10.492	202	— 24·8	52	52
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Caslau-Zawratetz	24	24	2 611	4.120	1.231	6.168	7 399	308	8 676	361	— 14.7	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.625	9 190	392	5.415	5.807	1.161	8.305	1.661	— 30·1	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges.													
a) Hauptbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alt. L.	101	101	213.180	637.704	102.321	728.831	831.152	8.229	994.173	9 843	— 16·4	101	101
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	151	151	70.387	41.682	37.701	105.021	142.722	945	141.346	936	+ 1·0	151	151
Böhmische Nordbahn	328	328	187.522	165.642	144.315	591.471	735.786	2.243	740.165	2.257	— 0·6	328	328
Buschtěhrader Eisenbahn Linie lit. A	186	186	69.195	179.369	72.678	505.545	578.223	3.109	662.523	3.562	— 12·7	186	186
Linie lit. B	236	236	116.541	344.563	91.311	943.804	1,035.115	4.386	1,242.315	5.264	— 16·7	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	35.731	65.661	30.063	237.750	267.813	2 943	326.276	3.585	— 17·9	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Hauptbahnnetz	1.036	1.036	941.275	1,052.511	1,274.876	4,977.408	6,252.284	6.035	6,674.710	6.443	— 6·3	1.036	1.036
Localbahnen	302	302	111.957	57.260	46.665	96 678	143.343	475	166.460	551	— 13·8	302	302
Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Oesterreichische Strecke	64	64	71.132	110.751	68.475	447.328	515.803	8.059	560.421	8.757	— 8·0	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	10.616	113.124	4.602	114.877	119.479	7.965	109.105	7.274	+ 9·5	15	15
Oesterr. Nordwestbahn: Garantirte Strecken	628	628	324.140	275.828	434.717	1,166.982	1,601.699	2 550	1,645.455	2.620	— 2·7	628	628
Ergänzungsnetz	310	310	146 546	266.349	183.864	765.332	949.196	3.062	1,029.762	3.322	— 7·8	310	310
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.: Oesterreichische Linien	1.366	1.366	616.611	753.235	807.762	3,171.127	3,978 889	2.913	4,182 818	3.062	— 4·9	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	41.235	30.514	16.627	50.507	67.134	2 034	69.916	2.119	— 4·0	33	33
Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.516	1.516	927.436	414.706	1,554.497	4,479.379	6,033.876	3.980	6,084.463	4.013	— 0·8	1.516	1.516
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	7.719	. . . .	1.842	. . . .	1.842	461	1.353	338	+ 36·4	4	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	154.627	157.487	131.558	474.243	605.801	2.126	688.930	2.417	— 12·0	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	62 322	37.401	38.869	89.005	127.874	1.436	116.128	1.304	+ 10·1	89	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	29.784	95.371	19.317	263.988	283.305	4.359	267.115	4.109	+ 6·1	65	65

Vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Jänner									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monats		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1902				1901							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom	Differz. per Kilom in Percent	1902	1901	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
4.400	4 300	2.200	12 400	14.600	750	2.353	12.009	14.362	718	+ 1·7	8.760	8.616	Starkenbach-Rochlitz
4 200	2 600	3.500	6.600	10.100	122	3.261	6.363	9.624	116	+ 5·2	1.464	1.392	Strakonitz-Březnitz
9 600	4.700	5 200	13.100	18.300	258	4.787	12.883	17.670	249	+ 3 6	3.096	2.988	Strakonitz-Winterberg
5.000	4.400	2.400	6.500	8.900	424	2.282	6.223	8.505	405	+ 4·7	5.088	4.860	Tirschnitz-Schönbach
3.200	13.600	2.300	15.900	18.200	303	2.319	30.913	33.232	554	— 45·3	3.636	6.648	Trzebinia-Skawce
26.500	21.700	25.100	86.400	111 500	832	20.940	65.165	86.105	643	+ 29·4	9.984	7.716	Unterkrainer Bahnen
18.700	2.400	13.200	9.100	22.300	354	13.501	7.940	21.441	340	+ 4 1	4.248	4.080	Valsugana-Bahn
5.100	1.300	1.200	3.100	4.300	391	1.092	5.039	6.131	557	— 29·8	4.692	6.684	Vöcklabruck-Kammer
20.600	7.000	10.800	12.500	23.300	277	7.267	8.861	16.128	299	— 7·4	3.324	3.588	Welser Localbahn
5.300	15.700	3.100	10.800	13.900	818	4.091	10.082	14.173	834	— 1·9	9.816	10.008	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
1.500	500	1.400	1.400	2.800	133	1.284	1.498	2.782	132	+ 0·8	1.596	1 584	Wodňan-Moldauthein
9.800	2.800	4.200	5.700	9.900	177	3.988	5 768	9.756	174	+ 1·7	2.124	2.088	Wodňan-Prachatitz
3.100	1.800	1.900	4.900	6.800	296	1.709	4.171	5 880	256	+ 15·6	3.552	3.072	Wolframs-Teltsch
2.900	1.500	1.800	4.100	5.900	347	1.491	4.242	5.733	337	+ 3·0	4.164	4.044	Wotic-Selčau
9.100	3.500	5.900	13.600	19.500	257	5.569	16 762	22 331	294	— 12·6	3.084	3.528	Ybbsthalbahn
3.200	40.100	800	29.300	30 100	5.017	530	16.315	16.845	2.808	+ 78·7	60.204	33.696	Zeltweg-Fohnsdorf
14.400	13.200	11.100	23.600	34.700	399	9.692	19 313	29.005	333	+ 19 8	4.788	3.996	Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan
5.200	2.000	3.200	4.700	7.900	152	3 824	6.668	10.492	202	— 24·8	1.824	2.424	Zwittau-Polička-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
2.611	4 120	1.231	6.168	7.399	308	1.225	7.451	8 676	361	— 14·7	3.696	4.332	Časlau-Zawratetz
1.625	9.190	392	5.415	5.807	1.161	333	7.972	8.305	1.661	— 30·1	13.932	19.932	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angef. Localb. u. Hauptb. zweiten Ranges.
													a) Hauptbahnen.
213.180	637.704	102.321	728.831	831.152	8.229	98.011	896.162	994.173	9.843	— 16·4	98.748	118.116	Aussig-Teplitzer E. a. L.
70 387	41.682	37.701	105.021	142.722	945	36.799	104.547	141.346	936	+ 1·0	11.340	11.232	Teplitz (Settenz)-R.
187.522	165.642	144.315	591.471	735.786	2.243	138.391	601 774	740.165	2.257	— 0 6	26.916	27.084	Böhmische Nordbahn
69.195	179.369	72.678	505.545	578.223	3.109	66.906	595.617	662.523	3.562	— 12 7	37.308	42.744	Buschtěhrader Eisenb. Linie lit. A
116.541	344.563	91.311	943.804	1,035.115	4.386	78.575	1,163.740	1,242.315	5 264	— 16·7	52.632	63.168	Linie lit. B
35.731	65.661	30.063	237.750	267.813	2.943	26.583	299.693	326.276	3.585	— 17·9	35.316	43.020	Graz-Köflacher Eisenb.
941.275	1,052.511	1,274.876	4,977.408	6,252.284	6.035	1,195.098	5,479.612	6,674.710	6.443	— 6·3	72.420	77.316	Kaiser Ferdinands-Ndb Hauptbahnnetz
111.957	57.260	46.665	96.678	143.343	475	45 052	121.408	166.460	551	— 13·8	5.700	6 612	Localbahnen
71.132	110.751	68.475	447.328	515.803	8.059	65.190	495.231	560.421	8.757	— 8·0	96.708	105.084	Kaschau-Oderberger B Oesterr. Strecke
10.616	113.124	4.602	114 877	119.479	7.965	3.850	105.255	109.105	7 274	+ 9·5	95.580	87.288	Leoben-Vordernberger
324 140	275.828	434.717	1,166.982	1,601.699	2.550	436.151	1,209 304	1,645.455	2.620	— 2·7	30.600	31.440	Oesterr. Nordwestbahn Garantirte Strecken
146.546	266.349	183.864	765.332	949.196	3.062	175.003	854.759	1,029 762	3.322	— 7·8	36.744	39.864	Ergänzungsnetz
616.611	753.235	807.762	3,171.127	3,978.889	2.913	902.181	3,280.637	4,182.818	3.062	— 4·9	34.956	36.744	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
41.235	30.514	16.627	50.507	67.134	2.034	15.901	54.015	69.916	2.119	+ 4·0	24.408	25.428	Ostrau-Friedlander Eb.
927.436	414.706	1,554.497	4,479.379	6,033.876	3.980	1,499.801	4,584.662	6,084.463	4.013	— 0·8	47.760	48.156	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
7.719	. . . . .	1.842	. . . . .	1.842	461	1.353	. . . . .	1.353	338	+ 36·4	5.532	4.056	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
154.627	157.487	131.558	474.243	605.801	2.126	128 849	560 081	688.930	2.417	— 12·0	25.512	29.004	Süd-Nordd. Verbindgsb.
62.322	37.401	38.869	89.005	127.874	1.426	37.631	78.497	116.128	1.304	+ 10·1	17.232	15.648	Wien-Aspang Bahn
29.784	95.371	19.317	263 988	283.305	4.359	19.087	248.028	267.115	4.109	+ 6·1	52.308	49.308	Wien-Pottd.-Wr. Neust.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Jänner 1902	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Jänner 1901	Im Monate Jänner 1902 wurden befördert: Personen	Im Monate Jänner 1902 wurden befördert: Güter	Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1902: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1901: im Ganzen	per Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1902	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
b) Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	5.133	775	1.294	1.057	2.351	336	2.500	357	— 5·9	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	29.003	20.184	15.742	57.416	73.158	379	76.773	398	— 4·8	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	21.416	6.938	25.302	22.726	48.028	1.549	49.886	1.609	— 3·7	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	16	2.664	4.192	1.006	4.348	5.354	335	3.392	212	+ 58·0	16	16
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	2.799	1.318	2.439	4.939	7.378	295	8 429	337	— 12·5	25	25
Friedlander Bezirksbahnen:													
Friedland-Reichsgr. (Hermsd.)	11	11	4.402	695	1.421	1.133	2.554	232	2.460	223	+ 4·1	11	11
Raspenau-Weissbach	6	6	6.357	2.421	1.706	3.267	4.973	828	4.359	726	+ 14·0	6	6
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.449	1.074	1.463	2 764	4 227	169	4.815	193	— 12·4	25	25
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)													
Königshof-Beraun-Koneprus	12	12		5.970		6.286	6.286	524	7.068	589	— 11·0	12	12
Kremsthal-Bahn	70	70	17.391	9.542	12.342	26.270	38.612	552	38.154	545	+ 1·3	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	14.754	3.240	3.083	3.400	6 483	2 161	4.568	1.523	+ 41·8	3	3
Laibach-Oberlaibach	19	19	2.100	650	1.914	1.683	3 597	189	3.222	170	+ 11·1	19	19
Localbahn Melnik-Mšeno	30	30	2 308	1.508	1.728	2.425	4.153	138	5.661	189	— 27·0	30	30
Lundenburg-Eisgrub	12		2.036	3.274	893	2.288	3.181	265				12	
Localbahn Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.472	544	503	879	1.382	92	1.798	120	— 23·3	15	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	7.771	1.399	8.810	5 769	14 579	607	14.206	591	+ 2·7	24	24
Mutenitz-Gaya	15	15	2.277	5.188	902	3.510	4.412	294	5.984	399	— 26·3	15	15
Mühlkreis-Bahn													
Neutitscheiner Localbahn	8	8	11.500	6.400	4 155	10.229	14.384	1.798	13.432	1.679	+ 7·1	8	8
Niederösterr. Waldviertelbahn	38	38	3.865	2.001	2.287	4.586	6.873	180	5.233	138	+ 30·4	38	38
Otrokowitz-Wisowitz	25	25	7.009	759	3.401	2.719	6.120	245	6.008	240	+ 2·1	25	25
Pielachthalbahn	49	49	9.194	2.598	6.123	6 869	12 992	265	11.935	244	+ 8·6	49	49
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	3 042	1.602	1.758	3.684	5.442	363	6 708	447	— 18·8	15	15
Radkersburg Luttenberg L.-B.	25	25	2.958	1.135	1.794	3.009	4.803	192	3.449	138	+ 39·1	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	46.113	14.873	31.982	30.391	62.373	1.835	58.967	1.734	+ 5·8	34	34
Localbahn Saitz-Göding	38	38	6.745	4.769	2.904	9.228	12.132	319	14.418	379	— 15·8	38	38
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	7.772	2 755	4.360	5.219	9.579	383	9.890	396	— 3·3	25	25
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	8.564	5.014	7.841	8 301	16.142	241	13.673	205	+ 17·5	67	67
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	42	42	13.840	5.972	6 705	9.847	16.552	394	15 960	380	+ 3·6	42	42
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	13.633	26.337	4 379	33.609	37.988	2.110	41.501	2.306	— 8·5	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	8.726	2.938	6.110	7.970	14.080	293	13.490	281	+ 4·3	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	7	881	2.805	364	3.457	3.821	546	3.556	508	+ 7·4	7	7
Swoleňowes-Smečna Localbahn	10	10	2.005	19.565	274	24 082	24 356	2.436	30.719	3.072	— 20·7	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	7.534	11.752	4.939	17.214	22.153	568	21.477	551	+ 3·1	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz Pöltschach-Gonobitz Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	9.030	8.220	4.562	14.028	18 590	379	15.343	313	+ 21·1	49	49
Ueberetscherbahn(Bozen-Kaltern)	15	15	6.954	1.941	4.576	7.496	12.072	804	11.593	773	+ 4·0	15	15
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8		1.367		3.686	3.686	461	2.481	310	+ 48·7	8	8
Zillerthalbahn	24	11	6.418	712	5.510	2.878	8.388	350	3.306	301	+ 16·2	24	11
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.:													
Přivoz-M. Ostrau-Witk.-Ellgoth	10	10	169.289	2.631	27.533	3.325	30.858	3.086	21 582	2.158	+ 43·0	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vo Krauss & Co.	42	42	220.395	357	55.227	1.446	56 673	1.349	54.557	1.299	+ 3·8	42	42
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	52.265		15.548		15.548	1.296	13 965	1.164	+ 11·3	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.:													
Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	94.668		12.283		12.283	1.755	12.966	1.852	— 5·2	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	115.794		16.248		16.248	2.708	14 614	2.436	+ 11·2	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	8.060	4.000	2.264	4 316	6.580	470	5 221	373	+ 26·3	14	14
Wiener Localbahn-Actien-Ges.:													
Wien-Guntramsdorf-Baden	25	25	70.189	6.537	15 945	8.926	24.871	994	20.070	802	+ 23·9	25	25
Summe	19.708	19.404	11,022.867	7,975.020	10,496.803	33,428.934	43,925.737	2.229	44,929.449	2.315	— 3·7	19.708	19.404

Vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Jänner									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monats		Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		1902				1901							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1901	1900	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													b) Localbahnen
5.133	775	1.294	1.057	2.351	336	1.453	1.047	2.500	357	— 5·9	4.032	4.284	Auspitzer Localbahn
29.003	20.184	15.742	57.416	73 158	379	14.055	62.718	76 773	398	— 4·8	4.548	4.776	Böhm. Commercialb.
21.416	6.938	25.302	22 726	48.028	1.549	23.658	26.228	49 886	1.609	— 3·7	18.588	19.308	Bozen-Meraner Bahn
2.664	4.192	1.006	4.348	5 354	335	1.080	2.312	3 392	212	+ 58·0	4.020	2.544	Brandeis-Neratowitz
2.799	1.318	2.439	4.939	7.378	295	2.475	5.954	8.429	337	— 12·5	3 540	4.044	Deutschbrod-Humpoletz
													Friedlander Bezirksb.:
4.402	695	1.421	1.133	2.554	232	1.302	1.158	2.460	223	+ 4·1	2.786	2.684	Friedland-Grenze
6.357	2 421	1.706	3.267	4.973	828	1.584	2.775	4.359	726	+ 14 0	9 946	8.718	Raspenau-Weissbach
2.449	1 074	1.463	2.764	4.227	169	1.287	3.528	4.815	193	— 12·4	2.028	2.316	Gr.-Priesen-W.-Auscha
													Innsbr. Mittelgebirgsb
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	(Berg Isel-Igls)
. . . .	5.970	. . . .	6.286	6.286	524	. . . .	7.068	7.068	589	— 11·0	6.288	7.068	Königshof-B.-Koněprus
17.391	9.542	12.342	26.270	38.612	552	11.402	26.752	38.154	545	+ 1·3	6.624	6.540	Kremsthal-Bahn
14.754	3.240	3.083	3.400	6.483	2.161	2.007	2.561	4.568	1.523	+ 41 8	25.932	18.276	Kuttenberger Localb.
2.100	650	1.914	1.683	3.597	189	1.627	1.595	3.222	170	+ 11·1	2.268	2.040	Laibach-Oberlaibach
2.308	1.508	1.728	2.425	4.153	138	1.782	3.879	5.661	189	— 27·0	1.656	2.268	Localb. Melnik-Mšeno
2.036	3.274	893	2.288	3.181	265	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	3.180	. . .	Lundenburg-Eisgrub
1.472	544	503	879	1.382	92	499	1.299	1.798	120	— 23·3	1.101	1.440	Mšeno—Unter-Cetno
7.771	1.399	8.810	5.769	14.579	607	9.709	4.497	14 206	591	+ 2·7	7.284	7.092	Mori-Arco-Riva a. G.
2.277	5.188	902	3.510	4.412	294	763	5.221	5 984	399	— 26·3	3.528	4.788	Mutenitz-Gaya
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Mühlkreis-Bahn
11.500	6.400	4.155	10.229	14.384	1.798	3.604	9.828	13 432	1.679	+ 7·1	21.576	20.148	Neutitscheiner Localb.
3.865	2.001	2.287	4.586	6.873	180	1.978	3.255	5.233	138	+ 30·4	2.160	1.656	N.-Oe. Waldviertelbahn
7.009	759	3.401	2.719	6.120	245	3.248	2 760	6 008	240	+ 2·1	2.940	2.880	Otrokowitz-Wisowitz
9.194	2.598	6.123	6.869	12.992	265	5.251	6.684	11.935	244	+ 8·6	3.180	2.928	Pielachthalbahn
3.042	1.602	1.758	3 684	5.442	363	1.614	5.094	6.708	447	— 18 8	4.356	5 364	Reichenau a/K.-Solnitz
2.958	1.135	1.794	3.009	4.803	192	1.739	1.710	3 449	138	+ 39·1	2.304	1.656	Radkersburg-Luttenbg.
46.113	14 873	31.982	30.391	62.373	1.835	28.548	3.419	58.967	1.734	+ 5·8	22.020	20.808	Reichenberg-Gablonz-T.
6.745	4.769	2.904	9.228	12 132	319	3.093	11.325	14.418	379	— 15·8	3.828	4.548	Saitz-Göding
7.772	2.755	4.360	5.219	9.579	383	4.282	5.608	9.890	396	— 3·3	4.596	4.752	Salzburg-Lamprechtsh.
8.564	5.014	7.841	8 301	16.142	241	6.605	7.068	13.673	205	+ 17·5	2.892	2.460	Salzkammergut-Localb.
13.840	5.972	6.705	9.847	16.552	394	6.573	9.387	15.960	380	+ 3·6	4.729	4 560	Schneebergbahn
13 633	26.337	4.379	33.609	37.988	2 110	3.852	37.649	41.501	2.306	— 8·5	25.320	27.672	Stauding-Stramberger
8.726	2.938	6.110	7.970	14.080	293	5.320	8.170	13.490	281	+ 4·3	3.516	3.372	Steyrthal-Bahn
881	2.805	364	3.457	3.821	546	394	3.162	3.556	508	+ 7·4	6.552	6.096	Stramberg-Wernsdorf
2.005	19.565	274	24.082	24.356	2.436	280	30.439	30.719	3.072	— 20·7	29 232	36.864	Swoleňowes-Smečna
7.534	11.752	4.939	17.214	22.153	568	4 525	16 952	21.477	551	+ 3·1	6.816	6.612	Steiermärk. Landesb.: Cilli-Wöllan
9.030	8.220	4.562	14.028	18.590	379	4.043	11.300	15.343	313	+ 21·1	4.548	3.756	Preding-Wdf.-Stainz / Pöltschach-Gonobitz / Kapfenberg-Seewies
6.954	1 941	4.576	7.496	12.072	804	4.376	7.217	11.593	773	+ 4·0	9.648	9.276	Ueberetscherbahn
. . . .	1.367	. . . .	3.686	3.686	461	. . . .	2.481	2.481	310	+ 48·7	5.532	3.720	Welchau - Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
6.418	712	5.510	2.878	8.388	350	2.164	1.142	3.306	301	+ 16·2	4 200	3.612	Zillerthalbahn
													Dampftramways.
169.289	2.631	27.533	3.325	30.858	3.086	18.252	3.330	21.582	2.158	+ 43·0	37.032	25.896	Brünner Localeisenb.-G.: Ostrau - Witkow.-Ellg.
220.395	357	55.227	1.446	56.673	1.349	53 339	1.218	54.557	1.299	+ 3 8	16 188	15.588	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co
52.265	. . . .	15.548	. . . .	15.548	1 296	13.965	. . . .	13.965	1.164	+ 11·3	15.552	13.968	Innsbruck-Hall i. T.
94.668	. . . .	12.283	. . . .	12.283	1.755	12.966	. . . .	12.966	1.852	— 5·2	21.060	22.224	Kahlenberg - Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
115.794	. . . .	16.248	. . . .	16.248	2.708	14.614	. . . .	14.614	2.436	+ 11·2	32.496	29.232	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie Hütteldorf)
8.060	4.000	2.264	4.316	6.580	470	2.003	3.218	5.221	373	+ 26·3	5.640	4.476	Salzburger Eisenb. u. Tr
70.189	6 537	15.945	8.926	24.871	994	14.219	5.851	20.070	802	+ 23·9	11 928	9.624	Wr. Localb.-A.-G. (Wien-Guntrsd.-Baden)
1,022.867	7,975 020	10,496.803	33,428.934	43,925.737	2.229	10,023.623	34,905.826	44,929.419	2.315	— 3·7	26.748	27.780	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Jänner		Im Monate Jänner 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1902				1901		Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Jänner	
					für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	im Ganzen	per Kilom.			
	1902	1901	Personen	Güter								1902	1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische													
Achenseebahn[1])	6·31	6·31											
Gaisbergbahn[1])	5·25	5·25											
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	1.217	4	880	40	920		474				
Schafbergbahn[1])	5·83	5·83											
Schneebergbahn[1])	9·67	9·67											
Oesterreichische Eisenbahnen													
Aussiger elektr. Kleinbahnen	7·15	7·15	115.202		12.748		12.748		11.522				
Baden-Vöslau[1])	11·09	11·09							438				
Bielitz-Zigeunerwald	4·84	4·84	26 254		7 100		7.101		6.187				
Brünner Strassenbahnen	18·61	12 22	451.699	10.904	51.836	12.735	64.571		42 827				
Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf	12·90		76.695		13.265		13.265						
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·43	6·43	85.210		9.010		9.910		5.622				
Gablonzer elektr. Strassenbahn	21·90	21·90	129 720		23.882		23 882		17.389				
Gmunden Bahnhof-Stadt	2·53	2·53	6.445		1.444		1.444		1.298				
Grazer elektrische Kleinbahnen	30·96	21·54	548.384		95.641		95.641		74.844				
Graz-Maria Trost	5·12	5·12	21.774		5.151		5.151		3 496				
Grazer Schlossbergbahn (Seilbahn m. elektr. Betrieb)	0·21	0·21	6 142		1.014		1.014		394				
Krakauer elektrische Kleinbahnen	4·42		203.379		21.733		21.733						
Laibacher elektr. Strassenbahn	5·20		59.692		8.642		8.642						
Lemberger elektrische Eisenb.	8·32	8·32	327.703		40.878		40.878		36.550				
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	6·04	6·04	140.271		21.098		21.098		18.754				
Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südbahn-Gesellschaft)													
Olmützer elektrische Strassenb.	5·35	5·35	88.579		13.728		13.728		12.541				
Pilsener elektrische Kleinbahnen	10·60	10·60	106.240		10.523		10.523		9.368				
Prager elektr. Strassenbahn incl. Prag (Smichov)-Kašir	42·94	36·72	1,685.699		238.826		238.826		161.280				
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.)[1])	1·37	1·37											
Prag-Vysočan-Lieben	7·51	6·84	153.282		18.142		18.142		17.261				
Reichenberger elektr. Strassenb.	6·19	6·19	120 292		15.949		15.949		13.024				
Teplitz-Eichwald	10·51	10·51	136.928	96	16.280	114	16.394		14 750				
Triester elektrische Kleinbahnen	17·30	17 30	541.158		62.843		62.843		53.625				
Wiener elektrische Strassenb.	101·28	38·97	8,838.372		1,233.861		1,233.861		466.671				
Wien (Praterstern)-Kagran	5·40	5·40	64.587		11.752		11.752		10.033				
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·10	0·10	18.724		772		772						
Auf den Laurenziberg in Prag[1])	0·39	0·39											
Auf die Festung Hohensalzburg[1])	0·19	0·19											

[1]) Der Verkehr war im Monate Jänner eingestellt.

Localbahn Schwarzenau-Waidhofen und Schwarzenau-Zwettl. Der Personentransport brachte eine geringe Zunahme von K 58 (+ 100 Reisende) gegenüber dem vorjährigen Monate Jänner, während die Einnahme aus dem Güterverkehre sich um K 2065 (+ 100 t) gehoben hat.

Localbahn Trzebinia-Skawce. Sowohl aus der Personen- als Güterbeförderung ergaben sich Mindereinnahmen. Im Personenverkehre ist der Unterschied (— K 19) geringfügig; der Güterverkehr hingegen hat einen Ausfall von K 15.013 (— 11.700 t) durch den Mangel an Kohlen- und Holzsendungen erlitten.

Unterkrainer Bahnen. Die Einnahmen dieser Bahngruppe haben aus dem Personenverkehre eine Zunahme von K 4160 (+ 1900 Reisende), aus dem Güterverkehre von K 21.235 (+ 4100 t) gegen den Jänner des Jahres 1901 erfahren.

Unter den zur Aufgabe gelangten Wagenladungsgütern sind besonders Bau- und Nutzholz, dann auch Kohle zu nennen.

Localbahn Vöcklabruck-Kammer. Der geringen Mehreinnahme von K 108 (+ 100 Reisende) im Personenverkehre steht ein Ausfall von K 1939 (— 1000 t) im Güterverkehre entgegen. Der Ausfall ergab sich namentlich aus dem Rückgange in den Verfrachtungen von Lang- und Blochholz.

Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf. Der Personenverkehr hat eine Zunahme von K 270 (+ 1000 Reisende) zu verzeichnen. Die Steigerung um K 12.985 (+ 7600 t, meist Kohle) im Güterverkehre tritt aus dem Grunde stärker hervor, weil im Jänner des Vorjahres der Kohlentransport ein aussergewöhnlich schwacher war.

Localbahn Zwittau-Polička-Skutsch. Aus den zahlreicheren Fahrten auf kürzere Strecken

Vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Jänner								Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monats		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1902				1901						
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent		
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					1902 1901 Kronen	
Zahnradbahnen.												
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
1.217	4	880	40	920	. . .	365	109	474	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Schneebergbahn
mit elektrischem Betriebe.												
115.002	. . . .	12.748	. . . .	12.748	. . .	11.522	. . . .	11.522	. . .	. . .	. . .	Aussiger elektr. Kleinb.
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	438	. . . .	438	. . .	. . .	. . .	Baden-Vöslau
26.254	. . . .	7.100	. . . .	7.100	. . .	6.187	. . . .	6.187	. . .	. . .	. . .	Bielitz-Zigeunerwald
451.699	10.204	51.836	12.735	64.571	. . .	33.059	9.768	42.827	. . .	. . .	. . .	Brünner Strassenbahn
76.695	. . . .	13.265	. . . .	13 265	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Brüx-Oberleutensd.-J.
85 210	. . . .	9.010	. . . .	9.010	. . .	5.622	. . . .	5.622	. . .	. . .	. . .	Czernowitzer elektr. B.
129.720	. . . .	23.882	. . . .	23.882	. . .	17.389	. . . .	17.389	. . .	. . .	. . .	Gablonzer elekt. Str.-E
6.465	. . . .	1.444	. . . .	1.444	. . .	1.298	. . . .	1.298	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf.-Stadt
548.384	. . . .	95.641	. . . .	95.641	. . .	74.844	. . . .	74.844	. . .	. . .	. . .	Grazer elektr. Kleinb.
21.774	. . . .	5.151	. . . .	5.151	. . .	3.496	. . . .	3.496	. . .	. . .	. . .	Graz-Maria Trost
6.142	. . . .	1.014	. . . .	1.014	. . .	394	. . . .	394	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn (Seilb. mit elektr. Betr.)
203.379	. . . .	21 733	. . . .	21.733	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Krakauer elektr. Kleinb.
59.692	. . . .	8.642	. . . .	8.642	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Laibacher elektr. Str.-B.
327.703	. . . .	40.878	. . . .	40.878	. . .	36.550	. . . .	36.550	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
140.271	. . . .	21.098	. . . .	21.098	. . .	18.754	. . . .	18.754	. . .	. . .	. . .	Linz-Urf.-Pöstlingberg
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südb.-G.)
88.579	. . . .	13.728	. . . .	13.728	. . .	12.541	. . . .	12.541	. . .	. . .	. . .	Olmützer elektr. Str.-B.
106.240	. . . .	10.523	. . . .	10.523	. . .	9.368	. . . .	9.368	. . .	. . .	. . .	Pilsner elektr. Kleinb.
1,685.699	. . . .	238.826	. . . .	238.826	. . .	161.280	. . . .	161.280	. . .	. . .	. . .	Prager elektr. Str. B incl. Prag (Smichow) Košíř
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Belvedere)-Bubna
153.282	. . . .	18.142	. . . .	18 142	. . .	17.261	. . . .	17.261	. . .	. . .	. . .	Prag-Vysočan-Lieben
120.292	. . . .	15.449	. . . .	15.449	. . .	13.024	. . . .	13.024	. . .	. . .	. . .	Reichenberger elektr. St.
136.928	96	16.280	114	16.394	. . .	14.677	73	14 750	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald
541.158	. . . .	62.843	. . . .	62.843	. . .	53.625	. . . .	53.625	. . .	. . .	. . .	Triester elektr. Kleinb.
8,838.372	. . . .	1,233.861	. . . .	1,233.861	. . .	466.671	. . . .	466.671	. . .	. . .	. . .	Wiener elektr. Strassenb.
64.587	. . . .	11.752	. . . .	11.752	. . .	10.033	. . . .	10 033	. . .	. . .	. . .	Wien-Kagran
Drahtseilbahnen.												
18.724	. . . .	772	. . . .	772	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Laurenziberg in Prag
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg

hat sich wohl für den Personenverkehr eine höhere Frequenzziffer (+ 500 Reisende) ergeben, die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehre ist jedoch gegen den gleichen Monat des Jahres 1901 um K 624 zurückgeblieben.

Im Güterverkehre machte sich ein Ausfall in Transporten von Cellulose, Kohle und Steinen bemerkbar, der auch die Mindereinnahme von K 1968 (— 100 t) verursachte.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien). Die ausgewiesene Mindereinnahme resultirt aus dem bedeutend schwächeren Kohlenverkehr.

Böhmische Nordbahn. Der Personenverkehr weist eine Zunahme, der Güterverkehr einen Ausfall aus, welch letzterer durch die während des milden Winters eingetretene Minderverfrachtung an Kohle herbeigeführt wurde.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Jänner 1902 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 5772, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 90.072, zusammen daher eine Mindereinnahme von K 84.300, beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 12.736, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 219.936, zusammen daher eine Mindereinnahme von K 207.200 ergeben.

Die Mindereinnahmen im Güterverkehre resultiren bei beiden Unternehmungen aus dem schwächeren Kohlenverkehre.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Jänner 1901 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 39.858 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 79.778.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultirte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Abnahme des Frachtquantums um 125.431 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 502.204.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich bei

Zucker, raffinirt	um	6.618 t
Zucker, roh	„	6.104 t
Steinen aller Art	„	4.522 t
Erzen und Schlacken	„	449 t
Eisen und Stahl	„	415 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen bei

Getreide aller Art	um	7.747 t
Mehl und Mahlproducten	„	1.262 t
Holz aller Art	„	9.968 t
Kohlen	„	87.698 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 1456 Personen und das Erträgniss um K 1613 zu.

Der Güterverkehr weist eine Zunahme des Frachtquantums um 738 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 24.730 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere bei

Zucker, raffinirt	um	181 t
Zucker, roh	„	1.967 t
Steinen aller Art	„	729 t
Eisen und Stahl	„	296 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu constatiren bei

Getreide aller Art	um	399 t
Mehl und Mahlproducten	„	234 t
Holz aller Art	„	1.346 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 1983 Personen ab und das Erträgniss um K 726 zu.

Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 395 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 3508 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel Zucker, roh, Steine aller Art, sowie Eisen und Stahl eine Mehrverfrachtung und die Artikel Holz aller Art, sowie Erze und Schlacken eine Minderverfrachtung aufweisen.

Hinsichtlich der Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zum Monate Jänner 1901, im Personenverkehre eine Abnahme um 1124 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 189, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 1273 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 2097.

Diesbezüglich ist hauptsächlich betreffs der Artikel Mehl und Mahlproducte, sowie Zucker, roh, eine Mehr- und betreffs der Artikel Holz aller Art, sowie Steine aller Art eine Minderverfrachtung zu verzeichnen.

Rücksichtlich der Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz ergab sich im Berichtsmonate, gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres, im Personenverkehre eine Abnahme um 98 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 153, ferner im Güterverkehre eine Zunahme des Frachtquantums um 84 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 41.

Auf der Localbahn Auspitz resultirte im Jänner 1902, gegenüber dem Jänner 1901, im Personenverkehre eine Abnahme um 851 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 159, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 27 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 10.

Was schliesslich die Localbahn Mutenitz-Gaya betrifft, so ergab sich auf dieser im Personenverkehre eine Zunahme um 50 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 139, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 300 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 1711.

Diesbezüglich weisen insbesondere die Artikel Mehl und Mahlproducte, sowie Zucker, roh, eine Transportzunahme auf.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die ausgewiesene Mindereinnahme wurde hauptsächlich durch die Minderbeförderung von Kohle und Erzen hervorgerufen.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Jänner 1902 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:
(provisorische Ziffern pro Jänner 1902, mit den definitiven Ziffern des Jahres 1901 verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:				
Garantirtes Netz	+ 37.087	Personen	— K	1.434
Ergänzungsnetz	+ 7.036	„	+ „	8.861
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	+ 10.327	„	+ „	2.709

Die verhältnissmässig grössere Zahl der Reisenden ohne entsprechende Zunahme der Einnahmen lässt auf die Zunahme der Reisen auf kurze Strecken schliessen.

B. Frachtenverkehr:
(provisorische Ziffern pro Jänner 1902, mit den definitiven Ziffern des Jahres 1901 verglichen)

Oest. Nordwestbahn:	Garantirtes Netz	+ 1.849 t	— K 42.322
„ „	Ergänzungsnetz	— 29.670 t	— „ 89.427
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn		— 11.285 t	— „ 85.838

Der Ausfall an Einnahmen ist hauptsächlich dem durch die milde Witterung verursachten geringeren Kohlenverbrauch, sowie der Verminderung der Holztransporte zuzuschreiben.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesammtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluss der Localbahnen, im Monate Jänner 1902 erzielten Einnahmen haben, im Vergleiche mit dem correspondirenden Monate des Vorjahres, eine Abnahme um K 68.441 erfahren, und zwar weist der Personenverkehr + K 64 470, der Frachtenverkehr dagegen — K 132.911 aus.

Die Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben hat gleichfalls eine Mindereinnahme zu verzeichnen. Dieselbe betrug . . . . . K 573

Personenverkehr	— K	635
Frachtenverkehr	+ K	62

Dagegen haben die Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Mödling-Brühl Mehreinnahmen aufzuweisen.

Dieselben betrugen bei erstgenannter Bahn K 3.571

Personenverkehr	— K	236
Frachtenverkehr	+ K	3.807

bei letzterer Bahn . . . . . K 489

Bei den Pachtbahnen ergaben sich nachstehende Zunahmen der Erträgnisse:

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn K 16.190
Personenverkehr + K 230
Frachtenverkehr + K 15.960

Leoben-Vordernberger Bahn . . . . K 10.374
Personenverkehr + K 752
Frachtenverkehr + K 9.622

Localbahn Radkersburg-Luttenberg K 1.354
Personenverkehr + K 55
Frachtenverkehr + K 1.299

Localbahn Cilli-Wöllan . . . . . K 676
Personenverkehr + K 414
Frachtenverkehr + K 262

Localbahn Laibach—Ober-Laibach . K 375
Personenverkehr + K 287
Frachtenverkehr + K 88

Ein Rückgang in den Einnahmen ergab sich hingegen bei der

Graz-Köflacher Bahn um . . . . . K 58.463
Personenverkehr — K 3.480
Frachtenverkehr — K 61.943

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Personenverkehre wurden um 4034 Personen mehr befördert und um K 1238 Mehreinnahmen erzielt. Im Güterverkehre ergibt sich bei einer Minderverfrachtung von 1163 t eine Einnahmensteigerung von K 10.508. Der Ausfall an Transportmengen im Güterverkehre ist durch einen Rückgang der Ziegel- und Schotterverfrachtung, sowie durch den Mangel von Eistransporten erklärt, während die Mehreinnahmen auf eine Steigerung an höher tarifirenden Gütern zurückzuführen sind.

Im Gesammten haben sich demnach die Einnahmen um K 11.746 erhöht.

Schneebergbahn, Adhäsionsstrecke. Es wurden 692 Personen und 997 t mehr befördert und dementsprechend eine Mehreinnahme von K 132, bezw. K 460 erzielt.

Im Gesammten betragen demnach die Mehreinnahmen K 592.

Berichtigung der im Verordnungs-Blatte Nr. 21 ex 1902 publicirten Transporteinnahmen des Jahres 1901 auf Grund nachträglicher definitiver Buchungen.

K. k. österr. Staatsbahnen (Staatseisenbahnbetrieb).

Publicirte Einnahmen per 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	238,718.200
Richtigstellung per October 1901	+ „	442.581
Summe	K	239,160.781
Gegenüber der definitiven Einnahme per 1900 (inclusive Mühlkreisbahn für die Zeitperiode vom 18. October bis Ende December) von	„	235,590.810
ergibt sich per 1901 eine Mehreinnahme von	K	3,569.971

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien).

Publicirte Einnahmen per 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	14,686.021
Richtigstellung per October 1901	+ „	1.921
Summe	K	14,687.942
Gegenüber der definitiven Einnahme für das Jahr 1900 per	K	13,249.944
resultirt für das Jahr 1901 eine Mehreinnahme von	K	1,437.998

Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg.

Publicirte Einnahmen per 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	1,991.572
Richtigstellung per October 1901	+ „	11.349
Summe	K	2,002.921
Definitive Einnahme per 1900	„	1,352.793
Mehreinnahme per 1901	K	650.128

Buschtěhrader Eisenbahn.

a) Linie Lit. A.

Publicirte Transporteinnahmen per 1901	K	8,393,688
Hievon ab: Richtigstellung für den Monat September 1901	„	44.083
Verbleibt	K	8,349.605
Gegenüber der definitiven Einnahme per 1900 per	„	8,096.807
resultirt per 1901 eine Mehreinnahme von	K	252.798

b) Linie Lit. B.

Publicirte Transporteinnahmen per 1901	K	14,646.265
Hiezu: Richtigstellung per September 1901	„	53.761
Summe	K	14,700.026
Definitive Einnahme per 1900	„	14,691.345
Mehreinnahme per 1901	K	8.681

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Hauptbahnnetz.

Publicirte Einnahmen per 1901	K	82,191.279
Richtigstellung per October 1901	+ „	174.183
Summe	K	82,365.462
Einnahmen laut Rechnungsabschluss 1900	„	85,212.537
Mindereinnahme per 1901	K	2,847.075

Oesterr. Nordwestbahn.

a) Garantirte Strecken.

Publicirte Einnahmen per 1901	K	23,799.157
Hiezu: Mehreinnahme per September 1901	„	53.587
Summe	K	23,852.744
Definitive Einnahme per 1900	„	24,282.056
Mindereinnahme per 1901	K	429.312

b) Ergänzungsnetz.

Publicirte Einnahmen per 1901	K	15,001.099
Hiezu: Mehreinnahme per September 1901	„	107.359
Summe	K	15,108.458
Definitive Einnahmen per 1900	„	16,301.227
Ausfall per 1901	K	1,192.769

c) Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Publicirte Einnahmen per 1901	K	8,042.950
Hiezu: Mehreinnahmen per September 1901	„	105.266
Summe	K	8,148.216
Definitive Einnahmen per 1900	„	8,414.096
Ausfall per 1901	K	265.880

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Oesterreichische Linien.

Publicirte Einnahmen per 1901	K	62,475.124
Hiezu: Mehreinnahmen per September 1901	„	258.544
Summe	K	62,733.668
Definitive Einnahme per 1900	„	63,464.059
Mindereinnahme per 1901	K	730.391

Südbahn-Gesellschaft.

a) Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich.

Publicirte Einnahmen per 1901	K	86,982.957
Einnahmen bis Ende September 1901 richtiggestellt	„	87,253.946
Definitive Einnahme per 1900	K	89,198.913
Ausfall per 1901	K	1,944.967

b) Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft.

Publicirte und bis Ende September 1901 richtiggestellte Einnahmen per 1901	K	3,644.484
Definitive Einnahmen per 1900	K	3,843.267
Ausfall per 1901	K	198.783

c) Leoben-Vordernberger Bahn.

Publicirte Einnahmen des Jahres 1901	K	1,370.744
Bis Ende September 1901 richtiggestellte Einnahmen	K	1,372.182
Definitive Einnahmen per 1900	„	1,337.015
Mehreinnahme per 1901 . . .	K	35.167

d) Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.

Publicirte Einnahmen des Jahres 1901	K	3,112.846
Bis Ende September 1901 richtiggestellte Einnahmen	K	3,104.730
Definitive Einnahmen per 1900	„	2,908.976
Mehreinnahme per 1901 . . .	K	195.754

Inland.

Parlamentarisches.

In der 111. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. März richteten die Herren Abgeordneten Choc und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister eine Interpellation in Angelegenheit des Heizhauses in Bubna.

Der Steuerausschuss des Abgeordnetenhauses hielt am 18. März unter dem Vorsitze des Obmannes Dr. Kramář und in Anwesenheit Ihrer Excellenzen der Herren Finanzminister Dr. Ritter Böhm von Bawerk und Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek eine Sitzung. In derselben wurden die Anträge des Subcomité, betreffend die Einführung einer Personen-Fahrkartensteuer auf Eisenbahnen in Berathung gezogen.

Berichterstatter Abg. Dr. Götz befürwortete die Anträge des Subcomité.

Abg. Dr. Menger erklärte, dass es nicht angehe, für Zwecke, bezüglich deren noch gar keine Gesetzesvorlage dem Hause vorliege, das Geld in Anspruch zu nehmen. Der dringendste Zweck sei die Erweiterung und Verbesserung der Telephonanlagen. Redner kündigte einen Antrag an, wonach aus dem Ertrage dieser Steuer für den Fall der Annahme derselben jährlich 1·5 Millionen Kronen neben den schon bisher ins Budget eingestellten Summen zu diesem Zwecke einzusetzen wären.

Abg. Hybeš beantragte, die Fahrkartensteuer nur für Fahrkarten erster und zweiter Wagenclasse, und zwar mit 50 pCt. des Fahrpreises, einzuheben.

Abg. Dr. Conci stellte den Antrag auf Rückverweisung des Entwurfes an das Subcomité behufs Abänderung der Vorlage in dem Sinne, dass die Fahrkartensteuer nach einer einheitlichen Kilometertaxe bemessen werde.

Finanzminister Dr. Ritter Böhm von Bawerk verwies bezüglich der Zwecke der Fahrkartensteuer auf die überaus lichtvollen Darlegungen des Referenten, sowie auf die Beschlüsse des Hauses bezüglich der Aufhebung der Mauthen und der Lösung der Diurnistenfrage und auf die Resolutionen und Initiativ-Anträge bezüglich der Pensionisten und Witwen alten Stils. Hinsichtlich der letztgenannten werde er selbstverständlich durch rechtzeitige Vorlage der Regierungsvorlagen dem Hause die Möglichkeit bieten, für die rechtzeitige Verwirklichung dieses Gesetzeszweckes zu sorgen. Bezüglich der angeregten Verwendung des Erträgnissüberschusses der Fahrkartensteuer für Zwecke der Ausgestaltung des Telephons erklärte der Finanzminister, dass er sich in nächster Zeit mit dem Handelsminister über den Plan einer Ausgestaltung der staatlichen Telephonanlagen ins Einvernehmen setzen werde und dass er bereit sei, der Verwirklichung eines solchen ausreichenden Ausgestaltungsplanes aus dem nicht erschöpften Theile des Erträgnisses der Fahrkartensteuer zuzustimmen; er müsse sich jedoch bezüglich der Form der Verwirklichung — ob durch Einstellung stärkerer Extra-Ordinarialraten oder durch Aufnahme eines speciellen Investitionsanlehens — die Entscheidung vorbehalten.

Dem Antrage, die erste und zweite Wagenclasse mit 50 pCt. des Fahrpreises zu besteuern, dagegen die dritte Classe freizulassen, stehe das Bedenken entgegen, dass hiemit der grössere Theil der Steuerbasis wegfiele und dass hiedurch auch die primären Transporteinnahmen eine empfindliche Einbusse erleiden würden. Gegenüber der Anregung, die Progression der Personaleinkommensteuer stärker auszugestalten, verwies der Finanzminister darauf, dass man damit auf einen Fehler des Einkommensteuerpatentes vom Jahre 1849, nämlich auf den zu hohen Steuersatz zurückgreifen würde, welcher als solcher bei der Berathung der Personaleinkommensteuer vom Hause einstimmig erkannt worden sei und dessen Wiederherstellung eine Verschlechterung der Steuermoral und damit statt einer Einnahmssteigerung ein Sinken der Einnahmen zur Folge haben würde. Der Antrag, die Vorlage auf der Kilometertaxe aufzubauen, scheitere, wie auch das Subcomité nach eingehender Prüfung erkannt habe, an unüberwindlichen technischen Schwierigkeiten, sowie an der Kostspieligkeit der Steuereinhebung und der Unsicherheit der Controle. Den wichtigsten Prägravirungen auf den theueren Bahnen werde durch § 3 entsprochen. Der Finanzminister ersuchte sohin um die Annahme des Entwurfes in der Fassung des Subcomité.

Abg. Povše sprach sich mit Rücksicht auf die durch die Fahrkartensteuer den breiten Massen der Bevölkerung erwachsende Belastung gegen die Vorlage aus.

Abg. Auspitz erklärte, er sei ein principieller Gegner der Vorlage, weil er die Einführung einer neuen Steuer perhorrescire, wenn der gleiche Zweck durch Erhöhung einer alten Steuer erreicht werden könne. Die gar nicht fühlbare Erhöhung der Branntweinsteuer um 10 Heller per Liter hätte vollkommen genügt, um den gleichen Zweck zu erreichen. Da diese Erhöhung der Branntweinsteuer im Vorjahre aber leider abgelehnt wurde und das Parlament bereitwilligst Milliarden votirt habe, könne die erste Regierungsvorlage, welche eine Erhöhung der Staatseinnahmen bezwecke, nicht abgelehnt werden. Aus diesen Gründen werde er für die Vorlage stimmen.

Abg. Loser erklärte, nur mit Rücksicht auf die aus dem Erträgnisse der Fahrkartensteuer zu bedeckenden Zwecke für die Vorlage stimmen zu wollen, er behalte sich jedoch die Stellung von Abänderungsanträgen vor.

Nach dem Schlusswortе des Berichterstatters Abg. Dr. Götz wurden die Anträge Conci und Hybeš abgelehnt und § 1 nach dem Vorschlage des Subcomité angenommen.

Die Abgeordneten Dr. Conci und Hybeš meldeten ihre Anträge als Minoritätsvota an.

Die Verhandlung wurde hierauf abgebrochen und die Sitzung geschlossen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Tannwald-Grünthal. (Herstellung einer Ufermauer an der Desse nächst km 2·5/6: Anberaumung der Localcommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des Ansuchens des Fabriksbesitzers Josef Riedel in Tiefenbach wegen Herstellung einer entsprechend starken Ufermauer zum Schutze gegen die schädlichen Einwirkungen der Hochwässer der Desse, deren Abflussverhältnisse durch die Errichtung des Dammes, bezw. den Einbau des Viaductes über das Dessethal in km 2·5/6 der im Baue befindlichen Localbahn Tannwald-Grünthal eine den sicheren Bestand der vorhandenen schwachen Ufermauer nicht mehr gewährleistende Aenderung erfahren haben sollen, behufs Feststellung des wirklichen Sachverhaltes und eventuellen Anbahnung der Verbesserung der beklagten Verhältnisse eine Localcommission für den 24. März 1902 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am bezeichneten Tage um 8 Uhr Vormittags am Bahnhofe in Tannwald [E.-M.-Z. 12.883.]

Localbahn Kimpolung-Dorna watra. (Theilstrecke Jakobeny—Dorna watra: Mauerwerkspläne für die Durchlässe in km 98·942, km 99·112, km 105·847 und km 106·319.) Auf Grund des von der k. k. Landesregierung in Czernowitz mitgetheilten Berichtes, dass gegen die beabsichtigte Ausführung der vier offenen Durchlässe in km 98·942, km 99·112, km 105·847 und 106·319 der im Baue befindlichen Theilstrecke Jakobeny—Dorna watra der Localbahn Kimpolung-Dorna watra mit einer restringirten Lichtweite von 1·5 m im Hinblicke auf die Anlage der mit denselben correspondirenden Strassenobjecte kein Anstand obwaltet, wurden die vom Verwaltungsrathe der Bukowinaer Localbahnen vorgelegten Mauerwerkspläne der obgenannten Objecte vom k. k. Eisenbahnministerium zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 11.664.]

Projectirte Localbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów). (Typenpläne der Holzconstructionen für Brücken von 2·0 m, 2·5 m, 3·0 m, 4·0 m und 4·5 m Lichtweite.) Die vom Landesausschusse des Königreiches Galizien behufs Anwendung bei der schmalspurigen Localbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów) vorgelegten Projecte von Holzconstructionen für normale Brücken mit gemauerten Widerlagern von 2·0 m, 2·5 m, 3·0 m, 4·0 m und 4·5 m Lichtweite wurden vom k. k. Eisenbahnministerium unter Vorschreibung einiger Aenderungen zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 6816.]

Localbahn Laun-Libochowitz. (Project für eine Personenhaltestelle in km 18·8/9: Anberaumung der Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Projectes für eine Personenhaltestelle in km 18·8/9 der im Baue befindlichen Localbahn Laun-Libochowitz die Stationscommission für den 20. Mä·z 1902 anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der bei der k. k. Statthalterei in Prag in Dienstleistung stehende k. k. Bezirkshauptmann Carl Svátek betraut. [E.-M.-Z. 11.968.]

Projectirte elektrische Kleinbahn in Kladno. (Vorproject: Ergebniss der Trassenrevision und Stationscommission.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilte Ergebniss der am 29. November 1901 vorgenommenen Trassenrevision und Stationscommission hinsichtlich des vom Verwaltungsrathe der Elektricitäts-Actiengesellschaft vormals Kolben & Comp. in Prag vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige elektrische Kleinbahn vom Bahnhofe Kladno der Buschtěhrader Eisenbahn in die Stadt Kladno und durch die letztere bis zur Station Alt-Kladno der gedachten Bahngesellschaft wurde vom k. k. Eisenbahnministerium zur Kenntniss genommen und die Trasse der projectirten Bahn und die im Zuge derselben vorgesehenen Stationen und Haltestellen mit gewissen Bemerkungen als Grundlage für die Verfassung des Detailprojectes festgesetzt. [E.-M.-Z. 2663.]

Elektrische Strassenbahn in Laibach. (Plan des Durchlasses bei km 2·935 der Linie Südbahnhof—Unterkrainer Bahnhof.) Auf Grnnd der von der Firma Siemens & Halske, Actiengesellschaft in Wien, bei der k. k. Landesregierung in Krain erwirkten Bestätigung, betreffend die Uebereinstimmung des Planes für den bestehenden, durch die elektrische Strassenbahn in Laibach mitbenützten gewölbten Strassendurchlass von 1·75 m senkrechter Lichtweite in km 2·935 der Linie Südbahnhof—Unterkrainer Bahnhof in der Unterkrainerstrasse mit dem bei der genannten Landesregierung erliegenden Originalplane, wurden die vorgelegten Pläne des gegenständlichen Durchlasses vom k. k. Eisenbahnministerium nachträglich genehmigt. [E.-M.-Z. 10.442.]

Nachrichten aus Ungarn.

Ungarische Ministerien der Finanzen und des Handels. (Zollfreie Behandlung von leeren Eisenbahnwagen, welche behufs Verladung vom Auslande requirirt wnrden.) Der kgl. ungarische Finanzminister hat, wie „Közlöny" berichtet, die ungarischen Grenzzollämter angewiesen, dass in jenen Fällen, wenn Wagen, welche dem Fahrbetriebsmittelparke irgend einer ausländischen Eisenbahnverwaltung angehören, zu dem Zwecke in das Zollgebiet in leerem Zustande eingeführt werden, damit sie mit inländischen Waaren wieder in ihre Heimat zurückbefördert werden können, nnter Vormerkung der Zeichen, Nummern, Gattung und Gewicht und mit der Verpflichtung der Rückausfuhr, bei Verantwortlichkeit der heimischen Eisenbahnverwaltung, zollfrei eingelassen, bezw. manipulirt werden können. Von dieser Verfügung hat die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ihre sämmtlichen Stationen zur Danachrichtung verständigt.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Eistransporte über die Zahnradbahn vom Csorbaer See aus.) Der „Pester Lloyd" berichtet, dass vom Csorbasee aus der Eistransport (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 19), der am 26. Februar begonnen hat, flott vor sich geht und bisher bereits 1500 t Eis exportirt wurden. Die Csorbasee-Zahnradbahn befördert bei Tagbetrieb in 11 Zügen 44 Wagen (à 4000 kg) mit Eis. Wie compact das Eis ist, beweist der Umstand, dass es nach dem langen Wege von 401 km (Csorba—Köbánya) mit einer Schwendung von nnr 15 bis 20 Percent auf dem Bestimmungsorte anlangt. Durch diese Eistransporte wird der Staat schon in diesem Winter die Interessen des Anlagecapitals für 1902 — indirect — hereinbringen, da, wenn nnr 10 000 t Eis transportirt werden, die kgl. Ungarischen Staatsbahnen und die Kaschau-Oderberger Bahn bei dem Frachtsatze von 105 h (Csorba—Köbánya) K 105.000 für die Eistransporte einnehmen. Dieses vorzügliche Gebirgseis ist billiger als das Kunsteis, da es loco Köbánya nach Abzug der Schwendung per Metercentner auf nnr circa K 2 kommt.

Ungarische Eisenbahnen. (Erlass des königlich ungarischen Handelsministers betreffend den Missbrauch von Arbeiter-Fahrlegitimationen.) Bei den Eisenbahnen wurde schon wiederholt Klage geführt, dass mit den, nur Arbeitern gebührenden, zu ermässigten Fahrpreisen berechtigenden Legitimationen Missbräuche geschehen. Die Arbeiter überlassen nämlich die Legitimationen an ihre Verwandten und Bekannten und schädigen hiedurch die Ertragsfähigkeit der Eisenbahnen. Der kgl. ungarische Handelsminister hat nun im Einvernehmen mit dem Minister des Innern, wie „Közlöny" berichtet, zur Sanirung dieser Zustände an sämmtliche Gemeindevorstehungen eine Verordnung erlassen, laut welcher die Arbeiter aufmerksam zu machen sind, dass die Ueberlassung der Legitimationen eine Uebertretung bildet und strengstens bestraft werden wird.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat, wie „Vasuti és közlekedési közlöny" berichtet, den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete normal- und schmalspurige Localeisenbahnen mit Dampfbetrieb ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 14. Februar 1902, Z. 7036, dem Einwohner von Budapest Paul Molnár de Olgya und dem Einwohner von Czegléd Dr. Isidor Neumann für eine von der Station Czegléd der Hauptlinie Budapest—Czegléd—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal, Czegléd — Arad — Tövis und Czegléd—Debreczen—Marmaros-Sziget—Körösmező (—Woronienka—Stanislau) und Czegléd — Orsova — Verciorova der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehende, bis Puszta Csemö (Comitat Pest-Pilis-Kis-kun-Solt) führende schmalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 18. Februar 1902, Z. 4600, dem Einwohner von Nagy-Szeben (Hermannstadt) Martin Schuster, Josef Schullerus, Gustav Heinrich, Johann Wagner und Dr. Oscar Metzl für:

a) eine von der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden, als Sackbahn endigenden Localbahn Segesvár (Schässburg) - Szent Agota (Flügelbahn der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Segesvár—Brassó (Kronstadt) — Predeal abzweigende und in deren radialer Fortsetzung diese im Bereiche der Comitate Nagy-Küküllö und Szeben über Bendorf, Alczina, Uj-Egyház und die Gemarkung der Gemeinde Hortobágyfalva in der Station Nagy-Szeben (Hermannstadt) mit der Linie Kis-Kapus—Nagy-Szeben der kgl. Ungar. Staatsbahnen und den in ihrem Betriebe stehenden Localbahnen Nagy-Szeben—Vöröstorony (Rothenthurm, Anschluss an das rumänische Eisenbahnnetz) und Nagy Szeben—Fogaras verbindende,

b) eine von der zukünftigen Station Hortobágyfalva der Linie a) ausgehende, bis Veresmart führende

normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Vereinigte Arader- und Csanáder Eisenbahnen. (Einführung des elektrischen Betriebes im Bereiche einiger Linien des gesellschaftlichen Betriebsnetzes.) Wie der „Pester Lloyd" berichtet, hat die Direction der im Eigenbetriebe der Gesellschaft stehenden Arad-Csanáder Eisenbahnen beschlossen, im Localverkehre ihrer Linien Arad—Mezöbegyes und Arad—Gurahoncz vom 1. Mai l. J. an je zwei Motorwagen mit elektrischem Betriebe für die Beförderung von Personen in Verkehr zu setzen. Die Direction der Gesellschaft befasst sich bereits seit Längerem mit der Frage der Einführung des elektrischen Betriebes, und wurden schon im Jahre 1896 Probefahrten mit elektrischen Motorwagen unternommen. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 135 ex 1896.)

Ausland.

Deutsches Reich. (Nebenbahn Gütersloh-Hövelhof.) Der „Reichsanzeiger" veröffentlicht eine Concessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer vollspurigen Nebeneisenbahn von Gütersloh nach Hövelhof durch die Teutoburger Wald-Eisenbahn-Gesellschaft.

— (Nebenbahn Miltenberg-Stadtprozelten-Wertheim.) Die badische Kammer hat den Staatsvertrag mit Bayern über die Fortsetzung der Nebeneisenbahn Miltenberg-Stadtprozelten bis Wertheim genehmigt. Laut Vertrag wird die Bahn bei Hassloch mittelst fester Eisenbahnbrücke über den Main nach Baden übergeführt und die Stadt Freudenberg durch Herstellung einer Strassenbrücke mit der gegenüber liegenden bayerischen Eisenbahnstation verbunden. Die Kosten für Bayern betragen Mk. 1,138.200, für Baden Mk. 673.300.

Deutsches Reich. Einnahmen der preussisch-hessischen Eisenbahn-Gemeinschaft im Monate Jänner.) Die Einnahmen im Monate Jänner stellen sich auf Mk. 95,974.000 und sind gegen die Einnahmen des gleichen Monates im Vorjahre um Mk. 3,401.000 zurückgegangen. Der Personen- und Gepäcksverkehr brachte Mk. 23,165.000 (— 1,085.000), der Güterverkehr Mk. 66,098.000 (— 4,293.000) und aus sonstigen Quellen flossen Mk. 6,711.000 (— 193.000). Für die Zeit vom 1. April 1901 bis 31. Jänner sind Mk. 1.145,526.000, das sind Mk. 30,833.000 weniger als im Vorjahre eingenommen worden. Die Mindereinnahme vertheilt sich mit Mk. 4.146.000 auf den Personen- und Gepäcksverkehr, mit Mk. 26,170.000 auf den Güterverkehr und mit Mk. 517.000 auf sonstige Quellen.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Berlin: Schliessung der Auskunftsstelle auf dem Anhalter Bahnhofe zu Berlin.) Zufolge einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 21. Februar wird am 1. April die Auskunftsstelle auf dem Anhalter Bahnhofe zu Berlin geschlossen werden. Von diesem Zeitpunkte ab kommen als amtliche Auskunftsstellen, in denen unentgeltlich mündlich, schriftlich und — soweit diese Dienststellen an das Fernsprechnetz angeschlossen sind — auch mittelst Fernsprechers Auskunft ertheilt wird, für Berlin nur noch in Betracht:

1. Das Auskunftsbureau auf dem Bahnhofe Alexanderplatz: für alle Angelegenheiten des Personen-, Gepäcks-, Vieh- und Güterverkehres;
2. das amtliche Reisebureau auf dem Potsdamer Bahnhofe: für alle Angelegenheiten des Personenverkehres;
3. die Auskunftsstelle auf dem Bahnhofe Friedrichstrasse: für alle Angelegenheiten des Personenverkehres, soweit er Berlin berührt.

Ausserdem werden am Schalter sämmtlicher Berliner Fernbahnhöfe Anfragen über Fahrpreise, Zugsanschlüsse u. s. w. beantwortet, die den Verkehr dieser Bahnhöfe betreffen.

— (Directionsbezirk Kattowitz: Eröffnung des Umschlagsverkehres in Cosel-Oderhafen.) Obige Eisenbahn-Direction verlautbart mit Kundmachung vom 4. März, dass der Umschlagsverkehr in Cosel-Oderhafen nunmehr wieder eröffnet ist.

Bayern. (Verkehr und Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate Jänner.) Im Monate Jänner sind bei einer Bahnlänge von 5808 (5782) km befördert worden 1,826.288 (1,655.817) Personen und 1,283.055 (1,326.681) t Güter. Die Einnahmen haben betragen aus dem Personenverkehre Mk. 2,485.763 (2,347.677), aus dem Güterverkehre Mk. 7,056.596 (7,380.976), aus dem Gepäcksverkehre Mk. 188.842 (175.843) und aus dem Thiertransporte Mk. 235.799 (205.235), zusammen Mk. 9,967.000, gegen Mk. 10,109.731 im gleichen Monate des Vorjahres.

Sachsen. (Platzkarten im Binnen- und Durchgangsverkehr.) Ueber den Verkauf der Platzkarten für die D-Züge Berlin-Hof-München und Dresden-Hof-München sind mit Giltigkeit vom 1. März neue Bestimmungen dahin ergangen, dass die daraus erwachsenden Einnahmen nicht mehr, wie bisher, der erhebenden Verwaltung verbleiben, sondern dass die Gebühren für die im Wechsel- und Durchgangsverkehre verkauften Karten den betheiligten Verwaltungen nach dem Verhältniss der damit in ihren Gebieten zurückgelegten Entfernungen zugeschieden werden. Es werden daher für den Binnenverkehr und den durchgehenden Verkehr je besondere Platzkarten bei den Fahrkartenausgaben aufgelegt und an die Zugführer der D-Züge ausgegeben werden. Die Zugführer haben beim Verkaufe die Namen der Abgangs- und Bestimmungsstation — soweit diese nicht vorgedruckt sind — mit Tintenstift in die Karten einzuschreiben. Der Ausgabetag ist in Bruchform einzutragen; er ist auch auf den Stamm der Blanketts für den durchgehenden Verkehr nach den Nachbarbahnen hinter die Bestimmungsstation zu setzen.

Baden. (Wohlfahrtseinrichtungen auf den Staatseisenbahnen.) Vor mehreren Jahren ist von der badischen Staatseisenbahn-Verwaltung im Centralgüterbahnhof Mannheim, und zwar auf der sogenannten Neckarspitze, für die Kinder der zahlreich daselbst in Dienstwohnungen untergebrachten Beamten und Arbeiter eine Kleinkinderschule errichtet worden, die sich einer lebhaften Benützung erfreut. Diese befindet sich in einem eigens für den Zweck erbauten zweistöckigen Gebäude in centraler Lage. Der erste Stock enthält einen sehr geräumigen Schulsaal und eine gedeckte Veranda für die Kinder, sowie ein Lehrerinnenzimmer, und der zweite Stock die Wohnung für die Lehrerin (zwei Zimmer mit Küche) und eine Wohnung für einen Eisenbahnbediensteten. Die Kinderlehrerin ist eine geprüfte Kinderschwester, die neben freier möblirten Wohnung, Heizung und Beleuchtung noch eine Jahresvergütung von Mk. 500 erhält und ihr Amt zu allseitiger Zufriedenheit versieht. Die Schule wird durchschnittlich von 60 bis 80 Kindern (darunter auch einige Kinder von Zollbediensteten) besucht. — In dem Schulsaal wird auch alle 14 Tage evangelischer Sonntagsgottesdienst für die Bewohner der Colonie der Neckarspitze abgehalten und es werden darin auch kirchliche Handlungen, wie z. B. Kindtaufen, vorgenommen. Die dazu erforderlichen kirchlichen Geräthe (Abendmahl- und Taufgeräthe) hat Ihre königliche Hoheit die Frau Grossherzogin Luise von Baden, welche die Anstalt wiederholt mit ihrem Besuche beehrte, zu stiften die Gnade gehabt.

Eine weitere Wohlfahrtseinrichtung ist im Centralgüterbahnhof Mannheim von der badischen Staatseisenbahn-Verwaltung durch Errichtung einer Krankenpflegestation vor zwei Jahren geschaffen worden, die sich ebenfalls als eine segensreiche Einrichtung erwiesen hat. Es ist zu diesem Zwecke eine geprüfte Krankenschwester des unter dem Protectorate Ihrer königlichen Hoheit der Frau Grossherzogin Luise von Baden stehenden badischen Frauenvereines daselbst stationirt worden, mit der Verpflichtung, in den Familien der im Centralgüterbahnhof Mannheim wohnhaften Arbeiter (in erster Linie) und Beamten (in zweiter Linie) Krankenpflegedienst zu versehen und den Familien hierin unterstützend und belehrend an die Hand zu gehen. Die Wöchnerinnenpflege hat dabei dem übrigen Pflegedienst voranzugehen. Die Krankenschwester erhält von der Eisenbahn-Verwaltung freie möblirte Wohnung, freie Verpflegung, Heizung, Beleuchtung und Besorgung der Leibwäsche nach Massgabe des Schwesternstatutes, sowie die zur Versehung ihres Dienstes erforderlichen Ausrüstungsgegenstände, Instrumente und Medicamente. Ausserdem ist von der Eisenbahn-Verwaltung an den badischen Frauenverein das ihr nach dem Statut zustehende Jahresgehalt zu ersetzen. Im Jahre 1901 hat die Krankenschwester 44 Angehörige von Arbeitern und 26 von Beamten der Eisenbahn und 7 von Zollbediensteten behandelt. Sie hat an 337 Tagen gepflegt, 2616 Einzelfälle und 14 Nachtwachen ausgeführt.

Um den nicht am Sitze einer Apotheke wohnenden Beamten und Arbeitern die Beschaffung von Arzeneimitteln zu erleichtern hat die badische Staatseisenbahn-Verwaltung ebenfalls eine wohlthätige Einrichtung geschaffen. Jede Station ist nämlich verpflichtet, ein ihr übergebenes Recept, welches vom Bahnarzt oder Betriebskrankencassenarzt für einen Eisenbahnbeamten oder -Arbeiter oder eines seiner Familienangehörigen ausgestellt ist, mit dem nächsten Zuge unter Umschlag mit dem Vermerk: „Eilt, Recept“ an die Adresse des Apothekers zu befördern und die Arzenei, nachdem sie vom Apotheker mit einem schon von der Absendestation dem Recept beigegebenen vorgedruckten Anhängezettel versehen worden ist, der die Bezeichnung: „Arzeneimittel, Dienstgut“ und die Adresse des Arzeneiempfängers enthält, kostenfrei ohne Einschrift an die Absendestation zurückzubefördern. Die Abholung daselbst ist Sache des Arzeneimittelempfängers. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 19. bis 25. März 1902.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

19. März. *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Bosnia“, Capitän N. Tomanovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

20. „ *) um 8½ Uhr Früh (Kildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän B. Bednarz, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

21. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Flora“, Capitän M. Mareglia, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza

22. „ *) am 8½ Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Almissa“, Capitän N. Chersich,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Pučischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

25. „ *) am 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie),
Dampfer „Leda“, Capitän F. Nasso,
mit Berührung von Rovigno, Pola,[1] Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnnovo (Megline), Teodo, Risano, Cattaro, Bari, Antivari, Dulcigno, Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7.10 Uhr Früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets 1. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

20. März, Dampfer „Leda“, Capitän F. Nasso } um
21. „ Dampfer „Metcovich“, Capitän G. Knezevich } Mitternacht

Levante und Mittelmeer.

20 März, um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Habsburg“, Capitän A. Leva,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

20. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie B),
Dampfer „Calipso“, Capitän C. Tomassevich,
mit Berührung von Fiume,* Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

21. „ um 11 Uhr Vormittags (directe Thessalische Linie)
Dampfer „Ettore“, Capitän P. Komnenovich,
mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Salonich, Dardanellen, Constantinopel, Burgas, Kustendjè und Varna.

23. „ um 11 Uhr Vorm. (Linie Triest-Alexandrien B),
Dampfer „Maria Teresa“, Capitän P. Berberovich,
mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Jaffa, Caifa, Bayrnth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen und Constantinopel.

23 „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B),
Dampfer „Saturno“, Capitän . . . . . ,
mit Berührung von Fiume*), Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Chios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Constantinopel, Varna, Kustendyè, Sulinà, Galatz und Braila.

25. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer),
Damper „Enterpe“, Capitän L. de Stabile,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Parga, Sajada, Santa Manra und Prevesa.

27. „ um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Bohemia“, Capitän B. Vidos,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

23. März, um 4 Uhr Nachm. (Winterlinie Bombay-Karachi),
Dampfer „Moravia“, Capitän E. Mecozzi,
[von Fiume†) am 19. März] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Rangoon, Calcutta und Madras.

3. April, um 4 Nachmittags (direct nach Bombay**),
Dampfer „Imperatrix“, Capitän V. Gutmann,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay. Anschluss in Bombay nach Singapore, Hongkong und Shanghai.

5. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan),
Dampfer „Gisela“, Capitän A. Calabrese,
[von Fiume†) am 1. April] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

12. „ um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta),
Dampfer „Maria Valerie“, Capitän C. Bellen.
(von Fiume† am 8. April) mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Colombo, Rangoon und Calcutta.

23. „ um 4 Uhr Nachmittags, (Indien—China—Japan),
Dampfer „Nippon“, Capitän G. Klansberger,
[von Fiume†) am 21. April] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

Brasilien.

1. April, Dampfer „Beatrice“, Capitän P. Randich,
mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

**) Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln

Die Elbeschiffahrt im Jahre 1901. Der Beginn des Schiffahrtsbetriebes von Hamburg aufwärts fiel im Jahre 1901, wie das „Schiff“ nach dem Berichte des Hamburger Vereines oberländischer Schiffer mittheilt, auf den 8. März. Am 12. März erfolgte dann die Eröffnung des Betriebes seitens der Schiffahrtsgesellschaften. Thalwärts konnten die ersten Kähne aus Böhmen jedoch erst am 26. März abschwimmen. Der Betrieb wurde bis 18. December aufrechterhalten. Officiell wurde die Schiffahrt mit 21. December geschlossen, als aber nachher mildes Wetter eintrat, fand ein partieller Schiffsverkehr noch bis Jahresschluss statt. Der Wasserstand der Elbe war bis Mai günstig, fiel dann von Juni bis 23. Juli auf — 165 Dresdner Pegel, um bis 5. August auf vollschiffiges Wasser zu steigen. Hierauf sank der Wasserspiegel und erreichte mit — 174 Dresdner Pegel seinen Tiefstand am 5. October. Von da an besserten sich die Wasserstände vorübergehend bis 11. November, an welchem Tage der Wasserstand — 151 Dresdner Pegel betrug. Diesen Verhältnissen entsprechend, war auch der Schiffsverkehr im ersten Halbjahre lebhaft, im Sommer und Herbst aber grossen Schwankungen unterworfen.

Der Havelverkehr begann mit 9. März und war am Schlusse des Jahres noch offen. Unterbrechungen fanden infolge Versandung vom 13. bis 16. August und wegen Eisgang vom 17. bis 20. December statt. Der anfangs günstige Wasserstand verschlechterte sich mit Ende Juni und wurde erst wieder im December vollschiffig. Die niedrigste Tauchtiefe betrug 110 cm und hielt von Anfang September bis Mitte October an.

Deutsches Reich. (Aus dem Jahresberichte der Hamburg-Amerika-Linie.) Das „Dresdner Journal“ entnimmt dem Jahresberichte der Hamburg-Amerika-Linie, dass das Ergebniss dieser Gesellschaft hinter demjenigen des Vorjahres zurückgeblieben ist, was mit den ungünstigen Verhältnissen, die auf dem nordamerikanischen Frachtenmarkte eintraten, erklärt wird. Der Betriebsgewinn betrug 20·33 Millionen Mark. Nach Abzug der Prioritätenzinsen von Mk. 993.793, der Abschreibungen und der Zuwendungen an den Versicherungsreservefonds und den Erneuerungsfonds von 14·4 Mill. Mark verbleiben Mk. 4,925.067, aus denen nach Bezahlung der Tantièmen mit Mk. 125.000 eine Dividende von 6 pCt. gegen 10 pCt. im Vorjahre ausgeworfen werden soll. Der Bericht spricht sich auch über die Bestrebungen aus, „die Ertragsfähigkeit des gesammten nordatlantischen Geschäftes durch eine wirthschaftlichere Ausnützung des gesammten Betriebsmateriales zu erhöhen“, was durch Vereinbarung mit den im Wettbewerbe stehenden Linien erreicht werden soll. Indessen beschränkt sich die Verwaltung auf die Mittheilung, dass die schwebenden Verhandlungen „so weit“ für die Gesellschaft günstig verlaufen seien und es brauche kaum versichert zu werden, dass die Selbstständigkeit und die von ausländischen Einflüssen völlig unabhängige Leitung der Gesellschaft in keiner Weise angetastet werde. Was den Güterverkehr betrifft, so wird festgestellt, dass der Verkehr nach den nordamerikanischen Häfen sich in aufsteigender Linie bewegte, auch der nach den mexikanischen Häfen war lebhaft; der westindische litt unter den politischen Wirren in Centralamerika und der chinesische unter den Nachwirkungen der vorjährigen Ereignisse. Befriedigende Ergebnisse lieferte der Verkehr mit den brasilianischen Häfen und jenen der Westküste von Süd- und Centralamerika. Auch der Personenverkehr nahm einen sehr befriedigenden Verlauf. Die Flotte der Gesellschaft erfuhr eine erhebliche Vermehrung. Durch Ankauf kamen 14 Schiffe hinzu, während 10 neue Dampfer sich im Baue befinden. Der gesammte Rauminhalt der Oceandampfer ist von 585.000 auf 630.000 Registertonnen gestiegen. Wegen des Verlustes dreier Dampfer wurden der Versicherungsreserve Mark 1,000.000 als ausserordentliche Zuwendung zugeschrieben. Um die nothwendigen Ausgaben für die Vermehrung des Schiffsparkes bestreiten zu können, beantragt die Verwaltung eine Erhöhung des Actiencapitales um 20 Mill. Mark.

Verschiedene Mittheilungen.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. April:

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. v. J. 1883 (steuerpflichtig), für je Mk. 600 Capital Mk. 10.80. — (Steuerfrei), für je Mk. 400 Capital Mk. 8.—.

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen, für je fl. 200 Capital K 8.—.

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen, Emission 1884, für je fl. 200 Capital K 8.—. — (Salzkammergut), fur je Mk. 400 Capital Mk. 8.—.

Bosnisch-hercegovinische Eisenbahn-Landesanleihe. 4½ pCt., für je K 200 Capital K 4.50.

Bulgarische Staatseisenbahn-Anleihe. 6 pCt. v. J. 1889 Frcs. 15 —.

Steiermärkische Landeseisenbahn-Anleihe. 4 pCt., für je fl. 200 Capital K 8.—.
Wiener Verkehrsanlagen-Commission. 4 pCt., für je K 200 Capital K 4.—.
Ungar. Localeisenbahnen-Gesellschaft. 4 pCt. Obligationen, für je K 200 Capital K 2.—.
Böhmische Nordbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen K 15.—.
Budapest-Fünfkirchner Bahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen K 8.—.
Buschtéhrader Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen K 7.50. — 4 pCt. Prioritätsobligationen, für je K 200 Capital K 4.—.
Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritätsobligationen, Em. 1886, für je Mk. 400 Capital Mk. 8 —.
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1871 K 7.50.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1891, für je fl. 200 Capital K 8.—.
Fünfkirchen-Barcser Bahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen K 9.94·4.
Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts. 4 pCt. Prioritätsobligationen K 4.—.
Oesterr. Nordwestbahn. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1885, für je fl. 200 Capital K 8.—.
Ostrau-Friedlander Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen K 15.—.
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. 3 pCt. Prioritätsobligationen Mk. 6.—.
Südbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritätsobligationen, Serie X Frcs. 6.50.
Ungarische Westbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen I. Em. K 10.—.

Rückzahlungen.

Ab 1. April:

Steiermärkische Landeseisenbahn-Anleihe. 4 pCt. I., II. und III. Serie.
Wiener Verkehrsanleihe. 4 pCt.
Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten.
Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen, Em. 1883, steuerpflichtig und steuerfrei.
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen.
Oesterr. Nordwestbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen vom Jahre 1885.
Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Silber- und Gold-Prioritätsobligationen.
Südbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritätsobligationen, Serie X.
Galizische Landesbank-Eisenbahn-Obligationen.

Generalversammlungen.

Im März:

22. (Budapest.) Verstaatlichte Ungarische Westbahn.
23. (Budapest.) Csakathurn-Agramer Eisenbahn-Actiengesellscha t.
24. (Bozen.) Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee.
25. (Salzburg.) Elektricitätswerke Salzburg.
26. (Wien.) Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
26. (Graz.) Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neuhaus) (ausserordentliche Generalversammlung).

Im April:

5. (Lemberg.) Eisenbahn Chabówka-Zakopane.
14. (Bielitz.) Bielitz-Bialaer Elektricitäts- und Eisenbahn-Gesellschaft.

Coponabzug.

Oesterr. Nordwestbahn. Nachdem die auf Grund der Concessionsurkunde für das Ergänzungsnetz der Oesterr. Nordwestbahn für die Prioritätsanleihe vom 1. October 1871 bestandene Gebührenbefreiung mit Ende December 1901 abgelaufen ist, werden vom 1. Mai 1902 an die Coupons der Prioritätsobligationen lit. B mit einem Abzuge von 5·6 h (Stempelgebühr) per Coupon eingelöst.

Verzeichniss der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten. (Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Zara.) Die vorliegende Liste des k. k. Oberlandesgerichtes Zara pro 1902 über die Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten enthält 76, mithin um 3 Sachverständige weniger als im Vorjahre. [E.-M.-Z. 10.322/7.]

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Wien. Dem Gemeinderathe liegt der Rechnungsabschluss des Lagerhauses der Stadt Wien für das Jahr 1901 und der Geschäftsbericht des Directors Ed. Strasser vor. Die ordentlichen Einnahmen betrugen K 763.983·69; nach Abzug der ordentlichen Ausgaben von K 687.921·93 verbleibt ein Gebahrungsüberschuss von K 76.061·76 oder von 4·28 pCt. des Anlagewerkes von K 1,774.337·62 (gegen K 92.648·65 oder 5·22 pCt. in 1900). Für Verbesserungen an einigen Magazinen sind ausserordentliche Ausgaben in der Höhe von K 34.535·14 erwachsen. Dem Berichte zufolge ist das ungünstigere Ergebniss hauptsächlich der Geschäftsstille zuzuschreiben, die auf dem Wiener Getreidemarkte herrschte. Die Zuzüge an Getreide u. dgl. waren um 336.180 q niedriger als im Vorjahre und der Güterumsatz erlitt einen Ausfall von insgesammt 469.960 q; er sank auf 4,238.108 q und die mittlere Tagesbewegung auf 14.127 q herab (gegen 4,708.068 und 15.694 q in 1900). Eingegangen sind 11.426 Waarenposten mit 2,074.758 q und ausgegangen 23.685 Posten mit 2,163.350 q (gegen 13.603 Posten mit 2,400.139 und 27.468 Posten mit 2,307.929 q im Vorjahre). Der mittlere Lagerstand betrug 297.200 q (gegen 288.900 in 1900) und der mittlere Versicherungswerth des Lagerstandes am 31. December 1901 berechnet sich mit K 16·37 für den Metercentner (gegen K 17·15 zu Ende 1900). An der Gesammtgüterbewegung waren der Eisenbahnverkehr, der die auffallende Abschwächung von 388.196 q aufweist, mit 46·61 pCt., der Schiffsverkehr mit 36·14 pCt. und das Strassenfuhrwerk mit 17·25 pCt. betheiligt (gegen 50·20 pCt., 32·76 pCt. und 17·04 pCt. in 1900). Auf Getreide, Oelsaaten, Hülsenfrüchte, Mehl und Kleie entfallen 96·32 pCt., auf sonstige Waaren 3·68 pCt. des Gesammtumsatzes (gegen 97·02 pCt. und 2·98 pCt. in 1900). Das Belehnungsgeschäft ging gleichfalls zurück; bei 11 von 206 in Umlauf gesetzten Lagerscheinen wurde eine Belehnung mit insgesammt K 48.688 oder 0·25 pCt. des Versicherungswerthes des Gesammtlagerstandes zur Vormerkung in die Lagerbücher gebracht (gegen 14 von 341 ausgeschriebenen Lagerscheinen mit K 67.552 oder 0·29 pCt. im Vorjahre).

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco
Moritz **TILLER** & Co. k. k. Hof lieferanten
Firma-Inhaber M. Tiller — J. Toffler 659
WIEN, VII. Mariahilferstrasse 22.

Specialfabriken
für
Pumpen und Waagen
Grösstes Lager. 669
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

Das
k. k. Versteigerungs-Amt
WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17
übernimmt: **Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen, Partiewaaren, Gegenstände jeder Art,**
wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**
Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916).

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Frachtsatz-Berichtigungen im Anhang zu den Tarifen, Theil II, Hefte 1 und 2, infolge von Druck- und Berechnungsfehlern.

In dem vom 1. Jänner 1902 giltigen Anhange zu den Tarifen, Theil II, Hefte 1 und 2, im obbezeichneten Verbande werden mit sofortiger Giltigkeit bei Post Nr. 31 (Getreide) die nachstehenden Frachtsätze berichtigt, und zwar:

Auf Seite 36 der Frachtsatz von Báttaszék nach Franzdorf von 144 h auf **244** h.

Auf Seite 41 der Frachtsatz von Sárbogárd nach Kundl von 339 h auf **329** h.

Auf Seite 41 der Frachtsatz von Szilfamajor nach Graz von 487 h auf **187** h.

Auf Seite 47 der Frachtsatz von Sárbogárd nach Völkermarkt-Kühnsdorf von 209 auf **201** h.

Wien, am 18. März 1902. [240]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

20. März 1902. Auf der Kleinbahn Neu-Lupków — Cisna wurde mit den Zügen Nr. 5176 und 5175 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Generalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Ausgabe 1901. (Nachtrag XIV zu demselben.) Dieser mit 1. März 1902 zur Einführung gelangte Nachtrag enthält alle mit gleichem Tage auf den k. k. österr. Staatsbahnen in Wirksamkeit tretenden neuen Tarife, sowie die zu den bestehenden Tarifen ausgegebenen Nachträge. Diese letzteren sind theils mittelst Ersatzseiten, theils mittelst der zu den einzelnen Abtheilungen des General-Gütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Berichtigungsblätter durchgeführt worden.

Geflügelausstellung in Schluckenau. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände und Thiere.) Anlässlich der vom Geflügel- und Kaninchenzüchter-Vereine für Schluckenau und Umgebung in der Zeit vom 25. Februar 1902 in Schluckenau stattgefundenen Geflügelausstellung finden für die Beförderung der hiezu bestimmten Ausstellungsgegenstände und Thiere auf sämmtlichen in Böhmen gelegenen Eisenbahnstrecken, für welche der Tarif, Theil I, giltig ist, die im gemeinsamen Tarif, Theil I, Abtheilung B, Abschnitt C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Frachtzuschlag für zu niedrige Gewichtsangabe. Im Grunde der Bestimmungen des § 53, Abs. 6 und 9 des Betriebsreglements, bezw. Art. 7, Abs. 4 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, und § 3, Abs. 3 der Ausführungsbestimmungen zu dem letzteren, ist der Frachtzuschlag für zu niedrige Gewichtsangabe nur bei jenen Gütern zu erheben, zu deren Verwiegung die Eisenbahn nicht verpflichtet ist, und bezüglich welcher der Absender — ohne die Verwiegung durch die Eisenbahn im Frachtbriefe zu verlangen — das Gewicht zu niedrig angegeben hat, wenn und insoweit zwischen der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für das angegebene und jener für das ermittelte Gewicht ein Unterschied besteht.

Dieser Frachtzuschlag ist demnach, da die Eisenbahn zur Verwiegung von Stückgütern verpflichtet ist, überhaupt nur bei Wagenladungsgütern, d. i. bei Gütern in Mengen von mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, bezw. per Wagen zur Einhebung zu bringen.

Dies gilt auch für jene Wagenladungsgüter, rücksichtlich deren der Absender im Frachtbriefe das Gewicht unrichtig unter 5000 kg angegeben hat. (Siehe Beispiele a), b), c).)

Dagegen ist der Frachtzuschlag für zu niedrige Gewichtsangabe nicht zur Einhebung zu bringen:

1. Bei Stückgütern, d. i. bei Gütern in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief, weil zu deren Verwiegung die Eisenbahn verpflichtet ist.

(§ 53, Abs. 13, Punkt a), in Verbindung mit § 53, Abs. 3, 2. Satz, und Zusatzbestimmung IV zu § 50 des Betriebsreglements; siehe Beispiel d).)

2. Wenn der Absender im Frachtbriefe die Verwiegung durch die Eisenbahn verlangt hat.

(§ 53, Abs. 13, Punkt b) des Betriebsreglements.)

3. Wenn für das bahnseits ermittelte und das von der Partei angegebene Gewicht derselbe Frachtsatz entfällt.

(Folgt aus § 53, Abs. 9 des Betriebsreglements, siehe Beispiel e).)

4. Wenn bei Verwiegung von Wagenladungsgütern auf einer Geleisewage unter Zugrundelegung des an dem Wagen angeschriebenen Eigengewichtes die bahnamtliche Nachwage des Gutes gegen das im Frachtbriefe angegebene Gewicht keine grössere Abweichung als zwei Percent des erwähnten Eigengewichtes ergibt, weil in diesem Falle das parteiseits angegebene und nicht das bahnseits ermittelte Gewicht für die Frachtberechnung als richtig angenommen wird, und sonach zwischen der Fracht für das angegebene und jener für das ermittelte Gewicht kein Unterschied resultirt.

(Zusatzbestimmung IX, 2. Abs. zu § 53 des Betriebsreglements.)

Beispiele

unter Zugrundelegung einer Entfernung von **100 km** auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen, Abschnitt A.

a) Mehl. Parteiangabe 4800 kg; bahnamtlicher Befund 5100 kg, Tarifirung A—A—;
Frachtzuschlag für zu niedrige Gewichtsangabe, weil Wagenladungsgut, und zwar auf Grund der Frachtdifferenz von K 2·28 (4800×76 = K 36·48 gegen 5100×76 = K 38·76), entsprechend der Fracht für 300 kg nach Classe A (300 × 76 = K 2·28).

b) Stärke. Parteiangabe 4800 kg, bahnamtlicher Befund 5100 kg, Tarifirung II—A—;
Frachtzuschlag für zu niedrige Gewichtsangabe, weil Wagenladungsgut, und zwar auf Grund der Frachtdifferenz von K 0·76 (5000 × 76 = K 38·00 — [4800 × 105 = K 50·40, kommt somit, da höher, nicht in Betracht] — gegen 5100 × 76 = K 38·76) entsprechend der Fracht für 100 kg nach Classe A (100 × 76 = K 0·76).

c) Stärke. Parteiangabe 3600 kg, bahnamtlicher Befund 5100 kg, Tarifirung II—A—;
Frachtzuschlag für zu niedrige Gewichtsangabe, weil Wagenladungsgut, und zwar auf Grund der Frachtdifferenz von K 0·96 (3600 × 105 = K 37·80 gegen 5100 × 76 = K 38·76.)

d) Mehl. Parteiangabe 4800 kg, bahnamtlicher Befund 4900 kg, Tarifirung A—A—;
Kein Frachtzuschlag für zu niedrige Gewichtsangabe, weil Stückgut.

e) Getreide. Parteiangabe 9800 kg, bahnamtlicher Befund 10.000 kg, Tarifirung —.— Sp.-T. 1;
Kein Frachtzuschlag für zu niedrige Gewichtsangabe, wiewohl Wagenladungsgut, weil für das angegebene und für das ermittelte Gewicht (Minimalgewicht) derselbe Frachtsatz entfällt. (K 58·00.)

Ausland.

Berlin-Stettin-Sächsischer Güterverkehr. (Aufnahme der Station Spandau.) Im obgenannten Güterverkehre wurde am 20. März 1902 die Station Spandau des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen aufgenommen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) (Einführung des Nachtrages I zu Theil I B.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1902 tritt der Nachtrag I zu Theil I B (Tarifvorschriften und Güterclassification) in Kraft. Der Nachtrag kann von der Drucksachencontrole der kaiserl. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unentgeltlich bezogen werden.

Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutscher Verband. (Getreide-Exporttarif nach der Schweiz und Oesterreich.) Mit der zum 1. Mai 1902 durch die kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M. bekannt gemachten Aufhebung des vom 1. Jänner 1897 giltigen Ausnahmetarifes für Getreide etc. nach der Schweiz und Oesterreich kommen die für den Verkehr von Altona, Hamburg, Lübeck, Cassel Rangirstation, Göttingen, Nordhausen, Northeim, Salzgitter nach Basel und Schaffhausen in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze vom 1. Mai 1902 ab im Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutschen Verkehre weiter zur Anwendung.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 1. Heft (Verkehr mit N.O.B.) vom 1. Juni 1899. (Ergänzung.) Mit Wirksamkeit ab 10. März 1902 ist der Tarif u. A., wie folgt zu ergänzen:

Auf Seite 94:

Rollhofen † — Lindau . . . . . 329 km.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 3. Heft (Verkehr mit S.E.B. und weiter) vom 1. Jänner 1900. (Ergänzung.) Mit Wirksamkeit vom 10. März 1902 ist der Tarif u. A., wie folgt zu ergänzen:

Auf Seite 78:

Rollhofen † — Lindau . . . . . 329 km.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1896. (Verkehr mit den Stationen Recklinghausen und Recklinghausen-Bruch: Stationsnamenänderung.) Die General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erliess an ihre Organe nachstehendes Circulare:

Zur Vermeidung von Verschleppungen werden die Dienstesstellen auf die Verschiedenheit der Stationen Recklinghausen und Recklinghausen-Bruch aufmerksam gemacht. Die Aufgeber von Sendungen sind darauf hinzuweisen, dass es sich um zwei getrennte Ortschaften handelt, deren jede einen besonderen Bahnhof hat.

Die Station Altendorf-Essen Süd erhält vom 1. Mai 1902 ab die Bezeichnung „Essen West".

Schweizer Bahnen. (Rückvergütungs-Frachtsätze auf Transporten von Maschinen und Maschinentheilen Pino transit [Legnano]—Buchs transit [Podwołoczyska] transit.) Laut Publication der Direction der Gotthardbahn wird auf der bereits im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 15 vom 8. Februar 1902 veröffentlichten Taxe Pino transit—Buchs (Rheinthal) transit von Frcs. 1·78 per 100 kg für Maschinen und Maschinentheile von Legnano nach Podwołoczyska transit noch die Agiodifferenz zwischen den italienischen Frachten bis Peri transit einerseits und Pino transit andererseits vergütet.

Schweizer Bahnen. Gütertarif Delle transit, Locle transit etc.—Romanshorn transit und Singen transit vom 1. Jänner 1889. (Aenderung.) Laut Publication der General-Direction der Schweizerischen Bundesbahnen ist im Nachtrag I zum obgenannten Gütertarife mit Giltigkeit vom 1. April 1902 in Ziffer 1 des Abschnittes IV nach dem Worte Friesen die Bezeichnung „(tannene und eichene)" zu streichen.

Schweizer Bahnen. Gütertarif Delle transit, Locle transit etc.—Buchs transit und St. Margrethen transit vom 1. Jänner 1899. (Aenderung.) Laut Publication der General-Direction der Schweizerischen Bundesbahnen ist im Nachtrag VIII zum obgenannten Gütertarife mit Giltigkeit vom 1. April 1902 im Ausnahmetarife Nr. 35 nach dem Worte Friesen die Bezeichnung „(tannene und eichene)" zu streichen.

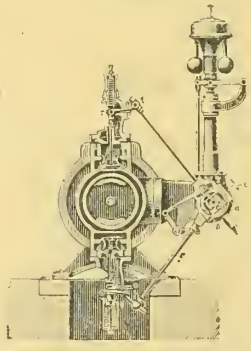
Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen. (Localgüterverkehr.) In der Zeit vom 1. März 1902 bis 30. Juni 1904 werden Theere des Specialtarifes III in Wagenladungen zu den Sätzen des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) befördert, sofern die Sendungen zum Räuchern behufs Verhütung von Frostschäden in den Weinbergen bestimmt sind. Die Gewährung des ermässigten Frachtsatzes erfolgt im Rückvergütungswege. Gesuche um die bezeichnete Vergünstigung sind binnen drei Monaten nach Ablauf des Monates, in welchem die Beförderung erfolgt ist, bei der General-Direction der Staatseisenbahnen einzureichen unter Vorlegung der Original-Frachtbriefe und einer Bescheinigung des Ausschusses eines landwirthschaftlichen Bezirksvereines oder eines dem Verbande landwirthschaftlicher Creditgenossenschaften in Württemberg angehörenden Vereines (Darlehenscassenvereines) darüber, dass die Sendung zu dem bezeichneten Zwecke bezogen worden ist.

Der seit **1807** schon bekannte und als Specialität berühmte

Becher'sche Karlsbader Englisch-Bitter

ist der beste aller Magenliqueure. Ueberall käuflich. Vielfach prämiirt. Firma beachten, da viele werthlose Nachahmungen ausgeboten werden. Johann Becher, Liqueurfabrik, Karlsbad in Böhmen 691. Vertreter in Wien: Carl Zechmeister, XVIII. Gentzgasse 19.

Weltausstellung Wien 1873 Fortschrittsmedaille. Gegründet 1853. Weltausstellung Paris 1900 Grand Prix.



G. Topham

Maschinenfabrik und Eisengiesserei

Wien, Favoriten.

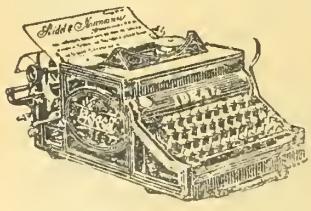
Specialitäten: 665

Sägewerks- und Holzbearbeitungsmaschinen in vollkommenster Ausführung nach neuesten formvollendeten Modellen für alle Zwecke der Holzindustrie.

Dampfmaschinen mit Präcisions-Schieber- und zwangläufiger Ventilsteuerung (Patent Elsner). Über 400 im Betriebe.

Transmissionen mit und ohne Ringschmierlager, sowie auf Maschinen geformte Zahnräder aller Art.

Spindel- und Excenterpressen, hydraulische Pressen und die zörnjegugeh Pumpwerke.



Ideal Seidel & Naumann's **Schreibmaschine**

das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.

Auf Kugellager mit sofort und dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem

Decimal-Tabulator.

Leichtester Tastenanschlag. Grösste Durchschlagsfähigkeit. Schriftproben und Prospecte gratis und franco.

General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn: 660

Hch. SCHOTT & DONNATH, Wien, III. Heumarkt Nr. 9.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./₂, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif. auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
884	Oesterreichischen Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Litophone	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bubentsch St.E.G.	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. November 1899	Pfennig 91	Pfennig 72*)	Pfennig 19	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennig für 100 kg
					Bubna St.E.G. Lieben Oe.N.W.B. und St.E.G. Prag Oe.N.W.B., B.N.B. und St.E.G. Prag-Anglobank Oe.N.W.B. Prag St.B. trs. Vysočan B.N.B. Wysočan Oe.N.W.B.				93		21			
				Aussig-Landungsplatz	Bubentsch St.E.G.				78		6			
					Bubna St.E.G. Lieben Oe.N.W.B. und St.E.G. Prag Oe.N.W.B., B.N.B. und St.E.G. Prag-Anglobank Oe.N.W.B. Prag St.B. trs. Vysočan B.N.B. Wysočan Oe.N.W.B.				80		8			
				Schönpriesen-Umschlag	Bubentsch St.E.G.				78		11			
					Bubna St.E.G. Lieben Oe.N.W.B. und St.E.G. Prag Oe.N.W.B., B.N.B. und St.E.G. Prag-Anglobank Oe.N.W.B. Prag St.B. trs. Vysočan B.N.B. Wysočan Oe.N.W.B.				80	67*)	13			
				Dresden-Elbkai	Bubentsch St.E.G. Bubna St.E.G. Lieben Oe.N.W.B. und St.E.G. Prag Oe.N.W.B., B.N.B. und St.E.G. Prag-Anglobank Oe.N.W.B. Prag St.B. trs. Vysočan B.N.B. Wysočan Oe.N.W.B.				—	119	—			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
									Pfennig	Pfennig	Pfennig			
885	**Oesterreichischen Nordwesthahn**	betheiligten Verwaltungen	Quebrachoholz in Stämmen oder Blöcken	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Floridsdorf K.F.N.B. Floridsdorf-Jedlesee Oe.N.W.B. Korneuburg Oe.N.W.B. Nussdorf K.k.St.B. Stadlau St.E.G. Wien K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G. Wien II (K.F.J.B.) K.k.St.B. Wien-Lagerhaus K.k.St.B. Wien-Praterquai K.k.St.B.	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899	162	120 *)	42	Im Kartirungswege		
					Wien I (K.E.B.) K.k.St.B.				173	131 *)	42			
					Wien-Donauuferbahnhof K.F.N.B.				163	121 *)	42			
					Wien-Donauquaibahnhof K.k.St.B.									
				Schönpriesen-Umschlag	Floridsdorf K.F.N.B. Floridsdorf-Jedlesee Oe.N.W.B. Korneuburg Oe.N.W.B. Nussdorf K.k.St.B. Stadlau St.E.G. Wien K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G. Wien II (K.F.J.B.) K.k.St.B. Wien-Lagerhaus K.k.St.B. Wien-Praterquai K.k.St.B.				157	115 *)	42			
					Wien I (K.E.B.) K.k.St.B.				168	126 *)	42			
					Wien-Donauuferbahnhof K.F.N.B.				158	116 *)	42			
					Wien-Donauquaibahnhof K.k.St.B.									
				Dresden-Elbkai	Floridsdorf K.F.N.B. Floridsdorf-Jedlesee Oe.N.W.B. Kornenburg Oe.N.W.B. Nnssdorf K.k.St.B. Stadlau St.E.G. Wien K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G. Wien II (K.F.J.B.) K.k.St.B. Wien-Lagerhaus K.k.St.B. Wien-Praterquai K.k.St.B.				198	156	42			
					Wien I (K.E.B.) K.k.St.B.				209	167	42			
					Wien-Donauuferbahnhof K.F.N.B.				199	157	42			
					Wien-Donauquaibahnhof K.k.St.B.									

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schlepphahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennig für 100 kg

Fortlaufende Nummer	1	886	887	888
Die Publication erfolgt von der	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
und im der Namen	3	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Localbahn Radonitz-Duppau	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Garne der Pos. G—3 a und b	Bahnrequisiten und Inventarsgegenstände	Thon, roh, gebrannt oder geröstet, lose oder in Säcken
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Engelsberg-Lichtewerden	den Stationen der Localbahnlinie Radonitz—Duppau	Rakonitz (B.E.B. und k.k.St.B.)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Leitomischl Zwittau oder umgekehrt	Radonitz	Erkrath (K.E.D. Elberfeld)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen In den bezüglichen Frachtbriefen muss die Bauunternehmung der in Rubrik 3 genannten Localbahn sowohl als Aufgeber als auch Empfänger erscheinen	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Radonitz-Duppau bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	vom 30. März 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarife	Localtarif	Tarif, Theil II, Heft 2 des Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898 (Ausnahmetarif 6, b B)
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Bestebt kein directer Frachtsatz		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	174 Heller 214 Heller	8 Heller	Mark 1·56
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden		
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen zu bewirken ist	
Besondere Bemerkungen	14			

Fortlaufende Nummer	889	890	891
1			
Die Publication erfolgt	**Oesterr. Nordwestbahn**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Südbahn-Gesellschaft**
von der und im Namen der betheiligten Verwaltungen			
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Maschinen, zerlegte, und Maschinentheile des Ausnahmetarifes Nr. 4 b) bei 5.000 kg c) bei 10.000 kg	Kalk der Pos. K—4 / Ziegel der Pos. Z—1	Holz der Pos. H—20, a) der Güterclassification des Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Warmbrunn (Directionsbezirk Breslau)	Lobositz	Csáktornya / Kotor Alsó-Domborn
nach	Villach	Topkowitz-Kartitz	Trifail
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Unter Einhaltung der im Ausnahmetarife Nr. 4 angeführten Bedingungen / bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1902	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen / bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. Sendungen müssen in Trifail mittelst Strassenfuhrwerk abgeführt oder über ein mit der Station verbundenes Industriegeleise bezogen werden / vom 1. April 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welches das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Ostdeutsch-Oesterreichischer Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 3, vom 1. November 1897	Localgütertarif, Theil II, Heft 1, bezw. Anhang zu demselben	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Heller: 27 / 20	Heller incl. ungar. Steuer: 76 / 68
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	b) 331 Pfennig c) 324 Pfennig	Heller: 22 / 16	Heller: 67 / 56
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Heller: 5 / 4	Heller: 9 / 12
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Anf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende März 1903	
Besondere Bemerkungen		Die Transporte müssen zur Erweiterung einer Jute- und Leinenwaarenfabrik in Kartitz bestimmt sein und diesem Zwecke auch zugeführt werden. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	
14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
892	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Calciumcarbid der Pos. C—1 a der Güterclassification des Tarifes, Theil 1	Matrei	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen zum Export nach dem Zollauslande bestimmt sein. Das Aufladen obliegt dem Absender, das Abladen der Bahnanstalt	vom 1. April 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	286	278	8	Nach Massgabe der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege		
				Bozen-Gries					302	274	28			
				Matrei	Kufstein trans.			Localtarif	84	59	25	Im Kartirungswege		
893	Südbahn-Gesellschaft		Knochenleim der Pos. L—5 b der Güterclassification des Tarifes, Theil 1	Graz S. B.	Wien (Matzleinsdorf)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. April 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	Heller 173	132	41	Im Kartirungswege		
					Cormons trans.	Das Aufladen obliegt dem Absender. Die Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen nach italienischen Bestimmungsstationen zur Aufgabe gebracht werden			261 incl. Ueberfuhrsgebühr bis zur Reichsgrenze	215	46			

Fortlaufende Nummer	894	895	896
1			
Die Publication erfolgt — von der	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Wien-Aspang	Südbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt — und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	Schneebergbahn	
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Holz der Serie II, Ziffer 3, lant Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Eis	Blei der Pos. B—21, P. I der Güterclassification des Tarifes, Theil I
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Gmunden	Traiskirchen E.W.A.	Prevali
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	allen Tarifstationen	Wr.-Neustadt Sch.B.B.	Villach S.B.
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Verladung in gedeckt gebauten Wagen. Einhaltung der sonstigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Aufladen der Sendungen obliegt der Partei
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	vom 26. März 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 1. April 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
8 — Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Ausnahmetarif, Theil IV, Heft 1 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1899	Gemeinschaftstarif	Localtarif
9 — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es bestehen keine directen Frachtsätze	26 Heller	153 / 185 Heller
10 — per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Die gleichen Frachtsätze wie im Verkehre mit der Station Ebensee	16 Heller	121 / 142 Heller
11 — per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		10 Heller	32 / 43 Heller
12 — Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
13 — Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
14 — Besondere Bemerkungen	Die Station Gmunden rangirt in die Gruppe L der Re-expeditionstabelle		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
897	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Melasse und Osmosewasser	Prag-Hrabovka transit	Kolin St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	54 Heller	48 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
				oder umgekehrt										
898	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Borohradek	Bubenč	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	Verschieden	Heller 66		Im Kartirungswege		
				Peček						57				
899	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Ermässigtes Eilgut	Schönpriesen	Bärringen	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 244		Im Kartirungswege		
					Blatna					325				
				oder umgekehrt										
900	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle, Coaks und Briquettes	Segen-Gottes		Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Kohlentarif, Theil II, Heft 3, giltig vom 1. Jänner 1898		Heller per Tonne à 1000 kg 656	566	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, nachweislich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen und längstens bis Ende März 1903 vorzulegen sind	90	
				Siebenbrunn-Leopoldsdorf										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
901	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Siehe untenstehende Tabelle			Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von oder nach Prag (St.E.G.):

Nach oder von	Frachtgut								
	Sperrige Güter	Classe		Wagenladungsclasse			Specialtarif		
		I	II	A	B	C	1	2	3
	Heller für 100 Kilogramm								
Bünanburg	246	185	129	117	98	78	102	80	62
Enlau	246	185	129	117	98	78	102	78	62

902	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Dampfkessel der Tarifpos. D—6	Maschinentheile (auch zerlegte Maschinen) der Tarifpos. E—6	Brünn (St.E.G.) oder Schimitz	Hronov	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	vom 1. April 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Mai 1902	Localtarif	Verschieden	89 Heller	113 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende Juli 1902	Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zur Errichtung einer mechanischen Weberei in Hronov bestimmt sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
903	**Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft**		Baumaterialien, wie Holz, Steine, Ziegel, Kalk u. s. w.	Salzburg k.k.St.B. transit und allen Stationen der Linie Salzburg—Lamprechtshausen		Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen. Aufgabe als Frachtgut. Die Sendungen müssen für den Bau, bezw. die Umlegung des Marktes Oberndorf bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	Verschieden	Verschieden	25% der normalen Frachtsätze	Im Kartirungswege	Dem Frachtbriefe hat eine Bestätigung der Marktgemeinde-Vorstehung Oberndorf, dass die Sendung für den Bau, bezw. die Umlegung des Marktes Oberndorf bestimmt ist, beizuliegen	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
34	Nr. 30 vom 15. März 1902	859	K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligte Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Budapest-dunaparti t. p. n. Budapest-fővárosi közraktárak Budapest-Józsefváros etc.	Cosel-Oderhafen	In der Spalte 6 der Kundmachung ist der Text auf folgende Weise zu berichtigen: **„Die Sendungen müssen von diesem Umschlagsplatze per Schiff nach Berlin weiterbefördert werden. Zahlung der Frachtgebühren mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.“** In der Spalte 7 ist einzuschalten: **„vom 25. März angefangen für die Dauer . . .“** etc. In der Spalte 11 sind die Buchstaben a) und b), sowie der Frachtsatz 17 Markpfennig zu streichen. Schliesslich ist die in der Spalte 14 enthaltene Bemerkung zu streichen	
	Nr. 20 vom 20. Februar 1902	708	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Ermässigtes Eilgut	Časlau	Neustrasehitz oder umgekehrt	Der Frachtsatz ist von 224 auf 223 h per 100 kg richtigzustellen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 34. **Wien, 25. März 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Commission für Verkehrsanlagen in Wien. — Der Bau einer doppelten Eisenbahnlinie zwischen Port Said und Cairo. — Das Eisenbahnnetz Japans von 1869 bis 1900. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen im Monate Jänner 1902. — Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen im Monate Jänner 1902. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 19. März 1902, Z. 4066, an alle Staatsbahn-Directionen und Verwaltungen der Privatbahnen, betreffend die Vorlage von Duplicaten eisenbahnstatistischer Tabellen an die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

Ueber Einschreiten einer Eisenbahn-Verwaltung findet das Eisenbahnministerium in Abänderung des Erlasses des k. k. Handelsministers vom 20. März 1894, Z. 12.564 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 48), vom Gegenstandsjahre 1901 angefangen von der mit diesem Erlasse vorgeschriebenen Vorlage eines Duplums der eisenbahnstatistischen Tabellen an die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen im Allgemeinen abzusehen, mit dem Bemerken, dass dieser Aufsichtsbehörde Tabellen 5 (Oberbau), 27 (Unfälle beim Eisenbahnverkehr), 29 (Achs-, Radreifen-, Vollräder- und Schienenbrüche) und 32 (Schleppbahnen) nach wie vor vorzulegen sein werden.

Eine Aenderung in den bezüglich der Vorlage der gedachten Tabellen an das statistische Departement im k. k. Eisenbahnministerium derzeit geltenden Vorschriften tritt nicht ein.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Wrba m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. Februar 1902, Z. 3671,*) an alle k. k. Staatsbahn-Directionen und an die Betriebsleitung in Czernowitz, betreffend die Stempelgebühr für Prüfungszeugnisse über die Befähigung des bei Vorbereitungsarbeiten zur Dienstbereitstellung der Locomotiven verwendeten Personals.

Zufolge Entscheidung des k. k. Finanzministeriums vom 20. Jänner 1902, Z. 2924, unterliegen die Zeugnisse der Staatsbahn-Verwaltung und der Verwaltungen der Privatbahnen über das Ergebniss der mit dem hierämtlichen Erlasse vom 16. März 1901, Z. 656, eingeführten Prüfung über die Befähigung zur selbstständigen Verrichtung der Vorbereitungsarbeiten zur Dienstbereitstellung der Locomotiven der Stempelgebühr von 30 Hellern.

*) Dieser Erlass wurde den Verwaltungen der Hauptbahnen im Nachhange zum Erlasse vom 16. März 1901, Z. 656 (Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 36), zur Kenntniss gebracht.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 20. März 1902, womit für den Monat April 1902 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat April 1902 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von neunzehneinhalb ($19^1/_2$) Percent in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

Zu Beginn der am 20. März unter Vorsitz Seiner Excellenz des Herrn Eisenbahnministers Dr. Ritter von Wittek abgehaltenen Vollversammlung dieser Commission begrüsste der Vorsitzende das neugewählte Mitglied der Landescurie Herrn Landtagsabgeordneten Paul Spitaler, welcher das vorgeschriebene Verschwiegenheitsgelöbniss ablegte.

Sodann unterbreitete das zur Berathung über den mit der Staatseisenbahn-Verwaltung abzuschliessenden Anschluss- und Betriebsvertrag für die Wiener Stadtbahn eingesetzte Comité den von ihm ausgearbeiteten und vom Finanzausschusse der Commission angenommenen abgeänderten Vertragsentwurf.

Der Vertrag soll nunmehr rückwirkend mit 1. Jänner 1902 in Kraft treten und für die Dauer von zehn Jahren unkündbar abgeschlossen werden, ab 31. December 1910 aber einjährig kündbar sein. Die einen Bestandtheil dieses Vertrages bildende Verrechnungsvorschrift unterliegt von drei zu drei Jahren einer einverständlichen Revision.

Die gegenwärtigen Eigenthumsgrenzen der k. k. Staatsbahnen einerseits und der Wiener Stadtbahn andererseits sollen durch diesen Vertrag nicht berührt werden. Die k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung führt den Betrieb der Wiener Stadtbahn fortan für Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen gegen Ersatz der thatsächlich auflaufenden Selbstkosten.

Die Commission hat beschlossen, den vom Comité ausgearbeiteten Gegenentwurf zu genehmigen und denselben ehestens dem Eisenbahnministerium behufs Ertheilung der Zustimmung vorzulegen.

Bei der Abrechnung von mehreren, sowohl für die Wienflussregulirung als auch für die Wienthallinie der Wiener Stadtbahn gemeinsam ausgeführten Arbeiten haben sich zwischen den betreffenden Bauorganen einige Differenzen bezüglich der Grundlagen der Abrechnung ergeben, deren Austragung durch die Commission selbst erforderlich erschien. Dieselbe hat denn auch ein aus den Herren Ministerialrath Dr. Freiherrn von Raymond, Vicebürgermeister Strobach und Landtagsabgeordneten Jax bestehendes Comité mit der Aufgabe betraut, unter Zuziehung der beiderseitigen Baudirectoren und nach Erforderniss auch sonstiger Functionäre über die einzelnen zwischen der Wienflussregulirung und der Stadtbahn-Unternehmung obschwebenden Differenzpunkte zu berathen und sodann der Vollversammlung der Commission die geeigneten Anträge zu stellen.

Da bezüglich der Ausstattung der Haltestelle Brigittabrücke der Donaucanallinie mehrfache Klagen aus dem Publicum laut wurden, welche auch in der im Wiener Gemeinderathe vom Herrn Gemeinderathe Dr. Emerich Klotzberg eingebrachten Interpellation Ausdruck fanden, hat die den Betrieb führende k. k. Staatsbahn-Direction Wien ein Project ausgearbeitet, wonach die Eindeckung des Perrons bis zum Stellwerksthurm verlängert und in dem Erdgeschosse dieses Gebäudes ein entsprechender Warteraum eingerichtet werden soll.

Nach erfolgter Genehmigung dieses Projectes seitens des Eisenbahnministeriums hat die Commission behufs ehester Durchführung der erforderlich erkannten Herstellungen hiefür den Betrag von K 19.480 aus dem Reservefonds bewilligt.

Sodann wurde für eine Anzahl von Bauabrechnungen, betreffend die Wiener Stadtbahn, das Absolutorium ertheilt.

Die Mittheilung der Unionbank in Wien, dass anlässlich der Begebung der Emission vom Jahre 1900 für die Commission sich keine Gewinnst-Participation ergibt, wurde zur Kenntniss genommen.

Schliesslich wurde beschlossen, dass es von einer Prüfung der Bauabrechnung, betreffend die Wienflussregulirung, seitens der Commission das Abkommen zu finden habe, da die beiden Curien des Staates und des Landes an dieser Anlage nur mit fixen Pauschalbeträgen betheiligt sind, demnach an der Gestaltung des Schlussergebnisses kein Interesse haben.

Der Commission ist vom Generalcommissariat für die Weltausstellung Paris 1900 das Diplom des ihr zuerkannten „Grand Prix“ zugekommen, welches am Schlusse der Sitzung eingesehen wurde. Es wurde beschlossen, das Diplom im Berathungssaale der Commission an hervorragender Stelle anzubringen.

Der Bau einer doppelten Eisenbahnlinie zwischen Port Said und Cairo.

Wir entnehmen dem 1. Hefte des V. Jahrganges der von der österreichisch-ungarischen Handelskammer in Alexandrien herausgegebenen »Mittheilungen über den Handel in Aegypten« nachstehende Ausführungen:

Das Project, Port Said zu einem Handelshafen von grösserer Bedeutung zu gestalten, beginnt greifbare Formen anzunehmen, und als erster Schritt hiezu ist der Vertrag anzusehen, welcher vor einigen Tagen von der ägyptischen Regierung einerseits und der Suezcanal-Gesellschaft andererseits unterfertigt wurde. Es ist dies ein Ereigniss von der weittragendsten Bedeutung, und zwar ebenso sehr für Port Said selbst als auch für Alexandrien. Denn es herrscht kein Zweifel, dass die Ausbildung Port Saids zu einem commerciellen Hafen einen nicht unbedeutenden Theil des Handelsverkehres dorthin ablenken würde, und wenn man heute auch behauptet, dass diese Ablenkung dem Alexandriner Hafen, welcher heute infolge von Raummangel der Bedeutung des ägyptischen Handels nicht entspricht, die geforderte Erleichterung

bringen werde, so bleibt es noch dahingestellt, ob diese Ablenkung nicht grössere Proportionen annehmen werde, als es überhaupt erwünscht sein kann. Die einzelnen Punkte der erwähnten Convention lauten folgendermassen:

1. Die Suezcanal-Gesellschaft verpflichtet sich, im Zeitraume von 15 Monaten neben ihrer bestehenden schmalspurigen eine weitspurige Eisenbahnlinie Port Said-Ismailia zu errichten.

2. Sobald diese Arbeit beendet ist, wird die neue Linie von der ägyptischen Regierung in Betrieb gesetzt und die genannte Gesellschaft hat sofort den Bau eines zweiten weiten Geleises zu beginnen, welches das bestehende schmalspurige zu ersetzen hat, so dass die ägyptische Regierung innerhalb einer verhältnissmässig kurzen Zeit über eine doppelgeleisige, weitspurige Linie verfügen wird.

3. Die ägyptische Regierung wird inzwischen ihrerseits das Nöthige veranlassen, um ein doppeltes Geleise auf der Linie Ismailia—Zagazig, welche bis jetzt nur ein einfaches besitzt, zu errichten. Diese Linie wird demnach aus einer aufsteigenden und einer absteigenden Bahn bestehen, wodurch natürlich der Verkehr der Züge eine bedeutende Beschleunigung erfahren wird. Man glaubt, dass auf diese Weise die Fahrt von Port Said nach Cairo in $3^1/_2$ Stunden wird bewerkstelligt werden können. Die ägyptische Regierung leistet der Suezcanal-Gesellschaft als Miethpreis für die Linie Port Said—Ismailia eine Vergütung von 4 pCt. der Einnahme per Kilometer; hiefür hat aber die Gesellschaft alle Kosten der Schienenlegung und Instandhaltung der Linie zu tragen.

Das Eisenbahnnetz Japans von 1869 bis 1900.

Einer in englischer Sprache herausgegebenen japanischen Revue ist über die Entwicklung des Eisenbahnnetzes Japans bis zum Jahre 1900 (bezw. 31. März 1900 nach japanischer Zeitrechnung) Folgendes zu entnehmen:

Die Aera des Baues von Eisenbahnen in Japan datirt erst vom Jahre 1869, in welchem Jahre der Kaiser im Principe die Anlage von Schienenwegen mit maschinellem Betriebe sanctionirte.

A. Staatsbahnen.

Der Bau der ersten Linien Tokio—Yokohama, Kobe—Osaka und Osaka—Kioto wurde im Jahre 1870 begonnen und innerhalb 6 Jahren vollendet. Im Jahre 1878 wurde die Fortsetzung der Linien Kobe— und Kioto—Osaka bis Otsu und 1879 der Bau Kioto—Otsu begonnen. Eine regere Thätigkeit im Eisenbahnbau entwickelte sich im Jahre 1884 mit dem Bau der 176 km langen Linie Takasaki—Nonetsu, welcher im Jahre 1885 die 413 km lange Linie Yokohama—Simonosaki folgte. Die Gesammtlänge der vorbenannten Linien betrug Ende März 1897 1010 km, ausserdem verblieben 380 km neuer Linien im Baue.

Die Fahrbetriebsmittel bestanden Ende März 1894 aus 183 Locomotiven, 776 Personenwagen und 2328 Güterwagen. Der Bedarf an mineralischer Kohle war bis zu diesem Zeitpunkte 24.655 t. Die Anzahl der beförderten Reisenden betrug 22,750.749, und zwar 152.288 I., 1,452.290 II. und 21,146.171 III. Wagenclasse. Die Durchschnittsziffer war 174·3 Reisende per Zugsmeile und 13·16 per Waggonmeile. Der Gütertransport ergab 1,266.119 t, mit einer durchschnittlichen jährlichen Zunahme von 15·1 pCt., und der Stückgüterverkehr, mit Inbegriff der Post (auch Wagen, Pferde, Hunde etc.) 10.720 t mit durchschnittlicher jährlicher Zunahme von 32·6 pCt.

Während der Gesammtdauer des Betriebes ergaben sich keinerlei Katastrophen von grösserer Bedeutung. Bei einzelnen Unfällen wurden von den Eisenbahnbediensteten 14 getödtet und 37 verletzt, von den Reisenden 7 verletzt. Durch Ueberfahren, Abstürzen vom Zuge etc. wurden 134 Personen getödtet und 50 verletzt.

Die Gesammteinnahmen bezifferten sich auf Francs 20,684.125 mit einer durchschnittlichen jährlichen Zunahme von 3·4 pCt., die Betriebsspesen auf Francs 9,539.155, mit durchschnittlicher jährlicher Zunahme von 29·3 pCt.; der Reingewinn auf Frcs. 11,144.970, und zwar gegenüber den steigenden Betriebsspesen mit durchschnittlicher jährlicher Abnahme von 11·8 pCt.

B. Privatbahnen.

Die erste Privatbahn, im Jahre 1879 erbaut, war die Werkbahn der Puddlwerke Kama-Ishi zwischen Iwati und Ken. Die erste Concession für eine Eisenbahn mit öffentlichem Betriebe wurde im Jahre 1881 der Actiengesellschaft „Nippon-Railway-Company“ für eine Dauer von 90 Jahren, bei Gewährung einer staatlichen Garantie von 8 pCt. des Anlagecapitales ertheilt. Die nach diesem Zeitpunkte erflossenen Concessionen wurden auf eine weit geringere Zeitdauer ertheilt, so an die Actiengesellschaft der „Hankyo-Railway“ auf 50 Jahre, der „Iyo-Railway“ auf 17 Jahre, der „Ryomo-Railway“ auf 20 Jahre, der „Mito-Railway“ u. A. auf 19 Jahre.

In neuester Zeit wurden weitere 19 Concessionen für 837 km verliehen, deren Baucapital mit insgesammt Frcs. 61,900.000 bemessen ist, ferner wurden 38 Vorconcessionen für insgesammt 2315 km ertheilt, deren Kosten mit Frcs. 163,820.115 veranschlagt sind. Für die vorerwähnten neuen Concessionen sowohl, als für die Vorconcessionen bewarben sich ausschliesslich nur japanische Staatsangehörige, sowie auch die Capitalsbeschaffung von Seite einheimischer Finanzinstitute und Capitalisten erfolgte.

Am 31. März 1897 bestanden bereits 51 Eisenbahngesellschaften mit einem Gesammtcapitale von Francs 380,000.000, wovon Frcs. 240,000.000 eingezahlt waren; die Länge des Gesammtnetzes der Privatbahnen belief sich auf 4784 km, von welchen 2643 im Betriebe standen. Es betrugen bis 31. März 1897: die Gesammtzahl der Reisenden 42,714.260, mit durchschnittlicher jährlicher Zunahme von 43·9 pCt.; der Gütertransport 4,931.907 t, mit durchschnittlicher jährlicher Zunahme von 35·4 pCt.; die Gesammteinnahmen Frcs. 28,608.270, die Ausgaben Frcs. 11,690.520 und das Reinerträgniss Frcs. 16,917.750.

Auch bei den Privatbahnen ereigneten sich während deren Betriebsdauer keinerlei bedeutendere Katastrophen. Bei einzelnen Unfällen wurden 31 Bedienstete getödtet und 83 verletzt; von Reisenden 6 getödtet und 53 verletzt. Durch Ueberfahren, Absturz vom Zuge etc. verloren 273 Personen das Leben und wurden 123 verletzt. Im Ganzen belief sich vom Anbeginn des Bahnbetriebes bis zum Jahre 1900 die Anzahl der Getödteten auf 310 und der Verletzten auf 259 Personen.

Die tellurische Beschaffenheit der Inseln Japans bietet dem Eisenbahnbaue im Allgemeinen bedeutende Schwierigkeiten, und wird die durchschnittliche Bekösti-gung der geographischen Eisenbahnmeile (englisch) mit

Yens 30.000 bis 40.000 = Frcs. 94.000 bis 127.000 per laufenden Bahnkilometer angenommen, wobei zu bemerken ist, dass nahezu 50 pCt. auf Zustreifungskosten der Baumaterialien entfallen.

Die von der Regierung eingesetzte, „Tetsudo-Rio" genannte Eisenbahncommission besteht aus 21 Mitgliedern, und werden nur durchaus bewährte Fachmänner in diese delegirt. Dieser Commission, welche dem Tetsudo Kyoku (Eisenbahnsection des Ministeriums) untersteht, obliegt die Prüfung der Projecte, die Ausführung des Baues und, vorbehaltlich höherer Sanction, die Entscheidung in allen jenen Fragen, deren Lösung sich auf technische und administrative Verbesserungen im Bereiche bestehender Bahnen, den Ausbau und die Vervollständigung des Netzes bezieht, schliesslich die Controle der Statistik, auf deren gewissenhafte Führung ein grosses Gewicht gelegt wird. Die Spurweite der japanischen Bahnen beträgt 1·067 m; die Mehrzahl der Linien ist eingeleisig.

Ausserordentliche Schwierigkeiten erwachsen dem Bahnbau durch die in Japan so häufigen Erdbeben. So hat z. B. das Erdbeben vom 28. October 1891 bedeutende Schäden verursacht; auf der Linie Tokio—Kobe versank die Strecke an 45 verschiedenen Punkten bis auf 4 m Tiefe, 63 Brücken, darunter sehr bedeutende, wurden zerstört, die Mehrzahl der Bahnhofgebäude und der Wächterhäuser wurde beschädigt, mehrere selbst gänzlich vernichtet, und konnte der vollständig eingestellt gewesene Betrieb erst im April 1892 theilweise wieder aufgenommen werden.

Bis 31. März des Fiscaljahres 1900 hat das Gesammtnetz Japans eine Länge von 5850 englischen Meilen erlangt, wovon 23 pCt. auf die Staatsbahnen und 77 pCt. auf Privatbahnen entfallen. An dem Ausbau der noch nicht fertig gestellten Linien wird emsig gearbeitet, und sind seither auch neue Concessionen, u. A. für ein Netz auf der Insel Formosa, ertheilt worden. Noch ist hervorzuheben, dass neuestens auch dem Baue von Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe ein besonderes Augenmerk zugewendet wird, und sollen für die Stromerzeugung die zahlreichen Wasserläufe der Inseln ausgenützt werden.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 20. Sitzung des Herrenhauses vom 20. März erstattete Freiherr von Czedik namens der Eisenbahncommission des Herrenhauses Bericht über die Regierungsvorlage, betreffend den Bau der Eisenbahnen von Sarajevo bis zur Sandschakgrenze im Limthale nächst Uvac mit einer Abzweigung über Višegrad bis zur serbischen Grenze nächst Vardište, Bugojno-Aržano und Doboj-Šamac, und beantragt, dem vorliegenden Gesetzentwurfe in der vom Abgeordnetenhause angenommenen Fassung die verfassungsmässige Zustimmung zu ertheilen.

In der Generaldebatte ergreift das Wort FZM. Freiherr von Beck: Ich erlaube mir das hohe Haus nur mit wenigen Worten zu belästigen. Der eingehende und so vortrefflich ausgearbeitete Bericht Seiner Excellenz des Freiherrn von Czedik zeigt uns im Genauen den Lauf und Ausbau der bosnischen Linien, seitdem wir die Occupation durchgeführt haben. Die neue Linie, die hier über Bugojno—Aržano nach Spalato projectirt ist, hat jedenfalls einen wesentlichen Vortheil, weil sie eine Verbindung dieses Kronlandes mit Bosnien ermöglicht. Mit besonderer Freude habe ich aus der Resolution ersehen, dass darin die Aufmerksamkeit auf die Verbindung Knin—Novi—Agram hingelenkt wird. Es ist ein Unicum in Europa, glaube ich, dass ein Reichsland existirt ohne eine Schienenverbindung mit dem Centrum der Monarchie, ich sage der Monarchie, ich könnte also auch sagen der beiden Centren der Monarchie, nämlich Wien und Budapest. Es ist nun eine solche Verbindung allerdings schwer herzustellen, aber ich glaube, es ist für die Zukunft unbedingt nothwendig, jedenfalls danach zu streben, dass eine oder die andere zur Ausführung gelange.

Zwei solcher Linien wären möglich: die eine, die schwierigere und auch durch ein langes Gebiet von Croatien führende, nämlich durch die Licca, geht über Knin durch die Licca gegen Karlstadt oder Osteria. Diese Verbindung wäre wohl die kürzeste hinauf, aber sie würde, wie gesagt, vielleicht mehr auf politische, hauptsächlich aber auf finanzielle und locale Schwierigkeiten stossen. Die leichtere Verbindung, die eben hier im Berichte angedeutet ist, ist jene von Knin, die auf einer kurzen Strecke durch Croatien, dann im Unnathale auf bosnischen Boden mit wenig Terrainhindernissen nach Novi führt. Von Novi ist die bereits bestehende normale Eisenbahn vorhanden, welche von Agram den directen Weg sowohl nach Wien, als auch nach Budapest hat. Ich glauche also, dass es für uns unbedingt nothwendig ist, nicht nur in militärischer Beziehung — die „militärische Beziehung" wird überall vorgeschützt, wo man etwas nicht durch andere Motive eigentlich rechtfertigen will — also nicht nur in militärischer Beziehung, sondern auch in handelspolitischer und politischer Beziehung, dass Dalmatien einmal eine directe Schienenverbindung, und zwar eine normale, gewinne.

Von Knin geht ohnehin die normale Verbindung nach Sebenico, und leicht liesse sich dann eine andere Verbindung nach Zara auf der einen und Spalato auf der anderen Seite mit der Zeit ausführen.

Ich wollte mir nur erlauben, auf diese im Resolutionsantrage am Schlusse hervorgehobenen Punkte die Aufmerksamkeit des hohen Hauses ergebenst hinzulenken.

Graf Harrach, welcher sodann das Wort ergreift, unterstützt die von der Commission beantragte Resolution und erinnert daran, wie sehr das Land Dalmatien sich seit langer Zeit nach einer directen Verbindung mit der Reichshauptstadt sehne. Es wäre sehr wünschenswerth, wenn seitens des Herrenhauses auch in dieser Beziehung ein Beschluss gefasst würde, um der Regierung bei den bezüglichen Verhandlungen mit Ungarn die erforderliche Stütze zu gewähren. Das Land Dalmatien werde sich dieser Unterstützung würdig zeigen, und es werde dadurch wirklich jene Hebung des Landes herbeigeführt werden, welche bis jetzt mit verschiedenen kleinlicheren Mitteln versucht wurde, während eine solche Eisenbahn, durch welche eine directe Verbindung mit der Reichshauptstadt und dem Innern der Monarchie stattfinden wird, eine viel grössere Wirkung hervorbringen werde.

Berichterstatter Freiherr von Czedik hebt in seinem Schlussworte hervor, die geographische Lage Dalmatiens sei in Bezug auf die diesseitige Reichshälfte eine derartige, dass man — man mag welche Eisenbahn immer bauen — tarifarisch stets von der ungarischen Reichshälfte abhängen werde. Diesen Uebelstand zu beseitigen, sei nicht möglich. Die Forderung aber, welche wir Ungarn und Bosnien gegenüber vorbringen müssen und welche die Regierung mit aller Sicherheit und Zielbewusstheit betonen muss, sei, dass eine Verbindung mit der cisleithanischen Reichshälfte nicht länger hingehalten werde. FZM. Freiherr von Beck habe gemeint, man wende militärische Rücksichten immer dort an, wo man auf anderem Wege nichts erziele. Das sei aber in dem vorliegenden Falle gar nicht nothwendig. Wenn irgend der Ausdruck „gesammtstaatliche Interessen" am Platze sei, so sei es hier. Die Verbindung eines Landes mit jenem Staatstheile, zu dem es gehört, sei wahrhaftig eine gerechte Forderung, und deshalb habe der Berichterstatter dafür den Ausdruck „staatsrechtliche Forderung" gebraucht.

Das Gesetz wird sodann in zweiter und dritter Lesung zum Beschlusse erhoben, desgleichen wird die vom Ausschusse beantragte Resolution angenommen.

In der 21. Sitzung des Herrenhauses vom 21. März wurde der Gesetzentwurf, betreffend die Arbeitsstatistik, in Verhandlung gezogen und sodann in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Ferner wurde in derselben Sitzung nach dem Referate des Berichterstatters Freiherrn von Czedik der Gesetzentwurf, betreffend die Ermächtigung zur Convertirung der Actien der Galizischen Carl Ludwig-Bahn, in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnlinie Lemberg — Sambor — galizisch-ungarische Grenze. (Theilstrecke Lemberg—Sambor: Brücke über den Wereszycafluss km 30·210, über den Wiszenkabach km 49·803 und über den Strwiązfluss km 57·488: Mauerwerksplan.) Die von der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Lemberg vorgelegten Mauerwerkspläne der Brücke über den Wereszycafluss km 30·210 mit 50 m Lichtweite, der Brücke über den Wiszenkabach km 49·803 mit 40 m Lichtweite und der Brücke über den Strwiązfluss km 57·488 mit 50 m Lichtweite der Theilstrecke Lemberg—Sambor der Eisenbahnlinie Lemberg—Sambor — galizisch-ungarische Grenze wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-B.-D. 1935.]

— (Theilstrecke Turka — galizisch-ungarische Grenze km 67·54—92·75: Ergebniss der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und feuersicheren Herstellungen; Bauconsensertheilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Lemberg mitgetheilte Ergebniss der in der Zeit vom 17. bis 23. October 1901 durchgeführten politischen Begehung, Enteignungsverhandlung, sowie der Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des Detailprojectes der Theilstrecke Turka — galizisch-ungarische Grenze von km 67·54 bis km 92·75 der projectirten Eisenbahnlinie Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze, sowie der auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der obgenannten Amtshandlungen nach Massgabe der Bestimmungen des § 19 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 für die genannte Theilstrecke ex commissione ertheilte Bauconsens wurde zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 59.640 ex 1901.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahn Triest-Parenzo. (Aenderung des Stationsnamens S. Lucia in „S. Lucia Portorose“.) Ueber Ansuchen der Curcommission in Portorose hat das k. k. Eisenbahnministerium die Aenderung des Stationsnamens S. Lucia der Localbahn Triest-Parenzo in S. Lucia Portorose genehmigt. [E.-M.-Z. 10.191.]

Nachrichten aus Ungarn.

Königl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung eines neuen Schnellzuges in der Relation Budapest—Fiume.) Auf der Linie Budapest—Fiume der königl. Ungar. Staatsbahnen wird — wie „Kel. Ért.“ meldet — vom 1. Mai angefangen ein neuer Schnellzug in Verkehr gesetzt werden. Derselbe wird täglich um 8 Uhr Abends von Budapest-Ostbahnhof abgelassen werden und um 8 Uhr Früh in Fiume eintreffen. Der correspondirende Schnellzug wird Abends um 8 Uhr von Fiume abgelassen werden und um 8 Uhr Morgens in Budapest eintreffen. Mit dem Inslebentreten dieses Schnellzuges wird auch der Fahrplan der Schiffahrtsverbindung Fiume—Venedig eine entsprechende Abänderung erfahren.

Budapester Betriebs-Direction der Südbahn-Gesellschaft. (Einführung eines neuen Schnellzuges). Wie der „Pester Lloyd“ berichtet, wird auf der Strecke Budapest—Balaton-Földvár der Hauptlinie Budapest—Balaton-Földvár—Nagy-Kanizsa—Pragerhof der Südbahn-Gesellschaft während der diesjährigen Badesaison ein neuer Schnellzug eingeführt werden, der im Bereiche der Theilstrecke zwischen Budapest und Lepsény (letzte Station vor dem Plattensee in nördlicher Richtung) in keiner der Zwischenstationen Aufenthalt nehmen wird. Die Fahrpreise werden jenen der Personenzüge entsprechen.

Ausland.

Deutschland, England und Frankreich. (Entwicklung der Eisenbahnen in den Jahren 1898 und 1899.) In dem neuesten Hefte des „Archives für Eisenbahnwesen“ findet sich ein Aufsatz über die Entwicklung der Eisenbahnen Deutschlands, Englands und Frankreichs in den Jahren 1898 und 1899. Es sind daraus folgende Zahlen für die Vergrösserung des Eisenbahnnetzes und die Vermehrung der Betriebsmittel in den genannten drei Ländern zu entnehmen; es hat sich in diesem Zeitraume die Länge der Eisenbahnen vermehrt: in Deutschland um 1922 km oder 4·1 pCt., in England um 429 km oder 1·2 pCt., in Frankreich um 642 km oder 1·5 pCt. Die doppel- und mehrgeleisigen Strecken vermehrten sich: in Deutschland um 1038 km oder 6·3 pCt., in England um 394 km oder 2 pCt., in Frankreich um 483 km oder 3·2 pCt. Bei den Betriebsmitteln findet sich ein Zuwachs:

a) bei den Locomotiven: in Deutschland um 8·3 pCt., in England um 5 pCt., in Frankreich um 1·4 pCt.;
b) bei den Personenwagen: in Deutschland um 8·8 pCt., in England um 4·3 pCt., in Frankreich um 6·8 pCt.;
c) bei den Gepäcks- und Güterwagen: in Deutschland um 10·1 pCt., in England um 6·3 pCt., in Frankreich um 1·8 pCt.

Schweiz. (Annahme des Gesetzes, betreffend die Subventionirung neuer Eisenbahnlinien.) Nach einer Berner Meldung nahm der Bernische Grosse Rath in zweiter Lesung mit 169 gegen 2 Stimmen das Gesetz, betreffend die Subventionirung neuer Eisenbahnlinien, an. Unter den letzteren befinden sich die Lötschbergbahn als Zufahrtslinie zum Simplon, für welche Frcs. 17,500.000 bestimmt sind, ferner der Jura-Durchstich in der Richtung auf Basel und eine Verbindungsbahn zwischen dem Oberland und dem Genfer See. Die Volksabstimmung über das Gesetz findet am 4. Mai statt.

Griechenland. (Eisenbahn Piräus-Demirly [Piräus-Larissa-Eisenbahn].) Einer Mittheilung des „Dresdner Journal“ zufolge sollen zum Baue der Eisenbahn Piräus-Demirly (Piräus-Larissa-Eisenbahn) Lst. 1,750.000 oder Mk. 35,000.000, die zu 4 pCt. in Gold verzinslich sind und in 98 Jahren getilgt werden sollen, ausgegeben werden.

Sachsen. (Aus dem Jahresberichte der Dresdner Strassenbahn-Gesellschaft pro 1901.) Wie das „Dresdner Journal“ mittheilt, betont der Vorstand der Dresdner Strassenbahn-Gesellschaft im Eingange seines Jahresberichtes pro 1901, dass dieses das erste volle Jahr gewesen sei, in dem alle Linien elektrisch betrieben wurden und in dem gleichzeitig der neue billigere Tarif in Geltung stand. Die Erwartungen, die man daran geknüpft hatte, haben sich, wie der Bericht feststellt, nicht erfüllt. Insbesondere bedingen die Accumulatoren durch den hohen Stromverbrauch und die durch ihr Gewicht verursachte stärkere Abnützung der Wagen grössere Ausgaben. Die Einnahmen für den Wagenkilometer sind von 38·22 Pfg. auf 33·93 Pfg. gesunken. Wie der Bericht annimmt, ist dies lediglich dem 10 Pfennig-Tarife zuzuschreiben. Im Jahre 1901 durchfuhren die Motor- und Anhängwagen eine Strecke von rund 14·5 km gegen 12·5 km im Jahre 1900. Die Betriebslänge der Linien betrug 61·6 km. Für 53,089.356 beförderte Personen vereinnahmte die Gesellschaft Mk. 4,914.766. Die Gesammtzahl der beförderten Personen ist um 4·9 Millionen gestiegen, während die Einnahmen für Person und Fahrt von 9·9 Pfg. auf 9·3 Pfg. zurückgegangen sind. Im Durchschnitte wurden täglich 145.450 Personen gegen 132.019 Personen im Vorjahre befördert. Der verkehrsreichste Tag war der zweite Pfingstfeiertag, der verkehrsärmste der Busstag im November. Die Gesellschaft beschäftigte am Schlusse des Berichtsjahres 1375 Personen gegen 1395 im Vorjahre. Die Absicht, eine Pensionscasse zu begründen, konnte noch nicht verwirklicht werden, weil die Behörden keine Verpflichtungen auf so lange Zeit hinaus — bis Ablauf der Concession — übernehmen wollten. Indessen gedenkt die Verwaltung den Plan in einer anderen Form durchzuführen. An rollendem Material besitzt die Gesellschaft 260 Motorwagen und 200 Anhänge- und andere Wagen, sowie eine Anzahl von Arbeitsfahrzeugen. Ausserdem sind für die Lössnitzbahn 25 Motorwagen und 22 Anhängewagen nebst verschiedenen anderen Fahrzeugen vorhanden. Was die Hochbau en betrifft, so wurden die der Centrale zu Tolkewitz vollendet. Die Geleiseanlagen haben sich um 61·5 Geleisemeter durch das Anschlussgeleise in der Jahnstrasse vermehrt. Die Geleiseumbauten umfassten 2787·75 Geleisemeter. Die für Strassenerneuerungen an den Stadtrath gezahlten Kosten betragen Mk. 201.756, dazu kommen für Unterhaltung und Reinigung des Bahnkörpers Mk. 97.000. Der Grundbesitz der Gesellschaft umfasst 210.002 Quadratmeter im Buchwerthe von Mk. 1,660.125. Der Buchwerth der Gebäude beträgt Mk. 2,302.251. Die Betriebsrechnung ergibt eine Einnahme von Mk. 4,798.155 und eine Ausgabe von Mk. 3,370.449, der Ueberschuss stellt sich auf Mk. 1,427.705 und einschliesslich des Saldos vom Jahre 1900 auf Mk. 1,044.483, und soll wie folgt vertheilt werden: 8 pCt. Dividende = Mk. 960.000, an den Aufsichtsrath Mk. 26.976, an die Beamten Mk. 15.292, Unterstützungsfonds Mk. 15.000, Vortrag auf neue Rechnung Mk. 27.214. Die Abschreibungen und Rückstellungen betrugen Mk. 420.305.

Betriebsergebnisse der ungarischen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Jänner		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1902				Einnahmen 1901		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Jänner	
	1902	1901	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer		1902	1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	8.034·6	8.034·6	2,724.900	1.562.200	3,569.600	11,638.500	15,208.100	1.893	15,919.094	1.981	— 4·4	8.034·6	8.034·6
Südbahn-Gesellsch.(ungar. Linien)	704·1	704·1	155.607	244.322	247.076	971.570	1,218 646	1.731	1,233.502	1.752	— 1·2	704·1	704·1
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	119·9	119·9	52.935	60.983	30.300	145 853	176.153	1.469	181.173	1.511	— 2·8	119·9	119·9
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·6	382·6	124.530	235.346	120.175	736.651	856.826	2.239	944.960	2.470	— 9·3	382·6	382·6
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	6.257	58.308	4.496	87 067	91.563	1.354	93 156	1.378	— 1·7	67·6	67·6
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	18.800	28.400	9.600	77.000	86.600	1.272	88.944	1.306	— 2·6	68·1	68·1
Hauptbahnen zusammen	9.376·9	9.376·9	3,083.029	2,189.559	3,981.247	13,656 641	17,637.888	1.881	18,460.829	1.969	— 4·5	9.376·9	9.376·9
II. Selbstständige Localbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	390·5	390·5	77 130	50.739	63.770	156.260	220.030	563	204.540	524	+ 7·4	390·5	390·5
Belisče-Kapelna (Slav. Drauthalb.)	80·3	80·3	3.749	14.572	3.364	18.838	22.202	276	24.576	306	— 9 8	80·3	80 3
Budapester Localbahnen	56·7	56·7	239.753	12 036	55.837	5.942	61.779	1.090	54.945	969	+ 12·5	56·7	56·7
Budapest-Budafok (elektr. Betr.)	8·7	8·7	69 401	. . . .	13.379	. . . .	13.379	1.538	10.136	1.165	+ 32·0	8·7	8 7
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	11·7	11·7	148.675	1	21.062	3	21 065	1.800	19 259	1.646	+ 9·4	11·7	11·7
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	4.270	1.719	6.406	6.641	13.047	291	12.984	289	+ 0·7	44·9	44·9
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.883	1.678	415	1.477	1.892	557	1.892	557	. . .	3·4	3·4
Keszthély—Balaton-Szt. György	9·7	9·7	3.451	1.275	2.465	3.532	5.997	618	4.714	486	+ 27·2	9·7	9·7
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	58·0	58·0	13.725	14.872	3.309	31.901	35.210	607	38.339	661	— 8·2	58·0	58·0
Nagy-Károly—Somkuter L.-B.	84·6	84·6	4.742	2.524	3.287	11.315	14.602	173	10.691	126	+ 37·3	84·6	84·6
Segesvár—Szent-Agota	50·0	50·0	6.970	1.225	3.710	3.732	7.442	149	6.301	126	+ 18·2	50·0	50·0
Számosthal-Bahn	253·6	253·6	40.471	14.334	38.842	67.976	106.818	421	96.877	382	+ 10·2	253·6	253·6
Szatmár-Erdöder Localbahn	28·2	28·2	12 691	1.477	2.945	3.204	6.149	218	7.357	261	— 16·5	28·2	28·2
Térrét-Kovásznaer Bahn	5·7	5·7	. . .	5.260	. . .	2.100	2.100	368	2.100	368	. . .	5·7	5·7
Ungthalbahn	42·9	42·9	7.650	10.400	5.685	18.408	24.093	562	23 653	551	+ 1·8	42·9	42·9
Zagráb (Leskovac)-SamoborerL.-B.	19·2	9·9	7.105	262	3.488	1.009	4.497	234	1.740	176	+ 33·0	19·2	9·9
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Erste Niederungar. Landwirthschaftl. Eisenbahn-Act.-Ges.	66·0	66·0	4.566	8.368	1.969	13.415	15.384	243	3.971	60	288·3	66·0	66·0
Borossebes-Menyházaer Localb.	21·1	21·1	262	558	150	950	1.100	52	590	28	+ 85·7	21·1	21·1
In Verwaltung der Budapester Localbahnen.													
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27·3	27·3	14.300	2.862	5.930	2.416	8.346	306	6.325	232	+ 31·9	27·3	27·3
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123·2	123·2	8.825	14.051	8.733	34.377	43.110	350	35.246	286	+ 22·3	123·2	123·2
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17·4	17·4	7.915	909	4.089	2.790	6.879	395	6.582	378	+ 4·5	17·4	17·4
In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Localbahn	109·2	109·2	12.726	5.324	6.631	12.136	18.767	172	15.629	143	+ 20·3	109·2	109·2
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Arvathalbahn	70·5	70·5	9.586	1.971	8.242	6 762	15.004	213	14.119	200	+ 6·5	70·5	70·5
Gölnitzthal-Bahn	33·0	33·0	4.248	7.584	3.302	18.560	21.862	662	32.835	995	— 33·5	33·0	33·0
Késmark—Szepes-Bélá L.-B.	8·6	8·6	2.468	3.482	718	1.826	2.544	296	3.158	367	— 19·3	8·6	8·6
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	4.287	1.659	2.252	2.554	4.806	378	3.924	309	+ 22·2	12·7	12·7
Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz	9·1	9·1	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	9·1	9·1
Poprádthal-Bahn	14·0	14·0	5.554	5.467	2.687	6.264	8.951	639	9.650	689	— 7·4	14·0	14·0
Szepes-Béla—Podoliner Bahn	11·0	11·0	1.594	2.361	729	2.019	2.748	250	2.786	253	— 1·2	11·0	11·0
Szepes Olaszi-SzepesVaralja L.-B.	9·3	9·3	2.016	2.814	822	2 310	3.132	337	1.430	154	+118·8	9·3	9 3
Zsolna-Rajecser Localbahn	21·2	21·2	5.648	1.016	2.207	2.115	4 322	204	5.095	240	— 15·0	21·2	21 2
In Verwaltung der Szamosthalbahn.													
Zsibó-Nagybányaer	78·5	78·5	4 067	902	4 167	3.285	7.452	95	7.983	102	— 6·9	78·5	78·5

Eisenbahnen im Monate Jänner 1902.

Beförderte Personen (Anzahl)	Beförderte Güter (Tonnen)	Einnahmen 1902 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1902 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1902 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1902 per Kilometer (Kronen)	Einnahmen 1901 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1901 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1901 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1901 per Kilometer (Kronen)	Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1902 (Kronen)	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1901 (Kronen)	Benennung der Eisenbahn
													I. Hauptbahnen.
2,724.900	1,562.200	3,569.600	11,638.500	15,208.100	1.893	3,646.093	12,273.001	15,919.094	1.981	— 4·4	22.716	23.772	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
155.607	244.322	247.076	971.570	1,218.646	1.731	238.173	995.329	1,233.502	1.752	— 1·2	20.772	21.024	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
52.935	60.983	30.300	145.853	176.153	1.469	27.409	153.764	181.173	1.511	— 2·8	17.628	18.132	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
124.530	235.346	120.175	736.651	856.826	2.239	116.931	828.029	944.960	2.470	— 9·3	26.868	29.640	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
6.257	58.308	4.496	87.067	91.563	1·354	4.454	89.702	93.156	1.378	— 1·7	16.248	16.536	Mohács-Fünfkirchner Bahn
18.800	28.400	9.600	77.000	86.600	1.272	9.879	79.065	88.944	1.306	— 2·6	15.264	15.672	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
3,083.029	2,189.559	3,981.247	13.656.641	17,637.888	1.881	4,011 939	14,418.890	18,460.829	1.969	— 4·5	22.572	23.628	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Localbahnen.
77.130	50.739	63.770	156.260	220.030	563	54.840	149.700	204.540	524	+ 7·4	6.756	6.288	Arader u. Csánader E.
3.749	14.572	3.364	18.838	22.202	276	2.700	21.876	24.576	306	— 9·8	3.312	3.672	Belisče-Kapelna(Sl.Drauth.)
239.753	12.036	55.837	5.942	61.779	1.090	49.497	5.448	54.945	969	+ 12·5	13.080	11.628	Budapester Localbahnen
69.401	. . . .	13.379	. . . . .	13.379	1.538	10.136	. . . . .	10.136	1.165	+ 32·0	18.456	13.980	Budapest-Budafok
148.675	1	21.062	3	21.065	1.800	19.197	62	19.259	1 646	+ 9·4	21.600	19.752	Budapest-Szt. Lörincz
4.270	1.719	6.406	6.641	13.047	291	5.995	6.989	12.984	289	+ 0·7	3.492	3.468	Eperjes-Bartfeld
1.883	1.678	415	1.477	1.892	557	437	1.455	1.892	559	. . .	6.684	6.684	Holics-Gödinger Localbahn
3.451	1.275	2.465	3.532	5.997	618	2.161	2.553	4.714	486	+ 27·2	7.416	5.832	Keszthély—B.-Szt. György
13.725	14.872	3.309	31.901	35.210	607	2.786	35.553	38 339	661	— 8·2	7.284	7.932	Marmaroser Salzb. A.-G.
4.742	2.524	3.287	11.315	14.602	173	2.803	7.888	10.691	126	+ 37·3	2.076	1.512	Nagy-Károly—Somkut
6.970	1.225	3.710	3.732	7.442	149	2.447	3.854	6.301	126	+ 18·2	1.788	1.512	Segesvár—Szent-Agota
40.471	14.334	38.842	67.976	106.818	421	36.066	60.811	96 877	382	+ 10·2	5.052	4 584	Számosthal-Bahn
12.691	1.477	2.945	3.204	6.149	218	1.351	6.006	7.357	261	— 16·5	2.616	3.132	Szatmár-Erdöder Localbahn
. . . .	5.260	. . . .	2.100	2.100	368	. . . .	2.100	2.100	368	. . .	4.416	4.416	Terret-Kovásznaer Bahn
7.650	10.400	5.685	18.408	24.093	562	4.489	19.164	23.653	551	+ 1·8	6.744	6.612	Ungthalbahn
7.105	262	3.488	1.009	4.497	234	1.620	120	1.740	176	+ 33 0	2.808	2.112	Zágráb-Samoborer Localb.
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
4.566	8.368	1.969	13.415	15.384	233	1.321	2.650	3.971	60	+288·3	2.796	720	Erste Niederungar. landw Eisenb.-Act.-Ges.
262	558	150	950	1.100	52	170	420	590	28	+ 85·7	624	336	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Localbahnen.
14.300	2.862	5.930	2.416	8.346	306	4.604	1.721	6.325	232	+ 31·9	3.672	2.784	Haraszti-Ráczkever Localb.
													In Verwaltung der Südb.
8.825	14.051	8.733	34.377	43.110	350	7.449	27.797	35.246	286	+ 22·3	4.200	3.432	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
7.915	909	4.089	2.790	6.879	395	3.559	3.023	6.582	378	+ 4·5	4.740	4.536	Güns-Steinamanger V.-B.
													In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther E.
12.726	5.324	6.631	12.136	18.767	172	5.059	10.570	15.629	143	+ 20·3	2.064	1.716	Fertövidéker Localbahn
													In Verwaltung der Kascha Oderberger Eisenbahn.
9.586	1.971	8.242	6.762	15.004	213	5.240	8.879	14.119	200	+ 6·5	2.556	2.400	Arvathalbahn
4.248	7.584	3.302	18.560	21.862	662	2.027	30.808	32.835	995	— 33·5	7 944	11.940	Gölnitzthal-Bahn
2.468	3.482	718	1.826	2 544	296	721	2.437	3.158	367	— 19·3	3.512	4.404	Késmark—Szepes-Bélá
4.287	1.659	2.252	2.554	4.806	378	2.040	1.884	3.924	309	+ 22·2	4.536	3.708	Löcsethal-Bahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
5.554	5.467	2.687	6.264	8 951	639	2.509	7.141	9.650	689	— 7·4	7.668	7.268	Poprádthal-Bahn
1.594	2.361	729	2.019	2 748	250	669	2.117	2.786	253	— 1·2	3.000	3.036	Szepes-Béla—Podoliner B.
2.016	2.814	822	2.310	3.132	337	665	765	1.430	154	+118·8	4.044	1.848	Szepes Olaszi-S.Varalja
5.648	1.016	2.207	2.115	4.322	204	2.687	2.408	5.095	240	+ 46·4	2.448	2.880	Zsolna-Rajecser Localbahn
													In Verwaltung der Szamosthalbahn.
4.967	902	4.167	3.285	7.452	95	3.722	4 261	7 983	102	— 6 9	1 140	1 224	Zsibó-Nagybánya

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Jänner		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1902				Einnahmen 1901		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Jänner	
	1902	1901	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer		1902	1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	129·9	129·9	28.600	6.500	18.000	10.100	28.100	216	28.037	216	0	129·9	129·9
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	30.000	4.600	21.000	14.500	35.500	245	35.659	246	— 0·4	145·0	145·0
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·4	59·4	5.900	1.400	3.300	3.900	7.200	121	7.479	126	— 4·0	59·4	59·4
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	23.800	4.000	16.900	12.700	29.600	273	29 914	275	— 0·8	108·6	108·6
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	13 600	4.700	6.400	8.500	14.900	180	15 599	189	— 4·8	82·7	82·7
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	88·3	88·3	9.800	2.700	5.300	5.100	10.400	118	11.125	126	— 6·3	88·3	88·3
Bihárer Vicinalbahnen	177·8	177·8	26.500	6.500	22.000	23.500	45.500	256	45.780	258	— 0·8	177·8	177·8
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	8.500	4.300	4.700	6.600	11.300	196	12 113	210	— 6·7	57·8	57·8
Brassó-Háromszéker Localbahnen	104·6	104·6	27.500	6.400	20.600	17.500	38.100	364	38.307	366	— 0·5	104·6	104·6
Budapest-Gran Localbahn	98·7	98·7	33.800	50.300	16.900	78 500	95.400	967	96.094	974	— 0·7	98·7	98·7
Budapest-Lájosmizse Localbahn	63·2	63·2	8.400	2.700	8.000	7.300	15.300	242	15 585	247	— 2·0	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	3.200	6.000	1.100	9.800	10.900	458	11.409	479	— 4·4	23·8	23·8
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	8.000	1.500	4.500	3.000	7.500	191	8.474	216	— 11·6	39·3	39·3
Debreczin-Füzesabony Localbahn	136·1	136·1	20.200	8.500	12.700	24.400	37.100	273	37.929	279	— 2·2	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	17.600	5.600	9.700	11.500	21.200	373	21.881	385	— 3·1	56·8	56·8
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	340·2	58.000	33.700	37.700	111.100	148.800	437	148.948	438	— 0·2	340·2	340·2
Weissenburger und Tolnaer C.-B.	106·4	106·4	12.200	5.000	9.900	9.800	19.700	185	20.236	190	— 2·6	106·4	106·4
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	5.700	1.800	4.700	3.900	8.600	166	8.268	159	+ 4·4	51·9	51·9
Félegyháza-Majsaer L.-B.	25·0	25·0	3.300	400	1.500	800	2.300	92	2.457	98	— 6·1	25·0	25·0
Garamberzencze-Léva L.-B.	66·1	66·1	8.300	2.600	5.700	6.900	12.600	191	13.057	198	— 3·5	66·1	66·1
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203 2	25.500	11.500	18.100	36.000	54.100	266	55.104	271	— 1·8	203·2	203·2
Gyula-Fehérvár-Zalathna Localb.	42·1	42·1	4.000	2.900	3.400	7.900	11.300	268	11.299	268	0	42·1	42·1
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	7.200	1.000	4.400	3.000	7.400	133	7.473	134	— 0·7	55·6	55·6
Szekler Bahn	35·3	35·3	7.400	1.700	4.800	3.200	8.000	227	7.508	213	+ 6·6	35·3	35·3
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1.100	200	800	500	1.300	104	1.313	105	— 1·0	12·5	12·5
Honter Localbahn	40·5	40·5	3.600	1.900	2.500	4.000	6.500	161	7.190	178	— 9·6	40·5	40·5
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	5.300	1.600	4.000	3.700	7.700	143	7.771	144	— 0·7	54·0	54·0
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26·2	26·2	3.300	1.500	1 600	2.100	3.700	141	3.973	152	— 7·2	26·2	26·2
Karczag-Tiszafüred	44 4	44·4	6.400	1.300	3.600	2.300	5.900	133	5.364	121	+ 9·9	44·4	44·4
Kaschau-Torna Localbahn	59·1	59·1	10.300	4.600	7.100	13.200	20.300	343	20.860	353	— 2·8	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.-B.	38·5	38·5	5.800	500	3.800	1.100	4.900	127	4.965	129	— 1·6	38·5	38·5
Kecskemet—Tisza-Ugher Localb.	30·4	30·4	3.900	200	2 000	500	2.500	82	2.301	76	+ 7·9	30·4	30·4
Kisküküllöthalbahn	102·1	102·1	7.500	1 600	5.100	4.400	9.500	93	9.187	90	+ 3·3	102·1	102·1
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	53·2	9.400	700	5.800	1.500	7.300	137	7.372	139	— 1·4	53·2	53·2
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.100	1.800	300	1.400	1.700	91	1.988	106	— 14·1	18·7	18·7
Körmend-Németujvárer	23·1	23·1	5.100	800	1.900	1.200	3.100	135	3.295	143	— 5·6	23·1	23·1
Körös-Belovár Localbahn	97·4	97·4	13.700	4.500	8.600	10.000	18.600	191	18.452	189	+ 1·1	97·4	97·4
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	4.900	700	2.500	1.600	4.100	185	3.742	169	+ 9·5	22·2	22·2
Lonjathalbahn	114·3	114·3	9.500	3.100	8.100	7.500	15.600	136	16.124	141	— 3·5	114·3	114·3
Losonczvidéker Localbahn	29·0	. . . .	3.600	3.700	1.800	5.300	7.100	245	. . . .	. . .		29·0	. . .
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	19.700	8.000	14.400	25.700	40.100	214	40.707	218	— 1·8	187·1	187·1
Ungar. Nordwestbahn	121·6	121·6	23.000	7.700	13.800	16.800	30 600	252	31.235	257	— 1·9	121·6	116·6
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	110·3	110·3	5.700	2.400	5 400	6.900	12.300	112	13.017	118	— 5·1	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	8.700	2.600	5.200	5.500	10.700	33	10.430	323	+ 2·5	32·3	32·3
Mátra-Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	309·8	32.800	12.600	19.700	29.600	49.300	159	50.053	162	— 1·9	309·8	309·8
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	4.200	1.000	1.500	1.200	2.700	176	2.447	160	+ 10·0	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	6 400	3.600	3.000	9.700	12.700	311	13.052	319	— 2·5	40·9	40·9
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	5.200	1.400	3.000	2.900	5.900	208	5.521	194	+ 7·2	28·4	28·4
Hermannstadt—Nagy-Disznód	11·9	11·9	3.000	300	900	400	1.300	109	1.192	100	+ 9·0	11·9	11·9
Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eisenbahn	51·5	. . . .	8.300	3.500	5.000	5.300	10.300	200	. . . .	. . .		51·5	. . .
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	13.000	8.100	9.900	20.000	29.900	256	30.237	259	— 1·2	116·7	116·7
Nógráder Comitatsbahnen	112·4	112·4	18.800	6.500	14.500	21 600	36.100	321	36.950	329	— 2·4	112·4	112·4

Beförderte		Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Jänner Einnahmen									Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1902				1901							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1902	1901	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsb.
28.600	6.500	18.000	10.100	28.100	216	18.165	9.872	28.037	216	. . .	2.592	2.592	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
30.000	4.600	21.000	14.500	35.500	245	20.861	14.798	35.659	246	— 0·4	2.940	2 952	Baja-Zombor-Neusatz
5.900	1.400	3.300	3.900	7.200	121	3.529	3.950	7.479	126	— 4·0	1.452	1.512	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
23.800	4.000	16.900	12.700	29.600	273	16.561	13 353	29 914	275	— 0·8	3.276	3.300	Bacs-Bodrogher Comitatsb.
13.600	4.700	6.400	8.500	14.900	180	6.622	8.977	15.599	189	— 4·8	2.160	2.268	Békés-Csanáder Bahn
9.800	2.700	5.300	5.100	10.400	118	5.556	5.569	11.125	126	— 6 3	1.416	1.512	Bicske—Sárbogárd
26.500	6.500	22.000	23.500	45.500	256	21.799	23.981	45.780	258	— 0·8	3.072	3.096	Bihárer Vicinalbahnen
8.500	4 300	4.700	6.600	11 300	196	4.587	7.526	12.113	210	— 6·7	2.352	2.520	Boldvathalbahn
27.500	6.400	20.600	17.500	38.100	364	20.402	17.905	38.307	366	— 0·5	4.368	4.392	Háromszéker Localb.
33.800	50.300	16.900	78.500	95.400	967	16 824	79.270	96.094	974	— 0·7	11.604	11.658	Budapest-Gran Localb.
8.400	2.700	8.000	7.300	15.300	242	8.087	7.498	15.585	247	— 2·0	2.904	2.964	Budapest-Lájosmizse
3.200	6.000	1.100	9.800	10.900	458	1.003	10.406	11.409	479	— 4·4	5.496	5.748	Csetnekthal-Bahn
8.000	1.500	4.500	3.000	7.500	191	4.601	3.873	8.474	216	— 11·6	2.292	2.592	Debreczin—Nagy-Léta
20.200	8.500	12.700	24.400	37 100	273	12.928	25.001	37.929	279	— 2 2	3.276	3.348	Debreczin-Füzesabony
17.600	5.600	9.700	11.500	21.200	373	9.882	11.999	21.881	385	— 3·1	4.476	4.620	Debreczin-Hajdu-Nánás
58.000	33.700	37.700	111.100	148.800	437	37.539	111.409	148.948	438	— 0·2	5.244	5.256	Westungar. Localbahn (Transd. Vicinalb.-A.-G.)
12.200	5 000	9.900	9.800	19.700	185	10.117	10.119	20.236	190	— 2 6	2.220	2.280	Weissenb. und Tolnaer C.-B.
5.700	1.800	4.700	3.900	8.600	166	4.472	3 796	8.268	159	+ 4·4	1.992	1.908	Felek-Fogaraser Bahn
3.300	400	1.500	800	2 300	92	1.627	830	2.457	98	— 6·1	1.104	1.176	Félegyháza-Majsaer L.-B.
8.300	2.600	5.700	6 900	12.600	191	5.870	7.187	13 057	198	— 3·5	2.292	2.376	Garamberzencze-Léva L.-B
25.500	11.500	18.100	36.000	54.100	266	18.293	36.811	55.104	271	— 1·8	3.192	3.252	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
4.000	2.900	3.400	7.900	11.300	268	3.202	8.097	11.299	268	. . .	3.216	3.216	Gyula-Fehervar-Zalathna
7.200	1.000	4.400	3.000	7.400	133	4 572	2.901	7.473	134	— 0·7	1.596	1.608	Hegyes-Feketeh.-Palanka
7.400	1.700	4.800	3.200	8.000	227	4.649	2.859	7.508	213	+ 6·6	2.724	2.556	Székler Bahn
1.100	200	800	500	1 300	104	868	445	1.313	105	— 1·0	1.248	1.260	Hidegkut-Gyönk-Tamási
3.600	1.900	2.500	4.000	6.500	161	2.285	4.905	7.190	178	— 9·6	1.932	2.136	Honter Localbahn
5.300	1.600	4.000	3.700	7.700	143	3.919	3 852	7.771	144	— 0·7	1.716	1.728	Kaposvár-Fonyod
3.300	1.500	1.600	2.100	3.700	141	1.522	2.451	3.973	152	— 7·2	1.692	1.824	Kaposvár-Mocsolad
6.400	1.300	3.600	2.300	5.900	133	3.403	1.961	5.364	121	+ 9·9	1.596	1.452	Karczag-Tiszafüred
10.300	46.00	7.100	13.200	20.300	343	7.294	13.566	20.860	353	— 2·8	4.116	4.236	Kaschau-Torna
5 800	500	3.800	1 100	4.900	127	3.649	1.316	4.965	129	— 1·6	1.524	1.548	Kecskemét-Füllöpszállás
3.900	200	2.000	500	2.500	82	1.876	425	2.301	76	+ 7 9	984	912	Kecskemet-Tisza-Ugher
7.500	1.600	5.100	4.400	9.500	93	5.044	4.149	9.187	90	+ 3·3	1.116	1.080	Kis-Küküllöthalbahn
9.400	700	5.800	1.500	7.300	137	6.039	1.333	7.372	139	— 1·4	1.644	1.668	Komorn-Dunaszerdahely
1.100	1.800	300	1.400	1.700	91	333	1.655	1.988	106	— 14·1	1.092	1.272	Komló—Bakócza-Felsöm.
5.100	800	1.900	1.200	3.100	135	1.745	1.550	3.295	143	— 5·6	1.620	1.716	Körmend-Németujvár
13.700	4.500	8.600	10.000	18.600	191	8.423	10.029	18.452	189	+ 1·1	2.292	2.268	Körös-Belovár Localb.
4.900	700	2.500	1.600	4.100	185	2 186	1.556	3.742	169	+ 9·5	2.220	2.028	Kun-Szt. Márton-Szentes
9.500	3.100	8.100	7.500	15.600	136	8.332	7.792	16.124	141	+ 3·5	1.632	1.692	Lonjathalbahn
3.600	3.700	1.800	5.300	7.100	245	. . . . .					2.940	. . .	Losoncz-Videkér L.B.
19.700	8.000	14.400	25.700	40.100	214	14.622	26.085	40.707	218	— 1·8	2.568	2.616	Ungarische Südostbahn
23.000	7.700	13.800	16.800	30 600	252	13.654	17.581	31.235	257	— 1·9	3.024	3.084	Ungar. Nordwestbahn
5.700	2.400	5.400	6.900	12.300	112	5.671	7.376	13.047	118	— 5·1	1.344	1.416	Máros-Ludás—Bistritz
8.700	2.600	5.200	5.500	10.700	331	5.147	5.283	10.430	323	+ 2·5	3·972	3.876	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
32.800	12.600	19.700	29.600	49.300	159	19.916	30 137	50.053	162	— 1·9	1.908	1.944	Mátra-Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
4.200	1.000	1.500	1.200	2.700	176	1.275	1.172	2.447	160	+ 10·0	2.112	1.920	Mezötur-Turkeve
6.400	3.600	3.000	9.700	12.700	311	2.808	10.244	13.052	319	— 2·5	3.732	3.828	Muránythalbahn
5.200	1.400	3.000	2.900	5.900	208	2.826	2.695	5.521	194	+ 7·2	2.496	2.328	Nagy-Belicz—Privigye
3.000	300	900	400	1.300	109	872	320	1.192	100	— 9·0	1.308	1.200	Hermannstadt—N.-Disznod
8.300	3.500	5.000	5.300	10.300	200	. . . . .					2.400	. . .	Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eb.
13.900	8.100	9.900	20.000	29.900	256	9.676	20.561	30.237	259	— 1·2	3.072	3.108	Grosswardein-B.-Vaskoh
18.800	6.500	14.500	21.600	36.100	321	14.763	22.187	36.950	329	— 2·4	3.852	3.948	Nógrádcr Comitatsb.

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Jänner		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1902				Einnahmen 1901		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Jänner	
	1902	1901	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer		1902	1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E.	57·0	57·0	8.300	4.300	6.400	15.900	22.300	391	22.700	398	— 1·8	57·0	57·0
Ó-Becse—Neusatz—Titel	102·6	102·6	24.300	1.300	15.800	5.100	20.900	204	21.079	205	— 0·5	102·6	102·6
Pancsova-Petrovoszello Localb.	33·5	33·5	5.300	1.900	4.000	2.800	6.800	202	6.380	190	+ 6·3	33·5	33·5
Pápa-Csornaer Localbahn	36·4	36·4	6.300	1.800	3.200	2.800	6.000	165	6.646	183	— 9·8	36·4	36·4
Petroszény-Lupény Localb.	18·1	18·1	7.600	23.000	2.800	32.900	35.700	1.972	45.648	2.522	— 21·8	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.-B.	44·0	44·0	14.600	2.700	9.500	8.000	17.500	398	17.004	386	+ 3·1	44·0	44·0
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	34·6	34·6	9.300	3.100	5.100	6.400	11.500	332	11.762	340	— 2·4	34·6	34·6
Püspökladány-Füzesgyarmat	37·1	37·1	4.200	1.300	2.000	2.800	4.800	129	4.596	124	+ 4·0	37·1	37·1
Ruma-Klenák Localbahn	30·3	. . .	4.400	1.200	2.200	3.100	5.300	175	. . .	. . .	. . .	30·3	. . .
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	900	5.900	400	3.000	3.400	195	3 886	223	— 12·6	17·4	17·4
Somogy-Szobb—Bárcser Bahn	47·1	47·1	8.100	2.000	4.200	4.800	9.000	191	9.053	192	— 1·0	47·1	47·1
Oedenburg-Pressburg	92·7	92·7	18.200	5.900	8.200	12.400	20.600	222	24.818	268	— 17·2	92·7	92·7
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	8.500	1.200	4.400	3.800	8.200	207	8.532	215	— 3·7	39·6	39·6
Szátmar-Nagybányaer L.-B.	60·3	60·3	5.500	5.100	7.500	20.400	27.900	463	28.370	470	— 1·5	60·3	60·3
Szeged — Nagy-Kikinda — Nagy-Becskerek	140·2	140·2	32.500	3.700	22.100	16.800	38.900	278	39.170	280	— 0·7	140·2	140·2
Szegzárd-Báttaszék L.B.	19·2	19·2	9.100	400	2.900	1.000	3.900	203	4.291	223	— 9·0	19·2	19·2
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	34·6	34·6	10.400	900	5.700	1.800	7.500	217	7.157	207	+ 4·8	34·6	34·6
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.-B.	95·7	93·2	13.300	10.300	8.000	20.100	28.100	294	28.398	297	— 1·0	95·7	95·7
Szigetvár-Kaposvár	53·5	53·5	6.000	1.400	3.500	2.400	5.900	110	5.540	104	+ 5·8	53·5	53·5
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	8.300	5.300	9.400	16.800	26.200	243	26.492	246	— 1·2	107·8	107·8
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	12.000	17.600	10.800	34.700	45.400	375	44.762	370	+ 1·4	121·1	121·1
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza	65·0	65·0	7.200	900	4.300	2.200	6.500	100	6.783	104	— 3·8	65·0	65·0
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	52·4	52·4	11.100	3.500	9.100	10.300	19 400	370	19.713	376	— 1·6	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21·0	21·0	5.200	600	2.300	600	2.900	138	3.558	169	— 18·3	21·0	21·0
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	3.300	900	2.800	1.900	4.700	154	5.253	172	— 10 5	30·6	30·6
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	9.300	1.200	5.500	3 600	9.100	142	9.185	143	— 0·7	64·1	64·1
Temesvár-Módos-Temesvár	52·3	52·3	3.300	1.000	6.300	3.200	9.500	181	9.201	176	+ 2·8	52·3	52·3
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	10.100	1.900	6.900	4.800	11.700	186	11.778	187	— 0·5	62·9	62·9
Tisza-Polgar—Nyiregyházá L.-B.	55·8	55·8	6.100	1.000	3.300	2.800	6 100	109	5.287	113	— 3·5	55·8	55·8
Torontáler Localbahn	350 7	350·7	42.900	7.700	30.000	24.200	54.200	155	52.724	150	+ 3·3	350·7	350·7
Ujszász—Jasz-Apáti	31·6	31·6	6.600	4.700	2.900	6.500	9.400	297	9.697	307	— 3·3	31·6	31·6
Warasdin-Golubovecer Localb.	36·5	36·5	4.700	5 100	2.200	6.400	8.600	236	8.863	243	— 2·9	36·5	36·5
Versecz—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	13.300	2.400	8.900	6.500	15.400	182	14.913	176	+ 3·4	84·6	84·6
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	5.200	5.200	5.300	12.800	18.100	341	17.510	330	+ 3·3	53·1	53·1
Vinkovce-Zupanje Localbahn	33·7	. . . .	2.000	800	1.200	2.000	3.200	95	. . . .	. . .	. . .	33·7	. . .
Zolyom-Brezó — Breznóbánya—Tiszolcz Localb.	43·1	43·1	6.600	7.700	2.900	19 200	22.100	513	22.260	516	— 0·6	43·1	43·1
Zsebely-Csákovar-Bókaer Localb.	48·3	48·3	7.200	800	2.600	1.500	4 100	85	3.781	78	+ 9·0	48·3	48·3
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	5.300	7.200	3.300	14.200	17.500	392	19.822	444	— 11·7	44·6	44·6
Localbahnen zusammen	8.334·9	8.181·1	1,740.528	607.302	935.592	1,409.917	2,345.509	281	2,495.542	281	. . .	8.334·9	8.181·1
Hauptsumme	17.711·8	17.558·0	4,823.557	2,796.861	4,916.839	15,066.558	19,983.397	1.128	20,756.371	1.182	— 4·6	17.711·8	17.558·0

*) **Anmerkung.** Rectificirte Länge 0·7 km.

Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinischen

Eisenbahnen mit

K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	11.441	5.866	10.422	29.270	40.142	382	35.040	334	+14·37	105·0	105·0
Bosnisch-hercegov. Staatsbahnen	770·0	640·0	70.260	57.080	94.196	374.740	468.936	609	435.067	680	— 10·0	700·0	640·0

Eisenbahn mit

Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	125.871	4.054	9.270	5.133	14.403	2.527	13.477	2.364	+ 7·0	5·7	5·7

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Jänner													Benennung der Eisenbahn
Beförderte		Einnahmen									Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		
		1902				1901							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1902	1901	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
8.300	4.300	6.400	15.900	22.300	391	6.208	16.492	22.700	398	— 1·8	4.692	4.776	Nyiregyháza—M.-Szalka
24.300	1.300	15.800	5.100	20.900	204	16.104	4.975	21.079	205	— 0·5	2.448	2.460	Ó-Becse—Neusatz—Titel
5.300	1.900	4.000	2.800	6.800	202	3.918	2.462	6.380	190	+ 6·3	2.424	2.280	Pancsova-Petrovoszello
6.300	1.800	3.200	2.800	6.000	165	3.288	3.358	6.646	183	— 9·8	1.980	2 196	Pápa-Csornaer Localbahn
7.600	23.000	2.800	32.900	35.700	1.972	2.711	42 937	45 648	2.522	— 21·8	23.664	30.264	Petroszény-Lupény
14.600	2.700	9.500	8.000	17.500	398	9.262	7.742	17.004	386	+ 3·1	4.776	4.632	Pressburg-Dunaszerdahely
9.300	3.100	5.100	6.400	11.500	332	4.898	6.864	11.762	340	— 2·4	3.984	4.080	P. Tenyö—K.-Szt. Márton
4.200	1.300	2.000	2 800	4.800	129	1.867	2 729	4.596	124	+ 4·0	1.548	1.488	Püspökladány—F.-Gyarma
4.400	1.200	2.200	3.100	5.300	175	. . . . .					2.100	. .	Ruma-Klenáker Localb.
900	5.900	400	3.000	3.400	195	513	3.373	3.886	223	— 12·6	2.340	2.676	Ruma-Vrdnik
8.100	2.000	4.200	4.800	9.000	191	4.026	5.027	9.053	192	— 1·0	2.292	2.304	Somogy-Szobb—Barcs
18.200	5.900	8.200	12.400	20.600	222	8.385	16.433	24 818	268	— 17·2	2.664	3.216	Oedenburg-Pressburg
8.500	1.200	4.400	3.800	8.200	207	4.278	4.254	8.532	215	— 3·7	2.484	2.580	Szatmár-Fehérgyarmat
5.500	5.100	7.500	20 400	27.900	463	7.305	21.065	28.370	470	— 1·5	5.556	5 640	Szátmar-Nagybánya
32.500	3.700	22.100	16.800	38.900	278	21.922	17.248	39.170	280	— 0·7	3.336	3.360	Szeged — Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek
9.100	400	2.900	1.000	3.900	203	3.082	1.209	4 291	223	— 9·0	2.436	2.676	Szegzard-Báttaszek
10.400	900	5 700	1.800	7.500	217	5.576	1.581	7.157	207	+ 4·8	2.604	2.484	Szentes—H.-M.-Vasárhely
13.300	10.300	8.000	20.100	28.100	294	7.796	20.602	28.398	297	— 1·0	3.528	3.564	Szt. Lörincz-Slatina-Našic
6.000	1.400	3.500	2.400	5.900	110	3.292	2.248	5.540	104	+ 5·8	1.320	1.248	Szigetvár-Kaposvár
8.300	5.300	9.400	16.800	26.200	243	9.201	17.291	26.492	246	— 1·2	2.916	2.952	Szilágyságer Eisenbahn
12.000	17.600	10.800	34.600	45.400	375	10.507	34.255	44.762	370	+ 1·4	4.500	4.440	Slavonische Localbahn
7.200	900	4.300	2.200	6.500	100	4.214	2.569	6.783	104	— 3·8	1.200	1.248	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
11.100	3.500	9.100	10.300	19.400	370	9 042	10.671	19.713	376	— 1·6	4.440	4.512	Steinamanger-Pinkafeld
5 200	600	2.300	600	2.900	138	2.580	978	3.558	169	— 18·3	1.656	2.028	Steinamanger-Rum
3.300	900	2.800	1.900	4.700	154	3.007	2 246	5.253	172	— 10·5	1.848	2.064	Temesvár—Buziás
9.300	1.200	5.500	3.600	9.100	142	5.738	3.447	9.185	143	— 0·7	1.704	1.716	Temesvár-Lippa-Radna
7.300	1.000	6.300	3.200	9.500	181	6.117	3.084	9.201	176	+ 2·8	2.172	2.112	Temesvár-Modos
10.100	1.900	6.900	4.800	11.700	186	6.823	4.955	11.778	187	— 0·5	2.232	2.244	Temesvár—N.-Szt. Miklos
6.100	1.000	3.300	2.800	6.100	109	3.119	3.168	6.287	113	— 3·5	1.308	1.356	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
42.900	7.700	30.000	24.200	54.200	155	29.301	23.423	52.724	150	+ 3·3	1.860	1.800	Torontáler Localbahn
6 600	4.700	2.900	6.500	9.400	297	2.689	7.008	9.697	307	— 3·3	3.564	3.684	Ujszász—Jasz-Apáti
4.700	5.100	2.200	6.400	8.600	236	1.923	6.940	8.863	243	— 2·9	2.832	2.916	Varasdin-Golubovec
13.300	2.400	8.900	6.500	15.400	182	8.573	6.340	14.913	176	+ 3·4	2.184	2.112	Versecz—Kubin-Dunapart
5.200	5.200	5.300	12.800	18.100	341	5.070	12.440	17 510	330	+ 3·3	4.092	3.960	Vinkovce-Brčka
2.000	800	1.200	2.000	3.200	95	. . . . .					1.140	. . .	Vinkovce-Zubanje
6 600	7.700	2.900	19.200	22.100	513	2.614	19.646	22.260	516	— 0·6	6.156	6.192	Zolyom-Brezó—Breznób — Tiszolcz Localb.
7 200	800	2 600	1.500	4.100	85	2.368	1.413	3.781	78	+ 9·0	1.020	252	Zsebely-Csákovár-Bóka
5.300	7.200	3 300	14.200	17.500	392	3.133	16.689	19.822	444	— 11·7	4.704	5.328	Zsitvathal-Bahn
1,740.528	607.302	935.592	1,409.917	2,345 509	281	879.313	1,416.229	2,295.542	281	. . .	3.372	3.372	**Localbahnen zusammen**
4,823.557	2,796.861	4,916.839	15,066.558	19,983 397	1.128	4,921.252	15,835.119	20,756.371	1.182	— 4·6	13.536	14.184	**Hauptsumme**

Eisenbahnen im Monate Jänner 1902.

Dampfbetrieb.

11.441	5.866	10.422	29.720	40 142	382	8.657	26.383	35.040	331	+14·37	4.588	4.004	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
70.260	57.089	94.196	374.740	468.936	609	73.212	361.855	435.067	689	+ 10·0	7.308	8 160	Bosn.-Herceg. Staatsb.

elektrischem Betriebe.

125.871	4 054	9.270	5.133	14.403	2.527	8.024	5.453	13.477	2.364	+ 7·0	30.324	28.368	Stadtbahn in Sarajevo

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung der täglichen Personenschiffahrten Wien Weissgärber—Pressburg und der Postschiffahrten Wien (Weissgärber und Praterquai) nach Budapest und umgekehrt.) Laut einer Kundmachung der Direction der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft fand die erste Thalfahrt des täglich zwischen Wien Weissgärber und Pressburg verkehrenden Personenschiffes Samstag den 22. März statt. Die Abfahrt von Wien Weissgärber erfolgt um 4 Uhr Nachmittags, die Ankunft in Pressburg um 7 Uhr Abends. Die erste Bergfahrt von Pressburg nach Wien Weissgärber fand statt Sonntag den 23. März, 6 Uhr Früh, mit Ankunft in Wien Weissgärber um 11 Uhr 15 Min. Vormittags.

Die täglichen Postschiffahrten zwischen Wien und Budapest wurden eröffnet mit erster Bergfahrt ab Budapest am 24. März, 6 Uhr Abends, wogegen die erste Thalfahrt ab Wien (sowohl Weissgärber als Praterquai) am 26. März um 7 Uhr Früh stattfindet.

Deutsches Reich. (Aus dem Jahresberichte der Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft der vereinigten Elbe- und Saaleschiffer per 1901.) Der Jahresbericht der Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft der vereinigten Elbe- und Saaleschiffer für das Jahr 1901 erwähnt — nach einer Mittheilung des „Dresdner Journal“ — zunächst die erfolgte Capitalserhöhung und die Einführung der Actien an den Börsen von Berlin, Hamburg und Dresden. Das Geschäft der Gesellschaft war in der ersten Hälfte des Jahres 1901 ein befriedigendes, wurde aber durch den allgemeinen wirthschaftlichen Niedergang in der zweiten Hälfte sehr ungünstig beeinflusst, die Frachten- und Schlepplöhne gingen wesentlich zurück. Die Wasserverhältnisse gestalteten sich für den Betrieb nicht ungünstig. Die Mindererträgnisse in den Einnahmen wurden durch wesentliche Ersparnisse in den Ausgaben vollkommen ausgeglichen. In den Betriebsmitteln wurden mehrfache Veränderungen und Verbesserungen vorgenommen. Die Vereinigung der fünf grossen Elbeschiffahrts-Gesellschaften zur Hintanhaltung eines zu grossen Rückganges der Frachtraten hat die Erwartungen nicht erfüllt, weil die Wirksamkeit der aussenstehenden Concurrenz der Vereinigung entgegenstand. Gleichwohl wurde die Vereinigung auch für das laufende Jahr erneuert. Das Hamburger Comptoir hat im Bergverkehre beladen 1140 Fahrzeuge mit 440.082 t, im Thalverkehre gelangten in 571 Fahrzeugen 193.837 t zur Verfrachtung. Ausserdem wurden 106 Ladungen böhmischer Braunkohlen für eigene Rechnung transportirt. Nach Abschreibung von Mk. 335.137 verblieben als Reingewinn Mk. 430.153, die wie folgt Verwendung finden sollen: 10 pCt. Dividende = Mk. 300.000, Mk. 40.000 dem Selbstversicherungsfonds, Mk. 23.001 Tantièmen, Mk. 34.502 an die Beamten und Vertreter, Mk. 26.335 an den Aufsichtsrath, Mk. 6314 Vortrag auf neue Rechnung. Es befinden sich sieben neue Fahrzeuge im Ban, auf die die fälligen Bauraten mit Mk. 92.000 bereits eingezahlt sind. Nach deren Fertigstellung verfügt die Gesellschaft über eine Tragfähigkeit von 65.000 t in eigenen Betriebsfahrzeugen.

Deutsches Reich und Amerika. (Deutsche Schiffahrtslinie nach der Levante.) Der Betrieb der von der Hamburg-Amerika-Linie und der Deutschen Levante-Linie gemeinsam eingerichteten directen Verbindung von Amerika nach der Levante hat — wie die „Triester Zeitung“ berichtet — bereits begonnen. Am 7. Februar hat als erstes Schiff auf der neuen Route der Levantedampfer „Seriphos“ mit voller Ladung New-York verlassen. Als nächstes Schiff wird ihm der Dampfer „Sicilia“ der Hamburg-Amerika-Linie folgen. Sowohl in Amerika, als im Oriente setzt man — wie das öst.-ung. General-Consulat in Hamburg anknüpfend an diese Mittheilung bemerkt — auf diese deutsche Schiffahrtsunternehmung grosse Hoffnungen. Amerika hatte schon bisher einen nicht unbedeutenden Mehlexport nach einigen Mittelmeerhäfen, ebenso exportirt es in beträchtlichen Quantitäten landwirthschaftliche Maschinen und Geräthe. Auf directer Fahrt werden durch die neue Linie Malta, Alexandrien, Piräus, Smyrna, Constantinopel, Noworossisk und Odessa berührt. Bedeutende Förderung ihres Absatzes nach den Vereinigten Staaten erwarten auch die levantischen Exporteure. Amerika ist im Oriente Käufer für Whitestone, Schmirgel, Marmor, Teppiche, Wolle, Felle, Canariensaat, Süssholz, Korinther, Rosinen, Feigen, Lorberblätter, Oliven, Olivenöl, Opium, Gallnüsse, Tabak etc. Der Dienst von der Levante nach Amerika soll am 20. März mit einem Levante-Dampfer ab Odessa eröffnet werden und wird Constantinopel, Pyräus, Patras, Malta, Algier und später auch Beyruth und Alexandrien berühren.

Holland. (Austrocknung der Zuidersee.) Nach Vornahme gründlicher Untersuchungen in wissenschaftlicher und technischer Hinsicht wurde in Holland die Austrocknung der Zuidersee gesetzlich festgelegt. Zu diesem Behufe soll, wie die „Kölnische Volkszeitung“ mittheilt, von der Nordostecke des Festlandes, östlich von Helder, vom Amsteldiep aus über die Insel Wieringen, in nordöstlicher Richtung zum Friesischen Festland führend, zunächst ein Damm gebaut werden, wodurch die gesammte Wasserfläche der Zuidersee von 360.000 Hektar Ausdehnung von der Nordsee abgetrennt wird. Bei Wieringen wird dieser Damm durch 24 Entwässerungsschleusen in 6 Gruppen, jede mit 4 Oeffnungen von je 12·5 m Weite, also in einer Gesammtweite von 300 m unterbrochen, um den Abfluss der Yssel und Vechte nach dem offenen Meere zu ermöglichen. Daneben kommen zwei Kammerschleusen von 8 und 14 m Weite für die Schiffahrt nach der Nordsee zu liegen. Diejenigen Gebiete der Zuidersee, in denen man durch Bohrungen eine geeignete Bodenbeschaffenheit (Marschboden) erkannt hat, sollen nun in einer Gesammtausdehnung von circa 23.000 Hektar nach und nach trocken gelegt (angepoldert) werden. Diese neugeplanten Polder, im Ganzen 4, sind das sogenannte Wieringer Meer mit 21.700 Hektar, das Hoorn'sche Hop mit 57.000 Hektar, der südöstliche Polder von Muyden bis Kampen mit 103.000 Hektar, und der nordöstliche Polder von Lemmer bis Kampen mit 50.300 Hektar Ausdehnung. Da durch diese Austrocknung viele Ortschaften ihre Eigenschaft als Seehäfen verlieren würden, ist durch Trennung der einzelnen Polder und Freihaltung eines Theiles der Zuidersee Vorsorge getroffen worden, ihnen diese Eigenschaft zu erhalten. Die Stadt Amsterdam steht mit der offenen Nordsee zwar durch den Nordseé- und den Nord-Holländischen Canal in Verbindung; da aber 97 pCt. des jetzt auf der Zuidersee betriebenen Binnenschiffahrsverkehres auf Amsterdam entfallen, soll zwischen dem Hoorn'schen Hop und dem südöstlichen Polder eine fahrbare Wasserstrasse von 1500 bis 5000 m Breite nach dem Binnenmeere offen gehalten werden, damit die Wasserverbindung zwischen der genannten Stadt und den drei Haupthäfen des Ysselmeeres Kampen, Zwolle und Lemmer, sowie durch die Schleuse mit Harlingen und der Nordsee nicht unterbrochen wird.

Die Ausführung der Arbeiten wird im Ganzen 32 Jahre in Anspruch nehmen. Auf die Herstellung des Anschlussdammes und die Eindeichung des Wieringer Meeres werden neun Jahre, auf die Eindeichung des südöstlichen, grössten Poldes dreizehn Jahre gerechnet, während die Fertigstellung der beiden übrigen Polder je weitere fünf Jahre beanspruchen wird.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 15. März d. J. die Ministerialsecretäre im Handelsministerium Dr. Alexander Poppović und Adalbert Ritter von Stibral zu Sectionsräthen mit den systemmässigen Bezügen allergnädigst zu ernennen geruht.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien bringt zum Zwecke der Einholung von Angeboten die **Unterbauarbeiten für das zweite Geleise Ziersdorf-Sigmundsherberg** der Linie Wien—Eger im Gesammtbetrage von 1,862.442 Kronen nach Einheitspreisen im Offertwege zur Ausschreibung.

Die Offertstellung kann auf die gesammte, in drei Lose getheilte Strecke oder auf einzelne Lose erfolgen.

Der Einreichungstermin für die Angebote ist der **8. April 1902, 12 Uhr Mittags.**

Die bezüglichen Behelfe und näheren Bedingnisse liegen bei der Abtheilung 3 der k. k. Staatsbahn-Direction zur Einsicht auf.

Wien, am 17. März 1902.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Nachtrages III zum Getreidetarife, Theil II, Heft 3.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1902 gelangt im obbezeichneten Verbandsverkehre zu dem seit 1. August 1899 giltigen Tarife, Theil II, Heft 3, für Getreide etc. ein Nachtrag III zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Ergänzung der Stationstarife.
II. Ergänzung des Kilometerzeigers und der Lieferzeit-Zuschlagsfristen.

Dieser Nachtrag ist bei den betheiligten Verwaltungen und im Wege der betheiligten Stationen zum Preise von 20 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 20. März 1902. [241]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Ausgabe eines Berichtigungsblattes zu den „Kartirungssätzen nach und von Kolin transit".

Zu den vom 1. December 1901 giltigen „Kartirungssätzen nach und von Kolin transit" für den directen Verkehr zwischen Stationen der Localbahn Kolin-Čerčan einerseits und Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn andererseits gelangt ein Berichtigungsblatt zur Ausgabe, durch welches die auf den Seiten 8 und 9 für die Station Rataj-Přiwlak enthaltenen Kilometer und Frachtsätze abgeändert werden.

Wien, am 20. März 1902. [242]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Gaisbergbahn.

Tarif-Neuauflage.

Die Tarife und Sonderbestimmungen vom 15. Mai 1898 werden mit Giltigkeit vom 4. Mai 1902 theilweise abgeändert und ergänzt.

Richtiggestellte Druckexemplare sind zum Stückpreise von 50 Hellern bei der Direction in Salzburg erhältlich.

Salzburg, im März 1902. [243]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Lubna für den Gesammtverkehr.

Die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet gewesene Station Lubna der Localbahn Rakonitz-Mlatz wird am 20. März 1902 für den gesammten Güterverkehr eröffnet.

Pilsen, im März 1902. [244]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Abänderung des Personen- und Gepäckstarifes auf den Welser Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1902 gelangen in einigen Relationen der Linie Wels—Grünau mit der Abzweigung Sattledt—Unterrohr mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 12. März 1902, Z. 8363/16, erhöhte Fahrpreise in der II. und III. Wagenclasse zur Einführung; ausserdem werden die Rückfahrkarten (ausgenommen solche von den Stationen dieser Linie nach und von Wels) aufgehoben.

Bei Transporten von Reisegepäck auf allen Linien der Welser Localbahnen wird ein Freigewicht nicht mehr zugestanden und entfällt dagegen die Anrechnung einer Manipulationsgebühr für diese Transporte.

Als Mindestgebühr für Reisegepäck gelangen 20 h zur Einhebung.

Linz, am 22. März 1902. [245]

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Aenderung von Stationsnamen.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1902 werden über Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 21. August 1901, Z. 35.939/20, beziehungsweise vom 6. December 1901, Z. 52.605/20, die bisherigen Namen der Stationen:

Dassnitz . . . . . in „Dassnitz-Maria Kulm",
Königsberg-Maria Kulm in „Königsberg a. d. Eger" und
Welchau-Wickwitz . . in „Wickwitz"

abgeändert.

Prag, am 14. März 1902. [246]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Aufhebung der Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Güterabgabe in Chrzanow (Frachtenstation).

Die am 12. December 1898 kundgemachte, mit Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 27. December 1898, Z. 58.372/16, genehmigte Herabsetzung der lagergeldfreien Zeit für in Chrzanow (Frachtenstation) ankommende, in gedeckt gebauten Wagen zu befördernde Frachtgüter tritt mit 26. März 1902 ausser Kraft.

Wien, im März 1902. [247]

Russisch-Adriatischer Personenverkehr über Budapest—Fiume.

Einführung des Tarifnachtrages I.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1902 neuen Stiles gelangt zum Tarife für den vorbezeichneten Verkehr Nachtrag I zur Einführung, welcher Aenderungen der Tarifbestimmungen, der Fahrpreise und des Anhanges enthält.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der gefertigten Verwaltung zum Preise von 20 Hellern per Stück bezogen werden.

Wien, am 22. März 1902. [248]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

VI. Ausstellung des Bundes deutscher Kaninchenzüchter in Regensburg. (Frachtbegünstigung für Ausstellungsgegenstände und Thiere.) Anlässlich der in der Zeit vom 29. bis 31. März 1902 in Regensburg stattfindenden VI. Ausstellung des Bundes deutscher Kaninchenzüchter haben für die Beförderung der hiezu bestimmten Ausstellungsgegenstände und Thiere rücksichtlich der Strecken der k. k. österr. Staatsbahnen die im Tarife, Theil I, Abtheilung B, Abschnitt C IX und X (Generalgütertarif, I. Band, 1. Abtheilung, Tarif Nr. 1 B, Seite 61 und 62), vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden.

Ausschreibung von Bauarbeiten und Lieferungen.

Aus Anlass des Baues der k. k. Staatsbahnlinie Lemberg—Sambor — galizisch-ungarische Grenze gelangt die Ausführung der Beschotterungs- und Oberbauarbeiten in den Baulosen 5, 6, 7 und 8 der Theilstrecke Lemberg — Sambor, das ist in dem zwischen km 43·830 (in Koropuż) und km 76·054 (in Sambor) gelegenen Theile der letzteren im Wege der öffentlichen Ausschreibung zur Vergebung.

Die nach Einheitspreisen zu vergebenden Arbeiten und Lieferungen im beiläufigen Kostenbetrage von K 374.000 umfassen:

1. Die Lieferung von circa 5300 m³ Strassen- und Reserveschotter,
2. die Lieferung und Einbringung von circa 51.500 m³ Oberbauschotter,
3. das Abladen von circa 30.000 Metercentner Eisenoberbaumaterialien von den Eisenbahnwaggons in der Bahnstation Sambor und Verführung derselben auf die Baustrecke, sowie
4. das Legen von circa 37.200 m Geleise und 19 Stück Weichen und sollen bis Ende Juni 1903 vollendet, bezw. effectuirt werden.

Das zu erlegende Vadium beträgt K 18.700.

Die bezüglichen, der Stempelpflicht nicht unterliegenden Angebote, welche sich auf sämmtliche zu vergebenden Arbeiten und Materiallieferungen zu erstrecken haben, und nur auf den zu diesem Zwecke aufgelegten Formularien gestellt werden dürfen, sind, in allen ihren Theilen vollkommen ausgefüllt, vom Angebotsteller eigenhändig unterschrieben und datirt, in versiegelten, mit der Aufschrift: **„Angebot in Betreff der Ausführung der Beschotterungs- und Oberbauarbeiten in den Baulosen 5 bis incl. 8 der Linie Lemberg — Sambor"** versehenen Couverts längstens **bis 4. April 1902, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Lemberg, Batorygasse 12/14, zu überreichen oder frankirt derartig dahin abzusenden, dass sie spätestens zum obbezeichneten Termine der Bauleitung vorliegen.

Die näheren Informationen bezüglich der zur Vergebung gelangenden Arbeiten und Lieferungen können bei der k. k. Eisenbahnbauleitung in Lemberg eingeholt werden, wo auch die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse zur Einsichtnahme und Fertigung durch die Offerenten erliegen und nebst den erforderlichen Angebotsformularien, Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, Preislisten, summarischen Kostenanschlägen und Uebersichtsskizzen käuflich erworben werden können.

Die Eröffnung der eingelaufenen Offerte findet am 4. April l. J., 4 Uhr Nachmittags, im Bureau der gefertigten k. k. Eisenbahn-Bauleitung statt und bleibt es den Angebotstellern unbenommen, derselben beizuwohnen.

Lemberg, im März 1902.

K. k. Eisenbahn-Bauleitung.

Wilhelm Beck & Söhne, Wien

k. u. k. Hof-Uniformen- und Uniformsorten-Fabrikanten

Fabrik: VI 2, Hirschengasse 25

Centralbureau: VIII/1, Langegasse 1.

Leistungsfähigetes Etablissement für die Herstellnng von Lieferungsmonturen, Kappen und Kürschnerwaaren für Eisenbahnen, Verkehrsanstalten, Finanz- und Sicherheitswachen, Veteranen, Feuerwehren etc. etc.

Illustrirte Kataloge frei.

Ausschreibung von Bauarbeiten und Lieferungen.

Aus Anlass des Baues der k. k. Staatsbahnlinie Lemberg—Sambor—Galiz.-ungar. Grenze gelangt die Ausführung der Beschotterungs- und Oberbauarbeiten in den Baulosen 1, 2, 3 und 4 der Theilstrecke Lemberg—Sambor, das ist in dem zwischen km 10·821 (in Basiówka) und km 43·830 (in Koropuż) gelegenen Theile der letzteren im Wege der öffentlichen Ausschreibung zur Vergebung.

Die nach Einheitspreisen zu vergebenden Arbeiten und Lieferungen im beiläufigen Kostenbetrage von 433.000 Kronen umfassen:

1. Die Lieferung von circa 8500 m³ Strassen- und Reserveschotter;
2. die Lieferung und Einbringung von circa 53.900 m³ Oberbauschotter;
3. das Abladen von circa 32.000 q Eisen-Oberbaumaterialien von den Eisenbahnwaggons in den Bahnstationen Szczerzec und Gródek und in der Haltestelle Basiówka, sowie Verführung derselben auf die Baustrecke, sowie
4. das Legen von circa 39.000 m Geleise und 24 Stück Weichen — und sollen bis Ende Juni 1903 vollendet, bezw. effectuirt werden.

Das zu erlegende Vadium beträgt 21.700 Kronen.

Die bezüglichen, **der Stempelpflicht nicht unterliegenden Angebote, welche sich auf sämmtliche zu vergebenden Arbeiten und Materiallieferungen zu erstrecken haben, und nur auf den zu diesem Zwecke aufgelegten Formularien gestellt werden dürfen**, sind, in allen ihren Theilen vollkommen ausgefüllt, vom Angebotsteller eigenhändig unterschrieben und datirt, in versiegelten, mit der Aufschrift **„Angebot in Betreff der Ausführung der Beschotterungs- und Oberbauarbeiten in den Baulosen 1 bis incl. 4 der Linie Lemberg—Sambor"** versehenen Couverts längstens bis 10. April 1902, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Lemberg, Batorygasse 12—14, zu überreichen oder frankirt derartig dahin abzusenden, dass sie spätestens zum obbezeichneten Termine der Bauleitung vorliegen.

Die näheren Informationen bezüglich der zur Vergebung gelangenden Arbeiten und Lieferungen können bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Lemberg eingeholt werden, wo auch die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse zur Einsichtnahme und Fertigung durch die Bauwerber erliegen und nebst den erforderlichen Angebotsformularien, Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, Preislisten, summarischen Kostenanschlägen und Uebersichtsskizzen käuflich erworben werden können.

Die Eröffnung der eingelaufenen Angebote findet am 10. April 1902, 4 Uhr Nachmittags, im Bureau der gefertigten k. k. Eisenbahn-Bauleitung statt und bleibt es den Angebotstellern unbenommen, derselben beizuwohnen.

Lemberg, im März 1902.

Die k. k. Eisenbahn-Bauleitung.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Das

k. k. Versteigerungs-Amt

WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17

übernimmt: Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen, Partiewaaren, Gegenstände jeder Art,

wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**

Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916).

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
904	Südbahn-Gesellschaft		Bruchsteine	St. Lorenzen	Gosdorf	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Sendungen müssen zu Murfluss-Regulirungsarbeiten bestimmt sein und an die betreffende Landleitung adressirt sein. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. April 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Heller 32	24	8	Im Kartirungswege		
					Purkla				36	26	10			
					Halbenrain				36	26	10			
905	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	15 Stück schmalspurige Kohlenkippwagen, verladen	Lieben (Oe.N.W.A. und St.E.G.)	Kapfenberg S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Zahlung der Fracht für das effective Gewicht. Die Sendungen müssen zu Betriebszwecken der Steiermärkischen Landeseisenbahn Kapfenberg-Seebach-An bestimmt sein, und muss in den bezüglichen Frachtbriefen die Betriebsleitung der Steiermärkischen Landeseisenbahnen in Kapfenberg als Empfängerin angeführt erscheinen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. April 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	Besteht kein directer Frachtsatz	215·4 Heller		Im Kartirungswege		
906	Südbahn-Gesellschaft	k. k. Staatsbahnen	Schlacken der Pos. 8—19 a) und b) der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Store	Triest — St. Andrae / Servola	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. April 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Oesterr.-Adriatischer Eisenbahnverband	Verschieden	61 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
907	**Südbahn-Gesellschaft**		Obst, frisches, als Eilgut	Cormons	Budapest S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 9000 kg per Wagen und Frachtbrief.*) Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des Ansnahmetarifes 1 des Localtarifes, Theil II	vom 1. April 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	Heller 601	Heller 535	Heller 66	Im Kartirungswege		*) Bei Beförderung der Sendungen in Wagen der Serie G zu findet nebenstehende Begünstigung keine Anwendung	
					Meidling				571	509	62			
					Wien (Matzleinsdorf oder Südbahnhof)				571	509	62			
				Görz	Budapest S.B.				594	529	65			
					Meidling				559	499	60			
					Wien (Matzleinsdorf oder Südbahnhof)				565	504	61			
908	**k. k. österr. Staatsbahnen**	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Cement	Linz	Simbach	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, mindestens jedoch für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	vom 28. März 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	47 Heller	31 Heller	16 Heller	Im Kartirungswege		
				Linz	Karpfham			Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 0·43				
					Osterhofen					0·41				
					Plattling					0·46				
					Regensburg					0·60				
					Sandbach					0·35				
					Straubing					0·52				
					Vilshofen					0·37				
					Waldmünchen					0·77				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
909	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Bruchsteine und Schotter	Skole	Bełzec	Auflieferung von mindestens 150 t per Zug bei einer Minimalentfernung von 100 km und Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen. Die Sendungen müssen zum Bahn und zur Instandhaltung von Reichs-, Landes-, Bezirks- und Gemeindestrassen I. Classe, sowie von städtischen Communicationen, zu Flussregulirungs- und Brückenbauzwecken im Geltungsbereiche des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, bestimmt sein und als Frachtgut mit einem auf eine k. k. oder Landesstrassen-Baubehörde (k. k. Bahnbezirk, k. k. Bauexpositur, Landesausschuss, Bezirksausschuss, Landesingenieur), bezw. auf einen Stadtmagistrat als Empfänger lautenden Frachtbriefe aufgegeben werden	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1902	Localtarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		
					Brzuchowice				42	23·7	18·3			
					Dobrosin				65	37·0	28·0			
					Hrebenne				82	46·9	35·1			
					Glińsko				60	34·3	25·7			
					Kamionka-Lipnik				72	41·1	30·9			
					Kulików-Mierzwica				51	28·8	22·2			
					Lemberg-Kleparów				37	21·4	15·6			
					Lubycza				86	48·9	37·1			
					Macoszyn				55	31·2	23·8			
					Rawa ruska				76	43·5	32·5			
					Zarndce				49	27·8	21·2			
					Zaszków				47	26·8	20·2			
					Zawadów				45	25·8	19·2			
					Zołkiew				57	32·2	24·8			
				Jaremoze Skole, Worolenka	Stationen der im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, angeführten Linien				Verschieden	0·17 Heller für 100 kg und 1 km inclusive Manipulationsgebühr	Verschieden			

Die Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 19 vom 18. Februar 1902 unter fortlaufender Nr. 687 ist in die gegenwärtige Publication einbezogen worden und ist daher als gegenstandslos zu betrachten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif. auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
910	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Malz	Velencze	Aigen Amstetten Attnang-Puchheim Aurolzmünster Blindenmarkt Brannau a. Inn Enns Frankenmarkt Freistatt i. Oberösterr. Gmunden Grieskirchen Gurten Haag Hallein Laakirchen Lambach Linz Losenstein Mattighofen Mauerkirchen Manthausen Melk Neulengbach Neumarkt-Kallham Obernberg-Altheim Pöchlarn Pottenbrnnn Prägarten Radstadt Redl-Zipf Ried Rosenau Saalfelden Salzburg St. Georgen a. d. Gusen St. Johann i. Tirol St. Martin St. Pölten St. Valentin Schärding Scheibbs Schwanenstadt Schwarzach-St. Veit Seekirchen-Mattsee Steyr Steyregg Strasswalchen Suben Taxenbach Timmelkam Ulmerfeld Vöcklabruck Waidhofen a. d. Yhbs Wels Werfen Weyer Wieselbnrg a. d. Erlanf Zell am See	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür	vom 1. April 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	282 200 251 263 200 275 223 263 239 255 247 267 215 285 251 247 231 231 275 279 223 181 161 251 267 186 166 231 282 259 259 210 307 279 235 320 263 171 219 267 200 251 295 279 227 231 267 275 298 255 205 255 215 239 291 219 191 304 Heller incins. ungar. Steuer		Im Kartirungswege		
911	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Zólyom Brezó	Prag St.E.G. oder Oe.N.W.B.	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	247 Heller		Im Kartirungswege		In dem nebenstehenden Frachtsatze ist die laut Localgütertarif der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen festgesetzte Zuschlagsgebühr bereits enthalten

Fortlaufende Nummer	912	913	914
1	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**	**Oesterr. Nordwestbahn**	**Buschtěhrader Eisenbahn**
2 Die Publication erfolgt von der		Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	
3 und im Namen der			
4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Holzzellstoff (Cellulose), feucht	Steine des Specialtarifes 3	Mauerziegel aus Lehm (gewöhnlichem Thon)
5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Weiss-Třemeschna	Geiersberg	Karlshad (B.E.B.)
5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Arnau	Kostomlat Poděbrad Cerekwitz-Böhm.-Hruschau Borohrádek	Graslitz oberer Bahnhof
6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	1. Aufgabe als Frachtgut in unverpacktem Zustande und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen
7 und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Localgütertarif
9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Bestehen keine	32 Heller
10 per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		50 53	24 Heller
11 per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Der Frachtzuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn per 8 Heller per 100 kg gelangt nicht zur Einhebung	27 27 32 35	8 Heller
12 Art der Durchführung	Im Kartirungswege	18 18 Heller Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
14 Besondere Bemerkungen			Wenn sich auf Grund der Gebührenberechnungstabelle des Localgütertarifes höhere Frachtsätze für vorgelegene Stationen ergehen, so wird der zugestandene billigere Frachtsatz auch für die vorgelegenen Stationen berechnet

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
915	**Eisenbahn Wien-Aspang** zugleich als Betriebsführende der Schneebergbahn		Holz der Pos. H—18, Ziffer 1, 2 und 3 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Puchberg a. Sch.	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg an jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Wird das Auf- oder Abladen über Verlangen der Partei von der Eisenbahn besorgt, so wird für jede dieser Leistungen eine Gebühr von 6 Heller für 100 kg eingehoben. bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localgütertarife	78 Heller	73 Heller	5 Heller	Im Kartirungswege		
			Holz der Pos. H—19, Ziffer 1, 2, 3, 5 und 7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I					74 Heller	61 Heller	13 Heller			
916	**E.W.-A.**		Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902 wird das Wägegeld für die Abwage von Schotter- und Stein-Sendungen auf der Geleisebrückenwage in Tattendorf von 120 Heller auf 60 Heller für jeden abgewogenen Wagen ermässigt. Die Sendungen müssen aus vollen Wagenladungen bestehen und nach Biedermannsdorf bestimmt sein.										

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
35	Nr. 31 vom 18. März 1902	867	Buschtěhrader Eisenbahn		A. Verbrauchsartikel, Effecten, Nahrungsmittel u. s. w.	Prag (Smichow)	Krupa	In der Rubrik 5 soll es lauten: Prag (Smichow) Krupa bezw. umgekehrt	
					B. Zerlegte Holzbaracken u. s. w.				

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 35. **Wien, 27. März 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Gutenstein nach Nasswald, mit einer Abzweigung von Schwarzau im Gebirge nach St. Aegyd.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Frau Agnes Eisner in Wien die mit dem Erlasse vom 15. April 1901, Z. 12.458/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 48 vom 25. April 1901), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampfkraft oder mit Elektricität zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Gutenstein über Rohr und Schwarzau im Gebirge nach Nasswald mit einer Abzweigung von Schwarzau im Gebirge nach St. Aegyd unter den in dem oben bezeichneten Erlasse angegebenen Bedingungen und Modalitäten auf die Dauer bis zum 24. August 1902 verlängert.

Wien, am 8. März 1902. Z. 7484/2.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für Bahnen niederer Ordnung, und zwar:
1. von Payerbach bis zu einem geeigneten Punkte der projectirten Bahn niederer Ordnung von Gutenstein nach Nasswald;
2. von Wiener Neustadt nach Kirchschlag und
3. von Edlitz nach Kirchschlag.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Frau Agnes Eisner in Wien die mit dem Erlasse vom 22. Juli 1901, Z. 21.079/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 92 vom 8. August 1901), für die Zeit bis zum 15. April 1902 ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Bahnen niederer Ordnung, und zwar:

1. von der Station Payerbach der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft durch das Höllenthal zu einem geeigneten Punkte der den Gegenstand der Bewilligung vom 15. April 1901, Z. 12.458/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 48 vom 25. April 1901), bildenden Bahn niederer Ordnung von Gutenstein über Rohr und Schwarzau im Gebirge nach Nasswald;
2. von der Station Wiener Neustadt der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Hochwolkersdorf und Wiesmath nach Kirchschlag und
3. von der Station Edlitz der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang über Krumbach nach Kirchschlag

unter den im erstangeführten Erlasse näher bezeichneten Bedingungen und Modalitäten auf die Dauer bis zum 24. August 1902 verlängert.

Wien, am 8. März 1902. Z. 7485/2.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 112. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. März wurden seitens der Regierung nachstehende Gesetzentwürfe eingebracht, und zwar:

Gesetz

vom . . . . . .

betreffend

die Erneuerung des Vertragsverhältnisses zwischen der Staatsverwaltung und der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, mit der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft das beigedruckte Uebereinkommen abzuschliessen.

Artikel II.

Die in Gemässheit dieses Uebereinkommens der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft aus Staatsmitteln zu zahlende Subvention ist alljährlich im Staatsvoranschlage einzustellen.

Für das Jahr 1902 wird das im Capitel 33, Titel 3 des Finanzgesetzes eingestellte Pauschalerforderniss für die Aufrechterhaltung der Dampfschiffahrt auf der Donau per K 1,000.000 um K 200.000 erhöht.

Artikel III.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Meine Minister des Handels und der Finanzen beauftragt.

Uebereinkommen

zwischen

dem k. k. Handelsministerium und dem k. k. Finanzministerium im Namen der Staatsverwaltung einerseits und der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft andererseits.

§ 1.

Das zwischen dem k. k. Handelsministerium und dem k. k. Finanzministerium im Namen der Staatsverwaltung einerseits und der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft andererseits, auf Grund des Gesetzes vom 4. April 1892, R.-G.-Bl. Nr. 66, am 7. April 1892 abgeschlossene und am 31. December 1901 abgelaufene Uebereinkommen wird mit den in dem Nachfolgenden aufgeführten Aenderungen mit der Wirksamkeit vom 1. Jänner 1902 erneuert.

Diese Vereinbarung wird auf die Dauer von 25 Jahren, das ist bis einschliesslich 31. December 1926 mit der Massgabe getroffen, dass am 31. December 1913 sowohl der Staatsverwaltung als der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft das Recht zusteht, das Vertragsverhältniss durch dessen Kündigung derart zu lösen, dass dasselbe nach Ablauf eines Jahres, das ist am 31. December 1914, ausser Kraft tritt.

§ 2.

Die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wird ihren Werft- und Werkstättenbetrieb in Oesterreich möglichst ausgestalten und bei der Deckung ihres Materialbedarfes, soweit der Gesellschaft nicht schon gegenwärtig eigene Werke zu Gebote stehen, unter sonst gleichen Voraussetzungen in Bezug auf Qualität, Preis und Lieferzeit die österreichische Production in erster Linie berücksichtigen.

§ 3.

Im Interesse des heimischen Exportes wird die Gesellschaft für Güter, welche ab österreichischen Stationen nach Stationen ausserhalb des Zollgebietes zur Beförderung gelangen, über Verlangen des k. k. Handelsministeriums besonders ermässigte Exporttarife erstellen.

§ 4.

Die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verpflichtet sich während der Dauer dieses Uebereinkommens jährlich einen Betrag von mindestens K 200.000 dem Pensionsfonds der Angestellten zuzuwenden.

Hiedurch werden die von der Gesellschaft im Grunde des § 11 des Uebereinkommens vom 7. April 1892 übernommenen Verpflichtungen diesem Fonds gegenüber nicht berührt.

§ 5.

Während der Dauer dieses Uebereinkommens und insolange die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft die in demselben übernommenen Verpflichtungen erfüllt, wird der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft jährlich eine Subvention aus Staatsmitteln im Betrage von K 1.200.000 gezahlt werden.

Als Zahlungstermin der Subvention wird der 15. Jänner des Jahres festgesetzt, dessen Ertragsrechnung dieselbe zugute kommen soll.

Der Zahlungstermin der Subvention für das Jahr 1902 wird durch eine besondere Vereinbarung bestimmt.

§ 6.

Diese der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gewährte Subvention ist bei Veranlagung der Erwerbsteuer der genannten Gesellschaft in die Besteuerungsgrundlage nicht einzubeziehen und auch von sonstigen Abgaben befreit. Auch wird für Ausfertigungen dieses Uebereinkommens, sowie für die auf Grund desselben auszufertigenden Quittungen die Befreiung von allen Gebühren und Stempeln gewährt.

§ 7.

Die Rückzahlung der im Grunde des Gesetzes vom 4. April 1892, R.-G.-Bl. Nr. 66, an die Gesellschaft bisher geleisteten Zuschüsse, soweit dieselben noch aushaften, hat während der Dauer dieses Uebereinkommens in der Weise zu erfolgen, dass von dem nach Bezahlung einer vierpercentigen Dividende vom Actiencapitale und nach Ausscheidung des Gewinnvortrages vom Vorjahre erübrigenden bilanzmässigen Ueberschusse die Hälfte an die Staatsverwaltung abgeführt wird.

In dem Falle, als durch die im vorstehenden Absatze festgesetzten Modalitäten die Abstattung der zur Zeit aushaftenden Zuschüsse der Staatsverwaltung völlig erfolgt sein wird, so ist während der Dauer dieses Uebereinkommens jährlich von dem nach Bezahlung einer vierpercentigen Dividende und nach Abzug des Gewinnvortrages vom Vorjahre erübrigenden bilanzmässigen Ueberschusse ein Viertheil, jedoch in einem Jahre höchstens der Betrag von K 600.000 an die Staatsverwaltung abzuführen.

Solche dem Staate zukommende Antheile sind stets am 30. Juni des dem bezüglichen Betriebsjahre folgenden Jahres seitens der Gesellschaft der Staatsverwaltung zur Verfügung zu stellen.

Sollte aber bis zum Ablaufe dieses Uebereinkommens oder bei Lösung des Vertrages die völlige Abstattung der zur Zeit noch aushaftenden, rückzahlbaren Zuschüsse der Staatsverwaltung durch die im Absatze 1 dieses Paragraphen festgesetzten Modalitäten nicht erfolgt sein, so wird sodann die Rückzahlung der restlichen Ansprüche des Staates nach den Bestimmungen des § 12, letzter Absatz, des Uebereinkommens vom 7. April 1892 bewirkt werden.

§ 8.

Nach Massgabe der Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes kann das Handelsministerium die Gesellschaft von der ihr obliegenden Verpflichtung zur Aufrechthaltung des Personenverkehres auf der Strecke zwischen Linz und Wien ganz oder theilweise entheben, in welchem Falle eine einvernehmlich festzusetzende Herabminderung der Subvention einzutreten hat.

Begründung.

Die Wechselbeziehungen zwischen der Staatsverwaltung und der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft reichen bis zu den Anfängen dieses Unternehmens zurück. Sie haben mehrmals ihre Form gewechselt (ausschliessliches Privilegium, Garantie, Subvention), aber nur einmal eine Unterbrechung erfahren. Es war damals (1873), als die Gesellschaft nach einer Reihe glänzender Geschäftsjahre sich stark genug glaubte, um auf eigenen Füssen stehen zu können und im

Streben nach voller Selbstständigkeit auf die Staatsgarantie verzichtete. Sehr zu ihrem Nachtheile: denn die Chancen des Donauweges verschlechterten sich allgemach und indem zu dieser Situation noch geschäftliche Missgriffe und Fehler hinzukamen, gerieth die Unternehmung zu Ende der Achtziger-Jahre in schwere Bedrängniss. In dieser Lage sah sie sich genöthigt, an die Regierung mit dem Ersuchen um Staatshilfe heranzutreten. Diese wurde ihr mit dem Gesetze vom 4. April 1892, R.-G.-Bl. Nr. 66, gewährt.

Als die Zeit für den Ablauf der damals getroffenen und gesetzlich genehmigten Vereinbarung heraufgekommen war, musste sich die Regierung fragen, ob sie es für im allgemeinen wirthschaftlichen Interesse gelegen zu erkennen habe, dass für eine neue Periode zu Gunsten der Erhaltung und Ausgestaltung der Beziehungen dieses Unternehmens zur österreichischen Staatsverwaltung die Aufwendung von Staatsmitteln in Aussicht zu nehmen sei.

Bei Beantwortung dieser Frage ging die Regierung von zwei Erwägungen aus.

Die eine hat an die Erfahrungen und Wahrnehmungen der Vergangenheit angeknüpft. In dieser Beziehung hat sich die Regierung sagen müssen, dass die Aufwendungen, zu deren Leistung die Staatsverwaltung sich im Uebereinkommen vom Jahre 1892 verstanden hat, jedenfalls nicht vergeblich gebracht waren. Mit Hilfe dieser Leistungen hat sich die Gesellschaft unter einer energischen, geschäftlich tüchtigen und ökonomischen Verwaltung schrittweise aus jener bedrängten Lage herausgearbeitet, welche durch die Krisis zur Zeit des Ueberganges von den Achziger- auf die Neunziger-Jahre gekennzeichnet war, und hat trotz steigender Ungunst der Verhältnisse, von denen noch die Rede sein wird, den Beweis ihrer inneren Lebenskraft erbracht.

Die Regierung — sicherlich weit davon entfernt, den Selbstzweck ihrer Haltung in der Wiederherstellung von einigermassen erträglichen Ergebnissen für die Gesellschaft zu erblicken — hat sich aber weiter sagen müssen, dass in steigendem Masse längs des ganzen Donaustromes zum grössten Theile unter directem Eingreifen der Heimatstaaten ein reger Wettbewerb nationaler Schiffahrts-Gesellschaften um die verkehrspolitische Macht sich entwickelt hat, und dass unter diesen Umständen die Erhaltung einer österreichischen Grossschiffahrt auf der Donau — welche nach Lage der actuellen Verhältnisse, ebenso wie nach der historischen Entwicklung identisch ist mit der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft — als Mittel für eine erfolgreiche Handels- und Verkehrspolitik mehr als je ein massgebendes Erforderniss darstellt, dessen Fehlen die österreichische Volkswirthschaft unter Umständen auf das Allerernstlichste zu beklagen hätte.

Die Regierung nimmt keinen Anstand, es offen auszusprechen: dass unter diesem Gesichtspunkte für sie die innere Consolidirung und Kräftigung der Gesellschaft bestimmend ist, um deren Verhältniss zur Staatsverwaltung zu erneuern und solcherart die Macht, welche die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der Donau darstellt, Oesterreich für alle Fälle zu erhalten. Ein schwaches und leistungsunfähiges Schiffahrtsunternehmen würde sich als ein taugliches Werkzeug unserer Verkehrspolitik nicht erweisen können.

Die andere Erwägung hat sich unmittelbar daran angeschlossen, dass Oesterreich über die Initiative der Reichsvertretung eben daran schreitet, die lange zurückgestellten Aufgaben der öffentlichen Gewalt gegenüber den Wasserstrassen mit dem Aufgebote grosser Mittel nach einem weitausgreifenden Programm zu lösen. Wollte die Regierung dem grossen verkehrspolitischen Gedanken treu bleiben, der durch das Gesetz vom 11. Juni 1901 (betreffend den Bau von Wasserstrassen und die Durchführung von Flussregulirungen) inaugurirt worden ist, so konnte sie als Einleitung dazu unmöglich in einem Sinne sich entscheiden, der den Selbstverzicht auf den österreichischen Charakter jener bestehenden Schiffahrt bedeutet hätte, die heute schon als Träger dieses Charakters den vaterländischen Strom befährt, der in Hinkunft die Basis des mächtigen Vicreckes der neuen Wasserstrassen bilden soll. Die Regierung hält es übrigens für im Bereiche einer Möglichkeit, mit der gerechnet werden muss, gelegen, dass unter dem Einflusse dieser neuen Wasserwege der Verkehr auf der Donau eine völlige Umgestaltung nehmen könne, die eventuell andere und bisher unbekannte Rücksichten zum Ausdrucke bringen wird.

Nach alledem hat die Regierung geglaubt, die Frage, die sie sich im Hinblicke auf den Ablauf des bestandenen Uebereinkommens mit der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vorgelegt hat, unter jedem Gesichtspunkte bejahen zu müssen. Sie ist demgemäss zu dem Schlusse gekommen, dass es als in Uebereinstimmung mit den Zielpunkten einer richtigen und vorausschauenden Handels- und Verkehrspolitik in Oesterreich gelegen zu erachten ist, für eine neue längere Periode, und zwar unkündbar bis 1914 — als dem Zeitpunkte, wo der Einfluss der neuen Wasserwege auf die alte Donaustrasse mit einiger Sicherheit erkannt werden wird — das wieder zu hoher Leistungsfähigkeit gelangte österreichische Schiffahrtsunternehmen auf der Donau zu erhalten und dessen Verbindung mit Oesterreich, selbst mit dem Aufwande grösserer Mittel, noch möglichst zu stärken.

Es wird die Aufgabe der späteren Ausführungen dieses Berichtes sein, zu zeigen, inwieweit der Regierung dieses Vorhaben im Rahmen des neuerlichen Uebereinkommens gelungen ist, das den Gegenstand des vorliegenden Gesetzentwurfes bildet.

Die Verhandlungen hierüber haben sich nicht leicht angelassen, und haben lange Zeit in Anspruch genommen. Ohne Ergebniss verstrich das Jahr 1900, auch das Jahr 1901 — für dessen Dauer im Einvernehmen mit der Gesellschaft die Geltung des alten Uebereinkommens mit der kaiserlichen Verordnung vom 21. December 1900, R.-G.-Bl. Nr. 231, provisorisch erstreckt worden war — ging zu Ende, ohne dass ein Einverständniss erzielt war und erst zu Beginn des laufenden Jahres 1902 — also nach Eintritt der vertragslosen Zeit — ist die Verständigung, und zwar unter Modalitäten erfolgt, für die es immerhin bezeichnend ist, dass die gesellschaftliche Administration Bedenken trug, die letzten Vorschläge der Regierung auf ihre Verantwortung gegenüber der Generalversammlung der Actionäre anzunehmen. Die Administration verstand sich nur dazu, diese Vorschläge als solche der Regierung, worüber eine Beschlussfassung ihrerseits nicht erfolgt ist, zur Entscheidung der Actionäre vorzulegen. Diese Entscheidung ist in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 19. Februar 1902 im Sinne der Annahme erfolgt.

Die Regierung will am Schlusse dieses kurzen Ueberblickes sagen, dass sie redlich bemüht gewesen ist, ihre oben gekennzeichneten Vorhaben im Rahmen des neuen Uebereinkommens zu verwirklichen, und sie darf in dieser Beziehung schon an gegenwärtiger Stelle auf die neuen Abmachungen in Bezug auf Ausgestaltung des gesellschaftlichen Werft- und Werkstättenbetriebes in Oesterreich und die Berücksichtigung der österreichischen Production bei Deckung des Materialbedarfes (§ 2 des Uebereinkommens), Erstellung besonders ermässigter Exporttarife ab österreichischen Stationen (§ 3), Zuwendungen an den gesellschaftlichen Pensionsfonds (§ 4), Gewinnbetheiligung des Staates (§ 7), Verbesserungen im Personenverkehre auf der österreichischen Donau u. A. m. verweisen.

Vor Allem dürfte es angebracht sein, eine Uebersicht darüber zu gehen, was mit Beihilfe der staatlichen Aufwendungen in der abgelaufenen Vertragsperiode erreicht wurde, das heisst also die Frage dahin zu stellen, wie sich die Verhältnisse der Gesellschaft gestaltet haben und ob dieselbe die jenen staatlichen Zuwendungen entsprechenden Gegenleistungen erfüllt hat.

Die Rechnungsabschlüsse der Gesellschaft aus den Jahren 1891 bis 1900, welche im Sinne des Uebereinkommens vom 7. April 1892 von staatlichen Organen überprüft worden sind, geben die zur Beantwortung der aufgeworfenen Fragen erforderlichen Daten.

Denselben ist zunächst zu entnehen, dass die Gesellschaft den zu Beginn des Jahres 1891 vorhandenen Verlustsaldo von K 4,729.188·28, welcher infolge ausserordentlicher Abschreibungen am Schlusse dieses Jahres auf K 5,817.920·28 anwuchs, bis zum Jahre 1894 beseitigt und erst in diesem Jahre die Dividendenzahlung wieder aufgenommen hat.

Der Vervollkommnung der Betriebsobjecte, insbesondere des Schiffsparkes, wurde die volle Aufmerksamkeit gewidmet und in reichlichen Abschreibungen (deren Mindestgrenzen reglementarisch festgesetzt sind) die Deckung für die Kosten der Ergänzungen und der durch den technischen Fortschritt bedingten Verbesserungen gefunden.

Die Werthabschreibungen in der Vertragsperiode 1891 bis 1900 sind aus der folgenden Tabelle zu entnehmen:

	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1891 bis 1900
	in Tausenden von Kronen										
Werthabschreibung von dem Schiffsparke	2721	2612	2745	2640	2605	2843	2676	2711	2581	2615	26.749
den Reservemaschinen und Kesseln	—	4	6	9	7	6	5	9	6	7	59
dem Schiffsinventar	131	126	150	145	143	139	137	137	135	131	1.374
den Gebäuden	114	117	117	108	102	92	97	99	101	102	1.049
dem Stationsinventar	56	54	42	42	43	40	40	41	41	39	438
den Werfteinrichtungen und Gebäuden	211	190	187	169	158	156	179	175	169	155	1.749
den Bergwerken	241	237	306	352	342	368	355	360	360	542	3.463
sowie:											
sonstige Werthabschreibungen im Schiffahrtsdienste	148	207	68	88	56	20	25	25	29	30	696
diverse Werthabschreibungen von den Material- und Inventarvorräthen der Werften etc.	388	—	—	—	—	—	—	3	3	3	397
Summe	4010	3547	3621	3553	3456	3664	3514	3560	3425	3624	35.974

Hiezu kommt für die Jahre 1891 bis 1901 noch eine Gesammtsumme von K 5,974.193·81, welche sich auf Verluste bei Cassirungen von Objecten des Schiffsparkes, von Gebäuden, von Gegenständen der Schiffsausrüstungen und Stationseinrichtungen, sowie die bei letzteren Gegenständen beim jeweiligen Austausche ermittelten Werthverminderungen vertheilt.

Demgegenüber gelangten für Investitionen in den einzelnen Vertragsjahren die folgenden Summen zur Verwendung:

	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1891 bis 1900
	in Tausenden von Kronen										
Für den Bau neuer Dampfer und Schleppschiffe, Umbauten etc.	154	867	1384	2850	3021	1805	2895	1554	1818	1092	17.440
Reparaturendrittel*)	885	752	713	739	692	776	706	708	506	451	6.928
Für den Neubau von Betriebsgebäuden	65	52	122	59	142	556	366	350	249	42	2.003
Für Neuanschaffungen von Schiffsinventar	620	576	624	636	603	639	650	556	495	500	5.899
Für Neuanschaffungen von Stationsinventar	851	837	473	395	317	440	452	352	228	297	4.642
Investitionen an den Werften	—	1	8	28	238	64	138	44	19	104	644
Investitionen an den Bergwerken	32	162	762	291	497	237	256	229	156	159	2.791
Neuanschaffungen von Bergwerksinventar	49	89	203	136	247	180	211	80	87	53	1.335
Vermehrung der Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel	—	173	—	—	1	—	344	—	—	—	524
Summe	2656	3509	4289	5134	5764	4697	6028	3873	3558	2698	42.206

*) Laut § 30 des Statutes wird von den Abschreibungsbeträgen ein Drittel der Reparaturkosten für die Fahrzeuge als Neuinvestition in Rechnung gestellt.

Von den oben ausgewiesenen Aufwendungen für den Schiffbau entfallen insbesondere auf den Bau:

neuer Dampfschiffe	K 4,183.005
neuer Schleppboote	„ 9,692.825
zusammen	K 13,875.830

Während des abgelaufenen Decenniums sind dem Schiffsparke zugewachsen:

21 neue Dampfer und

222 neue grosse eiserne Schleppboote, darunter:

194	Waarenboote je mit der Tragfähigkeit von	6500 q
16	„ „ „ „ „ „	6700 „
12	„ „ „ „ „ „	4500 „

Dagegen wurde eine Reihe Dampfer, eiserner und hölzerner Schleppboote, kleiner und veralteter Type, theils durch Verkauf und Cassirung abgestossen, theils ausser Betrieb gesetzt oder zu Pontons umgewandelt, wodurch der Betriebsapparat zwar nicht sonderlich an Zahl der Schiffe vermehrt, wohl aber an Qualität ganz wesentlich verbessert wurde — ein Erfolg, zu welchem die vorgenommenen Umbauten älterer Dampfer und die Compoundirung der früher auf denselben verwendeten Mitteldruckmaschinen vieles beigetragen haben.

Ende 1900 bestand der Schiffspark aus 166 Dampfern mit 15.455 nominellen Pferdekräften und 63.680 im Betriebe indicirten Pferdekräften und aus 816 eisernen Waarenbooten.

Für die qualitative Verbesserung desselben sprechen die folgenden Ziffern:

Die Leistung der Zug- und Frachtdampfer ist per Fahrstunde von 3336 Tonnenkilometern im Jahre 1890 auf 4966 Tonnenkilometer im Jahre 1900, das ist um 48 pCt. gestiegen, während der Kohlenverbrauch von 0·1963 kg per Tonnenkilometer im Jahre 1890 auf 0·1370 kg per Tonnenkilometer im Jahre 1900, demnach um 30·2 pCt. fiel.

Das gesammte Tragvermögen der Schleppboote

betrug im Jahre 1890	277.051 t
dagegen im Jahre 1900	376.462 t

Die im Zeitraume von 1891 bis Ende 1900 erzielte Vermehrung des Laderaumes und damit der Leistungsfähigkeit der Schleppflotte entspricht daher einer Zunahme von nahezu 36 pCt.

Durch eine Reconstruction des Schiffsparkes in diesem Umfange ist somit die durch das abgelaufene Uebereinkommen angestrebte Sicherung der technischen und commerciellen Leistungsfähigkeit beziehungsweise Concurrenzfähigkeit des Schiffsparkes

vollkommen erreicht worden. Dabei ist die Gesellschaft über das damals bedungene Ausmäss jener Investitionen (1 Million Kronen jährlich) weit hinausgegangen, indem sie im zehnjährigen Durchschnitt 1·74 Millionen Kronen per Jahr für diesen Zweck aufgewendet hat.

Zur Förderung des Dienstes in den Stationen wurde eine Anzahl von Betriebsgebäuden errichtet, von welchen vornehmlich die in Passau, Linz und Wien mit einem Kostenaufwande von über K 1,000.000 ausgeführten Lagerhausbauten in Betracht kommen; ausserdem ist auch der Bau neuer Magazine in Regensburg, Pressburg, Budapest, Barcs, Semlin und Galatz zu erwähnen.

Zu den besprochenen Investitionen für den Schiffspark und zur Förderung des Dienstes in den Stationen kamen Aufwendungen zur Erneuerung der maschinellen Einrichtungen in den Werften und endlich solche für die der Gesellschaft gehörige Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn und die Fünfkirchner Kohlenwerke.

Finanzielle Ansprüche von beträchtlicher Höhe stellte der Pensionsfonds der Angestellten an die Gesellschaft. Dieselbe hatte in der Periode 1891 bis 1900

nebst den regulären Beiträgen per	K	2,839.576·82
auch die ihr durch das Uebereinkommen vom 7. April 1892 für die Dauer des letzteren auferlegte Verpflichtung zur Deckung der Gebarungsabgänge mit einem Aufwande von . .	„	6,045.225·88
zu erfüllen, und hat sie überdies noch eine in den Jahren 1882 bis 1890 entstandene, bis zu einer Summe von	„	2,086.361·52
angewachsene Schuld dieses Fonds zur Gänze abgeschrieben, so dass sich die Gesammtleistung für den Pensionsfonds auf	K	10,971.164·22
das ist im Durchschnitte berechnet, jährlich auf	„	1,097.116·42

beläuft und somit die ganze von der Staatsverwaltung bisher gewährte jährliche Unterstützung nicht unwesentlich übersteigt.

Endlich hat die Gesellschaft gleichzeitig mit der Wiederaufnahme der Dividendenzahlungen in der Periode 1894 bis 1900 an Rückzahlungen auf die ihr von der Staatsverwaltung gewährten unverzinslichen Zuschüsse jährlicher K 500.000 geleistet:

1894	242.574	K	34 h
1895	206.978	„	90 „
1896	405.146	„	18 „
1897	210.987	„	34 „
1898	266.470	„	44 „
1899	130.693	„	70 „
1900	378.754	„	17 „
somit insgesammt .	1,841.605	K	07 h

und beläuft sich die noch ausstehende Schuld auf K 3,658.394·93.

Diese Anstrengungen der jetzigen Verwaltung im Interesse der Gesundung des Unternehmens consumirten weitaus den grössten Theil der Erträgnisse und liessen für Dividendenzahlungen an die Actionäre wenig übrig. Die Dividende betrug:

	Insgesammt		per Actie	
1891 bis 1893 . . .	K —	K —	—	Percent
1894	„ 1,344.000	„ 28	2·67	„
1895	„ 1,152.000	„ 24	2·28	„
1896	„ 2,016.000	„ 42	4·00	„
1897	„ 1,440.000	„ 30	2·86	„
1898	„ 1,536.000	„ 32	3·05	„
1899	„ 768.000	„ 16	1·52	„
1900	„ 2,016.000	„ 42	4·00	„
Insgesammt .	K 10,272.000			

oder im zehnjährigen Durchschnitt K 1,027.200, das ist nicht ganz 2·04 Percent.

Trotz aller geschäftlichen Rührigkeit der Verwaltung und trotz der von ihr eingeführten Oekonomie im Betriebe konnte aber die vollständige Sanirung des Unternehmens doch nicht erreicht werden. Abgesehen von der oben erwähnten staatlichen Forderung ist der Pensionsfonds der Gesellschaft noch immer passiv, und es erfordert die Verzinsung und Amortisation der gesellschaftlichen Anlehen alljährlich bedeutende Beträge, die noch auf Jahre hinaus den Gewinn- und Verlustconto der Gesellschaft schwer belasten werden.

Doch wurde das Unternehmen während der Vertragszeit vom Jahre 1891 bis 1901 auf eine durchaus moderne Basis gestellt und es ist seine Gesundung so weit fortgeschritten, als unter den gegebenen geschäftlichen Verhältnissen während dieses Zeitraumes überhaupt möglich war.

Wenn nicht mehr erreicht wurde, so ist die Ursache hievon in der geringen und ungleichmässigen Ertragsfähigkeit der Unternehmung zu suchen. Die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat ihr Vermögen in drei verschiedenen Unternehmungen untergebracht: in dem Schiffahrtsunternehmen, in der Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn und in den Fünfkirchner Kohlenwerken. Das Gesammterträgniss setzt sich daher aus drei Theilerträgnissen zusammen. Die folgende Tabelle gibt eine Uebersicht der letzteren im Decennium 1891 bis 1900 und gestattet zugleich einen Einblick in das percentuelle Verhältniss, in welchem der Buchwerth und das Erträgniss der einzelnen Unternehmungen in dieser Epoche gestanden waren.

Jahr	Buchwerth der			Erträgnisse der					
	Schiffahrt	Eisenbahn	Kohlenwerke	Schiffahrt	Eisenbahn	Kohlenwerke	Schiffahrt	Eisenbahn	Kohlenwerke
	in Tausenden von Kronen						in Percenten vom Buchwerth		
1891	49.336	16.272	19.498	— 2136	869	793	—	5·34	4·06
1892	47.880	16.476	19.219	298	1023	938	0·62	6·20	4·88
1893	46.283	16.455	19.634	2502	566	1027	5·40	3·43	5·23
1894	47.205	16.456	19.743	1637	689	1148	3·46	4·18	5·81
1895	47.385	16.447	20.077	243	689	1258	0·51	4·18	6·26
1896	47.897	16.430	20.004	1741	774	1264	3·63	4·71	6·31
1897	49.549	16.777	20.183	173	867	1121	0·34	5·16	5·55
1898	48.492	16.777	20.376	544	854	1167	1·11	5·09	5·72
1899	47.868	16.776	20.010	— 524	804	1164	—	4·79	5·81
1900	45.732	16.785	18.778	227	915	1894	0·49	5·45	10·08

Es hatten somit im Durchschnitte der Jahre 1891—1900

die Schiffahrt	die Eisenbahn	die Kohlenwerke
ein Erträgniss von (in 1000 K)		
470	805	1174
bezw. in Percenten vom Buchwerthe von		
0·98 Percent	4·86 Percent	5·96 Percent

Diese Ziffern zeigen deutlich, nicht nur, dass das Erträgniss der Schiffahrt gegenüber jenem der anderen Betriebe sehr stark zurückbleibt, sondern auch, dass es, an sich betrachtet, ein äusserst unregelmässiges und völlig ungenügendes ist. Dabei darf nicht übersehen werden, dass in den Buchwerthen der Schiffahrt in den Vergleichsjahren 1891 und 1900 keine wesentliche Verschiebung eingetreten, der innere Werth jener Vermögensobjecte aber ganz bedeutend gestiegen ist.

Es frägt sich nun, welches die Gründe dieser auffallend geringen Rentabilität der Schiffahrt sind.

Man muss die allgemeine Situation der Donauschiffahrt in Betracht ziehen, um jenes wenig erfreuliche Ziffernbild zu verstehen. Dabei ist es nothwendig, die Personenschiffahrt und die Frachtschiffahrt auseinander zu halten.

In dem Passagierdienst der Gesellschaft sind drei verschiedene Dienstzweige vereinigt: Der Personentransport, der Eilgutverkehrsdienst und der in den letzteren theilweise aufgenommene Gütertransportdienst.

Die Gesellschaft veröffentlicht zwar alljährlich die Bruttoeinnahmen aus denselben gesondert, führt eine solche Scheidung aber hinsichtlich der Ausgaben nicht durch, zumal einige Ausgabenposten den in Rede stehenden Diensten gemeinsam sind.

Um nun ein Bild von dem thatsächlichen Erträgnisse des reinen Personentransportes zu gewinnen, ist es nothwendig, die gemeinsamen Ausgaben nach einem möglichst richtigen Rechnungsschlüssel auf den Personen- und Gütertransport aufzutheilen. In der folgenden Aufstelluug der Betriebsergebnisse der Personenbeförderung wurde die fragliche Auftheilung der gemeinsamen Auslagen — für die allgemeine Verwaltung uud den Stationsdienst — im Verhältnisse der Schiffbuchwerthe, durchgeführt, wobei der Buchwerth der im Passagierdienste verwendeten Dampfer nach den in diesem Dienste geleisteten Fahrstunden zu reduciren war. Auch die Schiffsunkosten, welche für jedes einzelne Schiff bekannt sind, wurden auf die im Passagierdienste thatsächlich geleisteten Fahrtstunden reducirt.

Leichter waren die Gesammteinnahmen zu bestimmen. Sie bestehen in den für Billette, Cabinenbenützung, Gepäcksbeförderung und Militärtransporte eingehobenen Geldern, in den Einnahmen aus den mit dem Personentransporte combinirten Frachtentransporten und endlich aus dem Antheile am Agiogewinne.

Die Resultate des Passagierdienstes waren hienach die folgenden:

	Jahr 1895	1896	1897	1898	1899	1900
	in Kronen					
Einnahmen	3,491.808	3,446.006	2,909.222	2,842.264	2,415.326	2,407.861
Ausgaben	3.370.712	3.200.010	3,281.446	3,105.566	2.841.744	2,780.871
Ertrag	+ 121.096	+ 155.996	— 372.224	— 263.302	— 426.418	— 373.010
An den Einnahmen participirte der Frachtentransport mit	363.850	281.930	293.576	308.538	258.354	300.352
und entfällt demnach als Einnahme aus der Personenbeförderung ein Betrag von	3.127.958	3.164.076	2.615.646	2,533.726	2.156.972	2.107.509
Da die Ausgaben auch ohne den Frachtentransport ungefähr in der oben ausgewiesenen Höhe geblieben wären, so könnte der passive Stand des reinen Personenbeförderungsdienstes etwa mit veranschlagt werden.	— 242.754	— 125.934	— 665.800	— 571.840	— 684.772	— 673.362

Eine analoge Rechuung, welche für das Jahr 1906 bezüglich des Postschiffdienstes Passau—Linz—Wien und des Localschiffdienstes Passau-Linz, Grein—Melk—Krems aufgestellt wurde, ergab allein ein Deficit von K 402.009.

Mit den vorstehenden Betriebsergebnissen stimmt die folgende Betriebsstatistik überein:

Jahr	Anzahl der beförderten Personen in Tausenden: Fernverkehr	Local- und Ueberfuhrverkehr	Zusammen	Personenkilometer Tausende
1900	443	1.680	2.123	77.511
1899	443	1.830	2.273	74.600
1898	495	2.034	2.529	86.483
1897	505	2.113	2.618	89.670
1896	579	2.677	3.256	104.630
1895	594	2.219	2.813	103.209

Auch die Durchschnittseinnahmen per Personenkilometer befolgen eine sinkende Tendenz. Sie stellten sich

1900	1899	1898	1897	1896	1895
auf Heller					
2·57	2·74	2·74	2·80	2·90	2·90

Der Personenverkehr geht also continuirlich zurück, eine Erscheinung, welche ebenso durch die Eisenbahnen, als — was im Verkehre auf gewissen Strecken der unteren Donau besonders hervorgetreten ist — durch den steigenden Mitbewerb fremder Schiffahrtsgesellschaften zu erklären ist und woran auch die Zukunft voraussichtlich nichts ändern wird.

Da die Gesellschaft somit im Personenverkehre mit steigenden Abgängen zu rechnen hat, wovon der grösste Theil auf die österreichische Strecke fällt, läge es in ihrem eminent geschäftlichen Vortheile, den Personendienst auf dieser Strecke aufzulassen. Demgegenüber stehen aber die legitimen Ansprüche der Uferbevölkerung welche beim Mangel entsprechender Bahnverbindungen auf die Schiffahrt ganz besonders angewiesen ist.

Deshalb hat der oberösterreichische Landtag, dessen Interesse an der Frage in erster Linie steht, dieselbe in den Sessionen 1900 und 1901 einer ernsten Berathung unterzogen und sodann einstimmig Anträge zur Ausgestaltung des Personenverkehres gestellt.*) Wollte die Regierung diesen Wünschen entsprechen, zu welchen sich übrigens analoge aus Niederösterreich gesellten, dann erübrigte ihr nichts anderes, als das Deficit aus jenem Verkehr auf sich zu nehmen.

Eine einfache Erneuerung der diesbezüglichen Verabredungen des Uebereinkommens vom 7. April 1892 würde indes nicht völlig den vorbezeichneten Ansprüchen der Interessenten genügt haben, und die Regierung hat es sich daher besonders angelegen sein lassen, aus Anlass und in Zusammenhang mit der Erneuerung des bestandenen Uebereiukommens von der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft noch über deren bisherige Verpflichtungen hinausgehende Zugeständuisse in Bezug auf die Personenschiffahrt auf der österreichischeu Donau zu erlaugen und dieselben protokollarisch sicherzustellen.

Die hierauf bezüglichen Vereinbarungen lauten, wie folgt:

„1. Als Grundlage für den Umfang der von der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Bezug auf die Aufrechthaltung des Personenverkehres laut § 1 des Uebereinkommens vom 7. April 1892 übernommenen Verpflichtung haben die diesem Protokolle beigeschlossenen Fahrpläne für das Jahr 1901, jedoch mit Auflassung des bisherigen Stehtages auf den Strecken zwischen Engelhartszell und Linz, beziehungsweise Melk und Krems zu gelten.

*) Vgl. den stenographischen Bericht der oberösterreichischen Landtagsverhandlungen, IX. Wahlperiode, V. Session, 39. Sitzung vom 11. October 1901, Seite 846.

„1. Die k. k. Regierung wird aufgefordert, bei einer etwaigen neuen Vereinbarung mit der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft alle Massnahmen zur Hebung des Donauverkehres, zur Förderung der Sicherheit der Fahrgäste, zur Einrichtung einer telegraphischen oder telephonischen Verbindung zwischen den Dampfschiffstationen zu treffen.

2. Die Einführung mindestens eines täglich nach beiden Richtungen verkehrenden Personenschiffes vom Anfange bis zum Schlusse der Schiffahrt sicherzustellen.

3. Für den Fall, als ein Uebereinkommen mit der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nicht zustande kommen sollte, die Einrichtung einer allen Ansprüchen entsprechenden Dampfschiffahrt auf der oberen Donau von staatswegen zu fördern."

Die weitere Ausgestaltung der Personenschiffahrt bleibt nach Massgabe der Bedürfnisse des Verkehres vorbehalten, und wird es sich die Gesellschaft angelegen sein lassen, alle Massnahmen zur Sicherheit des Betriebes und entsprechenden Bequemlichkeit der Fahrgäste, sowie überhaupt zur Hebung des Personenverkehres zu treffen.

2. Die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verpflichtet sich, auf der österreichischen Donaustrecke einen Nachrichtendienst zur möglichst raschen Mittheilung von Verspätungen oder Unfällen von Personenschiffen zu organisiren und zu diesem Zwecke diejenigen Agentien, an deren Sitz sich keine staatliche Telegraphenstation, im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphenverwaltung mittelst Telephonleitungen an die nächstliegenden staatlichen Telegraphenstationen anzuschliessen."

Diese Zugeständnisse, welche übrigens zum Theile seit Eröffnung der Schiffahrtssaison 1902 bereits activirt worden sind, werden für die betheiligten Kreise für die Zeit ihrer Abgeschlossenheit vom Eisenbahnverkehre jedenfalls nicht ohne Werth sein. Bei einem Wandel der Verhältnisse durch Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes wird die dermalen noch sehr actuelle Seite dieser Frage in den Hintergrund treten können und wird dann aber selbstverständlich auch eine Herabminderung der Subvention aus diesem Titel in Aussicht zu nehmen sein, wie dies im § 8 des Uebereinkommens auch ausrücklich vorgesehen ist.

Von weitaus überragender allgemeiner Bedeutung ist naturgemäss das Frachtgeschäft. Zur Orientirung über den Umfang desselben seien zunächst einige Ziffern vorausgeschickt.

Es gelangten zur Aufgabe:

	in 1000 Tonnen							
	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Kaufmannsgüter	1.120	1.145	1.075	1.114	1.082	918	936	1.093
Körnerfrüchte	919	728	762	978	775	843	734	762
Regiekohle	140	157	126	149	143	148	128	156
Zusammen . . .	2.179	2.030	1.963	2.241	2.000	1.909	1.798	2.011

Die mit der Beförderung dieser Quantitäten erreichte tonnenkilometrische Leistung betrug für:

	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Eilgüter	3.213	2.769	2.270	2.092	2.263	1.807	1.593	2.432
Frachtgüter	430.354	408.140	351.473	363.316	355.724	311.234	340.550	423.275
Körnerfrüchte	536.562	433.704	442.995	594.392	445.225	605.451	404.374	462.177
Militärgüter	237	602	350	213	507	204	470	285
Regiekohle	46.645	62.461	46.798	52.008	49.964	61.295	46.806	64.968
Regiegüter	1.147	2.950	2.386	2.341	3.188	2.333	1.907	4.599
Remorquirte Güter . . .	60 148	53.051	48 212	53.305	50.246	27.352	17.485	25.414
„ Frucht . . .	29.582	19.808	28.834	24.118	15.626	13.331	9.238	12.283
Insgesammt . .	1,107.888	983.485	923.318	1,091.785	922.743	1,023.007	822.423	995.433

Daraus geht hervor, dass die Frachtmengen in dem wichtigsten Artikel, den Körnerfrüchten, bedeutend schwanken, was für das finanzielle Erträgniss umso empfindlicher in die Wagschale fällt, als gerade die Körnerfrüchte durchschnittlich den längsten tonnenkilometrischen Weg geführt werden.

Es betugen die Frachteinahmen für Körnerfrüchte insgesammt:

1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
				in 1000 Kronen					
6.131	6.195	8.176	6.645	6.673	8.891	6.950	8.095	6.124	6.341

und durchschnittlich per Tonnenkilometer in Hellern:

1·51	1·56	1·44	1·46	1·41	1·44	1·50	1·30	1·48	1·34

Die Erklärung für diese Erscheinung ist in den wechselnden Ernteergebnissen in Ungarn und den Ländern der unteren Donau zu finden. Sie bestimmen — neben den Wasserständen im Strome selbst — den Umfang des Bergverkehres der Gesellschaft. Da nun die Bedeutung jener Länder als Kornkammern für den Westen infolge Auftretens anderer Concurrenzgebiete vielfach umstritten ist und ausserdem grosse Quantitäten Körnerfrüchte per mare von Braila, Galatz etc. aus nach den Häfen des Atlantischen Oceans und der Nordsee gehen, so hat die Donau als Strasse für den Cerealieuverkehr manches von ihrer ehemaligen Bedeutung eingebüsst.

Noch ungünstiger stehen die Chancen des Donauweges im Thalverkehr. Derselbe entbehrt grösstentheils der Massenartikel, er ist deshalb auch der Concurrenz der Eisenbahnen ganz besonders ausgesetzt und hängt von der wechselnden Kaufkraft der Länder an der Donau ab.

Handelspolitische und verkehrspolitische Massregeln der verschiedenen Donaustaaten verschärfen die Situation.

Alle diese Momente zusammengenommen vermögen noch immer nicht die auffallend geringe Rentabilität unserer Donau-Dampfschiffahrt ganz zu erklären. Der Hauptgrund hiefür ist in der seit dem Jahre 1891 rapid herangewachsenen Schiffahrtsconcurrenz zu suchen, wovon in der Einleitung dieser Begründung bereits im Allgemeinen die Rede war.

Das älteste, hier in Frage kommende Unternehmen ist die russische Schwarze Meer- und Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Als nach dem russisch-türkischen Kriege in den Jahren 1877/1878 eine neue Ordnung in den staatlichen Verhältnissen auf der Balkanhalbinsel hergestellt worden war, richtete Fürst Gagarin regelmässige Schiffsverbinduugeu zwischen Odessa einerseits, den rumänischen und bulgarischen Donauplätzen anderseits zu dem Zwecke ein, um die wirthschaftlichen Beziehungen zwischen Russland, Rumänien und Bulgarien zu festigen.

Dem mehr handelspolitischen als geschäftlichen Charakter des Unternehmens, sowie der Entschiedenheit, mit welcher die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft durch tarifarische Massnahmen ihre Position an der unteren Donau zu vertheidigen bestrebt war, ist es zuzuschreiben, dass die Schiffahrt des Fürsten Gagarin anfangs nur ungünstige Resultate erzielte und schon nach kurzer Zeit veranlasst war, um materielle Unterstützungen bei der kaiserlich russischen Regierung anzusuchen. Nachdem sich das Unternehmen im Jahre 1886 in eine Actiengesellschaft mit dem anfänglichen Capitale von 655.000 Rubel umgewandelt hatte, gewährte der russische Staat eine Subvention im Ausmasse von 60.000 Rubel. Hiefür mussten zwei Schiffahrtslinien von Odessa bis Sistowo, beziehungsweise bis Ismail wöchentlich einmal, beziehungsweise zweimal befahren werden. Schon zwei Jahre später (1888) wurde das Actiencapital auf 1,200.000 Rubel und gleichzeitig die Subvention auf 123.000 Rubel erhöht, wofür die periodischen Fahrten nach Serbien (Kladovo) bis an das Eiserne Thor ausgedehnt wurden. Endlich wurde im Jahre 1890 neuerdings eine Capitalsvermehrung um eine Million Rubel vorgenommen.

Trotz der Capitalsvermehrung und der bedeutenden Subvention blieb das Gebahrungsresultat der Gesellschaft ein nega-

tives, und sah sich dieselbe im Jahre 1893 genöthigt, die Actien von 250 auf 150 Rubel abzustempeln. Die russische Regierung kam aber dem Unternehmen neuerdings zu Hilfe. Die Subvention (in Form von Meilengeldern) wurde im Jahre 1894 auf 225.820 Rubel, dann im Jahre 1898 auf 313.180 Rubel gesteigert, ausserdem wurde der Gesellschaft ein nicht rückzahlbarer staatlicher Zuschuss von 340.000 Rubel zur Anschaffung von Betriebsmateriale zur Verfügung gestellt.

Gegenwärtig verfügt die russische Schwarze Meer- und Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft über ein Actiencapital von 1,737.600 Rubel, einen Schiffspark von 12 Dampfern und 27 Schlepps und verkehrt regelmässig im Personen- und Waarendienste zwischen Odessa—Galatz—Silistria—Corabia—Widdin—Kladovo, ferner zwischen Odessa—Ismail, Batum—Galatz und Galatz—Reni—Ismail—Kilia—Vilkovo. Oberhalb des Eisernen Thores findet ein Verkehr russischer Schiffe lediglich mit Petroleumtanks statt. In letzter Zeit wurde aber eine directe Handelslinie von Belgrad nach Odessa durch Einrichtung eines Anschlussdienstes an die Erste königlich serbische Schiffahrts-Gesellschaft geschaffen.

Eine weitere Concurrenz entstand der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft durch die nationalen Schifffahrten Rumäniens und Serbiens.

In dem erstgenannten Staate bildeten regelmässige Salztransporte nach Serbien den Anlass, eigene Schiffe zu diesem Zwecke durch die königlich rumänische General-Direction der Staatsmonopole anzuschaffen. Die rumänischen Schiffe übernahmen später ausser dem Salze noch andere Transporte und es wurde seit den Jahren 1894 und 1895 auch der Personen- und Stückgutverkehr eingerichtet.

Der Charakter dieser Flussschiffahrt, als Zweig der staatlichen Monopolverwaltung, hat zur Folge, dass sich die Zuwendungen des rumänischen Staates an dieselbe nur annäherungsweise feststellen lassen. Hier sei constatirt, dass der rumänischen Flussschiffahrt mehrfache Erleichterungen, theilweise auch Befreiungen bei Entrichtung von Abgaben zugute kommen, welche die anderen Unternehmungen belasten, und dass derselben schwer ins Gewicht fallende Tarifbegünstigungen seitens der königlich Rumänischen Staatsbahnen zugewendet werden. Trotzdem vermochte auch diese Schiffahrt bis jetzt noch keine günstigen Erträgnisse zu erzielen und weist seit ihrer Gründung in den Jahren 1890 bis 1900 ein Gesammtdeficit von circa 1,200.000 Lei aus. Der Werth der Zuwendungen, welche im Wege von Tarifbegünstigungen und Gebührenerleichterungen bisher gemacht wurden, wird von fachkundiger Seite mit rund 800.000 Kronen per Jahr geschätzt.

Der Schiffspark der rumänischen Donauflotte beträgt 14 Dampfer und 50 Schleppe; er dient dazu, ausser dem Güterverkehre, vorwiegend ab Galatz und Braila, längs der ganzen rumänischen und bulgarischen Donaustrecke einen regelmässigen Personenverkehr zwischen Galatz—Braila, Galatz—Tulcea—Sulina, Giurgewo—Magurele—Nikopoli—Somowit, sowie einen Ueberfuhrsverkehr zwischen Turn-Severin—Kladovo, Calafat—Widdin, Giurgewo—Rustschuk und Kalarasch—Silistra zu unterhalten. Ferner wird Salz nach Serbien, Getreide nach Budapest, in geringerem Masse auch donauaufwärts bis Regensburg und Passau, endlich Petroleum nach letzteren Plätzen befördert, wobei für den Verkehr von Belgrad, beziehungsweise Verciorova donauaufwärts ein besonderer Gemeinschaftsverkehr seit dem Jahre 1899 mit der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft eingerichtet wurde.

Die Erste königlich serbische privilegirte Schiffahrts-Gesellschaft wurde auf Grund des Gesetzes vom 6. April 1890, beziehungsweise der Nachtragsbestimmungen vom 10. December 1890 ins Leben gerufen. Auf Grund dieses Gesetzes geniesst das Unternehmen eine 6percentige Zinsengarantie; trotzdem konnte das Actiencapital von 3,000.000 Dinars bisher nicht vollständig begeben werden. Die Schiffahrt selbst wurde erst im Jahre 1893 eröffnet und beanspruchte seither Subventionen im Gesammtbetrage von 702.851 Dinars.

Ausserdem geniesst das Unternehmen mehrere anderweitige Begünstigungen bei Errichtung von Landungsplätzen, Beförderung von staatlichen Sendungen, endlich wurde ihm die Ausbeutung des staatlichen Kohlenwerkes Alixar unentgeltlich überlassen.

Der Schiffspark besteht aus 7 Dampfern, 30 Schleppen und 4 Holzschiffen und werden regelmässig im Güter- und Personenverkehre die Linien Belgrad—Semlin, Belgrad—Sabatz, Belgrad—Dubravitza—Radujevatz befahren, ausserdem wird der Getreideverkehr ab serbischen Donau- und Savestationen besorgt.

Diesen rivalisirenden Unternehmen reihte sich im Jahre 1894 die ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft an, welche mit einem Capitale von K 20,000.000 (zur Hälfte in Actien, zur Hälfte in Prioritäten) gegründet wurde. Ihr Schiffpark zählte im Jahre 1900 42 Dampfer, mit 16.628 indicirten Pferdekräften und 246 Waarenbooten mit 118.313 Tonnen Tragfähigkeit. Während die Schiffahrtsunternehmungen Russlands, Serbiens und Rumäniens in erster Linie den Verkehr an der unteren Donau bedienten, machte sich das Entstehen der ungarischen Unternehmung auf der gesammten Donaustrecke von Regensburg bis zur Sulinamündung fühlbar und übte einen äusserst empfindlichen allgemeinen Druck auf die Gestaltung der Frachtsätze aus.

Die ungarische Unternehmung vermochte Wirkungen dieser Art nur dadurch zu erzielen, dass ihr ganz bedeutende Subsidien von der ungarischen Regierung zugewendet werden. Auf Grund des Gesetzartikels XXXVI vom Jahre 1894 erhält sie eine Staatssubvention von K 800.000 jährlich, welche in dem (bisher stets eingetretenen) Falle, als die Gesellschaft nach der Bilanz nicht imstande wäre, den Actien eine fünfpercentige Dividende zu bezahlen, um K 100.000 erhöht wird. Diese Unterstützung wurde für die ganze Vertragsdauer, das ist durch 20 Jahre, gewährleistet.

Andererseits verpflichtete sich die Gesellschaft, neben der freien Schiffahrt auf der Donau und deren Nebenflüssen eine Reihe von regelmässigen Fahrten einzuführen.

Hienach werden zwischen Pressburg und Passau—Regensburg mit Berührung von Wien und eventuell anderen Handelsplätzen im Frachtdienste, wenn mindestens 300 t Ladung zur Verfügung stehen, hin und zurück wöchentlich zwei, nöthigenfalls auch drei Fahrten unternommen.

Auf der Linie Semlin—Belgrad—Orsova—Galatz verkehrt die Gesellschaft im Personen- und Eilgutdienste mit Berührung der wichtigeren Stationen an der unteren Donau wöchentlich dreimal hin und zurück und hat ausserdem im Frachtendienste zwischen Orsova—Galatz jede Woche zwei Fahrten eingerichtet. Insofern aber die von einer anderen Gesellschaft (der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft) auf der Linie Galatz—Orsova bisher unterhaltenen regelmässigen Personenfahrten aufhören sollten, verpflichtete sich das ungarische Unternehmen diese Donaustrecke sechsmal wöchentlich zu befahren.

Endlich übernahm die Gesellschaft die Bedienung von mehreren Localstrecken.

Besondere Beziehungen bestehen zwischen der ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft und den königlich ungarischen Staatsbahnen. In dem Gesetzartikel XXXVI vom Jahre 1894 wurde nicht nur vorgesehen, in allen an den Wasserstrassen gelegenen Stationen der königlich ungarischen Staatseisenbahnen mit der Schiffahrt gemeinsame Umladestationen einzurichten, sondern auch die Erstellung gemeinsamer Umschlagstarife festgestellt, in welche von beiden Seiten die für den betreffenden Artikel und in der betreffenden Relation zur Verfügung stehenden, niedersten Tarifsätze eingerechnet werden sollen. Ueber die Details dieser Bestimmungen wurden besondere Vereinbarungen zwischen beiden Contrahenten abgeschlossen, deren materieller Werth für die Schiffahrtsunternehmung auf eine nur wenig geringere Summe, als die Subvention selbst zu schätzen sein dürfte.

Ein Vergleich der staatlichen Unterstützung, welche der genannten Gesellschaft zukommt, mit jener, welche das österreichische Unternehmen bisher erhalten hat, ist naheliegend und gibt — ganz abgesehen von den eben erwähnten sonstigen Begünstigungen, welche die ungarische Gesellschaft von Seite der königlich ungarischen Staatsbahnen geniesst — unter Zugrundelegung der bezüglichen Daten des Jahres 1900 folgendes Bild.

Es erhielt die	Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft an Subvention und rückzahlbarem Zuschuss		Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft an Subvention
	K 1,000.000	gegen	K 900.000
das ist:			
Vom Gesammt-Anlagecapital	1·21 pCt.	„	4·97 pCt.
Vom Actiencapital allein	1·98 „	„	9·00 „
Per Dampferfahrstunde .	K 3·59	„	K 10·28
Per 1000 Tonnen- (und Personen-) Kilometer .	K 0·93	„	K 3·56

Ausser diesen staatlich subventionirten Unternehmungen kommt noch die Süddeutsche Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft mit einem Schiffsparke von neun Dampfern mit 3480 Pferdekräften, 51 eisernen und 17 hölzernen Kähnen in Betracht. Dieselbe befährt im freien Fracht- und Schleppverkehre nach geschäftlicher Convenienz sowohl die obere als die mittlere Donau. Ihre Verbindung mit der vom Staate unterhaltenen rumänischen Schiffahrt und speciell der Gemeinschaftsverkehr, in welchem sie vornehmlich Getreide und Petroleum in ganzen Schleppladungen aus Rumänien nach Bayern transportirt, ist bereits erwähnt worden.

Endlich macht sich in dem Wettbewerbe um den Verkehr auf der Donau auch noch die in ihrer Gesammtheit nicht unbedeutende Gruppe der privaten Schiffseigenthümer in Ungarn und auf der unteren Donau geltend.

Wenn man sonach die Concurrenzverhältnisse der Schiffahrt auf der Donau überblickt, so wird man mehrerlei gewahr: Einmal, dass fast alle Uferstaaten die Nothwendigkeit erkannten, eine eigene Schiffahrt zu schaffen, ferner, dass sie diese Erkenntniss zum Theile durch sofortigen Einsatz bedeutender Mittel, zum Theile durch successive ansteigende Aufwendungen in die That umgesetzt haben, und endlich, dass sie sich durch Ausfälle in den finanziellen Erträgnissen ihrer nationalen Schiffahrtsunternehmungen nicht davon abhalten liessen, das einmal ins Auge gefasste Ziel mit aller Consequenz weiterzuverfolgen.

Die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat bisher unter den geschilderten Verhältnissen ihre Position auf der Donau mit grosser Zähigkeit und Energie vertheidigt. Allerdings war sie dabei zu tarifarischen Massnahmen gezwungen, welche bis an die äussersten Grenzen gingen. Der heftigste Tarifkampf fiel in die Zeit von 1896 aufwärts. In diesem Zeitraume hat die Gesellschaft beispielsweise Schleppladungen von Galatz nach Wien (1811 km) bei einem Tarifsatze von 305 Centimes per 100 kg factisch geführt:

1896	1897	1898	1899	1900
für 260	255	210	215	205 Centimes.

Ebenso von Galatz nach Regensburg (2265 km, Tarifsatz 330 Pfennig):

1896	1897	1898	1899	1900
für 270	270	270	260	243 Pfennig.

Es ist klar, dass die österreichische Gesellschaft bei diesem Stande der Dinge — von dem es dahin gestellt bleiben mag, ob er gesunden wirthschaftlichen Verhältnissen dient, von dem aber jedenfalls das eine feststeht, dass er durch sie nicht inaugurirt worden ist — die ihr durch das Uebereinkommen vom 7. April 1892 auferlegten Verpflichtungen ohne eine Erhöhung der ihr damals gewährten staatlichen Zuwendungen nicht übernehmen konnte.

Jene Verpflichtungen umfassen, neben dem verlustbringenden Passagierdienste, von welchem bereits die Rede war, den Stationsdienst auf der gesammten Donau bis Galatz, welcher wohl sehr im Interesse der österreichischen Industrie liegt, wegen seiner Kostspieligkeit in erheblichem Ausmasse aber dazu beiträgt, jenes äusserst ungenügende Gesammtergebniss der Schiffahrt zu bewirken, von welchem bereits die Rede war.

Würde da die staatliche Beihilfe versagt werden, so wäre die Gesellschaft gezwungen, diese Betriebsform zum evidenten Nachtheile des österreichischen Exportes in weitem Umfange einzuschränken.

Die Wünsche des österreichischen Handels indes gehen nicht blos auf die Erhaltung des Bestehenden im Donauverkehre, sondern auf weit intensivere Ausgestaltung desselben als bisher.

Die Regierung, welche die Berechtigung dieses Verlangens anerkennen musste, kam demselben — soweit dies im Rahmen eines Subventionsvertrages mit der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft möglich war — entgegen, indem sie im § 3 des neuen Uebereinkommens die Gesellschaft verpflichtete, für Güter, welche ab österreichischen Stationen nach Stationen ausserhalb des Zollgebietes zur Beförderung gelangen, über Verlangen des k. k. Handelsministeriums besonders ermässigte Exporttarife zu erstellen.

Durch die Uebernahme der vorstehenden Verpflichtung hat die Gesellschaft theilweise die ihr im § 4 des bestandenen Uebereinkommens garantirte Tariffreiheit aufgegeben, und es wird dadurch die Grundlage geschaffen, dass die Regierung dem Exporte nach Serbien, Bulgarien, Rumänien etc. durch verkehrspolitische Massnahmen im grösseren Stile die erwünschte Förderung angedeihen lassen kann.

Die vorstehenden Darlegungen dürften überzeugend dargethan haben, dass Oesterreich ein durchaus leistungsfähiges Schiffahrtsunternehmen auf der Donau besitzt, dass es einer nationalen Schiffahrt auf der grössten Wasserstrasse des Reiches nicht entbehren kann, dass aber diesem handels- und verkehrspolitisch gleich grossen Bedürfnisse angesichts der seit dem Jahre 1892 eingetretenen wesentlichen Verschlechterung der Situation der Schiffahrt auf der Donau nur mit Aufwendung grösserer finanzieller Mittel als bisher genügt werden könne.

Es ist bereits in der Einleitung dieses Berichtes hervorgehoben worden, dass sich die Verhandlungen über den neuen Subventionsvertrag nicht leicht angelassen haben.

Die Gesellschaft stellte sich lange Zeit auf den Standpunkt, dass die Fortdauer des im Jahre 1892 mit der Staatsverwaltung eingegangenen Vertragsverhältnisses, die Bewahrung des österreichischen Charakters, die Aufrechterhaltung der gegenwärtigen Organisation des Unternehmens davon abhänge, dass den Actionären für den Verzicht auf die freie Disposition über ihr Vermögen, über die Organisation und theilweise auch den Betrieb ihrer Unternehmung eine Entschädigung in Form einer mässigen Verzinsung (vier Percent) des im Schiffahrtsdienste investirten Capitales (fl. 25,200.000) geleistet werde.

Dem gegenüber konnte die Regierung bei den erhöhten Ansprüchen, welche sie unter dem Gesichtspunkte legitimer Wünsche und Bedürfnisse an die Gesellschaft stellen musste, sich mit einer einfachen Erneuerung des alten Vertrages ebensowenig begnügen, als sie in der Lage war, über das Ausmass des sachlich gebotenen stricten Bedarfes hinausreichende Zuwendungen aus allgemeinen Mitteln an die Gesellschaft in Aussicht zu nehmen.

Es konnte sonach nur an eine Subvention gedacht werden, für deren Ausmass die Abgänge, welche die Gesellschaft beim Personen- und Frachtendienste voraussichtlich wird erleiden müssen, als Rechnungselemente zu dienen hatten.

Dass hier ein aleatorisches Moment und in einem gewissen Sinne auch ein arbiträres Moment in die Rechnung hineinspielt, ist begreiflich. Sicherlich musste es aber die Aufgabe der Staatsverwaltung sein, das ziffernmässige Minimum dessen nicht zu überschreiten, womit die Gesellschaft bei pflichtgemässer Rücksichtnahme auf die Interessen ihrer Actionäre den von der Regierung in ebenso pflichtgemässer Vertretung der Interessen der Allgemeinheit gestellten Anforderungen zu genügen vermögen wird.

Die Regierung glaubte, den Betrag von K 1,200.000 als jene Grenze erkennen zu müssen (§ 5 des neuen Uebereinkommens).

Da hiedurch eine ganz wesentliche Einschränkung der gesellschaftlichen Wünsche in der Hauptsache erreicht wurde, so konnte die Regierung denselben in einer anderen Richtung entgegenkommen, nämlich hinsichtlich der Rückzahlungsmodalitäten der im Grunde des Gesetzes vom 4. April 1892, R.-G.-Bl. Nr. 66, an die Gesellschaft bisher geleisteten Zuschüsse, soweit dieselben gegenwärtig noch aushaften (§ 7 des neuen Uebereinkommens).

Neben der möglichsten Schonung der Staatsfinanzen in Bezug auf das Ausmass der Subvention hatte die Regierung bei der Reconstruction ihrer Vertragsbeziehungen mit der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft noch zwei Hauptgesichtspunkte festzuhalten: 1. die möglichste Stabilisirung und Vertiefung des Verhältnisses der Gesellschaft zur Staatsverwaltung und 2. eine stärkere Heranziehung der Gesellschaft für die heimischen wirthschaftlichen und Verkehrsinteressen.

Demgemäss soll der Vertrag auf 25 Jahre abgeschlossen werden, wobei jedoch aus dem bereits in der Einleitung zu diesem Berichte angeführten Grunde der Staatsverwaltung wie der Gesellschaft das Recht vorbehalten wird, den Vertrag am 31. December 1913 einjährig zu kündigen (§ 1).

Die engen Beziehungen, in welche die beiden Contrahenten nunmehr treten sollen, finden ihren Ausdruck in der Gewinnbetheiligung, die der Staatsverwaltung nach dem neuen Vertrage (§ 7, 2. Absatz) zusteht. Hienach ist (nach Abstattung der zur Zeit noch aushaftenden unverzinslichen Zuschüsse) ein Viertheil des eine vierpercentige Dividende übersteigenden Reingewinnes an die Staatsverwaltung abzuführen. Die Regierung glaubte, eine Maximalgrenze dieser Gewinnbetheiligung (K 600.000) aus dem Grunde unbedenklich concediren zu können, weil Reingewinne, die einen über K 600.000 gehenden Staatsantheil ergeben würden, nach allen voraus zu sehenden Verhältnissen nur möglich sind, wenn die von der Schiffahrt unabhängigen anderen Vermögensobjecte der Gesellschaft Zufallserträgnisse abwerfen würden.

Inwiefern der neue Vertrag eine stärkere Heranziehung der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft für die heimischen Verkehrsinteressen mit sich bringt, ist bereits im Anschlusse an die Ausführungen über die Schiffahrtsverhältnisse auf der Donau besprochen worden.

In allgemein wirthschaftlicher Richtung hat es als eine Lücke in dem alten Uebereinkommenen empfunden werden müssen, dass darin keinerlei Bestimmung enthalten war, welche aus dem österreichischen Charakter der Gesellschaft praktische Consequenzen zu Gunsten industrieller Arbeit in Oesterreich gezogen hätte.

Dagegen verpflichtet § 2 des neuen Uebereinkommens die Gesellschaft, ihren Werft- und Werkstättenbetrieb in Oesterreich möglichst auszugestalten und bei der Deckung ihres Materialbedarfes, soweit der Gesellschaft nicht schon gegenwärtig eigene Werke zu Gebote stehen, unter sonst gleichen Voraussetzungen in Bezug auf Qualität, Preis und Lieferzeit die österreichische Production in erster Linie zu berücksichtigen.

Ein besonderes Augenmerk hat endlich die Regierung bei Abschluss des neuen Vertrages den Verhältnissen des Pensionsfonds der Angestellten der Gesellschaft zugewendet.

Es ist schon an früherer Stelle der Aufwendungen gedacht worden, welche die Gesellschaft in Gemässheit des Uebereinkommens vom 7. April 1892 zu Gunsten dieses Institutes gemacht hat.

Es scheint hier nicht am Platze, neuerlich die Gründe zu erörtern, welche die Passivität dieses Fondsvermögens bedingt haben, zumal dieselben auf Versäumnisse und Fehler früherer, vor dem Jahre 1892 liegender Gebahrungsperioden zurück zu führen sind. Dagegen ist es nothwendig, ein Bild von der gegenwärtigen finanziellen Lage dieses Institutes zu geben. Zu diesem Behufe war die Regierung bemüht, im Wege einer durch ihre Organe aufgestellten mathematischen Bilanz, wobei ein Zinsfuss von vier Percent zugrunde gelegt und als Bilanztag der 1. Jänner 1900 gewählt wurde, einen durchaus objectiven Einblick in die Verhältnisse des Fonds zu gewinnen. Diese Arbeit ergab einen Ausfall am Deckungscapital von K 12,260.000, dessen Uebernahme der Gesellschaft während der abgelaufenen Vertragsdauer unter allen Umständen und auch dann unmöglich gewesen wäre, wenn sie auf die Dividendenzahlung in jenen zehn Jahren überhaupt verzichtet hätte. Um einen solchen Ausfall zu decken, müssten dem Fonds 25 Annuitäten von rund K 780.000 zugeführt werden. Da nun die Gesellschaft — wie früher gezeigt — im Durchschnitte der verflossenen zehn Jahre übereinkommensgemäss K 600.000 zur Deckung der Gebahrungsabgänge jährlich gezahlt hat, und die Zukunft hieran nicht viel ändern wird, so ergibt sich von selbst, dass die Staatsverwaltung und die Gesellschaft während der Dauer des neuen Vertrages sich in der Richtung auf das von beiden gleichmässig angestrebte Ziel der völligen Sanirung des Pensonsfonds bewegen werden, wenn die Gesellschaft neben ihren bisherigen Beitragsleistungen jährlich einen Betrag von mindestens K 200.000 dem Pensionsfonds zuwendet. § 4 des neuen Uebereinkommens formulirt eine dementsprechende Verpflichtung der Gesellschaft.

Der vorliegende Gesetzentwurf hat die Erwirkung der legislativen Genehmigung des neuen Uebereinkommens zum Gegenstande.

Artikel I desselben ermächtigt die Regierung, das Uebereinkommen abzuschliessen, Artikel II normirt die Modalitäten der Bedeckung des hienach sich ergebenden Erfordernisses und Artikel III enthält die Vollzugsclausel.

Gesetz

vom . . . . . .

betreffend

die Aufhebung der ärarischen Haftstock- und Fahnenaussteckgebühren auf dem Donaustrome und dem Wiener Donaucanale.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die ärarischen Haftstock- und Fahnenaussteckgebühren auf dem Donaustrome und dem Wiener Donaucanale werden mit 1. Jänner 1903 aufgehoben.

§ 2.

Mit dem Vollzuge des gegenwärtigen Gesetzes wird Mein Finanzminister beauftragt.

Bemerkungen.

Anlässlich der Berathung des Budgets pro 1895 im Abgeordnetenhause des Reichsrathes wurde die Regierung aufgefordert, baldmöglichst eine Gesetzesvorlage über die Aufhebung der ärarischen Haftstock- und Fahnenaussteck- (Signal-) Gebühren auf dem Donaustrome und dem Wiener Donaucanale der Reichsvertretung zur verfassungsmässigen Behandlung vorzulegen.

Die Haftstockgebühren, auch Haftgeld genannt, werden für die Benützung der Haftstöcke bei Landung von Fahrzeugen oder Flössen in Engelhartszell, Linz, Urfahr und Wien, die Fahnenaussteckgebühren hingegen für das Ausstecken von Warnungsfahnen an gewissen Stromstellen (Struden) in Grein, Stein und Wien eingehoben.

Die Einnahmen des Aerars an diesen Gebühren sind pro 1902 zusammen mit K 9750, und zwar K 8950 an Haftstock- und K 800 an Fahnenaussteckgebühren prälimiuirt. Die Ausgaben werden pro 1902 mit K 140 veranschlagt.

Die gepflogenen Erhebungen haben ergeben, dass durch diese Gebühren die ohnedies daniederliegende kleine Donauschiffahrt nicht unempfindlich getroffen wird, dass deren Zahlung für die Gebührenpflichtigen mit grossen Unzukömmlichkeiten verbunden ist, und dass auch die Einbringung derselben mit dem darauf verwendeten Aufwande von Mühe und Zeit nicht im Einklange steht.

Hiezu kommt, dass die erwähnten Gebühren sich ganz vereinzelt aus alter Zeit bis in die Gegenwart erhalten haben, indem sonst in gleichen Fällen, zum Beispiel an der Elbe, die Kosten von der Staatsverwaltung selbst getragen werden.

Diese Erwägungen und der Umstand, dass die Einnahmen aus diesen Gebühren keine nennenswerthen sind, demnach auch die Aufhebung derselben für den Staatsschatz von keinem in Betracht kommenden Belange ist, veranlassen die Regierung, im Sinne der eingangs erwähnten Anregung die Aufhebung derselben zu beantragen.

Der vorliegende Gesetzentwurf wurde bereits in der XIII., XIV. und XV. Session des hohen Abgeordnetenhauses zur verfassungsmässigen Behandlung eingebracht, gelangte aber nicht zur Erledigung.

Mit Rücksicht darauf, dass die Regierung in der XVII. Session dem hohen Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf, betreffend die Einführung einer Fahrkartensteuer vom Personentransporte auf Eisenbahnen vorgelegt hat (Nr. 867 der Beilagen) und in dem Erträgnisse dieser Steuer auch der Ersatz für den Ausfall der Einnahmen aus den Haftstock- und Fahnenaussteckgebühren gefunden werden würde, glaubt die Regierung unter der Voraussetzung, dass die Fahrkartensteuer vom hohen Reichsrathe noch im Jahre 1902 votirt würde, die Aufhebung der ärarischen Haftstock- und Fahnenaussteckgebühren vom 1. Jänner 1903 an beantragen zu sollen.

In der 113. Sitzung vom 19. März wurde der Gesetzentwurf, betreffend die Forterhebung der Steuern und Abgaben, sowie die Bestreitung des Staatsaufwandes in der Zeit vom 1. April bis 31. Mai 1902, in dritter Lesung angenommen.

Weiters wurden in derselben Sitzung an den Herrn Eisenbahnminister nachfolgende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Georg Freiherrn von Wassilko und Genossen:

„Die gegenwärtig auf den Linien der Bukowinaer Localbahnen geltenden Tarife sind, abgesehen von ihrer unverhältnissmässigen Höhe, auf den verschiedenen Strecken dieser Bahnen ganz verschiedene, so dass ihnen der einheitliche Charakter vollständig abgeht.

Die Fracht für 10.000 kg Schnittmaterial von Frassin nach Nowosielitza, eine Strecke von 126 km, kostet K 64, die Fracht für das gleiche Quantum von Berhometh nach Nowosielitza, eine um 7 km kürzere Strecke, K 78. Es ergibt sich somit in diesem Falle eine Differenz von circa K 20 zu Gunsten der Strecke Frassin—Nowosielitza.

Wenn man nun bedenkt, dass in Frassin zum grossen Theile Fichtenmaterial, in Berhometh dagegen das am Holzmarkte als minderwerthig geltende, dagegen weit schwerere Tannenmaterial verladen wird, daher im ersteren Falle auf das Gewichtsquantum mehr Raummeter, beziehungsweise Festmeter gehen, so kann von Frassin aus die Waare billiger abgegeben werden als von Berhometh.

Es kann absolut kein Grund gefunden werden, warum die Tarife von Frassin aus billiger sein sollen als von Berhometh, und dies umsoweniger, als in Frassin die Concurrenz einer

Wasserstrasse nicht vorhanden ist, während die Berhomether Holzhändler durch die ungünstigen Frachtsätze gezwungen sind, ihr Schnittmaterial per Achse nach Wiżnitz und von dort per Floss auf dem Czeremosz-, beziehungsweise dem Pruthflusse nach Nowosielitza zu transportiren.

Dieser Transport per Achse und per Floss kostet im Ganzen K 36 gegen K 78 per Bahn.

Ein zweiter Absatzort für das Berhomether Schnittmaterial ist Galizien.

Auch hier lohnt es sich den Interessenten nicht, die Bahn zu benützen, nachdem die Fracht für das gleiche Quantum Schnittmaterial per Bahn von Berhometh nach Nepolokontz K 78, per Achse und Floss dagegen blos K 48 beträgt.

Bei einem Nachlasse an Frachtspesen von K 30 per Waggon würden die in Berhometh und Umgebung bestehenden acht Sägewerke jährlich 1800 bis 2000 Waggons Schnittmaterial in Berhometh verladen und der Bahn nach approximativer Berechnung K 30.000 bis 40.000 einbringen, und dies umso gewisser, als die Interessenten bei einer Verhilligung der Tarife gewiss gerne auf den höchst umständlichen Transport ihres Materiales per Achse und per Floss verzichten würden.

Die Gefertigten beehren sich daher, an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister die höfliche Anfrage zu richten:

Gedenkt Seine Excellenz in entsprechender Weise zu veranlassen, dass die gegenwärtig auf den Linien der Bukowinaer Localbahnen bestehenden Tarife herabgesetzt werden?"

2. Der Herren Abgeordneten Dr. Kos und Genossen, betreffend die Annahme von in ruthenischer Schrift ausgefüllten Frachtbriefen;

3. der Herren Abgeordneten Daszyński und Genossen, betreffend die Verhältnisse in der Lemberger Betriebsdirection;

4. der Herren Abgeordneten Dr. Kos und Genossen, betreffend die Herausgabe der bahnamtlichen Vorschriften in ruthenischer Sprache.

Der Steuerausschuss des Abgeordnetenhauses hielt am 21. März unter Vorsitz des Obmannes Dr. Kramář eine Sitzung, welcher Ihre Excellenzen Finanzminister Dr. Ritter Böhm von Bawerk und Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek beiwohnten. In Verhandlung stand der vom Subcomité umgearbeitete Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Einführung einer Fahrkartensteuer vom Personentransporte auf Eisenbahnen.

Zunächst meldet Abg. Dobernig einen Minoritätsantrag zu dem bereits in der letzten Sitzung angenommenen § 1 an, nach welchem für die erste Classe von Hauptbahnen der Steuersatz von 14 pCt. des Fahrpreises, für die zweite Classe von 12 pCt. und für die dritte Classe von 10 pCt. festgesetzt werden soll.

Es werden sodann die §§ 2 (Verkehr mit Ungarn und dem Occupationsgebiete) und 3 (Südbahn-Paragraph) in Verhandlung gezogen.

Abg. Dobernig beantragt folgende Abänderung des § 3: „Auf Hauptbahnen, deren normaler Tarif für die dritte Wagenclasse durchschnittlich um mehr als 20 pCt. höher ist als der gleiche Tarif der österreichischen Staatsbahnen, wird die Steuer für diese Wagenclasse mit 9·5 pCt. (im Entwurfe des Subcomité 10 pCt.) und im Falle des § 2 mit 7·5 pCt. (im Entwurfe des Subcomité 8 pCt.) festgesetzt."

Die §§ 2 und 3 werden, nachdem sich der Herr Finanzminister, sowie der Referent mit dem Abänderungsantrage des Abg. Dobernig einverstanden erklärt hatten, mit dieser Abänderung einstimmig angenommen.

§ 11 (Aufhebung der Stempelgebühr), der sodann in Berathung gestellt wird, wird ohne Debatte unverändert angenommen.

Hierauf wird § 4 (Einhebung und Abfuhr der Abgabe) in Verhandlung gezogen.

Abg. Dr. Menger erklärt, die Vernachlässigung des Telephonwesens in Oesterreich habe einen Umfang erreicht, welcher die ernstesten Bedenken wachrufen muss. Auch wenn, wie selbstverständlich, alle verlangten Gebühren baar erlegt werden, müsse man viele Monate warten. Viele grosse Industriegebiete hätten nicht jene directen Verbindungen, deren sie nicht entbehren können, die einzelnen Telephonstellen seien überdies häufig sehr mangelhaft. Redner stellt nachfolgenden Antrag: „Die Regierung wird aufgefordert, vom Ertrage der Steuer alljährlich mindestens K 1,500.000 als ausserordentlichen Beitrag zur Verbesserung und Erweiterung der Telephonanlagen zu verwenden. Dieser Betrag kann entweder direct für den erwähnten Zweck oder zur Verzinzung und Amortisirung der hiezu bestimmten Anlehensgelder verwendet werden." Redner erklärt, dass sowohl er wie viele Andere im Hause nicht für das Gesetz stimmen werden, wenn nicht diese Resolution vom Ausschusse wie vom Hause angenommen werde und die Regierung auch dem Hause ihre Zustimmung hiezu ertheile und hiedurch die betreffenden Verpflichtungen übernehme.

Finanzminister Dr. Ritter Böhm von Bawerk erklärt sich mit der Tendenz der vom Abg. Dr. Menger beantragten Resolution, nämlich den nach den dermaligen Berechnungen disponiblen Theil des Erträgnisses der Fahrkartensteuer für die beschleunigte Ausgestaltung des staatlichen Telephonnetzes zu verwenden, vollkommen einverstanden; dagegen könne er sich bezüglich einer bestimmten Ziffer nicht binden, da sich ja heute noch nicht mit voller Sicherheit sagen lasse, wie hoch dieser disponible Betrag sein werde, und insbesondere, ob derselbe gerade die vom Abg. Dr. Menger angenommene Höhe von 1·5 Millionen Kronen erreichen werde, zumal ja die Höhe dieses Betrages auch davon abhänge, in welcher Weise die Beschlussfassung des Hauses über die Gesetzentwürfe bezüglich der Pensionisten und Witwen alten Stiles erfolgen werde.

§ 4 wird hierauf angenommen. Ebenso werden die §§ 5 bis 9 ohne weitere Debatte zum Beschlusse erhoben.

Auf eine Anfrage des Obmannes Dr. Kramář äussert sich Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek bezüglich der angeregten Hinausrückung der Steuerbefreiungsgrenze für locale Verkehrsunternehmungen dahin, dass dem Bedürfnisse vollständig entsprochen würde, wenn die Steuerfreiheit für locale Verkehrsunternehmungen ausgesprochen wird, deren Linien höchstens 10 km über die Grenze des Gemeindegebietes hinausreichen. Sollten in vereinzelten Fällen Strecken localer Verkehrsunternehmungen in Betracht kommen, welche sich weiter als 10 km über die Grenze des Gemeindegebietes erstrecken, so könnte immerhin durch gesonderte Concessionirung solcher Flügel einer Besteuerung des Verkehres auf den übrigen Linien des betreffenden Unternehmens vorgebeugt werden.

Bei § 10, welcher in seinem ersten Absatze bestimmt, dass der Verkehr jener Transportunternehmungen, welche blos den Localverkehr vermitteln, das ist solcher, welche ihren Geschäftsbetrieb auf das Weichbild einer Gemeinde und den Umkreis von sieben Kilometern von der Grenze dieses Gebietes beschränken, von der Fahrkartensteuer befreit ist, beantragt Abg. Loser, den Umkreis für den Localverkehr statt mit 7 mit 20 km festzusetzen.

Abg. Auspitz beantragt demgegenüber, den Umkreis mit 10 km, der Obmann Dr. Kramář beantragt, ihn mit 15 km zu begrenzen.

Finanzminister Dr. Ritter Böhm von Bawerk bemerkt gegenüber dem Antrage des Abg. Loser, dass er der Erweiterung der im § 10, lit. a), für die Befreiung blos localer Transportunternehmungen von der Fahrkartensteuer gezogenen Grenze von 7 km höchstens auf 10 km zustimmen könne, welche Erweiterung für die hier in Betracht kommenden Unternehmungen vollkommen ausreichen dürfte. Dagegen erscheine ihm die Ausdehnung der Befreiungsgrenze auf 20 km den Bereich der hier in Frage stehenden Localunternehmungen technisch und ökonomisch zu überschreiten.

Weiter weist der Finanzminister darauf hin, dass der dermalen bestehende Fahrkartenstempel infolge der Abrundung schon gegenwärtig oft mehr als die 3 pCt. Fahrkartensteuer ausmache und dass daher letztere in vielen Fällen keine Mehrbelastung gegenüber dem dermaligen Zustande involviren werde. Dagegen werden jene Localunternehmungen, welche ihren Verkehr auf einen Umkreis von 7 bis 10 km vom Gemeindegebiete beschränken, ein positiv gutes Geschäft machen, indem sie den bisher gezahlten Fahrkartenstempel ersparen werden, ohne von der Fahrkartensteuer getroffen zu werden.

Referent Abg. Dr. Götz accommodirt sich dem Antrage Auspitz.

§ 10 wird hierauf mit dem Abänderungsantrage Auspitz (Umkreis von 10 km) angenommen.

Abg. Loser meldet seinen Antrag als Minoritätsvotum an.

Sodann wird § 12 (Stempelgebühr für Freikarten) in Verhandlung gezogen.

Abg. Auspitz tritt mit Rücksicht auf das zu erwartende minime finanzielle Ergebniss für die Streichung dieses Paragraphen ein.

Abg. Dr. Menger erklärt, dass das Freikartenwesen in Oesterreich eine ganz ungebührliche Ausdehnung erhalten habe und dass diese Freikarten nicht mit einer Gebühr zu belegen, gerade so viel bedeute, als das Freikartenunwesen zu fördern. Die Besteuerung der Freikarten werde jedenfalls zur Beschränkung derselben beitragen.

Abg. Dobernig befürwortet die Beibehaltung dieses Paragraphen.

Finanzminister Dr. Ritter Böhm von Bawerk bemerkt, dass er sich aus dem Stempel für Freifahrtsanweisungen zwar keinen grossen finanziellen Erfolg verspreche, dass er sich jedoch eine Wirkung nach Art eines Prohibitivzolles erhoffe, indem namentlich die Ansuchen um Freikarten für ganz kurze Strecken, welche sich mit Rücksicht auf das Missverhältniss zwischen Fahrpreis und Stempel nicht mehr als vortheilhaft erweisen werden, eine wesentliche Einschränkung erfahren dürften.

Abg. Dr. Byk meint, wenn man die Freikarten nicht billige, solle man doch nicht eine Steuer darauf legen. Er tritt für die Streichung des § 12 ein.

Bei der Abstimmung wird § 12 mit grosser Majorität angenommen.

Die restlichen Paragraphen des Entwurfes werden ohne Debatte zum Beschlusse erhoben. Ebenso wird die vom Subcomité beantragte Resolution, betreffend die möglichste Einschränkung in der Gewährung von Freikarten und Begünstigungen auf den Staatsbahnen und die Einflussnahme der Regierung auf die Privatbahnen in dieser Richtung angenommen.

Referent Abg. Dr. Götz stellt folgenden Resolutionsantrag: „Für den Fall der verfassungsmässigen Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes zu dem vorliegenden Gesetzentwurfe vor Ende Juni 1902 wird die Regierung ermächtigt, aus den Gebahrungsüberschüssen des Jahres 1901 den für die Erhöhung der Bezüge der Diurnisten und anderer verwandter Diensteskategorien, für die Aufbesserung der Ruhegenüsse der nach den alten Pensionsnormen behandelten Witwen und Waisen von Staatsbediensteten, sowie der nach den alten Gehalts- und Pensionsvorschriften in den Ruhestand getretenen Staatsbediensteten schon für das zweite Halbjahr 1902 erforderlichen Betrag zur Anweisung zu bringen und hiezu eine Gesetzesvorlage zu unterbreiten."

Finanzminister Dr. Ritter Böhm von Bawerk erklärt, dass er sehr gern bereit sein werde, zumal dann, wenn sich aus der Gebahrung des Jahres 1901 verfügbare Ueberschüsse ergeben werden, in Erwägung zu ziehen, die den Diurnisten zugedachte Verbesserung ihrer Bezüge nicht erst vom 1. Jänner 1903, sondern schon vom zweiten Semester des laufenden Jahres an in Kraft treten zu lassen.

Der Resolutionsantrag des Referenten wird einstimmig angenommen.

Zum Berichterstatter für das Haus wird Abg. Dr. Götz bestellt.

Damit erscheint die Beratbung über das Fahrkartensteuergesetz erledigt.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte in Ungarn. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der königl. ungar. Handelsminister hat, wie „Vasuti és közlekedési közlöny" verlautbart, mit Erlass vom 5. März 1902, Z. 7861, dem Grossgrundbesitzer Hermann Popper de Podragy die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestebenden Normen für eine von der Grenzstation Csácza der Hauptlinie Kassa (Kaschau)—Csácza (Oderberg) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft abzweigende und im Bereiche des Comitates Trencsén bis Turoczfalva, und von dort aus

a) einerseits bis zum Fusse des die Grenze zwischen Ungarn und Oesterreich (Mähren) bildenden Lemesna-Gebirgsstockes;
b) andererseits bis zum Fusse des Konecsnagebirges und weiterhin zu den dortigen Holzschlagrevieren und Sägewerken führende normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Königl. Ungarische Staatsbahnen. (Ausbau und Erweiterung der Station Lipótvár.) Die Direction der königl. Ungarischen Staatsbahnen hat sich, wie der „Pester Lloyd" berichtet, mit Rücksicht auf den stetig zunehmenden Verkehr im Bereiche ihrer Linien Budapest—Galánta—Lipótvár—Zsolna (Sillein), Pozsony (Pressburg)—Lipótvár und Nyitra—Galgócz Lipótvár veranlasst gefunden, die Station Lipótvár, in welcher ausser den Lastzügen täglich 20 Personenzüge nach sechs Richtungen verkehren, durch Vermehrung und Verlängerung der Stationsgeleise, Um- und Zubauten, wesentlich zu erweitern und vergrössern.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Eröffnung der Csorbasee-Zahnradbahn für den Verkehr von Eiszügen.) Die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn hat, wie der „Pester Lloyd" berichtet, ihre sonst erst mit Beginn der Sommerfahrordnung in Betrieb gelangende, von der Station Csorba ihrer Hauptlinie Kassa (Kaschau)—Csorba—Csácza (Oderberg) ausgehende, bis zum Csorbasee führende Bergbahn mit Zahnradbetrieb temporär für den Verkehr von Eiszügen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8 und 19) eröffnet, und verkehrt derzeit täglich eine zur Füllung von 15—20 normalen Güterwagen erforderliche Anzahl von Zahnrad-Bahnzügen nach der Station Csorba, woselbst die Umladung erfolgt. Das Eis des Csorbasees wird mit Anwendung norwegischer Eissägen in vollkommen gleiche Blocks gesägt, wodurch die volle Ausnützung der Waggons ermöglicht wird.

Projectirte Localbahn Eszék—Djakovár—Vrpolje. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten des Comitates Veröcze (Virovitica in Slavonien) haben, wie der „Pester Lloyd" berichtet, den Beschluss zum Ausbaue der schon seit Längerem projectirten Localbahn Eszék—Djakovár—Veröcze (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 135 ex 1894, Vorconcession Post 1) gefasst und in dieser Angelegenheit unter Führung des Ministers für Croatien und Reichsrathsabgeordneten der Stadt Eszék eine Deputation von Notablen zum königlich ungarischen Handelsminister entsendet. Laut des dort erhaltenen Bescheides wurde die Eisenbahnsection des Handelsministeriums zum Studium dieser Frage im Einvernehmen mit den Interessenten bereits beauftragt. Die projectirte Linie wird von der Station Eszék der Hauptlinie Budapest—Uj-Dombovár—Eszék—Vrpolje-Striživojna—Bosna-Brod der königl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Slavonischen Localbahn Eszék—Uj-Kapela—Batrina abzweigen und diese auf kürzestem Wege in diagonaler Richtung in der Station Vrpolje-Striživojna neuerdings mit der vorbenannten Hauptlinie und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Vrpolje-Striživojna—Samac verbinden. Dem Ausspruche des Ministers zufolge ist diese neue Linie gleich der Hauptbahn als erstclassige Eisenbahn herzustellen.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Breslau: Eröffnung von Wasserumschlagstellen.) Am 6. März sind die Wasserumschlagstellen in Breslau Oderhafen, Pöpelwitz und Maltsch Oderhafen wieder eröffnet worden.

— (Actiengesellschaft der Nordseebäder auf Amrum: Verlängerung der Amrumer Spurbahn bis nach Kniephafen.) Wie das „Dresdner Journal" berichtet, hat die Actiengesellschaft der Nordseebäder auf Amrum die Verlängerung der Amrumer Spurbahn bis nach Kniepbafen mit Brückenanlage daselbst beschlossen. Seitens der königlichen Eisenbahn-Direction in Altona ist diese Bahn nicht allein für die Amrumer, sondern auch für die Westerländer und Myker Fahrkarten mit in den Tarif hineingezogen worden, so dass die Amrumer Spurbahn in Zukunft für Sylt-Föhr-Amrum einen Hauptverkehrsweg bilden wird. Diese drei Inseln werden jetzt, ohne dass die Verbindung durch Ebbe und Flutb beeinträchtigt wird, bei ganz geringem Zeitaufwand etwa viermal täglich miteinander verbunden, womit den Curgästen die Gelegenbeit geboten wird, sich gegenseitig für einen geringen Fahrpreis zu besuchen und zugleicb die Inseln kennen zu lernen. Auch wird diese Anlage für Sylt für den Winterverkehr von grossem Nutzen sein, da sich eine regelmässige Verbindung über Dagebüll-Amrum oder Hamburg-Helgoland-Amrum bis Westerland im Winter leicht herstellen lässt. Der Bau der Babn und Brücke soll so beschleunigt werden, dass sie noch bis zum 1. Juni 1902 in Betrieb genommen werden können.

— (Eisenbahn-Angelegenheiten im preussischen Abgeordnetenhause.) Das preussische Abgeordnetenhaus ist in der am 19. März stattgebabten Sitzung in die erste Lesung der Nebenbahnvorlage eingetreten. Dem Abgeordneten Grafen Kanitz (k.) erwiderte der Minister der öffentlicben Arbeiten, dass die Regierung vorher nicbt zu sagen pflege, ob und wann eine Privatbahn verstaatlicht werden solle. Die Ostpreussiscbe Südbahn und die Marienburg-Mlawkaer Babn arbeiteten unter so ähnlicben Verkebrsbedingungen, dass ihre gleichzeitige Verstaatlichung sich empfehle. Lange würden beide Bahnen nicht als Privatbahnen bestehen. Die Höhe der Leistungen der Kreise sei je nach Lage des Falles natürlich verschieden. Jetzt, nach 20jähriger Uebung könne aus Gründen der Gerechtigkeit nicht von der Forderung

der Grunderwerbskosten abgesehen werden. Der Osten werde in Bezug auf Bahnen von der Eisenbahnverwaltung nicht schlechter behandelt als der Westen, eher im Gegentheile besser. Ueber den Bau strategischer Bahnen, die in Elsass-Lothringen allerdings zahlreicher seien, als im Osten, entscheide allein die Militärverwaltung, sodann erklärte der Minister, dass zahlreiche Privatbahnen in den letzten zehn Jahren concessionirt und das Eisenbahnnetz erheblich stärker erweitert sei, als in England und Frankreich. Was die Breslauer Klagen anlange, so werde durch die geplante neue Bahn der Weg von Warschau nach Berlin um 100, nach Dresden um 50, nach Leipzig um 42, nach Berlin um 5 km verkürzt. Der Güterverkehr würde durch die Erbaunng dieser Linie nicht beschleunigt; die Frachtermässigung für die Verkürzung von nur 27 km falle nicht ins Gewicht. Breslau habe durch die jetzt geplante Verbindung nach Warschau keine Nachtheile, sondern erhebliche Vortheile. Mit dem geringen Mehr an Vortheilen durch die Linie Ostrowo—Oels stünden die Kosten von 8 Millionen Mark nicht entfernt im richtigen Verhältniss. Als Privatbahn wäre die Linie wegen mangelnder Rentabilität undenkbar. Die Eisenbahncommission des Herrenhauses sei soeben über die Breslauer Petition zur Tagesordnung übergegangen. Auch wies der Minister darauf hin, dass bei Kleinbahnen die Eisenbahnverwaltung sich in die Verträge mit Unternehmern nur in dringenden Fällen mische, sie könne den Organen der Selbstverwaltung völlige Bewegungsfreiheit gewähren.

Sachsen. (Aus dem Jahresberichte pro 1901 der Deutschen Strassenbahn-Gesellschaft in Dresden.) Für die Deutsche Strassenbahn-Gesellschaft in Dresden war, einer Mittheilung des „Dresdner Journal" zufolge, das Jahr 1901 namentlich zum Vergleiche des Vorjahres kein günstiges, weil in dem letzteren das Deutsche Bundesschiessen, der Circus Barnum und die Bauausstellung erhöhte Einnahmen gebracht hatten. Ausserdem wirkt der 10-Pfennigtarif und der hohe Preis, den die Gesellschaft für den elektrischen Strom an die Stadt zu bezahlen hat, und endlich der Niedergang im gesammten Erwerbsleben ungünstig auf das Ergebniss ein. Eine Vermehrung des Verkehres ist zwar durch den billigeren Tarif eingetreten, indem die Gesammtzahl der beförderten Personen von 24,093.350 auf 25,444.830, das ist um 5·6 pCt., die Einnahmen aber nur von Mk. 2,257.806 auf Mk. 2,283.688, das ist etwa 1·1 pCt. gestiegen sind. Dagegen erhöhten sich die Ausgaben von Mk. 1,611.990 auf Mk. 1,684.326, das ist etwa 4·48 pCt. Die Zahlungen der Gesellschaft an die Stadt betrugen Mk. 298.174, so dass sich die Gesammtleistung der Gesellschaft an die Stadt auf Mk. 3,840.586 beläuft. Der auf Grund des Betriebsvertrages mit der Dresdener Strassenbahn-Gesellschaft gebildete gemeinschaftliche Ausgleichfonds beträgt mit der neuesten Zuwendung Mk. 570.799, wovon der Deutschen Strassenbahn-Gesellschaft Mk. 285.399 gehören. Der Grundbesitz der Gesellschaft helief sich auf 101.075 m²; die einschliesslich der darauf errichtenden Bauten lediglich Betriebszwecken dienen und hat einen Buchwerth von Mk. 2,000.265. Das verflossene Jahr ist für die Gesellschaft insofern von besonderer Bedeutung, als es den vollständigen Ausbau des Bahnnetzes brachte. Die Betriebslänge der Deutschen Strassenbahn betrug Ende 1901 km 57·76. An Wagenkilometern wurden gefahren 8·29 Millionen gegen 7·33 Millionen im Vorjahre. Der Erlös für den Wagenkilometer betrug 27·55 Pfennig gegen 30·78 Pfennig im Vorjahre. Das rollende Material der Gesellschaft besteht aus 191 Motorwagen und 66 Anhängewagen; 11 Motorwagen und 10 Anhängewagen befinden sich im Bau und 40 Pferdebahnwagen werden noch umgebaut. Die Gesammteinnahme betrng Mk. 2,336.393, die Ausgahen stellten sich Mk. 1,684.326, der Betriebsüberschuss beläuft sich auf Mk. 641.428. Als Rohgewinn ergeben sich Mk. 504.167, hiezu kommen die Hälfte der Herauszahlung der Dresdner Strassenbahn und des vorjährigen Saldo, wodurch sich der Betrag auf Mk. 561.720 erhöht. Er soll wie folgt verwendet werden: Abschreibungen Mk. 9349, Rückstellungen Mk. 120.000, an Direction und Beamte Mk. 21.215, 6·5 pCt. Dividenden = Mk. 390.000, Vortrag auf neue Rechnung Mk. 12.598.

Türkei. (Betriebsergebnisse des ottomanischen Eisenbahnnetzes im Jahre 1900 im Vergleiche zu jenen der Vorjahre.) Das „Journal des Transports" hat einer vom Director Rey der „Compagnie Salonique-Jonction-Orient" in Constantinopel vor Kurzem publicirten Studie über die Betriebsverhältnisse des ottomanischen Eisenbahnnetzes im Jahre 1900 im Vergleiche zu den Jahren 1899 und 1896 nachfolgende Daten entnommen: Die Brutto-Einnahmen des Jahres 1900 betrugen im Bereiche des Gesammtnetzes Frcs. 35,886.000 und ergaben im Vergleiche zu jener des Vorjahres mit 32,571.000 eine Zunahme um Frcs. 3,315.000. Die Ergebnisse der Jahre 1897 und 1898, innerhalb welcher sich der türkisch-griechische Krieg abwickelte, können wegen der hiedurch geschaffenen durchaus abnormen Verhältnisse und insbesondere wegen übermässiger Inanspruchnahme der Eisenbahnen für Truppen-, Proviant-, Verwundeten- etc. Transporte, wodurch der normale Güterverkehr nicht nur in den Hintergrund gedrängt, sondern zeitweise gänzlich eingestellt wurde, im Interesse der Vermeidung von Trugschlüssen nicht in Combination gezogen werden, wohl aber jene des diesen vorangegangenen Jahres 1896, dessen Einnahmen bei damals normalem Betriebe Frcs. 32,571.000, somit um Frcs. 1,610.000 geringer waren, als die des Jahres 1900.

Als staatliche Zinsengarantie waren den gesellschaftlichen Bahnen zu bezahlen:

Im Jahre 1896	Frcs. 14,750.000
„ „ 1899	„ 20,833.000
„ „ 1900	„ 18,735.000

Das Gesammtnetz der ottomanischen Bahnen hatte eine Gesammtlänge:

Im Jahre 1896 von	4239 km
„ „ 1899 „	4496 „
„ „ 1900 „	4505 „

Von diesen participirten an der staatlichen Subvention:

Im Jahre 1896	1907 km
„ „ 1899	2270 „
„ „ 1900	2270 „

Vereinigte Staaten von Nordamerika. (Betriebsergebnisse für die Zeit vom Juli 1900 bis Juli 1901 im Vergleiche zu den beiden Vorjahren. Dem Berichte des „New-York Jonrnal of Commerce" zufolge haben sich die Gesammt-Betriebsergebnisse der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika im Fiscaljahre vom Juli 1900 bis Juli 1901 im Vergleiche zur gleichen Betriebsperiode der Vorjahre 1899 und 1898 neuerdings gehoben, wie aus nachfolgender Zusammenstellung zu ersehen ist.

	Für die Jahre		
	1900—1901	1899—1900	1898—1899
	in Dollars		
Brutto-Einnahmen .	1.501,695.378	1.336,096.379	1.249,558.724
Netto- „ .	483,247.526	423,941.689	389,666.474
Diverse „ .	67,772.934	55,619.405	104,536.904
Gesammt- „ .	551,020.461	479,561.094	494,203.378
	Abstattungen		
Obligations-Zinsen	214,199.502	208,957.207	237,133.099
Diverse „	6,315.028	6,071.451	5,069 290
Dividenden	119,288.879	88,076.393	94,937.526
Gesammt-abstattungen . .	458,460.571	410,862 339	435,561.140
Ueberschüsse . . .	92,559.889	68,698.755	58,642.238

In nachfolgender Tabelle ist das Verhältniss des Netto-Erträgnisses im Vergleiche zu den Brutto-Einnahmen, sowie die Höhe der Ueberschüsse dargestellt, und zwar:

	Brutto-	Netto-	Ueberschuss
	Einnahmen		
	in Dollars		
Im Jahre 1900—1901	1.501,695.378	483,247.526	92,559.889
„ „ 1899—1900	1.336,096.379	423,941.689	68,698.755
„ „ 1898—1899	1.249,558.724	389,666.474	58,642.238
„ „ 1897—1898	1.132,866.626	342,792.030	27,862.994
„ „ 1896—1897	1.125,632.025	332,766.979	11.315.014
„ „ 1895—1896	1.092,395.437	323,196.454	5,092.718
„ „ 1894—1895	1.066,943.358	317,757.399	10,770 445
„ „ 1893—1894	1.207,106.026	358,648.918	27.845.485

An dem Brutto-Erträgnisse des Jahres 1900—1901 per 1.501,695.378 Dollars participirte der Personentransport mit 331,402.816 gegenüber 297,559.712 im Jahre 1899—1890. Die Brutto-Einnahmen nach dem Güterverkehre ergaben 1.052,835.111 Dollars gegenüber 922,436.314 Dollars im Vorjahre; jene nach diversen Einkünften 117,456.751, gegenüber 116,100.353 Dollars im Vorjahre.

Das percentuelle Verhältniss der durchschnittlichen Zinsen und Dividenden mit Bezug auf den jeweiligen Percentsatz der Betriebsausgaben während des elfjährigen Betriebes stellt sich wie folgt:

	Durchschnittsziffer der		Betriebskosten
	Zinsen	Dividenden	
	in Percenten		
1900—1901	4·24	2·42	68·93
1899—1900	4·24	1·90	68·27
1898—1899	4·21	1·68	68·16
1897—1898	4·24	1·49	69·74
1896—1897	4·45	1·52	70·43
1895—1896	4·24	1·58	70·41
1894—1895	4·19	1·66	70·22
1893—1894	4·31	1·88	70·29
1892—1893	4·25	1·93	69·82
1891—1892	4·41	1·87	68·83
1890—1891	4·44	1·82	68·50

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXXIV. Stückes.) Das am 5. März herausgegebene XXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 645: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 5. März 1902, Z. 8682, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des XXXV. Stückes.) Das am 7. März herausgegebene XXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 646: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 7. März 1902, Z. 9066, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 647: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 4. März 1902, Z. 3478, betreffend die Aufhebung der Sperre gegen den Verkehr mit Schweinen im politischen Bezirke Völkermarkt.

Nr. 648: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 3. März 1902, Z. 3457, betreffend die Verkehrsbeschränkangen für Schweine aus dem politischen Bezirke Suczawa.

— (Inhalt des XXXVI. Stückes.) Das am 10. März herausgegebene XXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 649: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 1. März 1902, Z. 42.379, betreffend die Bestimmung der Station Tannwald als Consumort für Schlachtschweine aus Galizien.

Nr. 650: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 7. März 1902, Z. 24.139, betreffend die Einfuhrbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 651: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 8. März 1902, Z. 5666, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 652: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 28. Februar 1902, Z. 22.805, betreffend die Vorschriften für den Verkehr mit Rindern aus Galizien nach Preussen.

— (Inhalt des XXXVII. Stückes.) Das am 11. März herausgegebene XXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 653: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 11. März 1902, Z. 9461, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn.

Nr. 654: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 1. März 1902, Z. 241.819, betreffend die Bewilligung der Ausladung von für den Ausstellungsmarkt im Königl. Baumgarten bestimmten Wiederkäuern und Schweinen in der Station Bubna.

— (Inhalt des XXXVIII Stückes.) Das am 12. März herausgegebene XXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 655: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 6. März 1902, Z. 6299, betreffend das Ein- und Durchfuhrverbot für Schafe und Ziegen aus mehreren rumänischen Districten.

Nr. 656: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 9. März 1902, Z. 3638, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 657: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 7. März 1902, Z. 5104, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete

Nr. 658: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 9. März 1902, Z. 9837, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XXXIX. Stückes.) Das am 13. März herausgegebene XXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 659: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 13. März 1902, Z. 9628, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern bis auf Weiteres geregelt wird.

Nr. 660: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. März 1902, Z. 9370, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern nach den Ländern der ungarischen Krone.

Nr. 661: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 8. März 1902, Z. 48.016, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 662: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 8. März 1902, Z. 6219, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XL. Stückes.) Das am 14. März herausgegebene XL. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 663: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 14. März 1902, Z. 10.222, enthaltend eine veterinärpolizeiliche Verfügung in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 664: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 8. März 1902, Z. 5194 X, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 665: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 10. März 1902, Z. 6713, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 666: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 8. März 1902, Z. 4565, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 667: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 8. März 1902, Z. 11.449, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 668: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 9. März 1902, Z. 10.470, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

M. WOLF
k. u. k. Hoflieferant 664
Wien, VI. Mariahilferstrasse 29
Telephon 4435
Uniformen, feine Civil-Garderobe.
Preiscourante auf Wunsch.

Das
k. k. Versteigerungs-Amt
WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17
übernimmt: Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen, Partiewaaren, Gegenstände jeder Art,
wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren zur Versteigerung.
Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916).

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Einbeziehung der Station Ilsenburg in den Ausnahmetarif Nr. 1 und der Station Salzungen in den Ausnahmetarif Nr. 6 b.

In den Ausnahmetarif Nr. 1 ist auf Seite 33 die Station Ilsenburg, in den Tarif, Theil II, Abth. A, ist auf Seite 332 in den Ausnahmetarif Nr. 6 b die Station Salzungen mit nachstehenden, ab 1. April 1902 in Wirksamkeit tretenden Schnittsätzen aufzunehmen:

Schnittsätze nördlich von Italien		Ausnahmetarif Nr. 1							
		a	b	c	d 1	d 2	e	f	g
		Stückgut		Wagenladungen					
				5 t	10 t	10 t	10 t	10 t	10 t
		Frachtsätze in Franken für 100 kg							
Ilsenburg	Pino	8·78	8·61	4·93	3·44	2·99	2·62	2·55	2·55
	Chiasso	9·27	9·06	5·20	3·63	3·18	2·76	2·68	2·68
	Peri	8·29	6·08	4·42	3 39	2·94	2·74	2·66	2·64

		Ausnahmetarif Nr. 6 b
		10 t
		Frachtsätze in Franken für 100 kg
Salzungen	Pino	2·34 (14)
	Chiasso	2·48 (14)
	Peri	2·15 (14)

(14) Für rohe Kalisalze, wie in den Positionen 1964, 1966 und 1967 der Waarenclassification genannt

Wien, am 24. März 1902. [249]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung von Nachträgen IV zu den Tarifheften 3 und 4.

Mit 1. Juni 1902 tritt ein
Nachtrag IV zum Tarife, Theil II, Heft 3, und ein
„ IV „ „ „ II, „ 4
des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes in Kraft.

Die betreffenden Nachträge enthalten:

Ergänzungen und Abänderungen des Tarifes, Theil I, Abtheilung B;

Aenderungen und Ergänzungen der Nomenclaturen der Ausnahmetarife.

Mit dem erstbezeichneten Nachtrage wird überdies eine Aenderung der Allgemeinen Bestimmungen durchgeführt.

Exemplare der zur Einführung gelangenden Tarifnachträge werden bei den Verwaltungen der betheiligten Eisenbahnen, sowie durch deren Stationen zum Preise von 10 h für das Stück erhältlich sein.

Wien, am 26. März 1902. [250]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der übrigen betheiligten Bahnverwaltungen.

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Nachtrages II zum Tarife, Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1902 gelangt im obbezeichneten Verbandsverkehre zu dem seit 1. Jänner 1901 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1, ein Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Beschränkungen im Güterverkehre.
II. Ergänzung der Classenguttarife.
III. Ergänzung der Ausnahmetarife.
IV. Aenderung des Ausnahmetarifes Nr. IV.
V. Ergänzung des Kilometerzeigers und der Lieferzeit-Zuschlagsfristen.
VI. Berichtigungen.

Dieser Nachtrag ist durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 50 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 22. März 1902. [251]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Sächsische Staatsbahnen.

Einführung neuer Fahrkarten.

Mit sofortiger Giltigkeit gelangen directe, für alle Züge giltige Fahrkarten I., II. und III. Classe

von Brieg, Jauer, Oels, Reichenbach i. Sch., Sagan, Schweidnitz und Sorau nach Karlsbad B.E.B. für einfache Fahrt und Hin- und Rückfahrt; ferner von Brieg nach Marienbad für einfache Fahrt und endlich von Breslau, Liegnitz und Neisse nach Karlsbad B.E.B. und Teplitz für Hin- und Rückfahrt zur Einführung.

In allen Relationen findet directe Gepäckabfertigung statt.

Wien, am 22. März 1902. [252]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf.

Einführung neuer Fahrkarten.

Mit 10. April 1902 gelangen für nachstehende Verbindungen über Bodenbach neue Fahrkarten zur Einführung, und zwar:

Einfache Fahrkarten

zwischen Gänserndorf einerseits, Berlin Anh. Bhf. und Leipzig andererseits;
von Gänserndorf nach Dresden Hptbhf. über Brünn-Bodenbach;
von Finsterwalde und Forst i. L. nach Karlsbad (B.E.B.) über Bodenbach-Aussig.

Rückfahrkarten mit 45tägiger Geltungsdauer

zwischen Gänserndorf einerseits, Berlin Anh. Bhf. und Leipzig andererseits;
von Gänserndorf nach Dresden Hptbhf. über Brünn-Bodenbach;
zwischen Aussig, Brünn einerseits und Berlin Anh. Bhf. andererseits;
zwischen Prag St.E.G. und Halle a. S.;
zwischen Brünn und Dresden Hptbhf.;
von Cottbus, Halle a. S., Finsterwalde und Forst i. L. nach Karlsbad (B.E.B.) über Bodenbach-Aussig.

Sämmtliche vorangeführte Fahrkarten sind „giltig für alle Züge“ (D- und L-Züge tarifm. Zuschlag).

Wien, am 26. März 1902. [253]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gütertarif, Theil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, Abtheilung B.

Tarifirung des Artikels „Reissbretter“.

Mit Giltigkeit vom 15. April 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902 werden „Reissbretter“ bei Aufgabe als Frachtgut auf Strecken der am Gütertarife, Theil I, betheiligten österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen nach II-A-A tarifirt.

Wien, am 24. März 1902. [254]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung des XV. Nachtrages zum Personentarife für die westlichen Localbahnen.

Mit 1. Mai 1902 gelangt der XV. Nachtrag zu dem vom 1. October 1899 giltigen Tarife für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den vom Staate betriebenen westlichen Localbahnen zur Einführung.

Derselbe enthält Fahrpreis-Aenderungen und Aufhebung des Freigepäckes auf der Strecke Wels—Grünau mit der Abzweigung Sattledt—Unter-Rohr, ferner Aufhebung des Freigepäckes auf der Strecke Wels—Aschach a. d. Donau und Berichtigungen des V., VII, X. und XIV. Nachtrages.

Exemplare dieses Tarif-Nachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Directionen, sowie auch im Wege der Stationen zum Preise von 20 Hellern erhältlich.

Wien, am 20. März 1902. [255]

JULIUS PINTSCH
WIEN, IV. Schleifmühlgasse 1.
Fabrik für Gasmesser, Gasapparate und Laternen. 670

Mechanische Werkstätte u. Metallgiesserei
übernimmt den **Bau** und **Betrieb** von **Gasanstalten** für **Steinkohlengas, Leuchtwassergas** System Humphreys & Glasgow (besonders als **Ergänzung** für bestehende **Steinkohlengasanstalten**), **Oelgas** und **Acetylengas.**

Gasbeleuchtungs-Einrichtungen
für **Eisenbahnwaggons, Locomotiven** etc.
Gascompressions- und Füllanlagen.

Leuchtthurm-Einrichtungen u. Leuchtbojen. Geschweisste Kessel, geschweisste Holzstoffkocher. . . Specialfabrik für Bau v. Laternen aller Art.

Ausschliesslicher . . . Licenzträger für **Deutschland** und . . **Oesterreich-Ungarn** . . . . . der . . . . .

Slavianoff-Benardos'schen Patente für elektr. Giess- und . . . . . Schweissverfahren.

„COURIER“
Internationales Reise- und Fahrkarten-Bureau
NAGEL & WORTMANN 663

Fahrkarten-Stadtbureau der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn

FAHRKARTENBUREAU der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

WIEN, I. Operngasse 6. — **ABBAZIA**, Südbahn Hotel Stefanie.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
917	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Starkenbach-Rochlitz, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Nordteutschen Verbindungsbahn	Fichtenlohe	Rochlitz	Reichenberg (S.N.D.V.B.) loco und transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	64 Heller		Im Kartirungswege		
918	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holzzellstoff der Pos. H—32 a) und b) der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Sandhübel	St. Pölten	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Aufladen obliegt dem Absender	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarife	Es besteht kein directer Frachtsatz	184 Heller		Im Kartirungswege		
919	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Zucker der Pos. Z—8 a) der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Caslau	Absdorf-Hippersdorf Eggenburg Gars-Thunau Göpfritz Gross-Weikersdorf Hadersdorf Localbahn Hainfeld Herzogenburg Horn Kemmelbach-Ybbs Kienberg-Gaming Krems Langenlois-Haindorf Pöchlarn St. Pölten Schwarzenau Waidhofen a. d. Thaya	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller ad a) / ad b) 217 / 147 190 / 124 203 / 135 210 / 141 210 / 141 217 / 147 265 / 188 238 / 165 190 / 124 279 / 200 292 / 211 224 / 153 210 / 141 265 / 188 245 / 171 217 / 147 304 / 221		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	920	921	922
1			
2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
3		k. k. österr. Staatsbahnen	
4	Schotter	Glaubersalz der Pos. G—18 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Locomotiven und Tender, zerlegt (auch Locomotivkessel)
5	Mistelbach	Liesing	Wien (Matzleinsdorf)
5	Schleinbach	Salzburg	Triest
6	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandtarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach **Aegypten** zum **Exporte** gelangen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
7	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 15. April 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 1. April 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
8	Localtarif	Localgütertarife	Tarif, Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband
9	16 Heller	Besteht kein directer Frachtsatz	Verschieden
10	13 Heller	124 Heller	173 Heller
11	3 Heller		Verschieden
12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Nach Massgabe der sinngemäss anzuwendenden „Speciellen Bestimmungen“ des Abschnittes J des nebenbezogenen Verband-Tarifheftes im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege
13			Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen auf Seite 121—123 des Oesterreichisch-Adriatischen Verband-Tarifheftes 1 (Seite 42—44 des Nachtrages I) beizubringenden Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist
14	Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien		

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	in der Zeit	Das Zugeständniss wird gemacht	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2		3	4	5		6	7		8	9	10	11	12	13	14

Fortlaufende Nummer	923	924
1		
Die Publication erfolgt	Buschtěhrader Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Salz (Kochsalz, Stein- und Sudsalz, auch Fabrikssalz) als Frachtgut	Kohlen, mineralische
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Hallein	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Karlsbad (B.E.B.)	Lettowitz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gült in der Zeit	1. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens { a) 5.000 kg / b) 10.000 kg } per Frachtbrief und Wagen. 2. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen vom 1. April 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis 30. April 1902	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen vom 1. Mai 1902 bis Ende April 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, Theil II, für die frachtgutmässige Beförderung von Salz von Ebensee und Halleiu vom 1. April 1902	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr vom 1. April 1898
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	a) 319 Heller b) 291 Heller	990 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 262 Heller a) 230 Heller	924 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	a) 57 Heller b) 61 Heller	66 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt
Besondere Bemerkungen		Der nebenbezeichnete Frachtnachlass wird aus dem Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif. auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
925	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Alt-Kladno, Buschtěhrad, Dnby, Kladno, Neu-Kladno, Smečna-Sternberg und Strebichowitz-Winaritz (und Libuschiner Schacht)	Linz	Anfgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der Bestimmungen des neben angeführten directen Ausnahmetarifes	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Ausnahmetarif für den directen Kohlenverkehr zwischen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.E.B., k.k.St.B. und Localbahn Swolenowes-Smečna vom 1. Jänner 1902	Heller per Tonne	1042	892	150	Im Kartirungswege	Die Kohle muss zu Regiezwecken der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft oder der Kremsthalbahn bestimmt und an eine Dienststelle dieser Transportanstalten adressirt sein	
926	**Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft**		Cement der Pos C—6	Gartenau	Salzburg k. k. Staatsbahn loco und transit und Inneres Nonnthal	Mindestaufgabe von 20.000 Tonnen, während der Begünstigungsdauer und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner bis 31. December 1902	Localtarif	Verschieden	Verschieden	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate bis längstens Februar 1903		
						für jede weitere das Mindestquantum von 20.000 Tonnen übersteigende Wagenladung	bei einer Menge von 20.000 Tonnen		Verschieden	Verschieden	1·5 Heller			

Central-Depositencasse und

Wechselstube des Wiener Bankverein

(Volleingezahltes Actiencapital K 80,000.000, Reservefond Ende 1901 K 22,342.701·94)

I. Herrengasse 10. — WIEN — I. Herrengasse 10.

Auswärtige Filialen: PRAG, Graben 29, GRAZ, Herrengasse 9, BRÜNN, Jesuitengasse 1, AUSSIG a. E., Töpfergasse 26. Exposituren in Prossnitz, Wr. Neustadt, St. Pölten. Zweiganstalten in Wien: II. Praterstrasse 15, III. Hauptstrasse 24, IV. Wiedener Hauptstrasse 8, VI. Mariahilferstrasse 75, VII. Burggasse 71, VIII. Josefstädterstrasse 27, IX. Nussdorferstrasse 2, X. Keplerplatz 4, XV. Mariahilfer Gürtel 1, XVII. Hernalser Hauptstrasse 43, XX. Wallensteinplatz 3.

An- und Verkauf von Werthpapieren und Valuten.

Geldeinlagen zur günstigsten Verzinsung.

Verwahrung und Verwaltung von Werthpapieren.

Versicherung gegen Verlosungsverlust.

Revision von Losen und Werthpapieren.

Ausgabe von Einlagsbüchern Verzinsung 3½ Percent bis K 5000, 3¼ Percent über K 5000 gegen reglementsmässige Kündigung. Rentensteuer bezahlt der Wiener Bankverein aus Eigenem.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 36. **Wien, 29. März 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Vergleichende Nebeneinanderstellung der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder mit jenen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Der Feiertage wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 3. April 1902 zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Auszug aus der Verordnung des Handelsministeriums im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern, der Finanzen, des Ackerbaues und der Eisenbahnen vom 25. März 1902,*) betreffend die Vornahme der Zählung der gewerblichen und landwirthschaftlichen Betriebe.

§ 1.

Auf Grund des Gesetzes vom 18. Jänner 1902, R.-G.-Bl. Nr. 21, wird hiemit bestimmt, dass bei der Zählung die im Anhange enthaltenen Formulare in Verwendung zu kommen und die denselben beigefügten Belehrungen zur Richtschnur zu dienen haben.

Die Zählung ist nach dem Stande vom 3. Juni 1902 (Stichtag) vorzunehmen.

. . . . . .

D. Schlussbestimmungen.

§ 20.

Dem Handelsministerium bleibt es vorbehalten, die Mitwirkung einzelner Kammern an der Durchführung der Zählung und Controle des Materiales besonders zu regeln.

Die Zählung der Hilfsanstalten der Eisenbahnen erfolgt durch das Eisenbahnministerium, dem auch die Erlassung der näheren Bestimmungen hierüber, sowie die Feststellung der hiebei zur Anwendung gelangenden Formulare zusteht.

Für die Zählung von staatlichen Betrieben durch die vorgesetzten Dienstbehörden können besondere Bestimmungen getroffen werden.

Diese Verordnung tritt sofort in Kraft.

Koerber m. p. **Wittek** m. p. **Böhm** m. p. **Call** m. p. **Giovanelli** m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von Leibnitz nach Leutschach.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bauunternehmer für elektrische Bahnen und Kraftanlagen Kurt Bauer in Wien im Vereine mit dem Gutsbesitzer auf Schloss Trautenburg Hugo Hauschka, mit dem Realitätenbesitzer in Arnfels Johann Klinger und dem Hausbesitzer in Arnfels August Strohmaier die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von der Station Leibnitz der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Heimschuh, Fresing, Klein und Arnfels nach Leutschach im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 20. März 1902. Z. 9873/2.

---

*) Enthalten in dem am 27. März 1902 ausgegebenen XXI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 56.

Vergleichende Nebeneinanderstellung

der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder mit jenen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

In den Nummern 10 bis 15 dieses Blattes vom Jahre 1900 war eine „Vergleichende Nebeneinanderstellung der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom 10. December 1892 mit jenen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 26. October 1899“ enthalten.

Seither ist eine wesentliche Aenderung der einschlägigen Verhältnisse eingetreten durch die mit den Verordnungen vom 3. Juli 1900, R.-G.-Bl. Nr. 104, und vom 24. September 1901, R.-G.-Bl. Nr. 143, erfolgte Hinausgabe des IV. und des V. Nachtrages zum Betriebsreglement.

Zweck des ersteren Nachtrages war es, die Vorschriften der Abschnitte I—IV dieses Reglements soweit als thunlich mit jenen der deutschen Verkehrsordnung in Uebereinstimmung zu bringen; durch den zweiten Nachtrag, dessen Bestimmung es in erster Reihe war, die durch das Pariser Zusatzübereinkommen zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr in dem letzteren durchgeführten Abänderungen auch für das Betriebsreglement zu recipiren, ist auch die möglichste Conformität des letzteren mit der deutschen Verkehrsordnung hinsichtlich dessen übrigen Abschnitten herbeigeführt worden.

Es kann nunmehr wohl ausgesprochen werden, dass die beiderseitigen Bestimmungen, so weit es eben mit Rücksicht auf die Verschiedenartigkeit mannigfacher Verhältnisse möglich ist, den gleichen Wortlaut haben, wobei allerdings die wörtliche Uebereinstimmung des Betriebsreglements mit dem Internationalen Uebereinkommen in die erste Linie gestellt werden musste.

Eine vergleichende Nebeneinanderstellung der derzeitigen Bestimmungen der Abschnitte I—IV des Betriebsreglements mit jenen der deutschen Verkehrsordnung ist bereits in der Nummer 119 dieses Blattes vom Jahre 1900 enthalten gewesen, so dass sich die vorliegende Zusammenstellung nur auf die folgenden Abschnitte des Betriebsreglements bezieht, allerdings mit Rücksicht auf einige die §§ 20 und 30 berührende Bestimmungen des V. Nachtrages unter Zurückgreifen auf diese beiden Paragraphen.

Die zwischen dem Betriebsreglement und der Verkehrsordnung in den in Rede stehenden Abschnitten noch verbleibenden Differenzen sind aus der nachfolgenden vergleichenden Nebeneinanderstellung zu entnehmen, in welcher es jedoch unberücksichtigt geblieben ist, wenn in einem Paragraphe der Unterschied lediglich in dem Gebrauche der Ausdrücke „dieses Reglements“ einerseits und „dieser Ordnung“ andererseits besteht. Diese Differenzen bedürfen insoweit keiner näheren Erläuterung, als sie auf Verschiedenheiten in der Organisation des Eisenbahnwesens zurückzuführen sind; wo dies nicht der Fall ist, werden bei den betreffenden Paragraphen jene Gründe kurz angegeben, welche es unthunlich erscheinen liessen, die Normen, beziehungsweise den Wortlaut der deutschen Verkehrsordnung in das Betriebsreglement zu übernehmen.

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.

III.

Beförderung von Personen.

§ 20.

Ausschluss von der Fahrt.*)

. . . . . .

(2) Personen, die an Blattern (Pocken), Diphterie (Dipheritis, Croup), Lepra, Masern, Ruhr (Dysenterie), Scharlach oder Typhus jeder Art leiden, sind in besonderen Wagen, solche, die an Keuchhusten, Milzbrand, Rothlauf, Rotz oder Trachoma leiden, in abgeschlossenen Wagenabtheilungen zu befördern. Die Beförderung von Personen, welche an Cholera, Pest oder ausgebrochener Tollwuth leiden, ist ausgeschlossen.	(2) Personen, die an Pocken, Flecktyphus, Diphterie, Scharlach, Cholera oder Lepra leiden, sind in besonderen Wagen, solche, die an Ruhr, Masern oder Keuchhusten leiden, in abgeschlossenen Wagenabtheilungen mit getrenntem Abort zu befördern. Die Beförderung von Pestkranken ist ausgeschlossen.

Bei Personen, die einer der vorgenannten Krankheiten verdächtig sind, kann die Beförderung von der Beibringung eines ärztlichen Attestes abhängig gemacht werden,

aus welchem hervorgeht, dass dieselben nicht an einer der obigen Krankheiten leiden.	aus dem die Art ihrer Krankheit hervorgeht.

*) *Derzeit sind noch Verhandlungen nach der Richtung im Zuge, dass im* ***Betriebsreglement*** *nebst Ergänzung der Aufschrift dieses Paragraphen mit dem Beisatze „Beförderung von kranken Personen“ im vorstehenden 2. Absatze desselben ein allgemeiner Hinweis, betreffend die Erfüllung der nach den gesundheitspolizeilichen Vorschriften für das Verlassen des Domiciles durch Infectionskranke festgesetzten Bedingungen, aufgenommen werden und der dermalige Text dieses Absatzes eine der logischen Reihenfolge mehr entsprechende Anordnung erhalten soll.*

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Für die Beförderung in besonderen Wagen und Wagenabtheilungen sind die tarifmässigen Gebühren zu bezahlen.

. . . . . .

(Die zwischen der Fassung des B.-R.) und der E.-V.**) obwaltenden meritorischen Verschiedenheiten sind theils auf die Forderungen der österreichischen und ungarischen Sanitätsbehörden, theils auf den Umstand zurückzuführen, dass in Oesterreich und Ungarn Wagenabtheilungen mit getrennten Aborten nicht bestehen. — Die Fassung des B.-R. über die nöthigenfalls beizubringenden ärztlichen Atteste verleiht dem betreffenden Gedanken klareren Ausdruck als dies in der E.-V. geschehen ist.)*

IV.

Beförderung von Reisegepäck.

§ 30.

Begriff des Reisegepäcks.

. . . . . .

(4) Gegenstände, welche von der Beförderung als Frachtgut, sowie solche, welche nach § 29 von der Mitnahme in die Personenwagen ausgeschlossen sind, dürfen bei Vermeidung der im § 53,

Absatz 7,	Absatz 8,

festgesetzten Folgen auch als Reisegepäck nicht aufgegeben werden.

. . . . . .

(Die obige Differenz ist auf die im § 53 zwischen dem B.-R. und der E.-V. obwaltenden Verschiedenheiten zurückzuführen.)

VI.

Beförderung von Leichen.

§ 42.

Beförderungsbedingungen.

. . . . . .

(2) Die Leiche darf nur ohne irgendwelche äusserlich erkennbare Mängel der Verpackung übernommen werden.	(2) Die Leiche muss in einem hinlänglich widerstandsfähigen Metallsarge luftdicht eingeschlossen und letzterer von einer hölzernen Umhüllung dergestalt umgeben sein, dass jede Verschiebung des Sarges innerhalb der Umhüllung verhindert wird.

. . . . . .

(7) Wer unter unrichtiger Declaration	(7) Wer unter unrichtiger Bezeichnung

Leichen zur Beförderung bringt, hat ausser der Nachzahlung der verkürzten Fracht vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte einen Frachtzuschlag im vierfachen Betrage der Fracht zu entrichten.

(8) Auf den Transport von Leichen an öffentliche höhere Lehranstalten finden die dieserhalb in sanitätspolizeilicher Beziehung ergehenden besonderen Anordnungen Anwendung.	(8) Bei dem Transporte von Leichen, welche von Polizeibehörden, Krankenhäusern, Strafanstalten u. s. w. an öffentliche höhere Lehranstalten übersandt werden, bedarf es einer Begleitung nicht. Auch genügt es, wenn solche Leichen in dicht verschlossenen Kisten aufgegeben werden.

Die Beförderung kann in einem offenen Güterwagen erfolgen. Es ist zulässig, in den Wagen solche Güter mitzuverladen, welche von fester Beschaffenheit (Holz, Metall und dergleichen) oder doch von festen Umhüllungen (Kisten, Fässern und dergleichen) dicht umschlossen sind.

	Bei der Verladung ist mit besonderer Vorsicht zu verfahren, damit jede Beschädigung der Leichenkiste vermieden wird.

Von der Zusammenladung sind ausgeschlossen: Nahrungs- oder Genussmittel, einschliesslich der Rohstoffe, aus welchen Nahrungs- oder Genussmittel hergestellt werden, sowie die in Anlage B zu § 50

des Betriebsreglements	der Verkehrsordnung

aufgeführten Gegenstände.

	Ob von der Beibringung eines Leichenpasses abgesehen werden kann, richtet sich nach den von den Landesregierungen dieserhalb ergehenden Bestimmungen.

*) B.-R. = Betriebsreglement.
**) E.-V. = Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.
(2) Auf die Regelung der Beförderung von Leichen nach dem Bestattungsplatze etc.	

(Die bestehenden Verschiedenheiten sind vorwiegend darauf zurückzuführen, dass in Oesterreich und Ungarn hinsichtlich der Leichentransporte ohnehin besondere Vorschriften bestehen, dass ferner der Ausdruck „Declaration" hier, sowie an vielen anderen Stellen [vergl. z. B. gleich den folgenden § 48] entgegen der Vorgangsweise der E.-V. [vornehmlich im Interesse der wörtlichen Uebereinstimmung mit dem Texte des I. Ue)] beibehalten wurde.)*

VII.
Beförderung von lebenden Thieren.

§ 44.

Besondere Beförderungsbedingungen.

. . . . . .

	(6) Vorausbezahlung des Transportpreises kann gefordert werden.

§ 47.

Lieferfrist für Thiere.

. . . . . .

(2) Sie beginnt mit der auf die

Annahme der Sendung nebst Frachtbrief (§ 54, Abs. 1) oder auf die	Abstempelung des Frachtbriefes oder

Aushändigung des Beförderungsscheines folgenden Mitternacht und ist gewahrt, etc.

. . . . . .

(Die Fassung des B.-R. steht in Uebereinstimmung mit der allgemeinen Bestimmung des § 63 [4] des B.-R., betreffend den Beginn der Lieferfristen.)

§ 48.

Anwendbarkeit der Bestimmungen für Güter.

. . . . . .

(2) Die Declaration	(2) Die Angabe

hat bei den auf Beförderungsschein abgefertigten Thieren etc.

. . . . . .

VIII.
Beförderung von Gütern.

§ 50.

Von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände.

A. Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

. . . . . .

4. alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, soweit nicht die Bestimmungen in Anlage B Anwendung finden, insbesondere:

a) Nitroglycerin (Sprengöl) als solches,

sowie alle Nitroglycerin-Präparate, deren Eisenbahntransport für Oesterreich und Ungarn nicht ausdrücklich durch eine specielle Verfügung gestattet ist;	abtropfbare Gemische von Nitroglycerin mit an sich explosiven Stoffen;

b) nicht abtropfbare Gemische von Nitroglycerin mit pulverförmigen, an sich nicht explosiven Stoffen (Dynamit und ähnliche Präparate) in loser Masse,

sofern nicht in Oesterreich und Ungarn eine besondere Bewilligung gegeben wird.	

. . . . . .

(Die Vorschrift des B.-R. ist darauf zurückzuführen, dass in Oesterreich und Ungarn die obgenannten Präparate mit Rücksicht auf das Pulvermonopol nur gegen besondere Bewilligung zur Erzeugung und zum Transporte zugelassen werden.)

*) Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.

§ 51.

Inhalt des Frachtbriefes.

(1) Jede Sendung muss

— sofern nicht seitens der Aufsichtsbehörde für gewisse Transporte Ausnahmen zugelassen werden —	

von einem Frachtbriefe begleitet sein, welcher folgende Angaben enthält:

. . . . . .

f) Die Angabe des etwa declarirten Interesses an der Lieferung (§ 84 ff.).	f) Die etwaige Angabe des Interesses an der Lieferung (§ 84 ff.).
g) Die Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern ist (§ 56).	g) Die Angabe, ob die Sendung als Eilgut oder als Frachtgut zu befördern ist.

. . . . . .

l) Die etwaige Angabe des einzuhaltenden Transportweges, eventuell unter Bezeichnung der Station, wo die Zollabfertigung stattfinden soll. In Ermanglung dieser Angabe hat die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmässigsten scheint. Für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hiebei ein grobes Verschulden zur Last fällt. Wenn der Absender den Transportweg angegeben hat, ist die Eisenbahn nur unter den nachstehenden Bedingungen berechtigt, für die Beförderung der Sendung einen anderen Weg zu benützen: 1. dass die Zollabfertigung immer in der vom Absender bezeichneten Station stattfindet; 2. dass keine höhere Fracht gefordert wird als diejenige, welche hätte bezahlt werden müssen, wenn die Eisenbahn den im Frachtbrief bezeichneten Weg benützt hätte; 3. dass die Lieferfrist der Waare nicht länger ist, als sie gewesen wäre, wenn die Sendung auf dem im Frachtbrief bezeichneten Wege ausgeführt worden wäre. Hat die Versandtstation einen anderen Transportweg gewählt, so hat sie davon dem Absender Nachricht zu geben.	l) Bei Sendungen, welche einer zoll- oder steueramtlichen Abfertigung unterliegen, die zu berührende Abfertigungsstelle, falls der Absender eine solche zu bezeichnen wünscht. Die Eisenbahn hat eine derartige Vorschrift zu befolgen. Im Uebrigen bleibt die Wahl des Transportwegs ausschliesslich dem Ermessen der Eisenbahn überlassen; letztere ist jedoch verpflichtet, das Gut auf demjenigen Wege zu befördern, welcher nach den Tarifen den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen darbietet.

. . . . . .

(Zu [1]: Die Einschaltung im B.-R. bezweckt, die Zulassung von Frankirungsmarken, Milchabonnements etc. auf eine reglementarische Basis zu stellen.
Zu f, g, l: Die Fassung des B.-R. entspricht jener des I. Ue. Art. 6)

§ 52.

Form des Frachtbriefes.

(1) Zur Ausstellung des Frachtbriefes sind Formulare nach Massgabe der Anlage C und D zu verwenden, welche auf allen Stationen zu den im Tarife festzusetzenden Preisen käuflich zu haben sind. Dieselben müssen für gewöhnliche Fracht auf weisses Papier, für Eilfracht gleichfalls auf weisses Papier, jedoch mit einem auf der Vorder- und Rückseite oben und unten am Rande anzubringenden carminrothen Streifen, gedruckt sein. Für die Frachtbriefe ist Schreibpapier zu verwenden, welches die von

der Aufsichtsbehörde	dem Reichs-Eisenbahn-Amte

festzusetzende Beschaffenheit besitzt.

(2) Es können jedoch durch die

Aufsichtsbehörde	Landesaufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts

für regelmässig wiederkehrende Transporte zwischen bestimmten etc.

. . . . . .

(5) Es ist gestattet, auf der Rückseite der für die Adresse bestimmten Hälfte des Frachtbriefes die Firma des Ausstellers aufzudrucken.

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.
	Ebendaselbst
ist es — jedoch ohne jede Verbindlichkeit und Verantwortlichkeit für die Eisenbahn — gestattet, die folgenden nachrichtlichen Vermerke anzubringen:	können auch — jedoch ohne Verbindlichkeit und Verantwortlichkeit für die Eisenbahn — die nachfolgenden nachrichtlichen Vermerke angebracht werden:
	„von Sendung des N. N.“ —
	„im Auftrage des N. N.“ —
	„zur Verfügung des N. N.“ —
	„zur Weiterbeförderung an N. N.“ —
	„versichert bei N. N.“
	Diese Vermerke können sich nur auf die ganze Sendung beziehen.
An gleicher Stelle sind die den Bestimmungen der internationalen Reblaus-Convention entsprechende Erklärung und amtliche Bescheinung aufzunehmen.	

. . . . . .

(Die Fassung des B.-R. entspricht nach Möglichkeit jener des I. Ue., § 2 der Ausführungsbestimmungen. Der weder im I. Ue., noch in der E.-V. vorkommende Absatz, betreffend Aufnahme der der Reblaus-Convention entsprechenden Erklärung, war in der ausser Kraft gesetzten E.-V. und im früheren B.-R. enthalten und lag keine Veranlassung vor, denselben, gleichwie es in der neuen E.-V. geschehen ist, aus dem B.-R. zu eliminiren.)

§ 53.

Haftung für die Angaben im Frachtbriefe. Bahnseitige Ermittlungen. Frachtzuschläge.

(1) Der Absender haftet für die Richtigkeit	(1) Der Absender haftet für die Richtigkeit und die Vollständigkeit
	der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen etc.

. . . . . .

(3) Zur Ermittlung des Gewichtes und der Stückzahl einer Sendung ist die Eisenbahn jederzeit berechtigt. Die Eisenbahn ist verpflichtet, das Gewicht der Stückgüter bei der Aufgabe festzustellen.

Der Tarif bestimmt, ob hiefür eine Gebühr erhoben wird.	

. . . . . .

	(6) Für die Beladung der Wagen ist das daran vermerkte Ladegewicht massgebend. Eine stärkere Belastung ist bis zu der an den Wagen angeschriebenen Tragfähigkeit insoweit zulässig, als nach der natürlichen Beschaffenheit des Gutes nicht zu befürchten ist, dass infolge von Witterungseinflüssen während des Transports die Belastung über die Grenze der Tragfähigkeit hinausgehen werde. Eine die Tragfähigkeit überschreitende Belastung — Ueberlastung — ist in keinem Falle gestattet. Bei solchen ausserdeutschen Wagen, die nur eine, die zulässige Belastung kennzeichnende, dem Ladegewichte der deutschen Wagen entsprechende Anschrift tragen, darf das angeschriebene „Ladegewicht“ oder die angeschriebene „Tragfähigkeit“ bei der Beladung keinesfalls um mehr als 5 Procent überschritten werden.
(6) Bei unrichtiger Angabe des Inhaltes einer Sendung oder bei zu niedriger Angabe des Gewichtes, sowie bei Ueberlastung eines vom Absender beladenen Wagens ist —	(7) Bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung oder bei zu niedriger Angabe des Gewichts einer Wagenladung sowie bei Ueberlastung eines vom Absender selbst beladenen Wagens ist —
	abgesehen von der Nachzahlung des etwaigen Frachtunterschiedes und dem Ersatze etc.
(7) Wenn die im § 50 A, Ziffer 4, und in der Anlage B aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Declaration zur Beförderung aufgegeben oder die in Anlage B gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe ausseracht gelassen werden, beträgt der Frachtzuschlag 12 Kronen für jedes Bruttokilogramm des ganzen Versandtstückes.	(8) Wenn die im § 50 A, Ziffer 4, und in der Anlage B aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Inhaltsangabe zur Beförderung aufgegeben oder die in Anlage B gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe ausser Acht gelassen werden, so beträgt der Frachtzuschlag 12 Mark für jedes Brutto-Kilogramm des ganzes Versandstücks.

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.
(8) In allen anderen Fällen beträgt der Frachtzuschlag für unrichtige Inhaltsangabe, sofern diese eine Frachtverkürzung herbeizuführen nicht geeignet ist, eine Krone für den Frachtbrief, sonst das Doppelte des Unterschiedes der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für den angegebenen und der für den ermittelten Inhalt, mindestens aber eine Krone.	(9) In allen anderen Fällen unrichtiger Inhaltsangabe beträgt der Frachtzuschlag, sofern die unrichtige Inhaltsangabe eine Frachtverkürzung herbeizuführen nicht geeignet ist, 1 Mark für den Frachtbrief, sonst das Doppelte des Unterschieds zwischen der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für den angegebenen und der für den ermittelten Inhalt, mindestens aber 1 Mark.
(9) Im Falle zu niedriger Angabe des Gewichtes beträgt der Frachtzuschlag das Doppelte des Unterschiedes zwischen der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für das angegebene und der für das ermittelte Gewicht.	(10) Im Falle zu niedriger Angabe des Gewichts einer Wagenladung beträgt der Frachtzuschlag das Doppelte des Unterschieds zwischen der Fracht, welche für das angegebene und für das ermittelte Gewicht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation zu entrichten ist.
(10) Im Falle der Ueberlastung eines vom Absender beladenen Wagens beträgt der Frachtzuschlag das Sechsfache der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für das die zulässige Belastung übersteigende Gewicht.	(11) Im Falle der Ueberlastung (Abs. 6) eines vom Absender selbst beladenen Wagens beträgt der Frachtzuschlag das Sechsfache der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für das die zulässige Belastung übersteigende Gewicht.
. . . . .	
(11) Wenn gleichzeitig eine zu niedrige Gewichtsangabe und eine Ueberlastung vorliegt, so wird sowohl der Frachtzuschlag für zu niedrige Gewichtsangabe, als auch der Frachtzuschlag für Ueberlastung erhoben.	(12) Wenn gleichzeitig eine zu niedrige Gewichtsangabe und eine Ueberlastung vorliegt, so wird sowohl der Frachtzuschlag für zu niedrige Gewichtsangabe (Abs. 10), als auch der Frachtzuschlag für Ueberlastung (Abs. 11) erhoben.
(12) Der Frachtzuschlag für Ueberlastung (Absatz 10) wird erhoben: a) bei Verwendung von Wagen, die nur eine, die zulässige Belastung kennzeichnende Anschrift tragen, wenn das angeschriebene „Ladegewicht“ oder die angeschriebene „Tragfähigkeit“ bei der Beladung um mehr als 5 Procent überschritten ist; b) bei Verwendung von Wagen, welche zwei Anschriften tragen, und zwar: „Ladegewicht (Normalbelastung) und Tragfähigkeit (Maximalbelastung)“, wenn die Belastung diese Tragfähigkeit überhaupt übersteigt.	
(13) Ein Frachtzuschlag wird nicht erhoben: a) bei unrichtiger Gewichtsangabe von Gütern, zu deren Verwiegung die Eisenbahn verpflichtet ist (Absatz 3); b) bei unrichtiger Gewichtsangabe oder bei Ueberlastung, wenn der Absender im Frachtbriefe die Verwiegung durch die Eisenbahn verlangt hat; c)	(13) Ein Frachtzuschlag wird nicht erhoben: a) bei unrichtiger Gewichtsangabe und bei Ueberlastung, wenn der Absender im Frachtbriefe die Verwiegung verlangt hat; b)

bei einer während des Transportes infolge von Witterungseinflüssen eingetretenen Ueberlastung, wenn der Absender nachweist, dass er bei der Beladung des Wagens das daran vermerkte Ladegewicht nicht überschritten hat.

(Die Fassung des B.-R. entspricht nach Möglichkeit jener des I. Ue., Art. 7 und § 3 der Ausführungsbestimmungen.)

§ 54.

Abschluss des Frachtvertrages.

. . . . . .

(4) Jedoch machen bezüglich derjenigen Güter, deren Aufladen nach den Vorschriften dieses Reglements, nach den Tarifen	(1) Jedoch machen bezüglich derjenigen Güter, deren Aufladen nach den Vorschriften dieser Ordnung oder des Tarifs

oder nach besonderer Vereinbarung von dem Absender besorgt wird, die Angaben des Frachtbriefes etc.

. . . . . .

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.
(7) Bei solchen Gütern, welche nicht in ganzen Wagenladungen aufgegegen werden, kann	mit Zustimmung des Absenders
an Stelle des Duplicates ein als solcher zu bezeichnender Aufnahmeschein etc.	

. . . . . .

(Zu [4]: Die Fassung des B.-R. entspricht jener des I.-Ue., Art. 8 [4].
Zu [7]: Die Einschaltung der E.-V. wurde in das B.-R. aus dem Grunde nicht aufgenommen, weil in Oesterreich-Ungarn für Güter, welche nicht in Wagenladungen aufgegeben werden, wohl beinahe ausnahmslos Aufnahmescheine zur Ausfertigung gelangen.)

§ 56.

Auflieferung und Beförderung des Gutes.

. . . . . .

(2) Die Beförderung erfolgt, je nach der Bestimmung im Frachtbriefe,	
in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht.	als Eilgut oder als Frachtgut.

. . . . . .

(4) Die Beförderung der Güter findet in der Reihenfolge statt, in welcher sie zum Transporte angenommen wordeu sind, sofern die Eisenbahn nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes oder das öffentliche Interesse für eine Ausnahme geltend machen kann. Jede Zuwiderhandlung gegen diese Bestimmung begründet den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.	(4) Die Beförderung der Güter findet in der Reihenfolge statt, in welcher sie zur Beförderung angenommen worden sind, sofern nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebs oder das öffentliche Interesse eine Ausnahme rechtfertigen. Eine Zuwiderhandlung gegen diese Vorschriften begründet den Anspruch auf Ersatz des daraus entstehenden Schadens.
	(8) Der Lauf der in den Abs. 1 und 7 vorgesehenen Fristen ruht an Sonn- und Festtagen, sowie für die Dauer einer zoll- oder steueramtlichen Abfertigung, sofern diese nicht durch den Absender verzögert wird. Der Absender hat die Dauer der Abfertigung nachzuweisen.

(Die Fassung „in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht" entspricht jener des I.-Ue. in Art. 6 [1] g. Der Absatz 8 der E.-V. konnte mit Rücksicht darauf für das B.-R. nicht angenommen werden, dass durch denselben eine Verschärfung der periodisch wiederkehrenden Wagennoth bewirkt würde.)

§ 58.

Verpackung und Bezeichnung des Gutes.

(1) Soweit die Natur des Frachtgutes zum Schutze gegen Verlust	(1) Soweit die Natur des Frachtgutes zum Schutze gegen Verlust, Minderung
oder Beschädigung auf dem Transporte etc.	

(2) Ist der Absender dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, so ist die Eisenbahn, falls sie nicht die Annahme des Gutes verweigert, berechtigt zu verlangen, dass der Absender auf dem Frachtbriefe das Fehlen oder die Mängel der Verpackung unter specieller Bezeichnung anerkennt und der Versandtstation hierüber ausserdem eine besondere Erklärung nach Massgabe des vorgeschriebenen Formulares (Anlage E) ausstellt.

Sofern ein Absender gleichartige, der Verpackung bedürftige Güter unverpackt oder mit denselben Mängeln der Verpackung auf der gleichen Station aufzugeben pflegt, kann er an Stelle der besonderen Erklärung für jede Sendung ein für allemal eine allgemeine Erklärung nach dem in der Anlage F

vorgesehenen	vorgeschriebenen

Formular abgeben. In diesem Falle muss der Frachtbrief etc.

. . . . . .

(Die Fassung des B.-R. entspricht jener des I.-Ue., Art. 9.)

§ 59.

Zoll-, Steuer-, Polizei- und statistische Vorschriften.

. . . . . .

(7) Inwiefern einer Sendung statistische Begleitpapiere beizugeben sind, bestimmen die einschlägigen Gesetze und Verordnungen.	(7) Bezüglich der Güter, welche über die Grenzen des deutschen Zollgebiets ein-, aus- oder durchgeführt werden, sind die reichsgesetzlichen Bestimmungen, betreffend die Statistik des Waarenverkehrs, und die dazu erlassenen Ausführungsvorschriften zu beachten. Die Beschaffung der nach diesem Gesetz erforderlichen Anmeldescheine in Betreff der Ein-, Aus- und Durchfuhr liegt dem Absender, beziehungsweise Empfänger ob.

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.
	Sofern solche eisenbahnseitig bewirkt wird, kommen dafür die im Tarife festzusetzenden Gebühren zur Erhebung. Anmeldescheine, welche mit dem Stempel des Kaiserlichen Statistischen Amtes nicht versehen sind, unterliegen behufs Feststellung ihrer Uebereinstimmung mit dem vorgeschriebenen Formulare der zuvorigen Abstempelung seitens der Eisenbahn gegen die im Tarife festzusetzende Gebühr.

(Mit Rücksicht auf die hinsichtlich der Beigabe statistischer Begleitpapiere bestehenden besonderen Gesetze und Verordnungen erschien die Aufnahme detaillirterer Bestimmungen in das B.-R. als entbehrlich.)

§ 61.

Zahlung der Fracht. Ansprüche wegen unrichtiger Frachtberechnung; Verjährung solcher Ansprüche.

(1) Werden die Frachtgelder nicht bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt, so gelten sie als auf den Empfänger angewiesen.

Die Versandtstation hat im Frachtbrief-Duplicate, beziehungsweise im Aufnahmescheine die frankirten Gebühren, welche von ihr in den Frachtbrief eingetragen wurden, zu specificiren.	Die Versandstation hat im Falle der Ausstellung eines Frachtbrief-Duplicats auch in diesem die frankirten Gebühren, welche von ihr in den Frachtbrief eingetragen wurden, zu specificiren.
. . . . .	. . . . .
(4) Wurde der Tarif unrichtig angewendet oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten und zu diesem Zwecke dem Berechtigten thunlichst bald Nachricht zu geben. Ein derartiger Anspruch auf Rückzahlung oder Nachzahlung verjährt in einem Jahre vom Tage der Zahlung an, sofern er nicht unter den Parteien durch Anerkenntnis, Vergleich oder gerichtliches Urtheil festgestellt ist. Auf die Verjährung finden die Bestimmungen des § 91, Absatz 3 und 4, Anwendung. Die Bestimmung des § 90, Absatz 1, findet keine Anwendung.	(4) Wurde der Tarif unrichtig angewendet oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Fracht und der Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten und zu diesem Zwecke dem Berechtigten thunlichst bald Nachricht zu geben. Zur Geltendmachung von Frachterstattungsansprüchen ist der Absender oder Empfänger berechtigt, je nachdem der eine oder der andere die Mehrzahlung an die Eisenbahn geleistet hat. Zur Nachbezahlung zu wenig erhobener Frachtbeträge ist nach Auslieferung des Gutes derjenige verpflichtet, welcher die Fracht bezahlt oder nach Abs. 3 hinterlegt hat. § 90, Abs. 1, findet auf die in diesem Absatz erwähnten Ansprüche keine Anwendung.
(5) Zur Erhebung dieser Ansprüche gegen die Bahnverwaltung genügt in dem Falle, wenn die Frachtgelder bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt wurden, die Beibringung des Frachtbrief-Duplicates, beziehungsweise des Aufnahmescheines.	(5) Ansprüche der Eisenbahn auf Nachzahlung zu wenig erhobener Fracht oder Gebühren sowie Ansprüche gegen die Eisenbahn auf Rückerstattung zu viel erhobener Fracht oder Gebühren (Abs. 4) verjähren in einem Jahre. Die Verjährung beginnt mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Zahlung erfolgt ist.
(6) Zur Geltendmachung von Frachterstattungsansprüchen ist der Absender oder Empfänger berechtigt, je nachdem der eine oder der andere die Mehrzahlung an die Eisenbahn geleistet hat. Zur Nachbezahlung zu wenig erhobener Frachtbeträge ist nach Auslieferung des Gutes derjenige verpflichtet, welcher die Fracht bezahlt oder nach Absatz 3 hinterlegt hat.	(6) Die Verjährung des Anspruchs auf Rückerstattung zu viel erhobener Fracht oder Gebühren wird durch die schriftliche Anmeldung des Anspruchs bei der Eisenbahn gehemmt. Ergeht auf die Anmeldung ein abschlägiger Bescheid, so beginnt der Lauf der Verjährungsfrist wieder mit dem Ablaufe desjenigen Tages, an welchem die Eisenbahn ihre Entscheidung dem Anmeldenden schriftlich bekannt macht und ihm die der Anmeldung etwa angeschlossenen Beweisstücke zurückstellt. Weitere Gesuche, die an die Eisenbahn oder an die vorgesetzten Behörden gerichtet werden, bewirken keine Hemmung der Verjährung.
	(7) Hinsichtlich der Unterbrechung der Verjährung bewendet es bei den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

(Zu [1]: Die Fassung des B.-R. entspricht jener des I. Ue., § 5 [1] der Ausführungsbestimmungen.

Zu [4] und [5]: Die Fassung des B.-R. entspricht jener des I. Ue., Art. 12 [4], und § 5 [2] der Ausführungsbestimmungen.

Abs. [6] des B.-R. stimmt mit den zwei Zwischensätzen in Abs. [4] der E.-V. überein und wurden dieselben in einen besonderen Absatz verwiesen, um in Abs. [4] die Uebereinstimmung mit dem I. Ue. aufrechthalten zu können.

Die Bestimmung des Abs. [6] der E.-V. erscheint der Anordnung des I. Ue. entsprechend in § 91 des B.-R.)

(Schluss folgt.)

Inland.

Parlamentarisches.

In der 114. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 20. März brachten die Herren Abgeordneten Kittinger, Kleewein, Dötz und Genossen einen Antrag ein, betreffend die Ausschaltung des Sonntages bei der Berechnung der Wagengebühr bei Eisenbahnen.

In derselben Sitzung wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seiten

1. der Herren Abgeordneten Wolf und Genossen, betreffend die Diensteintheilung für die Beamten der Nordbahn;
2. der Herren Abgeordneten Hanck und Genossen, betreffend die Lage der Diurnisten und Aushilfsschreiber bei der Südbahn-Gesellschaft.

In der 115. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 21. März wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Ministerpräsidenten als Leiter des Ministeriums des Innern.

Seiten

1. der Herren Abgeordneten Berger und Genossen, betreffend die Enteignung von Grundparcellen anlässlich des Baues der Bahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald.

II. An den Herrn Eisenbahnminister.

Seiten

2. der Herren Abgeordneten Eldersch und Genossen, betreffend die Behandlung der Bahnbediensteten und Werkstättenarbeiter der Station Jägerndorf der k. k. Staatsbahnen;

3. der Herren Abgeordneten Seitz und Genossen, betreffend die Uebelstände bei der Dampftramway vormals Krauss und Comp.;

4. der Herren Abgeordneten Schreiter, Kutscher und Genossen, betreffend die Gewährung von Fahrpreisermässigungen für die Hopfenpflücker und landwirthschaftlichen Arbeiter zur Zeit der Ernte;

5. der Herren Abgeordneten Choc und Genossen, betreffend die Verhältnisse der Kanzleischreiber der k. k. Staatsbahnen;

6. der Herren Abgeordneten Kühschelm, Mayer und Genossen, betreffend den Bahnbau Stockerau—Absdorf.

III. An den Herrn Justizminister.

Seiten

7. der Herren Abgeordneten Hrubý und Genossen, betreffend die Nichtausfolgung von Eisenbahnfahrkarten in der Station Teplitz der Aussig-Teplitzer Bahn an einen die Fahrkarte in böhmischer Sprache verlangenden Reisenden.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Project für die Canalisirung des Betriebsbahnhofes Grinzing.) Das vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegte Project für die Canalisirung des Betriebsbahnhofes Grinzing der Wiener elektrischen Strassenbahnen wurde vom fachlichen Standpunkte entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Wien im Sinne des § 22 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, zur Prüfung vom Standpunkte der Bauordnung für Wien und der Localinteressen mit der Ermächtigung geleitet, der Gemeinde Wien im Falle eines anstandslosen Prüfungsbefundes den Bauconsens für die obgenannte Anlage im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 11.841.]

Wiener Stadtbahn. (Wienthallinie: Hochbauten in mehreren Haltestellen.) Laut Bericht der k. k. niederösterr. Statthalterei in Wien vom 13. Februar 1902, Z. 13.729, ist durch einen zwischen der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn im Namen der Commission für Verkehrsanlagen in Wien einerseits und der Gemeinde Wien andererseits am 19. October 1901 ein Vergleich abgeschlossen worden, mit welchem die in Betreff der Bauherstellungen bei den Hochbauten der Haltestellen Hietzing, Pilgramgasse, Kettenbrückengasse, Akademiestrasse (Karlsplatz) und Stadtpark und der Einsteigehalle für den Allerhöchsten Hof in Hietzing in Frage gestandenen Differenzpunkte einvernehmlich geordnet wurden. Es hat daher das k. k. Eisenbahnministerium rücksichtlich der Projecte wegen Herstellung einer Aus- und Einsteigestelle für den Allerhöchsten Hof im Anschlusse an die Haltestelle Hietzing, sowie für die Hochbauten in den Haltestellen Pilgramgasse, Kettenbrückengasse, Akademiestrasse (Karlsplatz) und Stadtpark der Wienthallinie der Wiener Stadtbahn die unter dem 20. Juli 1898 auf Grund des Commissionsergebnisses ex commissione erfolgte Bauconsensertheilung zur Kenntniss genommen und für das principiell genehmigte Project, betreffend die Hochbauten der Haltestelle Hietzing der Wienthallinie der Wiener Stadtbahn, gegen Einhaltung der von der k. k. Baudirection der Wiener Stadtbahn im Namen der Commission für Verkehrsanlagen in Wien angenommenen Bedingungen der Gemeinde Wien den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 7242/B.-D.]

Projectirte Localbahn Brzeworsk — Bachórz-Dynów. (Vorlage des Detailprojectes für die Theilstrecke von km 33·800 bis km 38·435: Anordnung der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 23. März die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegten Detailprojectes für die Theilstrecke von km 33·800 bis km 38·435 (alt km 42·614) mit Anlage eines Tunnels der projectirten Localbahn Brzeworsk—Bachórz-Dynów die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei in Lemberg ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Ergebnisses der commissionellen Amtshandlung den Bauconsens ex commissione zu ertheilen. Im Anschlusse an die vorbezeichneten Amtshandlungen wird auch die Lage der neuen Endstation Bachórz-Dynów im Detail endgiltig klargestellt werden. [E.-M.-Z. 4781.]

Projectirte elektrische Kleinbahn Tetschen-Bensen. (Vorlage des Detailprojectes: Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission und politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 24. März die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Dr. Julius Patzowsky, Advocaten in Böhmisch-Leipa, und Josef Bitschmann, Bezirksobmann in Bensen, namens des Vollzugsausschusses vorgelegten Detailprojectes für eine normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Tetschen nach Bensen im Wege des abgekürzten Verfahrens gemäss den einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die Stationscommission und politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen und über das Ergebniss dieser Amtshandlungen zu berichten. [E.-M.-Z. 3160.]

Projectirte Seilbahn Bozen-Kollern. (Generelles Project: Ergebniss der Trassenrevision) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der k. k. Statthalterei in Innsbruck mitgetheilte Ergebniss der Trassenrevision bezüglich des generellen Projectes für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Seilbahn mit 1 m Spurweite von Bozen nach Kollern unter Genehmigung der Commissionsanträge zur Kenntniss genommen. Gleichzeitig wurde das genannte generelle Project geeignet befunden, dem aufzustellenden Detailprojecte als Grundlage zu dienen. [E.-M.-Z. 8434.]

Projectirte Localbahn Swětla - Ledeč - Kácow. (Variantenprojecte km 11·5·6—km 12·6·7, km 42·6/7—km 43·9/10 und km 46·6/7—km 47·2/3. Ergebniss der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen; Bauconsensertheilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilte Ergebniss über die obgenannten am 17. und 18. October 1901 durchgeführten Amtshandlungen rücksichtlich der vorbezeichneten Variantenprojecte, wonach die k. k. Statthalterei in Prag den Bauconsens unter gleichzeitiger Ausserkraftsetzung des für die correspondirenden Strecken des ursprünglichen Projectes seinerzeit ausgesprochenen Bauconsenses mit dem Bemerken ertheilte, dass derselbe erst mit dem Zeitpunkte der Verleihung der Concession in Kraft tritt, wurde vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigend zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 11.382.]

Projectirte Localbahn Klattau-Planitz. (Project der Variante km 20·3 bis km 20·905: Ergebniss der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung: Bauconsensertheilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilte Ergebniss der obgenannten am 26. November 1901 durchgeführten Amtshandlungen

rücksichtlich des vorbezeichneten Variantenprojectes wurde genehmigend zur Kenntniss genommen und hat das k. k. Eisenbahnministerium dem Stadtrathe von Klattau und Planitz (als Concessionswerber) den diesbezüglichen Bauconsens mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst gleichzeitig mit dem Bauconsense der genehmigten Theilstrecke von km 0·0 bis km 20·3 dieser Localbahn und mit dem Zeitpunkte der eventuellen Concessionsertheilung für die letztere in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 9170.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien. (Eröffnung des directen Wagenverkehres auf der Linie Burggasse—Ring—Praterstern.) Am 24. März ist der directe Verkehr elektrischer Wagen auf der Linie Burggasse—Bellariastrasse—Ringstrasse—Augartenstrasse—Kaiser Josephsstrasse—Praterstern aufgenommen worden.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Directionsbezirk Pilsen: Eröffnung der Station Lubna für den Gesammtverkehr.) Am 20. März wurde die bisher für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet gewesene Station Lubna der Localbahn Rakonitz-Mlatz für den gesammten Güterverkehr eröffnet.

— (Linie Wien—Gmünd—Prag: Abänderung der Stationsnamen „Wotic" und „Wotic-Bcztahov".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von den Interessenten gewünschte Abänderung der Namen der Stationen „Wotic" und „Wotic-Beztahov" in „Wotic-Weselka" und „Wotic-Stadt" mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1902 genehmigt und die k. k. Staatsbahn-Direction in Prag beauftragt, die nöthigen Veranlassungen zu treffen. [E.-M.-Z. 10 820/20.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Stationsnamenänderung.) Ab 1. Mai werden folgende Stationsnamen abgeändert: „Dassnitz" in „Dassnitz-Maria Kulm", „Königsberg-Maria Kulm" in „Königsberg a. d. Eger" und „Welchau-Wickwitz" in „Wickwitz".

Pielachthalbahn. (Eröffnung der Haltestelle „Steinschal-Tradigist" für den Stückgüterverkehr.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Ansuchen des niederösterreichischen Landeseisenbahn-Amtes als betriebführende Verwaltung der Localbahn St. Pölten-Kirchberg (Pielach-Mank) die Eröffnung der bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsverkehr eingerichteten Haltestelle „Steinschal-Tradigist" auch für den Stückgüterverkehr genehmigt und das niederösterreichische Landeseisenbahn-Amt angewiesen, die nöthigen Verfügungen zu treffen. [E.-M.-Z. 9093/20.]

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Generalversammlung.) Am 20. März fand, wie der „Pester Lloyd" berichtet, in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Dr. Maximilian Ritter von Falk und in Anwesenheit von 36 Actionären, welche 22.777 Stück Actien repräsentirten, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe statt (vergl. Generalversammlungs-Bericht pro 1901, Vrdgs.-Bl. Nr. 47 ex 1901). Nach Constituirung des Bureau gelangte der Bericht über die Gestion im Berichtsjahre 1901 zur Verlesung. Diesem zufolge zeigt die Bilanz des Vorjahres per 31. December 1901 folgende Ziffern, und zwar:

Activa: Werth des Bahnnetzes, der Centralstation, des Wagenparkes etc. K 12,446.225·86, vertragsmässige Caution bei der Hauptstadt K 101.477·24, unter Collaudirung stehende Bauten und Investitionen K 2.681.310·36, Immobilien der ausserordentlichen Reserve K 282·450·44, Effecten des Reservefonds Kronen 3,782.906·56, Debitoren K 1,310.724·51, Casse K 722·73, Materialvorrath (Kohle, Oel, Tuch etc.) K 224 090·87, Totale Kronen 20,829.908·57.

Passiva: Actiencapital: 57.403 Actien = K 11,480.600, 2597 Stück verloste Actien = K 519.400, Prioritätsobligationen K 1,923.000, verloste Prioritätsobligationen K 77.000, ausserordentlicher Reservefonds K 4,291.387·96, Betriebsreservefonds K 209.395·18, Werthverminderungsfonds der Bahn und Ausrüstung im Rechnungsjahre K 676.804·26, dto. auf 1901 K 120.000, aus Verlosungen vorhergegangener Jahre rückständige Actien Kronen 17.000, Actien-Amortisationsquote pro 1901 K 100.800, rückständige Obligationen K 4000, Obligationen-Amortisationsquote pro 1900 K 21.400, Bau- und Investitions-Reservefonds Kronen 64.233, unbehobene Dividenden K 2958, Pensionsfonds Kronen 145.532·11, Cautionen K 80.056·56, Creditoren K 207.345·36,

Reingewinn im Jahre 1901 K 888.996·14, Totale K 20,829.908·57.

Gewinn- und Verlustconto: Einnahmen: Gewinnvortrag K 24.436·63, Einnahmen K 3,106.557·11, Totale K 3,130.993.

Ausgaben: Betriebsausgaben K 1,464.102·54, besondere Ausgaben K 400.146 27, Zinsen der Prioritätsobligationen Kronen 77.328, Werthabschreibung der Bahnanlagen K 120.000, zweipercentige Abgabe an die Hauptstadt K 58.220·79, Actien-Amortisationsfonds K 100.800, Amortisationsfonds der Prioritätsobligationen K 21.400.

Gewinn: K 888.996·14, Totale K 3,130.993·74.

Der Bericht hebt ferner hervor, dass die administrative Begehung, sowie die Concessionsverhandlung der als Flügellinie der letzthin in Betrieb genommenen Mestergassenlinie bis zum neuen Schweineschlachthause projectirten elektrischen Bahnlinie bereits abgehalten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 58 ex 1901) und auch schon die nöthigen Anstalten getroffen wurden, dass die Bauarbeiten dieser Linie in Angriff genommen werden können. Desgleichen wird im Laufe dieses Jahres auch die vor der Eskütérbrücke noch fehlende Theilstrecke der Quaibahn ausgebaut und mit deren Inbetriebnahme gleichzeitig der längst erwünschte Ringverkehr der Ringstrassen- und Quaibahn eingerichtet werden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 25 ex 1902). Die Verlängerung der Barossgassenlinie von Egyetemtér bis zur Donau hat bereits die Zustimmung der Commune der Haupt- und Residenzstadt erlangt. Die eingereichten Pläne stehen derzeit noch in Verhandlung und ist mit Recht anzunehmen, dass sämmtliche hiezu berufenen Factoren dazu beitragen werden, damit diese wichtige Verkehrsfrage einer erfolgreichen Lösung zugeführt werde. Von nicht minderer Bedeutung ist jene Bahnlinie, welche aus der Podmaniczkygassenlinie abzweigend vorläufig bis zur Victoria-Dampfmühle projectirt ist und deren Ausführung laut den bei den Behörden erliegenden Plänen keinerlei technische Schwierigkeiten im Wege stehen. Der Ausbau dieser Bahnlinie bildet ein primäres Interesse des betreffenden Stadttheiles. Abgesehen von sonstigen Projecten wurden auch im Interesse der glatteren Abwicklung des Verkehres mehrfache erspriessliche Verfügungen getroffen, namentlich wurde auf dem eingeleisigen Abschnitte der Quaibahn durch die Herstellung einer Geleiseverschlingung der Verkehr der Wagen mit kleineren Intervallen und mit geringeren Betriebskosten ermöglicht, ferner die Friedhoflinie durch Verstärkung der maschinellen Einrichtung und der Speisekabel in den Stand gesetzt, die weitestgehenden Ansprüche des Massenverkehres zu befriedigen und schliesslich wurden die Winkeleisen und die eingemauerten Isolatoren eines Theiles der Linien mit Unterleitung nach dem vervollkommneten neuen System umgestaltet, wodurch nicht nur die Sicherheit des Verkehres, sondern auch der Werth des Bahnnetzes eine Zunahme erfahren hat.

Es sei hier erwähnt, dass im Monat Mai des abgelaufenen Jahres der im Vereine mit der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft eingeführte wechselseitige Umsteigverkehr auch auf die Budaer Relationen ausgedehnt wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 58, ex 1901). Das im Wege der Collaudirung bis 31. December 1897 behördlich festgestellte Bau- und Investitionscapital beträgt K 12,446.225·86, während der Kostenbetrag der vom 31. December 1897 bis 31. December 1901 ausgeführten Bauten und Einrichtungen die Höhe von K 2,681.310·36 erreicht, deren behördliche Feststellung im Wege der Collaudirung derzeit im Zuge ist. Die Betriebsreserve der Gesellschaft hat sich auf K 209.395·18 erhöht.

Hiezu kommen noch die im vorliegenden Antrage enthaltenen K 14.526·47, so dass sich die Endsumme dieses Fonds auf K 223.921·65 stellen wird. Die Bau- und Investitionsreserve, welche im Vorjahre K 57.494·18 betrug, hat sich im Laufe des Jahres durch neuere Einnahmen und Zinsen auf K 71.410·52 erhöht, welcher Betrag nach Abzug einzelner Investitionskosten sich auf K 64.233 stellt. Das Werthverminderungsconto betrug laut der letzten Bilanz K 777.221·86 und hat sich seither um die Zinsen von K 26.030·92 auf K 803.252·78 erhöht. Dieser Fonds wurde im abgelaufenen Jahre in gesteigertem Masse in Anspruch genommen, nachdem aus demselben die Kosten für den Umtausch der hölzernen Leitungsmaste der ganzen Népligetlinie und theilweise der Köbányaer und der Friedhoflinie in Eisenmaste, ferner die Auswechslungskosten mehrerer Geleisekreuzungen gegen massivere Kreuzungen, sowie die Kosten der Umgestaltung der Stromleitungen der Ringstrassenlinie und theilweise der

Barossgassen- und Podmanitzkygassenlinie gedeckt wurden. Für alle diese Herstellungen wurden K 126.448·52 aufgewendet, es verbleiben sonach K 676.804·26.

Die Direction beantragt für das abgelaufene Betriebsjahr einen weiteren Betrag von K 120.000 einzustellen, wonach sich dieses Conto auf K 796.804·26 stellen wird. Der ausserordentliche Reservefonds beträgt derzeit K 4,291.387·96. Aus den erzielten Bruttoeinnahmen des abgelaufenen Geschäftsjahres hat die Gesellschaft an die Commune der Haupt- und Residenzstadt als vertragsmässige zweipercentige Participirung den Betrag von K 58.220·79 zu bezahlen. Wie aus der Bilanz hervorgeht, hat der Gesammtverkehr des abgelaufenen Geschäftsjahres eine Bruttoeinnahme von K 2,911.039·58 ergeben, aus den besonderen Einnahmen K 195.517·53, daher zusammen K 3,106.557·11. Hievon ab die Betriebsausgaben K 1,864.248·81, für Werthverminderung K 120.000, zweipercentige Bruttoabgabe an die Haupt- und Residenzstadt K 58.220·79, für Amortisation der im Vorjahre ausgelosten Actien und Prioritätsobligationen K 122.200 und die Zinsen der Prioritätsobligationen K 77.328, zusammen K 2,241.997·60, verbleiben als Ueberschuss K 864.559·51; hiezu Vortrag aus dem Jahre 1900 K 24.436·63, somit steht der Generalversammlung der Betrag von K 888.996·14 zur Verfügung.

Bezüglich der Auftheilung dieses Reingewinnes stellt die Direction folgenden Antrag: Von dem Betrage von K 888·996·14 sind laut Statuten zunächst für 57.403 Stück Actien à K 200 Nominale fünf Percent Dividende zu bezahlen = K 574·030, von den hienach abzüglich dieses Betrages und des vorjährigen Gewinnvortrages verbleibenden K 290.529·51 entfallen für den Reservefonds fünf Percent = K 14.526·47, als statutenmässige Tantième für den Directionsrath zehn Percent = K 29.052·95, für den Pensionsfonds der Angestellten K 10.000·—, es verbleiben sonach unter Hinzurechnung des vorjährigen Gewinnvortrages K 261.386·72, von welchem Betrage die Direction eine Superdividende von zwei Percent = K 240.000·— zur Ausschüttung beantragt, daher zusammen K 867.609·42, während die restlichen K 21.386·72 für das Jahr 1902 vorzutragen wären.

Die Direction stellt sonach den Antrag, dass der Coupon Nr. 11 der Actien für das Geschäftsjahr 1901 mit K 14·— per Stück = sieben Percent, der Coupon Nr. 9 der an Stelle der ausgelosten Actien verabfolgten Genussscheine aber mit K 4·— per Stück eingelöst werde und bei der Budapester Filiale der Anglo-Oesterreichischen Bank schon vom 21. März l. J. zur Auszahlung gelange.

Nach Verlesung des Aufsichtsrathsberichtes genehmigte die Generalversammlung den Bericht der Direction und die auf Verwendung des Reingewinnes bezüglichen Anträge und ertheilte den Functionären das Absolutorium. Die zum Austritt bestimmten Mitglieder der Direction werden wieder gewählt und in einer der Generalversammlung folgenden Sitzung des Directionsrathes der Präsident Max Ritter von Falk neuerdings in seiner Function bestätigt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung eines neuen Tarifes im Gepäcksverkehr.) Einem Berichte des „Pester Lloyd“ zufolge, tritt im Bereiche der Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu dem seit 1. Februar 1902 giltigen Tarif für den internationalen Personen- und Gepäcksverkehr am 1. April 1902 der Nachtrag I in Kraft, welcher verschiedene Aenderungen der Tarifbestimmungen, sowie geänderte Fahrpreise und Gepäcksgebühren enthält.

— (Einführung ermässigter Frachtsätze für getrocknete Pflaumen.) Einem Berichte des „Közlöny“ zufolge verlautbart die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, dass mit Giltigkeit vom 1. April 1902 die ermässigten Frachtsätze für getrocknete Pflaumen (Zwetschken) wieder in Kraft gesetzt werden und bleiben dieselben bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902 in Wirksamkeit.

Ausland.

Deutsches Reich. (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen: Verkehrsbeschränkung auf dem Bahnhofe Wasselnheim.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge ist auf dem Bahnhofe Wasselnheim der Bahnstrecke Zabern—Molsheim (zwischen den Verkehrsstellen Papiermühle und Wangen) der Lastkrahn voraussichtlich auf vier Wochen ausser Betrieb gesetzt worden.

— (Aufhebung einer Verkehrsbeschränkung auf dem Bahnhofe Kestenholz.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge ist auf dem Bahnhofe Kestenholz der Bahnstrecke Schlettstadt—Markirch (zwischen den Verkehrsstellen Schlettstadt und Weilerthal) der Lastkrahn wieder in Betrieb genommen worden.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate Jänner.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Jänner folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. Jänner die Haltestelle Bork (Provinz Brandenburg) zwischen den Stationen Beelitz und Brück an der Bahnstrecke Wannsee—Güterglück im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren aller Art, ausgenommen von solchen in mehrbödigen Wagen; Fahrzeugverkehr und die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Haltestelle Prittitz an der Bahnstrecke Weissenfels — Zeitz im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Erfurt, welche bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; der Haltepunkt Petriroda zwischen den Stationen Emleben und Georgenthal an der Bahnstrecke Gotha—Ohrdorf im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den Personenverkehr; Gepäcksabfertigung findet auf diesem Haltepunkte nicht statt; Reisegepäck wird nur zur Beförderung nach Petriroda abgefertigt; dasselbe muss, da der Haltepunkt nicht besetzt ist, von den Reisenden am Zuge abgeholt werden; der Verkauf der Fahrkarten erfolgt durch einen Beauftragten der Gemeinde Petriroda; die Station Carden im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu St. Johann-Saarbrücken auch für die Ver- und Entladung von Fahrzeugen aller Art;

am 2. Jänner die Station Wasenweiler der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen für den Wagenladungsverkehr und für das Ein- und Ausladen von lebenden Thieren in besonderen Wagen; die Station V. Cl. Hoppingen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, welche bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt war, auch für die Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg; die Station Hölzlebruck an der Bahnstrecke Freiburg i. Br. — Neustadt i. Schwarzw. der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen für den Wagenladungsverkehr derjenigen Firmen, welche mit derselben durch Anschlussgeleise verbunden sind.

am 7. Jänner die Station Büches-Düdelsheim im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. auch für die Ver- und Entladung von Fahrzeugen;

am 10. Jänner der Haltepunkt Eisenbach zwischen den Stationen Frischborn und Rixfeld an der Bahnstrecke Grebenhain—Crainfeld—Lauterbach (Oberh.) im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M., welche bisher nur dem Personenverkehre diente, als Güterhaltestelle für den Eil- und Frachtstückgut-, sowie für den Wagenladungsverkehr; ausgeschlossen bleibt die Abfertigung von Fahrzeugen, Thieren und Sprengstoffen;

am 15. Jänner der Haltepunkt Schönewerde an der Bahnstrecke Wieren — Isenbüttel im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg auch für den directen Gepäcksverkehr nach und von denjenigen Stationen, für welche daselbst eine directe Personenabfertigung besteht; die Station Rönkhausen zwischen den Stationen Plettenberg und Lenhausen an der Bahnstrecke Hagen—Betzdorf im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld, welche bisher nur für den Frachtstückgutverkehr und Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet war, auch für den Eilstückgutverkehr; die Haltestelle Lieblos zwischen den Stationen Gelnhausen und Mittelgründau an der Bahnstrecke Gelnhausen—Giessen im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M., welche bisher nur dem Personen- und Wagenladungsgüterverkehre diente, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; die Beförderung von Fahrzeugen, Vieh und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Haltestelle Nieder-Rengersdorf zwischen den Stationen Glatz und Rengersdorf im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Breslau, welche bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für die Abfertigung von Stückgütern und Wagenladungsgütern; die Annahme und Auslieferung von Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; ferner die Haltestelle Kauder im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den gesammten Thierverkehr.

— (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate Jänner.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Jänner folgende Bahnstrecken eröffnet: Am 2. Jänner die Reststrecke Hötzum—Schöningen der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn mit den Zwischenstationen Sickte, Veltheim a. d. Ohe,

Lucklum, Evessen, Ampleben-Kneitlingen, Schöppenstedt, Eitzum-Schliestedt, Gross-Dahlum, Wobeck-Ingeleben, Twieflingen und Hoiersdorf für den Güterverkehr; die Annahme und Auslieferung von schwerwiegenden Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Strecke zweigt in Hötzum von der Strecke Gliesmarode—Mattierzoll ab, in Schöningen schliesst dieselbe an die Preussischen Staatsbahnen, sowie an die Oschersleben-Schöninger Eisenbahn an und findet directer Wagenübergang statt; ferner am 15. Jänner die 13·1 km lange Strecke Wipperfürth—Marienheide im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Elberfeld mit den Stationen Egerpohl, Ohl-Rönsahl und Gogarten für den Personen- und Güterverkehr; Ohl-Rönsahl ist für den Personen-, Güter-, Gepäcks- und Privattelegrammverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen, Gogarten nur für den Güterverkehr in Wagenladungen, unter Ausschluss der Beförderung von Fahrzeugen und Vieh, eingerichtet; die Strecke Wipperfürth—Marienheide ist der Betriebsinspection in Lennep zugetheilt; der zulässige grösste Radstand dieser Strecke beträgt 5·4 m, der zulässige grösste Raddruck 7600 kg, der kleinste Bogenhalbmesser 250 m und die grösste Steigung 1 : 80; bei der Beladung offener Güterwagen findet das Lademass I Anwendung.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Breslau: Streckenabzweigung.) Zufolge einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 21. Februar wird ab 1. April die Strecke Lieguitz—Merzdorf von der Maschineninspection Görlitz abgezweigt und der Maschineninspection Liegnitz zugetheilt werden.

— (Erhöhung der Geschwindigkeit des D-Zuges Berlin-Hamburg.) Ab 1. Mai soll der D-Zug Berlin-Hamburg, welcher zur Zeit um 7 Uhr 20 Minuten Abends Berlin verlässt, mit erhöhter Geschwindigkeit laufen. Die 286 km lange Strecke wird jetzt in 3 Stunden 27 Minuten durchfahren. Vom genannten Tage ab verlässt dieser Zug indessen aus verkehrstechnischen Rücksichten Berlin erst 12 Minuten später (7 Uhr 32 Minuten) und trifft um 10 Uhr 53 Minuten in Hamburg ein mit einer Zeitersparniss von 11 Minuten.

— (Directionsbezirk Frankfurt a. M.: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Wäldershausen.) Auf den an der Bahnstrecke Burg- und Nieder-Gemünden—Niederofleiden zwischen den Verkehrsstellen Burg- und Nieder-Gemünden und Neuhaus gelegenen Station Wäldershausen werden auch Fahrzeuge zur Abfertigung angenommen und ausgeliefert werden. (Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 7. März.)

— (Eröffnung der Weststrecke auf der Berliner elektrischen Hoch- und Untergrundbahn.) Am 11. März ist die Strecke Potsdamer Platz—Zoologischer Garten der Berliner elektrischen Hoch- und Untergrundbahn dem Betriebe übergeben worden. Die Züge verkehren vom Potsdamer Platz sowohl nach dem Zoologischen Garten, als auch nach der Warschauer Brücke. Die dritte Verkehrsbeziehung vom Zoologischen Garten nach der Warschauer Brücke über das Geleisedreieck durchgehend wird später hinzugefügt werden.

— (Nebenbahn Ostrowo-Skalmierzyce. Project betreffend deren Ankauf durch den Staat.) Die Nebenbahn Ostrowo-Skalmierzyce, deren Ankauf durch die dem preussischen Abgeordnetenhause zugegangene Eisenbahnvorlage in Antrag gebracht wird, ist Eigenthum des Kreises Ostrowo, welcher den Bau durch die Firma Leuz & Comp. zu Stettin im Jahre 1895 gegen eine Vergütung von Mk. 1,000.000 hat herstellen lassen. Die Bahn ist 16·5 km lang, vollspurig, und ihr Betrieb wird von der genannten Firma geführt, der sämmtliche Betriebseinnahmen zufliessen. Dafür hat sie das Anlagecapital mit $3^1/_2$ pCt. zu verzinsen und die concessionsmässige Ausstattung des Reserve- und Erneuerungsfonds zu leisten. In der bezüglichen, der Vorlage beigegebenen Denkschrift heisst es unter Anderem, dass der Erwerb dieser Nebenbahn für den preussischen Staat ein unabweisbares Bedürfniss sei und wird selbe für den deutsch-russischen Wechselverkehr eine ganz hervorragende Bedeutung gewinnen, da ein sehr grosser Theil des gegenwärtig über die Uebergangsstationen Alexandrowo und Sosnowice sich bewegenden Verkehres künftig der neuen Eisenbahnverbindung über Skalmierzyce zufallen wird.

Schweiz. (Elektrischer Eisenbahnbetrieb in der Schweiz.) Berichten schweizerischer Blätter zufolge hat die Maschinenfabrik Oerlikon der General-Direction der Schweizerischen Bundesbahnen das Anerbieten gemacht, auf eigene Rechnund und Gefahr auf einer etwa 20 km langen Strecke den elektrischen Betrieb nach ihrem System versuchsweise einzurichten und unter gewissen Bedingungen zu übernehmen.

Württemberg. (Ausbau der Eisenbahnlinie Möhringen—Neuhausen.) Die Linie Möhringen—Neuhausen, auf welcher der Dampfbetrieb beibehalten wird, soll durch Legung eines dritten Geleises vollspurig ausgebaut werden, so dass auch Staatsbahnwagen ohne Umladung bis nach Neuhausen befördert werden können. Der vollspurige Ausbau dieser Bahn soll bis zum Herbste ausgeführt sein.

— (Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Eisenbahnlinie Stuttgart—Degerloch—Vaihingen [Filderbahn].) Ab 15. April wird auf der Eisenbahnlinie Stuttgart—Degerloch—Vaihingen (Filderbahn) der elektrische Betrieb eingeführt werden. Auch die Adhäsionsstrecke Degerloch—Möhringen—Vaihingen wird für den elektrischen Betrieb eingerichtet werden.

Sachsen. (Zur Frage der Anbringung von Schutzvorrichtungen an den elektrischen Strassenbahnwagen in Dresden.) Die Frage der Anbringung von Schutzvorrichtungen an den elektrischen Strassenbahnwagen in Dresden hat, wie das „Dresdner Journal" mittheilt, die städtischen Collegien in letzter Zeit infolge vorgekommener Unglücksfälle stark beschäftigt; auch die Verwaltungen der beiden städtischen Strassenbahn-Gesellschaften sind fortwährend bemüht, die möglichste Sicherung gegen Verunglückungen herbeizuführen. Freilich hat man bis jetzt noch keine Vorrichtung gefunden, nach der jede Verletzung ausgeschlossen erscheint; es wird nur darauf ankommen, den Verunglückten davor zu schützen, dass er nicht unter die Räder kommt und zermalmt wird. Unter diesem Gesichtspunkte war die Vorführung von Schutzvorrichtungen zu betrachten, welche kürzlich auf Einladung der Directoren der beiden Strassenbahn-Gesellschaften zahlreiche Mitglieder beider Collegien, darunter der Decernent des städtischen Verkehrswesens, Herr Stadtrath Dr. Körner, beiwohnten. Es wurden an 7 Wagen verschiedene Schutzvorrichtungen gezeigt und in der Weise geprüft, dass Puppen in Menschengrösse vollständig oder theilweise auf die Schienen gelegt oder auf Krücken gestellt wurden. Allen Vorrichtungen hängen gewisse Nachtheile an; den meisten Beifall der Anwesenden fand noch eine Vorrichtung, bei der an den Vordertheilen des keilförmigen Bahnräumers Bürsten angebracht sind, die durch einen Hebelmechanismus in Betrieb gesetzt werden. Die Anbringung von Winden an den Wagen, wie sie nach einem Antrage in der letzten Februarsitzung der Stadtverordneten gewünscht worden ist, würde nicht den erwarteten Erfolg haben; man müsste zwei solcher Hebezeuge mit sich führen, um das Gefährt nicht umzustürzen, ihre Verwendung selbst ist stets mit ausserordentlichen Schwierigkeiten verknüpft und infolge der Lage des Verunglückten oft unmöglich. Die Direction der Dresdner Strassenbahn geht von der Ansicht aus, dass die Grundbedingung einer guten Schutzvorrichtung eine gut wirkende Bremse sei; auf den Schienen bildet sich oft eine Fettschicht, so dass es sehr schwer ist, die Wagen zum Halten zu bringen. Auf Anregung des städtischen Inspectors für das Strassenbahnwesen Herrn Wolf haben nun die Ingenieure der Dresdner Strassenbahn eine elektrisch betriebene Sandbremse construirt, die selbstthätig wirkt. Die Versuche zeigten, dass bei ihrer Verwendung trotz eingefetteter Schienen der in raschem Tempo fahrende Wagen schon nach wenigen Secunden stillstand, während er ohne die Bremse noch weithin fortglitt. Die beste Schutzvorrichtung wird aber immer die eigene Vorsicht des Publicums sein.

Nicaragua. (Bau einer Eisenbahnlinie in Nicaragua.) Die Regierung von Nicaragua hat den Bau einer Eisenbahnlinie von Matagalpa nach Rio grande genehmigt. Dem Concessionär liegt gleichzeitig die Verpflichtung ab, einen Flussdampfschiffahrtsdienst auf dem Rio grande zu unterhalten, ferner eine Dampfschifflinie zwischen der Mündung dieses Flusses und den Vereinigten Staaten einzurichten. [„Le Nouveau Monde."]

Türkei. (Eisenbahnprojecte in Kleinasien.) Der türkischen Regierung sind in letzter Zeit Gesuche um Concessionsertheilung zum Bau und Betrieb von drei neuen Eisenbahnlinien in Kleinasien vorgelegt worden, und zwar einer Linie von Smyrna über Vurla nach Tschesme, ferner von einer solchen von Smyrna nach Parsa im Anschluss an die Strecke Kassaba—Aidin und von einer Linie von Soma nach Dikuli. Die Gebiete, welche die vorgenannten Linien passiren würden, sind dicht bevölkert, wohlhabend, gut cultivirt und reich an Mineralschätzen, die zur Zeit in Ermanglung von Verkehrsverbindungen nicht ausgebeutet werden können.

[„Oesterr. Handels-Museum."]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets von Wien nach Pressburg und umgekehrt.) Ab 22. März werden zur Benützung des täglich ab Wien-Weissgärber verkehrenden Passagierschiffes nach Pressburg combinirte Tour- und Retourkarten zur Ausgabe gebracht, welche für den I., bezw. II. Schiffsplatz zu Thal und zur Rückfahrt per Bahn für die II., bezw. III. Classe berechtigen. Desgleichen werden derartig combinirte Karten in Pressburg im Bahnhofe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen nach Wien (Staats- oder Nordbahnhof) ausgegeben, welche zur Retourfahrt auf dem Passagierschiffe Giltigkeit haben.

Die Fahrpreise für diese combinirten Karten von Wien-Weissgärber nach Pressburg und retour oder umgekehrt betragen bei Benutzung der Personenzüge der Bahn: K 5·60 (I. Platz Schiff, II. Classe Bahn) und K 3·30 (II. Platz Schiff, III. Classe Bahn); bei Benützung der Schnellzüge der Bahn K 7 (I. Platz Schiff, II. Classe Bahn).

Zwei Kinder im Alter von 4 bis 10 Jahren können mit einem Billet reisen. Halbe Karten werden nicht ausgegeben. Auf der Wasserstrecke wird 25 kg Freigepäck gewährt. Die Tour- und Retourkarten besitzen drei Tage Giltigkeit, wobei der Tag der Abstempelung der Fahrkarte als erster Tag angenommen wird.

— (Eröffnung des Postschiffverkehres zwischen [Wien —] Pozsony—Budapest—Galatz.) Die Budapester Betriebs-Direction der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass nach bereits erfolgter Eröffnung des Güterverkehres (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24 ex 1902) der regelmässige Verkehr der Postdampfer zwischen (Wien —) Pozsony—Budapest—Zimony (Semlin) — Belgrad und Orsova im Anschlusse an die bereits früher eröffneten Schiffscourse zwischen Orsova und Galatz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 30 ex 1902), und zwar von Wien aus am 21. März 1902 fahrplanmässig inaugurirt wurde.

„Adria", kgl. ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Einführung einer regelmässigen Dampferverbindung zwischen Fiume und Häfen der spanischen Mittelmeerküste.) Wie der „Pester Lloyd" berichtet, wird die Direction der „Adria", kgl. ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft vom 1. April 1902 an in diesem Jahre zum zweitenmale ihr Verkehrsgebiet erweitern und eine öffentliche Passagier- und Waarenlinie von Fiume nach den spanischen Mittelmeerhäfen Barcelona und Valencia inauguriren, welche an Stelle der bisher nur einmal im Monate stattgehabten Abfahrten von Fiume nach den genannten Hafenplätzen tritt. Diese neue Linie wird auf der Hin- und Rückfahrt die bedeutendsten Häfen Italiens, Siciliens und Südfrankreichs in ihr Itineraire einschliessen und stellt sich als eine Verlängerung der bisherigen Marseillelinie der „Adria" dar, womit einerseits nahezu die ganze europäische Küste des westlichen Mittelmeeres in das Verkehrsgebiet der österreichisch-ungarischen Flagge gezogen wird, während andererseits der neue nordafrikanische Dienst der „Adria" die Häfen Nordafrikas dem directen Verkehre mit Ungarn erschlossen hat und solcherart nach sämmtlichen wichtigeren Echellen zwischen Fiume und Gibraltar eine regelmässige Verbindung durch erstclassige Dampfer hergestellt ist, die vor Allem berufen erscheint, das Absatzgebiet der ungarischen Erzeugnisse zu erweitern und den Handelsinteressen des Landes zu dienen.

Oesterreichischer Lloyd. (Güterverkehr nach Bagdad.) Der Oesterreichische Lloyd in Triest verlautbart, dass derselbe nunmehr wieder Güter nach Bagdad mit Ueberschiffung in Bombay zur Verladung annimmt.

Deutsche Schiffahrtslinie New-York—Levante. Anschliessend an die Mittheilungen des Hamburger österr.-ungar. Generalconsulates über den Verkehr zwischen Amerika und der Levante berichtet die „Triester Zeitung": Laut einer Mittheilung des österr.-ungar. Consulates in Patras ist zwischen der Deutschen Levante-Linie und der Hamburg-Amerika-Linie ein combinirter Dienst in monatlichen, auf der Hinfahrt regelmässigen Fahrten von den Häfen der Levante und Griechenlands (Piräus, Calamata und Patras) nach New-York eingerichtet worden. Auf der Rückfahrt wird diese Dampferlinie nur facultativ sein.

Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Errichtung der Station Dresden-Johannstadt.) Dem „Dresdner Journal" zufolge ist für den am 30. März in Kraft tretenden erweiterten Fahrplan der Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft die Errichtung der Station Dresden-Johannstadt" vorgesehen worden, deren Eröffnung zum vorgenannten Zeitpunkte erfolgt.

Türkei. (Sanitätspolizeiliche Vorkehrung zur Verhütung der Einschleppung contagiöser Krankheiten in türkischen Häfen durch Mekka-Pilger.) Ein Bericht der „Pol. Corr." führt die sehr umfassenden sanitären Massregeln an, welche der oberste Sanitätsrath angeordnet hat, um die Verschleppung von Krankheiten durch aus Mekka heimkehrende Pilgerkarawanen möglichst wirksam zu verhüten. Die Hafenbehörden der Küsten der europäischen Gebiete der Türkei wurden zur strengsten Durchführung der angeordneten Vorkehrung beauftragt.

Franzenscanal. (Theilweise Eröffnung des Schiffsverkehres.) Einer Mittheilung des „Pester Lloyd" zufolge haben bei dem Kulpin-Neusatzer VIII. Reservoir die Bettreinigungsarbeiten eine Verspätung erlitten, infolgedessen wird — wie die Direction der Franzenscanal-Gesellschaft mittheilt — auf diesem Abschnitt der Schiffsverkehr statt am 15. März erst am 1. Mai eröffnet werden. Auf den übrigen Abschnitten des Franzenscanales wurde der Schiffsverkehr am 1. März eröffnet. Des Ferneren verlautbart die Direction, dass mit 1. Mai 1902 im allgemeinen Schiffahrt- und Transporttarife im Bereiche der gesellschaftlichen Wasserstrassen Begünstigungstarife zur Einführung gelangen. Die im diesbezüglich bereits erschienenen Nachtragshefte verlautbarten Tarifsätze sind vorläufig nur für das Jahr 1902 giltig.

Deutsches Reich. (Aus dem Jahresberichte der Deutschen Levante-Linie in Hamburg pro 1901.) Wie das „Dresdner Journal" mittheilt, stellt der Geschäftsbericht der Deutschen Levante-Linie pro 1901 fest, dass das Unternehmen durch den allgemeinen geschäftlichen Niedergang im verflossenen Jahre nur wenig gelitten habe. Das ausgehende Geschäft habe sich sogar vermehrt und auch in den Ländern der Levante hätten gute Ernten genügende Frachten geboten. Aber die anderwärts unbeschäftigt gebliebenen Schiffe hätten sich zum grossen Theile nach dem Schwarzen Meere gezogen, wodurch der Schiffsraum vermehrt und die Frachten gedrückt worden seien. Sehr störend und nachtheilig für die Gesellschaft war das Auftreten der Pest an verschiedenen Plätzen des Orients. Auch die hohen Kohlenpreise machten sich in unangenehmer Weise fühlbar. Gegen das Jahr 1900 betrug die Mehrausgabe für Kohlen Mk. 174.000, gegen 1899 sogar Mk. 338.000. Für das laufende Jahr sind die Preise wieder niedriger. Die Vergnügungsfahrten mit den Dampfern „Pera" und „Stambul" hatten sich einer guten Betheiligung zu erfreuen, so dass ein weiterer Dampfer, „Therapia", für diesen Zweck in Dienst gestellt werden soll. Es wird eine Dividende von 6·5 pCt. vorgeschlagen. Zur Bestreitung der Kosten für Neubauten hat die Gesellschaft eine Anleihe mit mehreren Bankinstituten im Betrage von 3 Millionen Mark abgeschlossen.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 23. März d. J. dem Oberinspector der österr. Staatsbahnen Bohuslav Widimsky taxfrei den Titel und Charakter eines Regierungsrathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Eisenbahnminister hat den Maschinen-Obercommissär der österr. Staatsbahnen Josef Kordin, den Bau-Obercommissär der österr. Staatsbahnen Gabriel Sokolovič und den Baucommissär der österr. Staatsbahnen Guido Czermak zu Obercommissären der Generalinspection der österr. Eisenbahnen ernannt.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco
Moritz **TILLER** & Co. k. k. Hoflieferanten
Firma-Inhaber M. Tiller — J. Toffler 659
WIEN, VII. Mariahilferstrasse 22.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Ermässigung der Frachtsätze der Stationen Altona und Hamburg-Sternschanze.

Mit Giltigkeit vom 15. April 1902 werden in allen Ausnahmetarifen, in welchen die Frachtsätze der Stationen Harburg H. und U.E. mit denen für Hamburg gleichgehalten sind, die Frachtsätze der Stationen Altona und Hamburg-Sternschanze auf die der genannten Stationen ermässigt.

Wien, am 26. März 1902. [256]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederösterreichisches Landeseisenbahnamt.
(Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank.)

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle „Steinschal-Tradigist".

Die in der Strecke St. Pölten—Kirchberg an der Pielach gelegene, bisher für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsverkehr eingerichtete Haltestelle „Steinschal-Tradigist" wird mit 1. April 1902 auch für den Stückgutverkehr eröffnet.

Wien, am 26. März 1902. [257]

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Einführung des Nachtrages IV zum Binnengütertarife für vollspurige Linien.

Am 1. April 1902 tritt zum sächsischen Binnengütertarife für vollspurige Linien der Nachtrag IV in Kraft. Er enthält insbesondere Aenderungen des Nebengebührentarifes.

Die Bestimmung unter 2 b des Nachtrages, nach der unter gewissen Voraussetzungen die Wiegegebühr mit nur 50 Pfg. für die Wagenladung berechnet wird, gelangt gleichzeitig für den Verkehr der schmalspurigen Linien mit der Massgabe zur Einführung, dass für einen Wagen zu 5000 kg Ladegewicht ein ermässigter Satz von 30 Pfg., für einen Wagen von grösserem Ladegewichte ein solcher von 50 Pfg. berechnet wird.

Abdrücke des Nachtrages können durch unsere Güterverwaltungen bezogen werden.

Dresden, am 27. März 1902. [258]

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Einführung von Nachträgen zu den Personen- und Gepäckstarifen, Theile I und II.

Am 1. April wird eingeführt:

Zu dem Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarife, Theil I, vom 1. Jänner 1900, ein Nachtrag II, und zu dem Personen- und Gepäckstarife der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, Theil II, vom 1. Jänner 1900, enthaltend besondere Bestimmungen, ein Nachtrag IV.

Für die kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen sind die beiden Tarifnachträge in einer Ausgabe vereinigt; sie liegt auf allen Stationen des sächsischen Staatsbahnnetzes zur Einsicht auf und kann durch die Fahrkartenausgaben zum Preise von 5 Pfg. für das Stück bezogen werden.

Die in den Nachtrag IV aufgenommenen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder sind gemäss den Vorschriften unter I 3 des Betriebsreglements genehmigt worden.

Dresden, am 27. März 1902. [259]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Ermässigung der Seehafen-Ausnahmetarifsätze im Verkehre mit den Stationen Altona und Hamburg-Sternschanze.

Mit Giltigkeit vom 20. April 1902 finden die in den Seehafen-Ausnahmetarifen der Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 2 (Verkehr mit Oesterreich) und Heft 4 (Verkehr mit Ungarn), für den Verkehr mit Harburg H. und Harburg U.E. vorgesehenen Frachtsätze auch im Verkehre mit den Stationen Altona und Hamburg-Sternschanze Anwendung.

Wien, am 27. März 1902. [260]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Theilweise Aenderung des Waarenverzeichnisses und der Anwendungsbedingungen der im Verbande (Verkehr mit Oesterreich und Ungarn) bestehenden Ausnahmetarife für Düngemittel etc.

Die auf den Seiten 218 und 219, dann 230 und 231 des vom 1. Jänner 1902 giltigen Verbandsgütertarifes, Theil II, Heft 1 (Verkehr mit Oesterreich), sowie die auf den Seiten 130 bis 133 des vom 1. August 1900 giltigen Verbandsgütertarifes, Theil II, Heft 3 (Verkehr mit Ungarn), für die laut besonderer Bekanntmachung bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902 prolongirten Ausnahmetarife 39 A, bezw. 39 B, bezw. 19 vorgesehenen Nomenclaturen und Anwendungsbedingungen erhalten mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1902 nachstehende Fassung:

I. Abfalllauge der Zuckerfabrikation, Ammoniak, schwefelsaures, unreines, Blutdünger, Blutmehl, Fischmehl, Fleischdünger, Guano aller Art, Haardünger (Thierhaare, ungewaschen und ungereinigt, und damit verbundene oder vermischte Hautabfälle), Hornmehl, Knochenasche, Knochenkohle, gekörnte, gebrauchte, Knochenkohlenabfall, Knochenmehl, Knochenpräcipitat (gefällter phosphorsaurer Kalk), Lederkuchen, Ledermehl, Leimkalk (Leimkäse), Phosphorsäure, flüssige, in Fässern, Poudrette, Rückstände der Blutlaugensalzfabrikation. Rückstände, gypshaltige, der Weinstein- und Weinsteinsäurefabrikation aus Weinhefe und daraus bereiteter Dünger (Weinhefedünger), Salpeterlauge (mit Salpeter

gesättigtes Abfallwasser von Chilisalpeter aus Schiffen), Superphosphat (saurer, phosphorsaurer Kalk), Walkhaare, Wollfegedreck.

II. Chilisalpeter (roher Natronsalpeter).

III. Phosphate, mineralische, aller Art, gemahlene und ungemahlene, namentlich Thomasschlacken und Thomasschlackenmehl, Gypsasche, Gaskalk, Dünger (Mist), Wollstaub, Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Pressschlamm, Saturationsschlamm), Kalkmehl aus Muscheln.

Anwendungsbedingungen.

1. Der Ausnahmetarif gilt:

a) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für einen Frachtbrief und Wagen,

b) bei Frachtzahlung nach dem wirklichen Gewichte, mindestens jedoch nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen, unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht.

2. Die in der nachstehenden Tarif-Tabelle enthaltenen Ausnahme-Frachtsätze werden sogleich berechnet, wenn die Inhaltsangabe im Frachtbriefe den Zusatz enthält, und zwar:

a) bei Sendungen nach Deutschland (Ausnahmetarif 39 A des Tarifheftes 1, bezw. Ausnahmetarif Nr. 19 des Tarifheftes 3)
„Zur Anwendung als Düngemittel, bezw. bei der Kunstdüngerfabrikation im deutschen Vereinszollgebiet",

b) bei Sendungen nach Oesterreich (Ausnahmetarif 39 B des Tarifheftes 1)
„Zur Anwendung als Düngemittel, bezw. bei der Kunstdüngerfabrikation in Oesterreich",

c) bei Sendungen nach Ungarn (Ausnahmetarif Nr. 19 des Tarifheftes 3)
„Zur Anwendung als Düngemittel, bezw. bei der Kunstdüngerfabrikation in Ungarn",

jedoch bleibt vorbehalten, die thatsächliche Richtigkeit der Angaben im Frachtbriefe in der gleichen Weise nachträglich festzustellen, wie dies am Schlusse der nachstehend unter 3 abgedruckten Erklärung vorgesehen ist.

3. Fehlt der obige Zusatz im Frachtbriefe, so werden die Ausnahme-Frachtsätze nur im Wege der Rückvergütung und nur bei Erfüllung folgender Bedingungen gewährt:

Die Erstattung erfolgt an den Frachtzahler und ist von diesem binnen längstens drei Monaten nach Ankunft der Sendung auf der Bestimmungsstation bei der letzterer vorgesetzten Eisenbahn-Verwaltung durch Vorlage des Original-Frachtbriefes und einer Erklärung folgenden Inhaltes zu beantragen:

„Der / Die Unterzeichnete (Name oder Firma des Empfängers) erklärt hiedurch pflichtmässig, dass die in d.. anliegenden Original-Frachtbriefe . bezeichnete . , am . . . . . von de . Station . . . . . an ihn / sie abgegangene . Sendung . . . . . vollständig in der Menge von . . kg im deutschen Vereinszollgebiet*) als Düngemittel (zur Kunstdüngerfabrikation) verwendet werden / wird oder worden sind / worden ist, er / sie ist bereit, dies auf Verlangen der Eisenbahn durch Vorlage der Bücher oder sonstigen Belege oder durch eine auf seine / ihre Kosten vorzunehmende Prüfung dieser nachzuweisen."

4. Wird nur ein Theil einer Wagenladung im deutschen Vereinszollgebiete*) als Düngemittel oder zur Kunstdüngerfabrikation verwendet, so richtet sich die Frachtberechnung für diese Theilmenge nach den Bestimmungen des § 11 des Theiles I B für den Güterverkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits und den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen andererseits.

*) „Im deutschen Vereinszollgebiet" hat es nur im Ausnahmetarif **39 A** zu heissen.

Anstatt der Worte „im deutschen Vereinszollgebiet" hat es zu heissen, und zwar:

a) im Ausnahmetarif Nr. **39 B**: „in Oesterreich";

b) im Ausnahmetarif Nr. 19: „im deutschen Vereinszollgebiet" / „oder in Ungarn".

Wien, am 27. März 1902. [261]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland

Directer Güterverkehr unter deutschen Bahnen. (Ausnahmetarif für Eis.) Die im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 21 vom 22. Februar 1902 bekanntgegebenen besonderen Anwendungsbedingungen im Verkehre mit Baden einschliesslich Mannheim treten nicht in Wirksamkeit. Es verbleibt hienach auch im Badisch-Bayerischen und im Mannheim-Bayerischen Verkehr bei der Bestimmung, dass der Ausnahmetarif bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht Anwendung findet.

Oesterreichische kunstgewerbliche Ausstellung in London. (Frachtermässigung für Ausstellungsobjecte.) Anlässlich der in der Zeit vom 15. Mai bis 31. Juli 1902 in London stattfindenden österreichischen kunstgewerblichen Ausstellung wird für die Rückbeförderung der Ausstellungsgegenstände auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen die im Tarife, Theil I, Abth. B (Generalgütertarif, I. Band, 1. Abth., Tarif Nr. 1 B, Seite 61), unter Abschnitt C/IX vorgesehene Tarifbegünstigung unter den daselbst angeführten Bedingungen gewährt. Die Frist für die Inanspruchnahme der in Rede stehenden Begünstigung wird auf sechs Wochen nach Schluss der Ausstellung verlängert.

Deutsch-Französischer Verband. Verkehr mit und über Elsass-Lothringen. (Einführung von Nachträgen.) Am 1. April 1902 treten die Nachträge II zu den Heften 9, 11, und III zum Heft 7, Theil II A, und zum gemeinschaftlichen Heft — Kilometerzeiger — in Kraft. Die in den Nachträgen enthaltenen Frachterhöhuugen finden erst Anwendung vom 15. April 1902 ab.

Die Nachträge können von der Drucksachencontrole der kaiserlichen General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen uneutgeltlich bezogen werden.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Aufnahme neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 20. März 1902 wurden die Stationen Mettmann des Directionsbezirkes Elberfeld, Salzwedel des Directionsbezirkes Magdeburg, Erdmannsdorf der Sächsischen Staatsbahnen und Markredwitz der Bayerischen Staatsbahnen in den Verband aufgenommen. Nähere Auskuuft ertheilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Altona.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif. auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
927	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Schlackenziegel	Kladno	Suečna-Sternberg	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen der betreffenden Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarif	14·2 Heller *)	10 Heller *)	4·2 Heller	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absenderin lautend, vorzulegen bis längstens Ende Jänner 1903 an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung. Für die über die Flügelbahn von der Station Suečna-Sternberg nach dem Schöllerschachte beigestellten Schlackenziegel ist ausser dem nebigen ermässigten Frachtsatze noch eine Flügelbahngebühr von 6 Hellern für 100 kg, berechnet für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, zu bezahlen	

*) In diesen Frachtsätzen ist die für mit der Kladno-Nučitzer Erzbahn in der Station Kladno eintreffenden Transporte vertragsmässig festgesetzte Einfahrtsgebühr in Kladno bereits mit inbegriffen.

928	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	a) für Schlifrohr und Schiff b) für Rohrdecken } aus der Pos. 8—9b der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Schärding	Budapest d. v. Budapest-dunap. t. p. u. Budapest-Józsefváros Budapest-Kelenföld Budapest-Angyalföld Budapest-Lipótváros Budapest-nyngoti p. u. Ó-Buda-filatorigát	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	vom 15. April 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 166 b) 180 Heller inclus. ungar. Stener		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
929	Südbahn-Gesellschaft	k. k. Staatsbahnen	Brückenconstructionstheile der Pos. E—5, P. 4	Graz S.B.	Wörgl	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen für einen Brückenbau in Angath bei Wörgl bestimmt sein und mit an die dortige Gemeindevorstehung adressirten Frachtbriefen aufgegeben werden	vom 7. April 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Directer Frachtsatz besteht nicht	152 Heller		Im Kartirungswege		
930	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	a) Chamottezieglei, Chamottesteine und feuerfeste Backsteine, b) Chamottemörtel und feuerfester Mörtel	Schönbrunn K.F.N.B.	Bruck a. d. M. Frachtenbhf.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe der genannten Artikel als Frachtgut ad a) im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hiefür; ad b) von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 15. April 1902 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1902	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	Heller ad a) b)	ad a) b)	ad a) b)	Im Kartirungswege		
					Cilli				170	146	24			
					Graz S.B.				213	186	27			
					Kapfenberg				182	160	22			
					Kindberg				168	143	25			
					Leoben k.k.St.B.				165	140	25			
					Leoben S.B.				180	159	21			
					Leobersdorf				172	151	21			
					Mitterdorf				123	98	25			
					Steinbrück				163	136	27			
					Ternitz				220	192	28			
					Trifail				138	110	28			
					Klagenfurt				223	194	29			
									221 221	198 184	23 37			
931	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Getreide etc. laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Bischoflack	allen Tarifstationen	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen	vom 10. April 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil III, Heft 1 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Die directen Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von 3 Cts. für 100 kg an die Frachtsätze für Krainburg		Im Kartirungswege		Die Station Bischoflack rangirt in die Reexpeditionsgruppe E

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
932	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Holz der Abtheilungen a) und b) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Siehe nachstehende Tahelle		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. April 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Theil II, Heft 5, des Tarifes für den Sächsisch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband (Ausnahmetarif für Holz)	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tahelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach Kohlmühle, Station der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen Ausnahmetarif für Holz der Abtheilung h) Frachtsätze für 100 kg in Pfennig
1. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:	
Borowa	92
Čachnow	87
Dohřichowitz	63
Einsiedl-Pauten	82
Gröhming	116
Gross-Reifling	105
Gstatterboden	107
Hahakladran	88
Hans	118
Kainisch	112
Kalwang	116
Klein-Hermanitz-Sedletz	69
Krouna	84
Kuttenplan	83
Landeck-Pirten	86
Landl	106
Liezen	112
Lochowitz	63
Mandling	118
Mautern	118
Mitterndorf-Zauchen	112
Oehlarn	115
Obdach	137
Polička	97
Přibram	67
Reichraming	99
Rewnitz	63
Rottenmann	112
St. Leonhard	145
Schladming	118
Selzthal	112
Taxwirth	141
Tepl	85
Trieben	114
Wald	115
Weyer	101
Wiesenau	147
Wüstkamenitz	88

Von	Nach Pirna, Station der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen Ausnahmetarif für Holz der Abtheilung h) Frachtsatz für 100 kg in Pfennig
Klein-Hermanitz-Sedletz	74

Von	Nach Chemnitz, Station der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen Ausnahmetarif für Holz der Abtheilung a) Frachtsatz für 100 kg in Pfennig
2. Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft:	
Wuchern-Mahrenberg	220

Fortlaufende Nummer	933	934	935	936
1				
Die Publication erfolgt — von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn
Die Publication erfolgt — und im Namen der	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft		Kolomeaer Localbahnen	
4 — für Artikel	Harzleim (Harzseife)	Mais (russischer Herkunft) in loser Schüttung. a) für russische Bahnzufuhren b) „ „ Achszufuhren	Papierdüten aus Packpapier der Pos. P, 1, a) der Güterclassification	Steine der Classe C und des Specialtarifes 3
5 — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Bodenbach (B.N.B.)	Nowosielitza (Bhf.) transito	Diatkowce-Brettler	Wostroměř
5 — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Wels / Laakirchen	Nadbrzezie-Laudungsplatz transito	Kolomea	Chlumetz
6 — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Ablegen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 5.000 kg | 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
7 — in der Zeit — und gilt	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	vom 1. April 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. August 1902	vom 23. März 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902
8 — Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Tarif für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen andererseits, giltig vom 1. December 1901	Tarif, Theil II, Heft 2 für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Localtarif	Localtarif der Oe.N.W.B. vom 1. Jänner 1898
9 — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	277 / 293	Directer Frachtsatz besteht nicht	24 / 24	Verschieden
10 — per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	200 / 211	a) 151 Heller b) 181 „	12 / 12	11 Heller
11 — per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	77 / 82		12 / 12	Verschieden
12 — Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
13 — Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
14 — Besondere Bemerkungen				Die Steine müssen zum Baue von Canälen und zur Reparatur von Brücken in Chlumetz bestimmt sein. Auf den bezügl. Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Chlumetz als alleiniger Empfänger erscheinen

Heller

Fortlaufende Nummer	1	937	938	939
Die Publication erfolgt	2	Oesterreichischen Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der Namen der	3	betheiligten Bahnverwaltungen		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Kalk	Eiserne Maschinentheile (auch zerlegte Maschinen) der Tarifposition E—6	Melasse und Osmoséwasser
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Prag k.k.St.B. transit Pardubitz Oe.N.W.B. Chrudim	Prag St.E.G. Bubna St.E.G. Lieben St.E.G.	Peček
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Chrudim	Königgrätz	Lieben St.E.G.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und giltig in der Zeit	6	Hlinsko	Brüsau-Brünnlitz	
	7	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Aufgabe als Frachtgut. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemeln giltigen Tarifbestimmungen
		bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende October 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Bezeichnung	8	Localtarif der betheiligten Bahnverwaltungen	Localtarif	Localgütertarif, Theil II, Heft 1
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	24	Verschieden / Verschieden	41 Heller
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	17	119 Heller / 136 Heller	37 Heller
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	7	Verschieden / Verscbieden / 13 Heller / 15 Heller	4 Heller
		Heller: 92 36 29 / 67 26 21 / 25 10 8		
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		Original-Frachtbriefe, auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende März 1903	
Besondere Bemerkungen	14	Die Transporte müssen zum Baue der Deckenfabrik in Hlinsko bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss die Firma Samuel Taussig & Söhne als Empfänger erscheinen	Die Sendungen müssen zur Erweiterung, bezw. Reconstruction des Mühlenfabriksetablissements in Brünnlitz bestimmt sein	Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
940	**Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Raffinirtes Petroleum, sowie für Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Schwefelsäure-Abfallwasser, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Gondron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes	Pardubitz (S.N.D.V.B.)	Alt-Paka	**Nachweisung eines Minimalquantums von 5000 Tonnen à 1000 kg (fünftausend Tonnen).** **Aufgabe als Frachtgut und Aufrechthaltung der allgemein giltigen, sowie der einschlägigen Tarifbestimmungen des Ausnahmetarifes für raffinirtes Petroleum etc. von Pardubitz S.N.D.V.B. nach Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., giltig vom 1. April 1901**	vom 1. April 1902 bis Ende März 1903	Ausnahmetarif für raffinirtes Petroleum etc. von Pardubitz S.N.D.V.B. nach Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., giltig vom 1. April 1901	Heller 47	Heller 35	Heller 12	Im Rückvergütungswege oder im Kartirungswege, in letzterem Falle gegen Caution	Bei Inanspruchnahme im Rückvergütungswege: Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe, consignirt bis Ende Mai 1903. Bei Inanspruchnahme im Kartirungswege: Gegen Erlag einer Caution von Kronen 10.000 (zehntausend Kronen) in Baarem oder in pupillarsicheren Werthen (zum Börsencourse gerechnet), welche sofort rückgestellt wird, sobald mittelst Vorlage der auf die contrahirende Firma als alleinige Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe der Nachweis geliefert wird, dass innerhalb der Vertragsdauer 5000 Tonnen (fünftausend Tonnen) der bezeichneten Artikel verfrachtet wurden. Bei Nichtaufbringung des Minimalquantums wird die Caution zur Deckung der Differenz zwischen den officiellen und den zugestandenen Frachtsätzen für das factisch aufgelieferte Quantum verwendet. Der Nachweis über die verfrachteten Quantitäten ist bis längstens Ende Mai 1903 zu erbringen	
					Arnau				52	37	15			
					Caslau				42	37	5			
					Cbotèboř				28	27	1			
					Chrast				30	21	9			
					Chrudim				16	15	1			
					Czernosek				50	49	1			
					Deutschbrod				39	27	12			
					Dobrowitz				44	39	5			
					Einsiedel				62	53	9			
					Eisenbrod				49	34	15			
					Falgendorf-Widach				42	35	7			
					Freiheit-Josannisbad				46	35	11			
					Friedland i. B.				84	46	38			
					Golč-Jenikau				51	39	12			
					Habendorf				56	51	5			
					Hlinsko				46	31	15			
					Hohenelbe				60	36	24			
					Iglau				32	28	4			
					Jičin				49	35	14			
					Jungbunzlau				61	28	33			
					Königshan				44	35	9			
					Langenbruck				53	41	12			
					Leitmeritz				50	45	5			
					Leschtina-Habern				63	41	22			
					Lieban				56	37	19			
					Liebenau				69	41	28			
					Melnik				47	45	2			
					Neu-Paka				47	26	21			
					Parschnitz				34	27	7			
					Pelsdorf				59	36	23			
					Raspenau				81	57	24			
					Reichenau bei Gablonz				53	41	12			
					Reichenberg				72	36	36			
					Schreckenstein				50	44	6			
					Seidenberg				90	61	29			
					Smidar				35	31	4			
					Starkenbach-Martinitz				49	36	13			
					Swarow-Hammer				59	35	24			
					Tannwald-Schumburg				65	33	32			
					Trautenau				36	27	9			
					Trübenwasser				42	35	7			
					Turnau				49	41	8			
					Weigsdorf				74	59	15			
					Wien (Oe.N.W.B.)				68	57	11			
					Wikaneč				47	41	6			
					Wostroměř				41	31	10			
					Žďiretz-Kreuzberg				46	27	19			
				Pardubitz (St.E.G.)	Wien (St.E.G.)			Ausnahmetarif für raffinirtes Petroleum etc., giltig vom 1. Juni 1900	68	61	7			
					Wien (K.F.N.B.)			Ausnahmetarif für raffinirtes Petroleum etc. vom 1. Juni 1900	68	61	7			

Diese Frachtsätze gelten in umgekehrter Richtung auch für leere, gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralölfässer unter Aufrechthaltung der im Ausnahmetarife niedergelegten Bestimmungen.

In das festgesetzte Minimalquantum von 5000 Tonnen (à 1000 kg) werden auch Petroleumtransporte und sonstige in dem vorbezeichneten Ausnahmetarife vom 1. April 1901 genannte Artikel eingerechnet, welche in der Zeitdauer, für welche dieses Zugeständniss gilt, ab Pardubitz (S.N.D.V.B.) nach anderen als den vorstehend genannten Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. und darüber hinaus zur Verfrachtung gelangen

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
24	Nr. 148 vom 21. December 1901	3593	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	*)	Kleie der Pos. M—4, Oelkuchen und Oelkuchenmehl der Pos. O—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I			Das auf Seite 3621 befindliche Verzeichniss der landwirthschaftlichen Hauptcorporationen, welche zur Bestätigung der Bestellscheine und Cumulativ-Bestellscheine berufen sind, wird mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902, dahin ergänzt, dass in der Bukowina neben des „Landesculturvereines für das Herzogthum Bukowina in Czernowitz" auch der „k. k. Landesculturrath für das Herzogthum Bukowina in Czernowitz" zur Bestätigung der erwähnten Documente ermächtigt ist	

*) Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmische Commercialbahnen, Böhmische Nordbahn, Bozen-Meraner Bahn, Buschtêhrader Eisenbahn, Eisenbahn Wien-Aspang, k. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Localbahn Stramberg-Wernsdorf, Oesterr. Nordwesthahn, Salzkammergut-Localbahn, Standing-Stramberger Localbahn, Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, Südhahn (österr. Linien), Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien) und der im Betriebe dieser Verwaltungen stehenden Localbahnen in Oesterreich, mit Ausschluss der Mühlkreisbahn und der Strecke Linz—Urfahr.

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
13	Nr. 123 vom 19. October 1901	2167	Südbahn-Gesellschaft		Malz	Nagy-Kanizsa	Stationen des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen, bezw. Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Verbandstarifes, dann nach Stationen der Schweiz und schweizerisch-südbadischen Gemeinschaftsstationen	1. April 1902	Die nebenbezeichneten Begünstigungen erscheinen durch die im Verordnungs-Blatte Nr. 107 vom 12. September 1901 unter fortl. Nr. 1910 kundgemachte allgemeine Begünstigung für Malz nach ausländischen Stationen, resp. Plätzen, welche nunmehr auch für Transporte in nebenangeführten Relationen in Anspruch genommen werden kann, als gegenstandslos
14	Nr. 14 vom 6. Februar 1902	597				Velencze	Stationen des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen, bezw. Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Verbandstarifes		
15	Nr. 18 vom 15. Februar 1902	680				Nagy-Kanizsa	Triest		
16	Nr. 19 vom 18. Februar 1902	692				Velencze	Triest		
17	Nr. 131 vom 9. November 1901	2397	K. k. österr. Staatsbahnen	Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	Salz der Pos. S—7a der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Ebensee und Hallein	Politz-Sandau	. . April 1902	
18	Nr. 135 vom 21. November 1901	2555					Zwickau i. B.		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	Bezeichnung der Relation nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
36	Nr. 29 vom 13. März 1902	840	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich angeführt	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. 6—9 etc.	Wien Donauquaibahnhof	Wien St.E.G. transit Wien St.E.G. loco Wien K.F.N.B. transit Wien K.F.N.B. loco Wien Oe.N.W.B. transit und vice versa	In der Rubrik 14 „Besondere Bemerkungen" ist die Bemerkung zu streichen und dafür zu setzen: „Für das Umladen aus dem Schiffe in die Eisenbahnwagen oder umgekehrt wird eine Auf-, bezw. Abladegebühr nicht berechnet. Für die Besorgung der Umladung sind die bezüglichen Vereinbarungen mit den Schiffahrts-Gesellschaften massgebend."	

Specialfabriken
für
Pumpen und **Waagen**
Grösstes Lager. 669
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

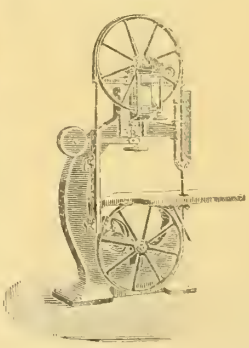
Der seit **1807** schon bekannte und als Specialität berühmte
Becher'sche Karlsbader Englisch-Bitter
ist der beste aller Magenliqueure. Ueberall käuflich. Vielfach prämiirt. Firma beachten, da viele werthlose Nachahmungen ausgeboten werden. **Johann Becher,** Liqueurfabrik, **Karlsbad** in Böhmen 691. Vertreter in Wien: **Carl Zechmeister,** XVIII. Gentzgasse 19.

H. R. Heinicke, Wien
III. Marxergasse 6.
Special-Geschäft für
Fabrik-Schornsteinbau und
Dampfkessel-Einmauerungen,
einschlägige Reconstructionen und Reparaturen.
Prospecte und Kostenanschläge spesenfrei.
Erbauen der höchsten Schornsteine der Erde von 140 m Höhe.

LIMAN & PETZOLD, Wien, III. Matthäusgasse 8.
Eiserne Transport-Geräthe.
Rasch-Pumpe!
Oesterr. Patent

Die beste Pumpe der Gegenwart, von geradezu verblüffender Wirkung als **Schiffs-** und **Baupumpe.**
Leistet ca. 20.000 Liter pro Stunde. Fördert nicht nur Sand und Schlamm, sondern auch grössere Gegenstände mit Leichtigkeit. 655
Ein Mann Bedienung.

Wiener Wechselstuben-Gesellschaft
KAPUN, HANAKAMP & Co.
Wien, I. Kärnthnerstrasse 18
Eingang: Neuer Markt 3, Halbstock. 661
Coulantester Ein- und Verkauf aller Gattungen Werthpapiere, Münzen und Valuten.
Besorgung von Capitalsanlagen, Heiratscautionen, Vinculirungen, solideste Ausführung von Börseaufträgen, provisionsfreie Einlösung von Coupons, Revisionen, Evidenzhaltung von verlosbaren Werthpapieren, Depotverwahrung und -Verwaltung. Lose auf Raten. Promessen. Commissionsweise Versicherung von verlosbaren Werthpapieren gegen Coursverlust. Belehnung von Werthpapieren. Annahme von Baareinlagen zur conto-correntmässigen Verzinsung.

Weltausstellung Wien 1873 Fortschrittsmedaille. Gegründet 1853. Weltausstellung Paris 1900 Grand Prix.
G. Topham
Maschinenfabrik und Eisengiesserei
Wien, Favoriten.
Specialitäten: 665

Sägewerks- und Holzbearbeitungsmaschinen in vollkommenster Ausführung nach neuesten formvollendeten Modellen für alle Zwecke der Holzindustrie.
Dampfmaschinen mit Präcisions-Schieber- und zwangläufiger Ventilsteuerung (Patent Elsner). Über 400 im Betriebe.
Transmissionen mit und ohne Ringschmierlager, sowie auf Maschinen geformte Zahnräder aller Art.
Spindel- und Excenterpressen, hydraulische Pressen und die zörniegogeb Pumpwerke.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 37. **Wien, 3. April 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Vergleichende Nebeneinanderstellung der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder mit jenen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 24. März 1902,*) betreffend die Ergänzung und theilweise Aenderung der Concessionsurkunde vom 22. Juni 1897, R.-G.-Bl. Nr. 152, für die Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan aus Anlass der von der k. k. Regierung gewährten Erhöhung der Staatsgarantie für diese Bahnen.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung werden zufolge des Artikels XVII des Gesetzes vom 1. Juli 1901, R.-G.-Bl. Nr. 85, nachstehende Ergänzungen und Aenderungen der Concessionsurkunde vom 22. Juni 1897, R.-G.-Bl. Nr. 152, getroffen:

I. Der Gesellschaft wird ausser der laut § 2 der Concessionsurkunde vom 22. Juni 1897, R.-G.-Bl. Nr. 152, für ein Prioritätsanlehen im Nominalbetrage von höchstens fl. 6,400.000 (K 12,800.000) zugestandenen Garantie, vom Staate die weitere Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses im Maximalbetrage von K 67.120 gewährt, welches dem Erfordernisse für die vierpercentige Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Bedeckung des eingetretenen Mehrerfordernisses am Baucapitale aufzunehmenden innerhalb der Amortisationsfrist des vorerwähnten ersten Prioritätsanlehens, das ist bis längstens 1. August 1972, zu tilgenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von K 1,570.000 gleichkommt.

II. Auf diese Garantieerhöhung haben die §§ 2 bis inclusive 6 der vorbezogenen Concessionsurkunde sinngemässe Anwendung mit der Massgabe zu finden, dass im vierten Absatze des § 5 zu dem dortselbst erwähnten Vermögen der Unternehmung, aus welchem Forderungen des Staates an Garantievorschüssen oder Zinsen zu berichtigen sind, insbesondere auch die für die Einlösung zu leistende Entschädigung (§ 17) gehört.

III. In Abänderung des zweiten Absatzes des § 11 der bezogenen Concessionsurkunde wird die Gesellschaft ermächtigt, ein weiteres Prioritätsanlehen im Nominalbetrage von K 1,570.000 unter den von der k. k. Staatsverwaltung zu genehmigenden Modalitäten aufzunehmen.

IV. Die Bestimmung des § 17, Z. 1, Absatz 1, der bezogenen Concessionsurkunde wird dahin ergänzt, dass von dem daselbst erwähnten, vom Staate in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen auszubezahlenden Nominalbetrage des Actiencapitales etwaige Forderungen des Staates an aushaftenden Garantievorschüssen sammt Zinsen in Abzug zu bringen sind.

Wittek m. p.

*) Enthalten in dem am 28. März 1902 ausgegebenen XXV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 62.

Gesetz vom 26. März 1902,*) betreffend die Ermächtigung zur Convertirung der durch Abstempelung in Staatsschuldverschreibungen umgewandelten Actien der galizischen Carl Ludwig-Bahn.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Zum Behufe der Rückzahlung der durch Abstempelung in Staatsschuldverschreibungen umgewandelten Actien der galizischen Carl Ludwig-Bahn wird die Regierung ermächtigt, eine mit höchstens 4 Percent in Kronenwährung steuerfrei verzinsliche Schuld in der Art aufzunehmen, dass dadurch eine dauernde Ersparung für den Staatsschatz gegenüber der gegenwärtigen Annuität erzielt wird.

Die bezeichnete Schuldgattung ist demnach auf einmal oder partienweise zur Rückzahlung, beziehungsweise Umwandlung mit der Wirkung einzuberufen, dass mit Ablauf des vom Finanzminister zu bestimmenden Endtermines die Verzinsung der einberufenen Titres aufhört.

Artikel II.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, wird Mein Finanzminister betraut.

Wien, am 26. März 1902.

Franz Joseph m. p.

Körber m. p. **Böhm** m. p.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 23. März 1902,**) betreffend die Ergänzung und theilweise Aenderung der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 22. October 1894, R.-G.-Bl. Nr. 219, für die Ybbsthalbahn und der Concessionsurkunde vom 20. Mai 1898, R.-G.-Bl. Nr. 92, für die Localbahn Gstadt-Ybbsitz aus Anlass der von der k. k. Regierung gewährten Erhöhung der Staatsgarantie für diese Bahnen.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung werden zufolge des Artikels XVII des Gesetzes vom 1. Juli 1901, R.-G.-Bl. Nr 85, nachstehende Ergänzungen und Aenderungen der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 22. October 1894, R.-G.-Bl. Nr. 219, und der Concessionsurkunde vom 20. Mai 1898, R.-G.-Bl. Nr. 92, getroffen:

I. Der Gesellschaft wird ausser der laut § 4, Absatz II, Z. 1, der Concessionsurkunde vom 20. Mai 1898, R.-G.-Bl. Nr. 92, zugestandenen Garantie eines jährlichen gemeinsamen Reinerträgnisses, welches dem Erfordernisse für die vierpercentige Verzinsung nebst der Tilgungsquote des auf der Ybbsthalbahn bücherlich sichergestellten Prioritätsanlehens von fl. 2,400.000 (K 4,800.000) nebst dem Erfordernisse für die vierpercentige Verzinsung und die Tilgungsquote der für eben diese Bahn emittirten Prioritätsactien im Nominalbetrage von fl. 200.000 (K 400.000) zuzüglich des gleichartigen Erfordernisses für das zum Zwecke der Geldbeschaffung für den Bau der Localbahn Gstadt-Ybbsitz aufgenommene Prioritätsanlehen im Nominalbetrage von fl. 264.000 (K 528.000) gleichkommt, vom Staate die weitere Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses im Maximalbetrage von K 66.940 gewährt, welches dem Erfordernisse für die vierpercentige Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Bedeckung des eingetretenen Mehrerfordernisses am Baucapitale aufzunehmenden, bis längstens 1. April 1973 zu tilgenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von K 1,570.000 gleichkommt.

II. Auf diese Garantieerhöhung haben die nach Anordnung des § 4, Absatz 1, der Concessionsurkunde vom 20. Mai 1898, R.-G.-Bl. Nr. 92, in Kraft stehenden Bestimmungen der §§ 4 bis 7 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 22. October 1894, R.-G.-Bl. Nr. 219, sinngemässe Anwendung mit der Massgabe zu finden, dass im vierten Absatze des § 6 der letztgenannten Allerhöchsten Concessionsurkunde zu dem dortselbst erwähnten Vermögen der Unternehmung, aus welchem Forderungen des Staates an Garantievorschüssen oder Zinsen zu berichtigen sind, insbesondere auch die für die Einlösung zu leistende Entschädigung (§ 4, Absatz II, Z. 3, lit. a, der Concessionsurkunde vom 20. Mai 1898, R.-G.-Bl. Nr. 92) gehört.

III. In Ergänzung des durch den § 4, Absatz I, Z. 2, der Concessionsurkunde vom 20. Mai 1898, R.-G.-Bl. Nr. 92, abgeänderten § 12 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 22. October 1894, R.-G.-Bl. Nr. 219, wird die Gesellschaft ermächtigt, ein weiteres Prioritätsanlehen im Nominalbetrage von K 1,570.000 unter den von der k. k. Staatsverwaltung zu genehmigenden Modalitäten aufzunehmen.

IV. Die Bestimmung des § 4, Absatz II, Z. 3, lit. a, der Concessionsurkunde vom 20. Mai 1898, R.-G.-Bl. Nr. 92, wird dahin ergänzt, dass von dem daselbst erwähnten, vom Staate in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen auszuzahlenden Nominalbetrage des Stammactiencapitales etwaige Forderungen des Staates an aushaftenden Garantievorschüssen sammt Zinsen in Abzug zu bringen sind.

Wittek m. p.

*) Enthalten in dem am 28. März 1902 ausgegebenen XXIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 60.
**) Enthalten in dem am 28. März 1902 ausgegebenen XXV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 61.

Vergleichende Nebeneinanderstellung

der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder mit jenen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

(Schluss.)

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.
§ 63. Lieferfrist.	
. . . . .	
(3) Den Eisenbahnverwaltungen ist gestattet, mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde Zuschlagsfristen für folgende Fälle festzusetzen:	
. . . . .	
3. Für Bahnen von untergeordneter Bedeutung, sowie für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite.	3. Für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite.
4. Wenn das Gut über einen nicht überbrückten Flussübergang oder eine Verbindungsbahn zu befördern ist, welche zwei am Transport theilnehmende Bahnen verbindet.	
5. Ausserdem kann für den Uebergang von einer Bahn auf die andere, oder selbst auch für den Uebergang von einer Linie auf eine andere Linie derselben Bahnverwaltung ein Zuschlag an der Expeditionsfrist von höchstens 6 Stunden bei Eilgütern und von höchstens 12 Stunden bei Frachtgütern für jeden Uebergang bewilligt werden.	
. . . . .	
(9) Wenn Frachtgut, dessen Lieferfrist am Samstag Mitternacht abläuft, an diesem Tage nach 6 Uhr Abends ankommt, läuft die Lieferfrist erst an dem darauffolgenden Sonntage um Mitternacht ab.	
(10) Ausnahmetarife zu reducirten Preisen und mit verlängerten Lieferfristen sind mit besonderer Genehmigung der Aufsichtsbehörde gestattet.	
(11) Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde können die Lieferfristen wegen Unterbrechung des Güterverkehres an Sonn- und Festtagen um diese Tage insoweit verlängert werden, als nicht ohnehin die Bestimmungen der Absätze 7, 8 und 9 zur Anwendung gelangen. Eine solche Verlängerung der Lieferfristen ist gehörig zu veröffentlichen.	
(Die Bestimmungen des B.-R. entsprechen theils dem I. Ue., § 6 der Ausführungsbestimmungen, theils sind dieselben durch die in Oesterreich-Ungarn bestehenden besonderen Verhältnisse bedingt.)	
§ 64. Verfügungsrecht des Absenders.	
. . . . .	
(2) Dieses Recht steht indes im Falle der Ausstellung eines Frachtbriefduplicates oder eines Aufnahmescheines (§ 54, Absatz 5 und 7) dem Absender nur dann zu, wenn er das Duplicat oder den Aufnahmeschein	
vorweist. Hat in diesem Falle die Eisenbahn die Anweisungen des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung zu verlangen, so ist sie für den daraus entstehenden Schaden dem Empfänger, welchem der Absender die Urkunde übergeben hat, haftbar.	vorlegt. Befolgt die Eisenbahn die Anweisungen des Absenders, ohne die Vorlegung zu verlangen, so ist sie für den daraus entstehenden Schaden dem Empfänger, welchem der Absender die Urkunde übergeben hat, haftbar.
. . . . .	
(Die Fassung des B.-R. entspricht jener des I. Ue., Art. 15 [2].)	
§ 65. Transporthindernisse.	
(1) Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahntransportes durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert,	(1) Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahntransportes ohne Verschulden des Absenders zeitweilig verhindert,
so hat — abgesehen von dem Falle des Absatzes 3 etc.	
. . . . .	
(Die Fassung des B.-R. entspricht jener des I. Ue., Art. 18 [1].)	

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.

§ 66.

Ablieferung des Gutes.

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und gegen Bescheinigung des Empfanges (§ 68, Absatz 7) den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen.	(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung ihrer durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen und gegen Bescheinigung des Empfanges (§ 68, Abs. 7) den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen.

(2) Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen im eigenen Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, sei es, dass er hiebei im eigenen oder im fremden Interesse handle. Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Uebergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen. Dieses Recht erlischt, wenn der Absender der Eisenbahn eine nach Massgabe des § 64 zulässige entgegenstehende

Verfügung ertheilt hat.	Anweisung ertheilt hat.

. . . . . .

(4) Die Empfangbahn hat bei der Ablieferung alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere Fracht- und Nebengebühren, Zollgelder und andere zum Zwecke der Ausführung des Transportes gehabte Auslagen, sowie die auf dem Gute haftenden Nachnahmen und sonstigen Beträge einzuziehen, und zwar sowohl für eigene Rechnung, als auch für Rechnung der vorhergehenden Eisenbahnen und sonstigter Berechtigter

; dieselbe hat für alle diese Forderungen die Rechte eines Faustpfandgläubigers an dem Gute. Dieses Pfandrecht besteht, so lange das Gut in der Verwahrung der Eisenbahn oder eines Dritten sich befindet, welcher es für sie inne hat.	Die Empfangsbahn hat gegebenenfalls das Pfandrecht der Eisenbahn an dem Gute (H.G.B. §§ 440 ff.) geltend zu machen.

(Die Fassung des B.-R. entspricht jener des I. Ue., Art. 16, [1], [2], und Art. 21.)

§ 67.

Verpflichtung des Empfängers durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes.

Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn die im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen.	Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefs wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn nach Massgabe des Frachtbriefs Zahlung zu leisten.

Vergleiche jedoch § 61, Abs. 4, wegen Berichtigung der Frachtansätze.

(Die Fassung des B.-R. entspricht jener des I. Ue., Art. 17.)

§ 68.

Verfahren bei Ablieferung des Gutes.

(1) . . . . . .

Ueber die Ankunft der vom Empfänger abzuladenden Güter ist diesem

auf seine Kosten

vorbehaltlich der nachstehenden Ausnahmen, stets Nachricht zu geben.

Die Benachrichtigung erfolgt auf Kosten des Empfängers	Sie erfolgt

nach Wahl der Eisenbahn schriftlich durch die Post oder besonderen Boten, unter Angabe der Frist, innerhalb welcher nach § 69, Abs. 2, das Gut abzunehmen ist etc.

. . . . . .

(Die Fassung des B.-R. bringt zum Ausdrucke, dass die Avisirung über die Ankunft einer Sendung, auch wenn deren Abladung von der Bahn erfolgt, auf Kosten des Empfängers stattfindet, jene Fälle selbstverständlich ausgenommen, in welchen die Zustreifung der Güter an die Behausung des Empfängers sofort durch die Bahn veranlasst wird.)

§ 70.

Ablieferungshindernisse.

(1) Bei Ablieferungshindernissen hat die Empfangsstation den Absender durch Vermittlung der Versandtstation von der Ursache des Hindernisses unverzüglich in Kenntnis zu setzen. Sie darf in keinem Falle ohne ausdrückliches Einverständnis des Absenders das Gut	(1) Ist der Empfänger des Gutes nicht zu ermitteln, verweigert oder verzögert er die Annahme oder die Abnahme oder ergibt sich ein sonstiges Ablieferungshinderniss, so hat die Empfangsstation den Absender durch Vermittelung der Versandtstation von der Ursache

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.
zurücksenden. Dies gilt insbesondere von Gütern, deren An- oder Abnahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird oder deren Abgabe sonst nicht möglich ist.	des Hindernisses unverzüglich in Kenntniss zu setzen und dessen Anweisung einzuholen. In keinem Falle darf das Gut ohne ausdrückliches Einverständniss des Absenders zurückgesendet werden.
. . . . .	. . . . .
(4) Von der Hinterlegung und dem vollzogenen Verkaufe des Gutes ist der Absender und, im Falle der Frachtbrief bereits ausgelöst ist, auch der Empfänger unverzüglich zu benachrichtigen, es sei denn, dass dies unthunlich ist.	(4) Von der Hinterlegung und dem vollzogenen Verkaufe des Gutes ist der Absender und der Empfänger unverzüglich zu benachrichtigen, es sei denn, dass dies unthunlich ist. Im Falle der Unterlassung ist die Eisenbahn zum Schadenersatze verpflichtet.

(Ad [1]. Die Fassung des 1. Absatzes entspricht jener des I. Ue., Art. 24 [1].
Ad [4]. Der Unterschied in Abs. 4 beruht darauf, dass der Empfänger wohl nur in dem Falle, wenn der Frachtbrief bereits ausgelöst ist, an der in Frage kommenden Benachrichtigung ein Interesse hat. Die im letzten Satze der E.-V. enthaltene Verpflichtung könnte in das B.-R. nur auf Grund eines Gesetzes aufgenommen werden; dieselbe beruht in der E.-V. auf § 437 des deutschen H.-G.-B.)

§ 72.

Gerichtliche Feststellung von Ablieferungshindernissen, Verlust und Beschädigung.	Feststellung von Mängeln des Gutes durch amtlich bestellte Sachverständige oder durch die Gerichte.
Jedem Betheiligten steht das Recht zu, unbeschadet des in den §§ 70 und 71 vorgesehenen Verfahrens, auch die gerichtliche Feststellung in Gemässheit der Bestimmungen des Handelsgesetzbuches zu beantragen.	Jedem Betheiligten steht, unbeschadet des in dem § 71 vorgesehenen Verfahrens, das Recht zu, die Feststellung einer Beschädigung oder Minderung des Gutes durch Sachverständige, welche von dem Gericht oder einer anderen zuständigen Behörde ernannt sind, vornehmen zu lassen. Bei diesem Verfahren ist auch dann, wenn die Sachverständigen nicht durch das Gericht ernannt sind, die Eisenbahn zuzuziehen.

(Die Fassung der E.-V. konnte mit Rücksicht darauf nicht angenommen werden, dass nicht überblickt werden kann, inwieweit deren rein processuale Vorschriften unserer Gesetzgebung entsprechen, auch ist die Aufnahme solcher Vorschriften in das B.-R. nicht erforderlich.)

§ 73.

Activlegitimation. Reclamationen.

(1) Zur Geltendmachung der aus dem Eisenbahnfrachtvertrage gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte ist nur derjenige befugt, welchem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht.

Bezüglich der Berechtigung zur Erhebung von Frachterstattungsanträgen vergleiche § 61,

Absatz 6.	Absatz 4.
(2) Vermag der Absender das Frachtbriefduplicat,	(2) Vermag der Absender das Duplicat des Frachtbriefs,

den Aufnahmeschein oder eine Bescheinigung der Versandtstation, dass eine solche Urkunde nicht ausgestellt ist, nicht vorzuzeigen, | nicht beizubringen,
so kann er seinen Anspruch nur mit Zustimmung des Empfängers geltend machen, es wäre denn, dass er den Nachweis beibringt, dass der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert hat.

(3) Aussergerichtliche Ansprüche (Reclamationen) sind mit einer Bescheinigung über den Werth des Gutes und, wenn dem Empfänger der Frachtbrief übergeben ist, mit diesem | schriftlich
anzubringen. Die Eisenbahnen haben derartige Ansprüche etc.

(ad [1]: Die Differenz ist durch die verschiedene Anordnung des § 61 bedingt.
ad [2]: Die Fassung des B.-R. entspricht jener des I. Ue., Art. 26 [2].
ad [3]: Der Beisatz „schriftlich" der E.-V. konnte in das B.-R. nicht übernommen werden, da laut der deutschen Begründung auch eine zu Protokoll gegebene Reclamation als schriftlich angebracht anzusehen ist, was unserem Sprachgebrauche nicht entspricht.)

§ 74.

Haftpflicht mehrerer an der Beförderung betheiligter Eisenbahnen.

(1) Diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung des Transportes auch auf den folgenden Bahnen der Beförderungsstrecke bis zur Ablieferung.	(1) Diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung der Beförderung auch auf den folgenden Bahnen bis zur Ablieferung des Gutes an den Empfänger.

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.
(2) Jede nachfolgende Bahn tritt dadurch, dass sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernimmt, nach Massgabe des letzteren in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbstständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefes auszuführen.	(2) Jede nachfolgende Bahn tritt dadurch, dass sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief annimmt, diesem gemäss in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbständige Verpflichtung, die Beförderung nach dem Inhalte des Frachtbriefs auszuführen.
(3) Die Ansprüche aus dem Frachtvertrage können jedoch — unbeschadet des Rückgriffes der Bahnen gegen einander — im Wege der Klage nur gegen die erste Bahn oder gegen diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbriefe übernommen hat, oder gegen diejenige Bahn gerichtet werden, auf deren Betriebsstrecke der Schaden sich ereignet hat. Unter den bezeichneten Bahnen steht dem Kläger die Wahl zu.	(3) Die Ansprüche aus dem Frachtvertrage können jedoch — unbeschadet des Rückgriffs der Bahnen unter einander — im Wege der Klage nur gegen die erste Bahn oder gegen diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbrief übernommen hat, oder gegen diejenige, auf deren Betriebsstrecke sich der Schaden ereignet hat, gerichtet werden. Unter den bezeichneten Bahnen steht dem Kläger die Wahl zu. Das Wahlrecht erlischt mit Erhebung der Klage.
(4) Das Wahlrecht erlischt mit der Erhebung der Klage.	(4) Im Wege der Widerklage oder mittelst Aufrechnung können Ansprüche aus dem Frachtvertrag auch gegen eine andere als die bezeichneten Bahnen geltend gemacht werden, wenn die Klage sich auf denselben Frachtvertrag gründet.
	(5) Hat auf Grund dieser Vorschriften eine der betheiligten Bahnen Schadenersatz geleistet, so steht ihr der Rückgriff gegen diejenige Bahn zu, welche den Schaden verschuldet hat. Kann diese nicht ermittelt werden, so haben die betheiligten Bahnen den Schaden nach dem Verhältniss ihrer Antheile an der Fracht gemeinsam zu tragen, soweit nicht festgestellt wird, dass der Schaden nicht auf ihrer Beförderungsstrecke entstanden ist. Die Befugniss der Eisenbahnen, über den Rückgriff im voraus oder im einzelnen Falle andere Vereinbarungen zu treffen, wird durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.

(ad [1], [2], [3], [4] des B.-R.: Die Fassung des B.-R. entspricht jener des I. Ue., Art. 27 [1], [2], [3], [4].

ad [4] E.-V.: Diese dem I. Ue., Art. 28, entsprechende Bestimmung kann aus den zu § 72 angegebenen Gründen in das B.-R. keine Aufnahme finden.

ad [5] E.-V.: Der Rückgriff der Bahnen untereinander ist für den internationalen Verkehr im I. Ue., Art. 50 ff., geregelt. Gleichwie es nun seinerzeit nicht für opportun erachtet wurde, diese Bestimmungen in das B.-R. vom Jahre 1893 aufzunehmen, so lag nunmehr schon gar keine Veranlassung, aber auch keine Möglichkeit vor, die auf § 432 des deutschen H.-G.-B. beruhende Bestimmung der E.-V. zu übernehmen, zumal das B.-R. eigentlich doch nur bestimmt ist, die Beziehungen der Eisenbahnen zum Publicum zu regeln.)

§ 75.

Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes im Allgemeinen.

(1) Die Eisenbahn haftet nach Massgabe der in den folgenden Paragraphen enthaltenen näheren Bestimmungen für den Schaden, welcher durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht zu beweisen vermag, dass der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes (namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage) oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.	(1) Die Eisenbahn haftet, vorbehaltlich der Bestimmungen in den folgenden Paragraphen, für den Schaden, welcher durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht, es sei denn, dass der Schaden durch ein Verschulden oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten, durch höhere Gewalt, durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage, verursacht ist.

. . . . . .

(Die Fassung des B.-R. entspricht jener des I. Ue., Art. 30 [1].)

§ 77.

Beschränkung der Haftpflicht bei besonderen Gefahren.

(1) Die Eisenbahn haftet nicht:	(1) Die Eisenbahn haftet nicht:
1. In Ansehung der Güter, welche nach der Bestimmung dieses Reglements oder des Tarifes oder nach	1. in Ansehung der Güter, die nach der Bestimmung dieser Ordnung oder des Tarifes oder nach

Betriebsreglement.

einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender in offen gebauten Wagen transportirt werden,

für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist. Unter dieser Gefahr ist auffallender Gewichtsabgang oder der Verlust ganzer Stücke nicht zu verstehen.

2. In Ansehung der Güter, welche, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung auf dem Transport erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe (§ 58) unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind,

für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist.

3. In Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach der Bestimmung dieses Reglements oder des Tarifes oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender, von diesem, beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird,

für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist.

4. In Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust, Minderung oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, aussergewöhnliche Leckage, Austrocknung und Verstreuung zu erleiden,

für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist.

5. In Ansehung lebender Thiere,

für den Schaden, welcher aus der mit der Beförderung dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist.

6. In Ansehung derjenigen Güter, einschliesslich der Thiere, welchen nach der Bestimmung dieses Reglements oder des Tarifes oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender ein Begleiter beizugeben ist,

für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

(2) Wenn ein eingetretener Schaden nach den Umständen des Falles aus einer der in diesem Paragraphen bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird bis zum Nachweise des Gegentheiles vermuthet, dass der Schaden aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist.

Eisenbahn-Verkehrsordnung.

einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender in offen gebauten Wagen befördert werden,

für den Schaden, welcher aus der mit dieser Beförderungsart verbundenen Gefahr entsteht; hierunter ist auffallender Gewichtsabgang oder der Verlust ganzer Stücke nicht zu verstehen;

2. in Ansehung der Güter, die, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung während der Beförderung erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe (§ 58) unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung zur Beförderung aufgegeben sind,

für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entsteht;

3. in Ansehung der Güter, deren Auf- und Abladen nach der Bestimmung dieser Ordnung oder des Tarifes oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender von diesem oder von dem Empfänger besorgt wird,

für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit einer mangelhaften Verladung verbundenen Gefahr entsteht;

4. in Ansehung der Güter, die vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, aussergewöhnliche Leckage, Austrocknung und Verstreuung zu erleiden,

für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entsteht;

5. In Ansehung lebender Thiere,

für den Schaden, welcher aus der für sie mit der Beförderung verbundenen besonderen Gefahr entsteht;

6. in Ansehung derjenigen Güter, einschliesslich der Thiere, welchen nach dieser Ordnung, dem Tarif oder einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender ein Begleiter beizugeben ist,

für den Schaden, welcher aus der Gefahr entsteht, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

(2) Konnte ein eingetretener Schaden den Umständen nach aus einer der im Abs. 1 bezeichneten Gefahren entstehen, so wird vermuthet, dass er aus dieser Gefahr entstanden sei.

(3) Eine Befreiung von der Haftpflicht kann auf Grund dieser Vorschriften nicht geltend gemacht werden, wenn der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn entstanden ist.

(Die Fassung des B.-R. entspricht jener des I. Ue., Art. 13.)

§ 78.

Beschränkung der Haftung bei Gewichtsverlusten.

(1) In Ansehung derjenigen Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte regelmässig einen Verlust an Gewicht erleiden,

(1) Bei Gütern, die nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei der Beförderung regelmässig einen Gewichtsverlust erleiden,

ist die Haftpflicht der Eisenbahn etc.

. . . . . .

Betriebsreglement.

(4) Der Normalsatz wird, im Falle mehrerer Stücke auf einen und denselben Frachtbrief befördert worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

(5) Diese Beschränkung der Haftpflicht tritt nicht ein, insoweit nachgewiesen wird, dass der Verlust nach den Umständen des Falles nicht infolge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist oder dass der angenommene Percentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umsänden des Falles nicht entspricht.

Eisenbahn-Verkehrsordnung.

(4) Der Normalsatz wird, falls mehrere Stücke auf denselben Frachtbrief befördert werden, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gemicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet ist oder sonst festgestellt werden kann.

(5) Die Beschränkung der Haftpflicht tritt nicht ein, soweit der Verlust den Umständen nach nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder soweit der angenommene Satz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.

. . . . . .

(Die Fassung des B.-R. entspricht jener des I. Ue., Art. 32 [1] [2] [3].)

§ 80.

Höhe des Schadenersatzes bei Verlust oder Minderung des Gutes.

Wenn auf Grund der vorhergehenden Bestimmungen von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden muss, so ist der gemeine Handelswerth, in dessen Ermangelung der gemeine Werth zu ersetzen, welchen das Gut derselben Art und Beschaffenheit am Versandtorte zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut zur Beförderung angenommen worden ist. Dazu kommt die Erstattung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten, sowie an Fracht etwa bereits bezahlt worden ist.

Muss auf Grund des Frachtvertrags von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden, so ist der gemeine Handelswerth und in dessen Ermangelung der gemeine Werth zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Absendung in dem Zeitpunkte der Annahme zur Beförderung hatte, unter Hinzurechnung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten, sowie an Fracht bereits bezahlt ist. Vergleiche jedoch § 88.

(Die Fassung des B.-R. entspricht jener des I. Ue., Art. 34.)

§ 81.

Beschränkung der Höhe des Schadenersatzes durch die Tarife.

(1) Es ist den Eisenbahnen gestattet, besondere Bedingungen (Ausnahmetarife) mit Festsetzung eines im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentlichen, sofern diese Ausnahmetarife eine Preisermässigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet.

(2) Den Eisenbahnen ist ferner gestattet, die im Falle des gänzlichen oder theilweisen Verlustes oder der Beschädigung der im § 50, B. 2, Absatz 1, bezeichneten Gegenstände zu leistende Entschädigung in den Tarifen auf einen Maximalbetrag zu beschränken.

(1) Die Eisenbahnen können in besonderen Bedingungen (Ausnahmetarifen) einen im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung zu erstattenden Höchstbetrag festsetzen, sofern diese Ausnahmetarife eine Preisermässigung für die ganze Beförderung gegenüber den gewöhnlichen Tarifen der Eisenbahn enthalten und der gleiche Höchstbetrag auf die ganze Beförderungsstrecke Anwendung findet.

(2) Den Eisenbahnen ist ferner gestattet, die im Falle des gänzlichen oder theilweisen Verlustes oder der Beschädigung von Kostbarkeiten, Kunstgegenständen, Geld und Werthpapieren zu leistende Entschädigung in den Tarifen auf einen Höchstbetrag zu beschränken.

. . . . . .

(ad [1] Die Fassung des B.-R. entspricht jener des I. Ue., Art. 35; ad [2] die Fassung des B.-R. bringt präcise zum Ausdrucke, dass sich die in diesem Absatze enthaltene Bestimmung auf **sämmtliche** *im* **§ 50, B. 2, Abs. 1,** *bezeichneten und nicht etwa blos auf die in dem entsprechenden Absatze der E.-V. aufgeführten Gegenstände bezieht.)*

§ 83.

Höhe des Schadenersatzes bei Beschädigung des Gutes.

Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerthes des Gutes zu bezahlen. Im Falle die Beförderung nach einem Ausnahmetarife im Sinne des § 81 stattgefunden hat, wird der zu bezahlende Schadensbetrag verhältnissmässig herabgemindert. Vergleiche jedoch § 88.

Im Falle der Beschädigung des Gutes ist für die Minderung des im § 80 bezeichneten Werthes Ersatz zu leisten. Ist für den zu ersetzenden Werth des Gutes auf Grund der Bestimmungen des § 81 im Tarif ein Höchstbetrag festgesetzt, so wird der für die Beschädigung zu leistende Ersatz verhältnissmässig gekürzt. Vergleiche jedoch § 88.

(Die Fassung des B.-R. entspricht jener des I. Ue., Art. 37.)

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.
§ 84.	
Declaration des Interesses an der Lieferung. Ihre Voraussetzungen.	Angabe des Interesses an der Lieferung. Ihre Voraussetzungen.
(1) Der Absender kann das Interesse an der Lieferung mit den in den §§ 85 und 87 vorgesehenen Rechtswirkungen im Frachtbriefe declariren.	(1) Der Absender kann das Interesse an der Lieferung mit den in den §§ 85 und 87 vorgesehenen Rechtswirkungen im Frachtbriefe angeben. In diesem Falle ist etc.
(2) Die Summe, zu welcher das Interesse an der Lieferung declarirt. wird, muss im Frachtbriefe etc.	(2) Die Summe, zu welcher das Interesse an der Lieferung angegeben. wird, muss im Frachtbriefe etc.
(3) In diesem Falle wird der Frachtzuschlag für untheilbare Einheiten von je 10 Kronen und 10 Kilometer berechnet und darf 2·5 Heller für ein Kilometer und für je 1000 Kronen des Betrages der declarirten Summe nicht übersteigen. Der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag beträgt für den ganzen Durchlauf 40 Heller. Ueberschiessende Beträge werden auf 10 Heller abgerundet.	(3) Der Frachtzuschlag ist für untheilbare Einheiten von je 10 Mark und 10 Kilometer zu berechnen und darf 2·5 Pfennig für 1 Kilometer und für 1000 Mark des als Interesse angegebenen Betrags nicht übersteigen. Der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag beträgt für den ganzen Durchlauf 40 Pfennig. Ueberschiessende Beträge werden auf 10 Pfennig abgerundet.
(4) Ist die Ersatzpflicht nach den Vorschriften des § 81 auf einen Maximalbetrag beschränkt, so findet eine Declaration des Interesses an der Lieferung über diesen Betrag hinaus nicht statt.	(4) Ist die Ersatzpflicht nach den Vorschriften des § 81 auf einen Höchstbetrag beschränkt, so findet eine Angabe des Interesses an der Lieferung über diesen Betrag hinaus nicht statt.
§ 85.	
Höhe des Schadensersatzes für Verlust, Minderung oder Beschädigung bei Declaration des Interesses an der Lieferung.	Höhe des Schadensersatzes für Verlust, Minderung oder Beschädigung bei Angabe des Interesses an der Lieferung.
Hat eine Declaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so kann der Berechtigte im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung, ausser der durch die §§ 80 und 83 festgesetzten Entschädigung, noch einen weiteren Schadenersatz bis zur Höhe des in der Declaration festgesetzten Betrages beanspruchen. Das Vorhandensein und die Höhe dieses weiteren Schadens hat der Berechtigte zu erweisen.	Hat eine Angabe des Interesses an der Lieferung stattgefunden (§ 84), so kann im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung des Gutes ausser der in den §§ 80 und 83 bezeichneten Entschädignng der Ersatz des weiter entstandenen Schadens bis zu dem angegebenen Betrage beansprucht werden.
(Die Fassung des B.-R. entspricht dem I. Ue., Art. 38.)	
§ 86.	
Haftung für Versäumung der Lieferfrist.	
Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist (§ 63) entstanden ist, sofern sie nicht beweist,	es sei denn, dass die Verspätung etc.
(Die Fassung des B.-R. entspricht jener des I. Ue., Art. 39.)	
§ 87.	
Höhe des Schadensersatzes bei Versäumung der Lieferfrist.	
. . . . .	
(1) I. Wenn eine Declaration des Interesses an der Lieferung nicht stattgefunden hat:	(1) I. Wenn eine Angabe des Interesses an der Lieferung nicht stattgefunden hat:
. . . . .	
II. Wenn eine Declaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden hat:	II. Wenn eine Angabe des Interesses an des Lieferung stattgefunden hat:
. . . . .	
In beiden Fällen darf die Vergütung den declarirten Betrag des Interesses nicht übersteigen.	In beiden Fällen darf die Vergütung den angegebenen Betrag des Interesses nicht übersteigen.
	(2) Beweist die Eisenbahn, dass kein Schaden entstanden ist, so ist keine Vergütung zu leisten.
(2)	(3)
Wegen der Fälle, in denen voller Ersatz zu leisten ist, vergleiche § 88.	
(Absatz [2] der E.-V. enthält eine rein processuale Bestimmung, deren Aufnahme in das B.-R. als nicht zulässig erachtet wurde.)	

Betriebsreglement.

Eisenbahn-Verkehrsordnung.

§ 88.

Schadensersatz bei Arglist oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn.

Die Vergütung des vollen Schadens kann in allen Fällen gefordert werden, wenn derselbe infolge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist.

Schadensersatz bei Vorsatz oder grober Fahrlässigket der Eisenbahn.

Ist der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt, so kann in allen Fällen Ersatz des vollen Schadens gefordert werden.

(Die Fassung des B.-R. entspricht jener des I. Ue., Art. 41.)

§ 89.

Verwirkung der Ersatzansprüche.

Wenn Gegenstände, welche vom Transporte ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingungsweise zugelassen sind, unter unrichtiger oder ungenauer Declaration zur Beförderung aufgegeben, oder wenn die für dieselben vorgesehenen Sicherheitsvorschriften vom Absender ausseracht gelassen werden, so ist jede Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen.

Werden Gegenstände, die von der Beförderung ausgeschlossen oder zur Beförderung nur bedingungsweise zugelassen sind, unter unrichtiger oder ungenauer Bezeichnung aufgegeben, oder werden die für diese Gegenstände vorgesehenen Sicherheitsmassregeln von dem Absender unterlassen, so ist die Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrags ausgeschlossen.

(Die Fassung des B.-R. entspricht jener des I. Ue., Art. 43.)

§ 90.

Erlöschen der Ansprüche nach Bezahlung der Fracht und Annahme des Gutes.

. . . . . .

(2) Hievon sind jedoch ausgenommen:

1. Entschädigungsansprüche, bei welchen der Berechtigte nachweisen kann, dass der Schaden durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist;

2. Entschädigungsansprüche wegen Verspätung, wenn die Reclamation spätestens am vierzehnten Tage, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, bei einer der nach § 74 in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen angebracht wird;

3. Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, deren Feststellung gemäss § 71 vor der Annahme des Gutes durch den Empfänger erfolgt ist oder deren Feststellung nach § 71 hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;

4. Entschädigungsansprüche wegen äusserlich nicht erkennbarer Mängel, deren Feststellung nach der Annahme erfolgt ist, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:

a) es muss unmittelbar nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Empfangnahme des Gutes der Antrag auf Feststellung gemäss § 71 bei der Eisenbahn oder bei dem zuständigen Gerichte angebracht werden;

b) der Berechtigte muss beweisen, dass der Mangel während der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist.

War indessen die Feststellung des Zustandes des Gutes durch den Empfänger auf der Empfangsstation möglich und hat die Eisenbahn sich bereit erklärt, dieselbe dort vorzunehmen, so findet die Bestimmung unter Nr. 4 keine Anwendung.

. . . . . .

(5) Alle in diesem Paragraphen erwähnten Entschädigungsansprüche müssen schriftlich erhoben werden.

(2) Hievon sind jedoch ausgenommen:

1. Entschädigungsansprüche für Schäden, die durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden sind;

2. Entschädigungsansprüche wegen Verspätung, wenn sie spätestens am vierzehnten Tage, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, bei einer der nach § 74 in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen schriftlich angebracht werden;

3. Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, die gemäss § 71 oder 72 festgestellt worden sind, bevor der Empfänger das Gut angenommen hat oder deren Feststellung nach § 71 hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;

4. Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, die bei der Annahme äusserlich nicht erkennbar waren, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:

a) es muss unverzüglich nach der Entdeckung des Mangels und spätestens binnen einer Woche nach der Annahme zu dessen Feststellung entweder bei Gericht die Besichtigung des Gutes durch Sachverständige oder schriftlich bei der Eisenbahn eine gemäss § 71 vorzunehmende Untersuchung des Gutes beantragt werden;

(Die Fassung des B.-R. entspricht jener des I. Ue., Art. 44.)

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.
	§ 91.
	Verjährung der Ansprüche gegen die Eisenbahn wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Verspätung des Gutes.
(1) Entschädigungsforderungen wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Verspätung, insofern sie nicht durch Anerkenntnis der Eisenbahn, Vergleich oder gerichtliches Urtheil festgestellt sind, verjähren in einem Jahre und im Falle des § 90, Nr. 1, in drei Jahren.	(1) Die Ansprüche gegen die Eisenbahn wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes verjähren in einem Jahre.
(2) Die Verjährung beginnt im Falle der Beschädigung oder Minderung an dem Tage, an welchem die Ablieferung stattgefunden hat, im Falle des gänzlichen Verlustes eines Frachtstückes oder der Verspätung an dem Tage, an welchem die Lieferfrist abgelaufen ist.	(2) Die Verjährung beginnt im Falle der Beschädigung oder Minderung mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung stattgefunden hat, im Falle des gänzlichen Verlustes oder der verspäteten Ablieferung mit dem Ablaufe der Lieferfrist.
(3) Ansprüche, welche nach den Bestimmungen der §§ 90 und 91 erloschen oder verjährt sind, können auch nicht im Wege einer Widerklage oder einer Einrede geltend gemacht werden.	
(4) Wenn der Berechtigte eine schriftliche Reclamation bei der Eisenbahn einreicht, so wird die Verjährung für so lange gehemmt, als die Reclamation nicht erledigt ist. Ergeht auf die Reclamation ein abschlägiger Bescheid, so beginnt der Lauf der Verjährungsfrist wieder mit dem Tage, an welchem die Eisenbahn ihre Entscheidung dem Reclamanten schriftlich bekannt macht und ihm die der Reclamation etwa angeschlossenen Beweisstücke zurückstellt. Der Beweis der Einreichung oder der Erledigung der Reclamation, sowie der der Rückstellung der Beweisstücke obliegt demjenigen, der sich auf diese Thatsache beruft. Weitere Reclamationen, die an die Eisenbahn oder an die vorgesetzten Behörden gerichtet werden, bewirken keine Hemmung der Verjährung.	(3) Die Verjährung wird durch die schriftliche Anmeldung des Anspruchs bei der Eisenbahn gehemmt. Ergeht auf die Anmeldung ein abschlägiger Bescheid, so beginnt der Lauf der Verjährungsfrist wieder mit dem Tage, an welchem die Eisenbahn ihre Entscheidung dem Anmeldenden schriftlich bekannt macht und ihm die der Anmeldung etwa angeschlossenen Beweisstücke zurückstellt. Weitere Gesuche, die an die Eisenbahn oder an die vorgesetzten Behörden gerichtet werden, bewirken keine Hemmung der Verjährung.
	(4) Für die Unterbrechung der Verjährung bewendet es bei den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.
	(5) Die im Abs. 1 bezeichneten Ansprüche können nach der Vollendung der Verjährung nur aufgerechnet werden, wenn vorher der Verlust, die Minderung, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung der Eisenbahn angezeigt oder die Anzeige an sie abgesendet worden ist. Der Anzeige an die Eisenbahn steht es gleich, wenn gerichtliche Beweisaufnahme zur Sicherung des Beweises beantragt oder in einem zwischen dem Absender und dem Empfänger und einem späteren Erwerber des Gutes wegen des Verlustes, der Minderung, der Beschädigung oder der verspäteten Ablieferung anhängigen Rechtsstreite der Eisenbahn der Streit verkündet wird.
	(6) Die Vorschriften dieses Paragraphen finden keine Anwendung, wenn die Eisenbahn den Verlust, die Minderung, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung des Gutes vorsätzlich herbeigeführt hat. Sie finden ferner keine Anwendung auf Rückgriffsansprüche der Eisenbahnen unter einander.
(Die Fassung des B.-R. entspricht jener des I. Ue., Art. 45 und 46.)	

IX.
Schlussbestimmung.

(1) Das Betriebsreglement, sowie Aenderungen desselben werden durch das Reichsgesetzblatt veröffentlicht.

(2) Jede Eisenbahnverwaltung hat nach dem neuesten Stande ergänzte Exemplare des Betriebsreglements zum Verkaufe bereit zu halten.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Witkowitzer Steinkohlengruben - Direction. (Bauconsensertheilung.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Bauconsens für die Erweiterung des Ladeperrons entlang der Geleiseanlage zum Salomonschachte in M.-Ostrau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 11.883.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates Jänner.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluss des Monates Jänner folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund)	
		im Baue am 1. Jänner 1902	verbleiben im Baue am 1. Februar 1902
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten:			
Lemberg—Sambor—galiz.-ungar. Grenze:			
Theilstrecke Lemberg—Sambor	76·8	—	—
a) Einfahrt in die Station Lemberg km 0·0—3·076	—	3·1	3·1
b) km 3·076—10·821	—	7·7	7·7
c) km 10·821—76·054 (Sambor)	—	66·0	66·0
Tauernbahn	—	—	—
Karawanken- und Wocheiner Bahn	—	—	—
Pyhrnbahn	—	—	—
II. Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Erweiterung der Station Salzburg	—	—	—
Werkstättenbahnhof in Pilsen	—	—	—
Umbau des Bahnhofes Lemberg	—	—	—
Linie Rzeszów—Radymno: Stationserweiterung Jaroslau-Sokaler Abzweigung	—	—	—
Linie Drohobycz—Boryslaw: Stationserweiterung Boryslaw	—	—	—
Linie Chyrow—Stryj: Stationserweiterung Sambor	—	—	—
Linie Wels—Salzburg: Zweites Geleise in der Strecke Lambach—Vöcklabruck	21·9	21·9	21·9
Zweites Geleise in der Strecke Steindorf—Salzburg	26·0	—	—
Stationserweiterung Vöcklabruck	—	—	—
Stationserweiterung Hallwang	—	—	—
Linie Wien—Eger: Zweites Geleise in der Strecke Absdorf—Ziersdorf	14·9	14·9	14·9
b) auf Privatbahnen:			
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:			
Verbindungscurve zwischen der Linie Wien—Brünn und dem oberen Bahnhofe zu Brünn	—	—	—
Linie Brünn—Pardubitz: Stationserweiterung Böhm.-Trübau	—	—	—
Buschtěhrader Eisenbahn:			
Linie Prag—Komotau:			
Zweites Geleise in der Strecke Kladno—Smečna-Sternberg	5·0	5·0	5·0
Zweites Geleise in der Strecke Milostin-Kounowa—Satkau-Teschnitz	9·3	9·3	9·3
Summe der Hauptbahnen	153·9	127·9	127·9
B. Local- und Kleinbahnen:			
I. Neubauten:			
Triest-Parenzo:			
Theilstrecke Triest—Buje	59·7	59·7	59·7
Theilstrecke Buje—Parenzo	63·7	63·7	63·7
Spalato-Sinj	40·0	40·0	40·0
Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn)	34·7	34·7	34·7
Görz-Haidenschaft (Wippachthalbahn)	26·0	26·0	26·0
Teltsch-Zlabings	29·5	29·5	29·5
Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings	27·0	27·0	27·0
Wlaschim—Unter-Kralowitz	24·2	24·2	24·2
Kühnsdorf-Eisenkappel	17·6	17·6	17·6
Nixdorf-Rumburg-Schönlinde	24·2	24·2	24·2
Karlsbad-Merkelsgrün	13·9	13·9	13·9
Laun-Libochowitz	19·4	19·4	19·4
Tannwald-Grünthal	7·0	7·0	7·0
Kimpolung-Dorna watra:			
Theilstrecke Valeputna—Jakobeni	11·8	11·8	11·8
Theilstrecke Jakobeni-Dorna watra	11·1	11·1	11·1
Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf	25·5	25·5	25·5
Gmünd—Weitra—Gross-Gerungs	45·0	45·0	45·0
Kaaden-Willomitz	19·7	19·7	19·7
Radonitz-Duppau	13·4	13·4	13·4
Elektrische Kleinbahn Triest-Scorcola-Opčina	5·1	5·1	5·1
Elektrische Kleinbahnen in Graz	1·0	1·0	1·0
Elektrische Kleinbahnen in Wien	17·1	17·1	0·3
II. Erweiterungsbauten:			
Elektrische Kleinbahn Wien-Baden:			
Zweites Geleise in der Strecke Wien (Matzleinsdorf)—Guntramsdorf	17·2	17·2	—
Summe der Local- und Kleinbahnen	553·8	553·8	519·8

Es sind sonach 26·0 km durch die Vollendung der Legung des zweiten Geleises in der Strecke Steindorf—Salzburg der Linie Wels—Salzburg, welches seit 1. October 1901 im Betriebe ist, dann 16·8 km durch die Bauvollendung mehrerer Linien der elektrischen Strassenbahnen in Wien und 17·2 km durch die am 11. Jänner 1902 erfolgte Eröffnung des zweiten Geleises in der Strecke Wien (Matzleinsdorf)—Guntramsdorf der elektrischen Kleinbahn Wien-Baden, somit 26·0 km Hauptbahnen und 34·0 km Kleinbahnlinien abgefallen. Es verbleiben somit am Schlusse des Monates Jänner 1902 an Hauptbahnen 127·9 km und an Local- und Kleinbahnlinien 519·8 km in Bauausführung. Hervorzuheben wäre noch, dass der Sohlstollenvortrieb bis zum 1. Februar 1902 beim Tauerntunnel Nordseite 305·0 m und Südseite 113·2 m, dann beim Wocheinertunnel Nordseite 560·2 m und Südseite 460·0 m, ferner beim Karawankentunnel Nordseite 266·3 m und Südseite 281·7 m und beim Bossrucktunnel der Pyhrnbahn Nordseite 160·0 m und Südseite 298·0 m beträgt, und dass die Installationsarbeiten bei diesen vier Tunnels fortgesetzt werden und dass die Länge der Localbahn Gmünd—Weitra—Gross-Gerungs von 44·0 km auf 45·0 km richtiggestellt wurde.

Projectirte Localbahn Gänserndorf - Pyrawarth-Gaunersdorf. (Detailproject für eine die Verlegung der Station Schweinbarth behandelnde Variante der Theilstrecke von km 14·392 bis km 14·750: Anordnung der Stationscommission und politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 17. März 1902 die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des vom niederösterreichischen Landesausschusse vorgelegten Detailprojectes für eine die Verlegung der Station Schweinbarth behandelnde Variante der Theilstrecke von km 14·392 bis km 14·750 der projectirten Localbahn von Gänserndorf über Pyrawarth nach Gaunersdorf die Stationscommission und die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungs-

verhandlung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei in Wien ermächtigt, für das gauze begangene Project bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 10.754]

Localbahn Wlaschim-Unterkralowitz. (Haltestelle Borovsko.) Der von der Bauaufsicht vorgelegte Plan der Haltestelle Borovsko der Localbahn Wlaschim-Unterkralowitz wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-B.-D. 2318.]

Projectirte Localbahn Sudoměř-Altpaka. (Varianten-projecte: Ergebniss der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnmiuisterium hat unterm 4. März 1902 auf Grund des von der k. k. Statthalterei in Prag vorgelegten Ergebnisses der in der Zeit vom 19. bis 24. August, bezw. vom 2. bis 7. September 1901 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhaudlung, sowie Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich der Detailprojecte für die Varianten km 0—3·8 (4·3 neu), km 6·8/9—16·7 (17·4+51·22 neu), km 35·3/4—36·6/7, km 42·8—46·4 (45·9/10 neu), km 47·9/10—49·5 (49·4/5 neu), km 49·9—50·9 (50·9/10 neu), km 52·1—56·1 (55·9/10 neu), km 56·6—64·7 (64·4/5 neu) und km 64·7—71·3 (72·8/9 neu) mit Alternativvariante km 67·3—68·8 der projectirten Localbahn Sudoměř-Altpaka dem Centralcomité für diese Bahnlinie den Bauconsens mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst nach erfolgter Concessionirung der gegenständlichen Localbahn in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 58.692 ex 1901.]

Projectirte Localbahn Opočno-Dobruschka. (Detailprojectsvorlage: Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission, politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersichereu Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 10. März 1902 die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Stadtrathe in Dobruschka vorgelegten Detailprojectes einer normalspurigen Localbahn von Opočno nach Dobruschka die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen und unmittelbar vor dem Eingehen in diese Amtshandlungen im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 9276.]

Projectirte Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae. (Theilstrecke Görz—Triest, Strecke Opčina—Triest km 37·070 bis km 52·543: Anordnung der Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie der Verhandlung über die fenersicheren Herstellungen.) Die k. k. Statthalterei in Triest hat auf Grund des k. k. Eisenbahnministerial-Erlasses, Z. 9791, die Stationscommission, politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung, sowie die Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen rücksichtlich der Strecke Opčina—Triest von km 37·070 bis km 52·543 der Theilstrecke Görz—Triest der projectirten Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae auf den 7. April 1902 und dem folgendeu Tage anberaumt. Mit der Leitung der obbenannten Amtshandlungen wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Fabiani betraut. Die Commissionsmitglieder versammeln sich in der Ortschaft Opčina. [E.-M.-Z. 13.842.]

— (Herstellung der Wasserkraftanlage am Rosenbache aus Anlass des Baues des Karawanken-Tunnels [Nordseite]: Ergebniss der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung; Bauconsensertheilung.) Das von der k. k. Landesregierung in Klagenfurt mitgetheilte Ergebniss der am 3. Februar 1902 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung der Wasserkraftanlage am Rosenbache aus Anlass des Baues des Karawanken-Tunnels (Nordseite) im Zuge der projectirten Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae wurde zur Kenntniss genommen. Das k. k. Eisenbahnministerinm hat auf Grund des Ergebnisses der obgenannten Amtshandlung unter der Voraussetzung der stattgefundenen Erwerbung des Besitzes der erforderlichen Baugründe und Rechte den Bauconsens für das gegenständliche Project nach Massgabe der einschlägigen Vorschriften der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 ertheilt. Die k. k. Landesregierung wurde eingeladen, mit der Fällung der bezüglichen Enteignungserkenntnisse vorzugehen. [E.-M.-Z. 7803.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank. (Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Steinschal-Tradigist.) Ab 1. April ist die in der Strecke St. Pölten—Kirchberg a. d. Pielach gelegene, bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsverkehr eingerichtete Haltestelle Steinschal-Tradigist nunmehr auch für den Stückgutverkehr eröffnet worden. [Kundmachung des n.-ö. Landes-Eisenbahnamtes.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat, wie „Vasuti és közlekedési közlöny“ verlautbart, den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Localbahnen, eventuell Strasseneisenbahnen mit Dampf und elektrischem Betriebe ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 25. Jänner 1902, Z. 21.908 ex 1901 dem Budapester Architekteu Béla Gerster und der Budapester Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Hermann Pallós und Consorten für eine:

a) von der Station Orosháza der Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Ososháza—Eszék—Villány der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Békes-Csanáder Comitats-Localeisenbahn Mezö-Túr — Szarvas — Orosbáza—Mezöhegyes (Verbindungsbahn zwischen der Hauptlinie Arad — Mezöhegyes — Szeged des Eigenbetriebes der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen und der Linie Budapest—Mezö-Túr—Szarvas—Mezöhegyes der kgl. Ungar. Staatsbahnen) abzweigende und diese über die Gemarkung der Gemeinde Mágocs in der Station Szentes mit den Localeisenbahnen Szolnok-Szentes und Szentes—Hódmezö-Vásárhely verbindende

b) von einem geeigneten Punkte der Békes-Csanáder Comitats-Localeisenbahn abzweigende und diese nach Ueberbrückung der Theiss nächst Csongrád in der Station Csongrád mit der Localbahn Félegyháza-Csongrád (Flügelbahn der Hauptlinie Verciorova—Temesvár—Félegyháza—Budapest der kgl. Ungar. Staatsbahnen), sowie mit der gleichnamigen Theiss-Schiffahrtsstation verbindende

normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 19. Februar 1902, Z. 15.169, der Direction der Actiengesellschaft Nagyváradi gözmodonyú villámos vasutvonatra (Grosswardeiner Actiengesellschaft für elektrische Eisenbahnen) für eine von einem geeigneten Punkte ihres innerstädtischen Betriebsnetzes abzweigende und mit Benützung entsprechender Strassenzüge im Bereiche der Gemarkung der kgl. Freistadt Nagyvárad bis zur Station Ösi der Hauptlinie Budapest — Nagyvárad — Ösi — Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Nagyvárad—Ösi—Dévaványa—Gyóma führende normalspurige Strasseneisenbahn, eventuell Localbahn, und zwar in beiden Fällen mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate Februar.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Februar folgende Bahnstrecken eröffnet:

Am 1. Februar die 53 km lange Neubaulinie Bremervörde (Hesedorf) — Buchholz im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Hannover mit den Stationen Bargstedt, Beckdorf, Brest-Aspe, Drestedt, Harsefeld, Hollenstedt, Kutenholz, Moisburg und Sprötze für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs-, Vieh- und Privatdepeschenverkehr; die Station Sprötze ist nur für den Personen- und

Gepäcksverkehr eingerichtet; auf den übrigen Stationen findet ausserdem die Annahme und Auslieferung von Privatdepeschen, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, lebenden Thieren und Leichen statt; Sprengstoffe werden auf keiner Station angenommen und ausgeliefert, Fahrzeuge können nur nach und von den Stationen Harsefeld und Hollenstedt abgefertigt werden;

am 15. Februar die Strecke Braunschweig N.—Gliesmarode—Ueberg der braunschweigischen Landeseisenbahn-Gesellschaft für den Personenverkehr; ferner am 24. Februar die normalspurige Kleinbahn Höchst a. Main-Königstein der Actiengesellschaft für Bahnbau und Betrieb in Frankfurt a. M. für den Personen-, Güter- und Viehverkehr mit den Stationen Höchst (Uebergangsstation), Unterliederbach, Niederhofheim-Oberliederbach, Münster, Kelkheim-Fischbach, Hornau, Sehneidhain und Königstein; Fahrzeuge können nur auf Station Königstein entladen werden.

Preussen. (Anstellung weiblicher Personen im Staatseisenbahndienst.) Das „Eisenb.-Verordn.-Bl." vom 8. März veröffentlicht einen Allerhöchsten Erlass vom 12. Februar 1902, durch den genehmigt wird, dass bei der Staatseisenbahnverwaltung, wie es im Fahrkartenausgabedienst bereits geschieht, auch im Telegraphen- und im Güterabfertigungsdienst weibliche Beamte unter Beachtung der §§ 5 und 6 der Grundsätze für die Besetzung der Beamtenstellen mit Militäranwärtern nach Massgabe des Etats angestellt werden. Aus diesem Anlass hat das Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Abänderung einer früheren Verfügung den kgl. Eisenbahn-Directionen eröffnet, dass weibliche Personen für den Kanzleidienst der Staatseisenbahnverwaltung nicht mehr anzunehmen und die in diesem gegenwärtig beschäftigten weiblichen Personen unter Anrechnung der vollen seitherigen Eisenbahndienstzeit in den Fahrkartenausgabe-, Telegraphen- oder Güterabfertigungsdienst zu überführen sind.

— (Ausbildung der Regierungsbauführer im Telegraphendienst.) Aus Anlass der zum 1. April eintretenden Neuregelung des technischen Telegraphen- und Sicherungswesens im Bereiche der preussisch-hessischen Staatsbahnen hat das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten angeordnet, dass die Regierungsbauführer des Eisenbahnbaufaches während der Unterweisung im Stationsdienste (§ 8 Nr. 1 der Ausbildungsanweisung) mit den die Signal- und Sicherungs-, sowie die Telegraphenanlagen betreffenden technischen Angelegenheiten hinfort eingehender, und zwar mindestens während sechs Wochen sich zu befassen haben. Die im § 14 der Ausbildungsanweisung für die Regierungsbauführer des Maschinenbaufaches vorgeschriebene dreimonatliche Beschäftigung im Telegraphendienst und bei der Ausführung oder Unterhaltung elektrischer Anlagen soll fortan so geregelt werden, dass auf den ersten Theil (Telegraphendienst und elektrische Signal- und Sicherungsanlagen) ein Monat und auf den zweiten Theil (Ausführung oder Unterhaltung elektrischer Licht- und Kraftanlagen) ein Zeitraum von zwei Monaten zu verwenden ist.

— (Wagenbedarfsconferenz der mittleren Gruppe der preussischen Staatsbahnen.) Ueber den Umfang des Güterverkehres an Massengütern, welcher in den verkehrsreichsten Monaten des laufenden Jahres (März, September, October, November) innerhalb der mittleren Staatsbahnbezirke zu erwarten steht, hat am 18. Februar in Eisenach eine Besprechung mit Vertretern des Bergbaues und der betheiligten Industrien unter Zuziehung der Bergbehörden stattgefunden. Seitens der Vertretung der Direction Magdeburg wurde zunächst ein Ueberblick für die Wagenbedarfs- und Gestellungsverhältnisse der entsprechenden Monate des Vorjahres gegeben. Danach sind in den Bezirken Altona, Berlin, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover und Magdeburg im März 1901: 5·3 pCt., im September 3·2 pCt., im October 3·5 pCt. und im November 0·8 pCt. gedeckte Wagen mehr als im Jahre 1900 gestellt worden. An Salzproducten und Düngemitteln sind im März 1901: 10·2 pCt. mehr als im entsprechenden Monate des Vorjahres zum Versandt gekommen, während in den Herbstmonaten die durchschnittliche Steigerung sogar 14·5 pCt. betragen hat. Auch der Zuckerverkehr hat eine Vermehrung von durchschnittlich 6·8 pCt. erfahren. Für Stückgut-, Eilgut- und Viehverkehr sind in dem mittleren Bezirke in den Monaten September bis November 1901 rund 734.000 Wagen gegen rund 694.000 Wagen in der gleichen Zeit des Vorjahres, d. s. 5·7 pCt. mehr, gestellt worden. Trotz der erheblichen Mehranforderungen und Leistungen ist es möglich gewesen, die zur Bewältigung dieses Verkehres erforderlichen Betriebsmittel im Allgemeinen rechtzeitig zur Stelle zu schaffen. Nur der Monat März weist infolge des ungewöhnlich lange andauernden Winters und der dann plötzlich aufgetretenen Mehranforderungen einen Ausfall von 5·7 pCt. an gedeckten Wagen auf. Die Ausfälle im Herbst übersteigen nicht 1·5 pCt.

Die Anforderung und Gestellung offener Wagen ist zwar im ganzen Staatsbahnbezirke zurückgegangen, im mittleren Bezirke jedoch im September um 4·1 pCt., im October um 3·3 pCt. und im November um 0·5 pCt. gegen die entsprechende Zeit des Vorjahres gestiegen. Der Mehrbedarf findet seine Begründung in der ungewöhnlichen Zunahme der Zuckerrübentransporte, welche im mittleren Bezirke 20 pCt., im ganzen Staatsbahngebiete sogar 25·5 pCt. betragen hat. Auf die grössere Rübenernte ist es ferner zurückzuführen, dass trotz des Rückganges der übrigen Industriezweige die Kohlen-, Coaks- und Briquettestransporte im mittleren Reviere nur um 0·8 pCt. abgenommen haben.

Ausfälle in der Wagengestellung sind an der Ruhr gar nicht, in Oberschlesien und im mittleren Reviere nur in ganz geringem Umfange — bis 0·5 pCt. — eingetreten, ein Ergebniss, das nicht allein den Massnahmen der Eisenbahnverwaltung, sondern auch der thatkräftigen Mitwirkung aller Verkehrsinteressenten zu verdanken ist. Weiter wurde bemerkt, dass in der Zeit vom 1. October 1900 bis dahin 1901: 5020 gedeckte und 9339 offene Wagen neu beschafft und angeliefert worden seien; über die seit dem 1. October 1901 eingetretenen Vermehrungen des Wagenparkes konnten genaue Angaben noch nicht gemacht werden.

Die Vermehrung der Kohlen-, Coaks- und Briquettestransporte im September bis November 1902 war schriftlich von den Interessenten auf 22 pCt. geschätzt. Bei der mündlichen Besprechung wurde hervorgehoben, dass es mit Rücksicht auf die Thatsache, dass ein allgemeiner Verkehrsrückgang seine Nachwirkung am spätesten bei der Kohlenindustrie zeige, diesmal ausserordentlich schwierig sei, eine einigermassen richtige Schätzung zu treffen. Wenn man jedoch berücksichtige, dass die Herstellungsanlagen namentlich in der Lausitz ausserordentlich vermehrt seien, dass voraussichtlich im Herbst in der Lausitz allein 3,000.000 t Briquettes hergestellt werden würden und dass das Publicum in der Hoffnung auf ein weiteres Sinken der Preise in den Sommermonaten mit dem Ankauf von Brennmaterialien sehr zurückgehalten werde, so dass für den Herbst ein grösserer Ansturm zu erwarten sei, werde man gut thun, mit einer Steigerung von 10 bis 15 pCt. zu rechnen. Die Vertreter der Bergbehörden glaubten nach dem Ergebniss der ihrerseits angestellten Erhebungen höchstens eine Verkehrssteigerung von 5 pCt. annehmen zu sollen, welchem Gutachten sich auch die Vertreter der Eisenbahnverwaltungen anschlossen, insbesondere mit Rücksicht auf den Umstand, dass die Kohlenlager noch gefüllt seien und im nächsten Herbst wohl mit Sicherheit ein Rückgang der Rübenzuckerindustrie erwartet werden müsse. Die Abnahme der Rübentransporte war schriftlich auf 5 pCt. veranschlagt. Auch hier erklärten die Interessenten, ein zutreffendes Urtheil mit Rücksicht auf die gegenwärtige Zuckerkrise und die schwebenden Brüsseler Verhandlungen kaum abgeben zu können. Ziehe man jedoch die Umstände in Betracht, welche im Jahre 1901 besonders auf eine Vermehrung der Transporte hingewirkt hätten, aber wohl kaum wieder eintreten würden, nämlich die nachträgliche Bebauung ausgefrorener Ackerflächen mit Rüben, die stichweise sehr gute Rübenernte, die Beschwerung der einzelnen Rüben mit ausserordentlich viel Rübenerde, und berücksichtige man ferner, dass die Anbaufläche auch im Allgemeinen zurückkommen werde, so komme man zu einer Abnahme der Transporte um 10 bis 15 pCt. Mit Rücksicht auf diese Umstände glaubte man auch auf Mehrtransporte von Zucker im Herbste dieses Jahres nicht rechnen zu dürfen. Dagegen schätzte man die Verkehrszunahme für Salz- und Düngemitteltransporte für den Monat März auf 10 pCt. und für den Herbstverkehr auf 15 pCt. Der Vertreter des Kalisyndicates führte aus, dass die Steigerung der Salztransporte durchschnittlich jährlich 10 pCt. betragen habe, insbesondere aber der Absatz für landwirthschaftliche Zwecke stetig gestiegen sei. Der Bedarf an gedeckten Wagen werde für das laufende Jahr auch dadurch eine Steigerung erfahren, dass der Verbrauch der 1899 eingeführten 40 percentigen Düngesalze zurückgegangen sei und die Rohsalze wieder mehr zur Geltung kämen. Die Vertreter der Werke zur Herstellung phosphorhaltiger Düngemittel, sowie der deutschen Landwirthschaftsgesellschaft beriefen sich bezüglich ihrer Schätzungen auf die bereits bethätigten Abschlüsse.

(„Z. d. V. D. E.-V.")

— (Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Coaks- und Briquettesversandts im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.) Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahn-Directionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen

Coakereien und Briquettwerken sind vom 1. bis 15. Februar in 13 Arbeitstagen 191.322 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 14.717 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Coaks und Briquettes beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 197.135 und auf den Arbeitstag 15.771 Doppelwagen in demselben Zeitraume des Vorjahres bei 12½ Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. Februar auf den Arbeitstag 1054 und im Ganzen 5813 Doppelwagen oder 2·9 pCt. weniger gefördert und zum Versandt gebracht als im gleichen Zeitraume des Vorjahres. — Im Saarbezirk beträgt der Versandt an Kohlen und Coaks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. Februar 29.574 Doppelwagen gegen 28.915, in Oberschlesien 67.623 Doppelwagen gegen 73.753 und in den drei Bezirken zusammen 288.519 Doppelwagen gegen 299.803 und war demnach im Saarbezirk 659 Doppelwagen oder 2·3 pCt. höher, in Oberschlesien 6130 Doppelwagen oder 8·3 pCt. und in den drei Bezirken zusammen 11.284 Doppelwagen oder 3·7 pCt. geringer als im gleichen Zeitraume des Jahres 1901.

Preussen. (Gewährung von Unterkunftsräumen für unverheiratete Eisenbahnbedienstete.) Das preussische Ministerium für öffentliche Arbeiten hat die kgl. Eisenbahn-Directionen darauf hingewiesen, dass ein nachahmenswerther Versuch in dieser Hinsicht in Essen a. d. Ruhr gemacht wird. Es werden dort die in dem Uebernachtungsgebäude eines Rangirbahnhofes entbehrlichen, mit einfachen Möbeln ausgestatteten Räume an unverheiratete Betriebsarbeiter als Wohn- und Schlafräume gegen angemessene Miethe vergeben; in einer von dem Hausverwalter betriebenen Kantine ist den Leuten Gelegenheit gegeben, sich billig zu beköstigen. Das Miethverhältniss kann sowohl von der Verwaltung wie von den Arbeitern jederzeit aufgelöst werden. Diese Einrichtung habe sich nach den bisherigen Erfahrungen gut bewährt. Sie ist, wie das Ministerium hervorhebt, besonders werthvoll für grössere Bahnhöfe, namentlich Güter- und Rangirbahnhöfe an solchen Orten, die wegen ihrer schnellen Entwicklung an Wohnungsmangel leiden. Das Ministerium empfiehlt den übrigen Eisenbahn-Directionen, beim Vorliegen eines Bedürfnisses die vorhandenen Einrichtungen in ähnlicher Weise zu verwenden und die bestehenden Anlagen zu verbessern. Zugleich ist, insbesondere bei Entwürfen neuer Bahnhofsanlagen, zu prüfen, ob ein Bedürfniss vorliegt, durch Herstellung soleher Unterkunftsräume für die unverheirateten Arbeiter Vorsorge zu treffen.

Württemberg. (Verkehr und Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate Jänner 1902.) Im Monate Jänner 1902 wurden bei einer Bahnlänge von 1904·15 (1840·48) km befördert: 2,650.850 (2,551.899) Personen und 567.631 (560.388) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehre Mk. 1,220.000 (1,145.249), aus dem Güterverkehre Mk. 2,080.000 (2,071.435), aus sonstigen Quellen Mk. 648.000 (648.000), im Ganzen Mk. 3,948.000 (3,864.684), mehr gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres Mk. 83.316. Vom 1. April 1901 bis letzten Jänner 1902 betrugen die Einnahmen Mk. 47,290.000 gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit Mk. 47,679.798 weniger Mk. 389.798.

England. (Eine wichtige Neuerung an der Dampflocomotive.) Ueber eine wichtige Neuerung an der Dampflocomotive, die bereits erfolgreiche Proben bestanden hat, wird dem „Dresdner Journal" aus England gemeldet: Es handelt sich um die Benützung eines vollkommen anderen Kessels, man könnte sagen, um die Einführung des Wasserröhrenkessels in den Locomotivenbau. Die Erfindung stammt von dem Ingenieur Drummond, einem Beamten der London- und Südwest-Eisenbahn. Drummond hat langjährige Versuche mit der Einführung von Wasserröhren in den Feuerungskasten der gewöhnlichen Locomotive angestellt und dabei ermuthigende Ergebnisse erzielt. Der verbesserte Kessel in seiner vorläufigen Form besteht aus der äusseren Wand eines gewöhnlichen Locomotivenkessels und einem Heizkasten von üblicher Gestalt, aber an Stelle der grossen Zahl von Röhren, die gegenwärtig benützt werden, ist ein weites Feuerrohr eingeführt, das seinerseits wieder viele Wasserröhren enthält; ausserdem sind auch in dem Feuerungskasten Wasserröhren angebracht. Die Folge dieser Anordnung ist, dass die Verbrennungsgase auf ihrem Wege vom Feuerungskasten zum Rauchkasten durch das weite Feuerrohr hindurchgehen und an den darin befindlichen Wasserröhren vorbeistreichen müssen. Auf diese Weise wird eine sehr schnelle Dampferzeugung erreicht. Bei den Versuchen mit einem Zuge von zwölf Wagen betrug der Kohlenverbrauch der mit dieser neuen Einrichtung versehenen Locomotive weniger als 29 Pfund auf je eine englische Meile; bei dieser Angabe ist leider die Feststellung des Gewichtes des Zuges zu vermissen, aus der sich erst eine richtige Beurtheilung über die Leistungsfähigkeit der Erfindung ergeben würde. Besonders wird der neue Kessel für Locomotiven von zehnrädriger Bauart empfohlen, für die bisher eine ungewöhnliche Länge der Röhren nothwendig war. Dass eine sehr vollkommene Verbrennung der Heizgase in dem neuen Kessel erzielt wird, lässt sich ohne Weiteres annehmen. Die Gase werden in dem weiten Feuerrohre gut durch einander gemischt, und die Flamme ist auf ihrem Wege zum Rauchkasten weniger dem Erlöschen ausgesetzt. Auch die Rauchentwicklung dürfte auf diese Weise vermindert werden.

Südamerika. (Ausführung einer Lufteisenbahn im Cordillerengebirge.) Nach einer Mittheilung des „Mouvement Géographique" soll eine Lufteisenbahn in Südamerika ausgeführt werden. Ein Unternehmer namens Abelardo Pizarro hat der Regierung von Chile einen Plan zum Bau und Betrieb einer Lufteisenbahn für Reisende und Wagen zwischen den Orten Funeal in Chile und Paranill de las Cuevas unterbreitet. Beide Orte liegen im Cordillerengebirge, der erstere in 2234, der letztere in 2986 m Höhe. Der Verkehr zwischen den beiden Plätzen ist immer schwierig, im Winter jedoch mehrere Monate lang völlig unterbrochen, wenn starke Schneefälle niedergegangen sind. Die Lufteisenbahn, über deren Einrichtung nichts Näheres mitgetheilt wird, soll sich an die auf der chilenischen und argentinischen Seite vorhandenen Eisenbahnlinien anschliessen. Auf chilenischem Gebiete endet die Andenbahn an dem Orte Santo del Soldado etwa 25 km von Funcal, auf argentinischem Gebiete geht aber jetzt ein Tunnel seiner Vollendung entgegen, der den 3900 m hohen Cordillerenzug La Cumbre durchbohren und den Verkehr bis Los Cuevas erschliessen wird. Von Argentinien aus würde man demnach die geplante Lufteisenbahn auf der gewöhnlichen Eisenbahnlinie erreichen, während von Chile aus noch eine kurze Strecke im Wagen oder auf Maulthieren zurückgelegt werden müsste.

[„Dresdner Journal."]

Schiffahrt.

(Dampferfahrten im April 1902.)

Im Monate April 1902 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	April
Liverpool	„Andalusian"	1—10
Liverpool	„Veria" (Cunard Line)	5—15
London	„Báthori"	10—20
Ronen	„Kolozsvár"	10—20
Hamburg	„Venezia"	10—20
Hull, Newcastle o/T	„Douro"	10—20
Liverpool	„Algerian"	15—25
Oporto, Antwerpen	„Balaton"	15—25
Ronen*	„B. Kemény"	20—30
Glasgow*	„Deák"	20—30
Rotterdam	„Széll Kálmán"	20—30
London	„Sultana"	20—30
Liverpool	„Pavia" (Cunard Line)	20—30
Bordeaux*	„Petöfi"	25/4-5/5
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos*	„Kálmán király"	1. Mai

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers nicht genügend Ladung angemeldet wird, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelaufen.

Import.

Von	Nach	Dampfer	April
Hamburg	Fiume	„Byzanz"	1—10
Liverpool	„	„Flaminian"	5—15
London	„	„Matlekovits"	5—15
Hull, Newcastle o/T	„	„Kolpino"	5—15
Liverpool	„	„Samaria" (Cunard Line)	10—20
Ronen	„	„Stefánia"	10—20
Antwerpen	„	„Zichy"	15—25
Hamburg	„	„Lusitania"	15—25
Liverpool	„	„Athenian"	15—25
Glasgow	„	„Szent István"	20—30
Bordeaux	„	„Széchényi"	20—30
Ronen	„	„Jokai"	20—30
Rotterdam	„	„Barossa"	20—30
Liverpool	„	„Aleppo" (Cunard Line)	20—30
Rio de Janeiro, Santos	Triest, Fiume	„Nagy Lajos"	25/4-5/5

Umschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

A. Linie Fiume—Sicilien—Marseille—Spanien.

Ab Fiume: „Rákóczy“ am 7., „Kassa“ am 14., „Mátyás király“ am 21., „Andrássy“ am 28. April.

Ab Valencia: Szent László am 30. April.

Ab Marseille: „Mátyás király“ am 6., „Andrássy“ am 13., Rákóczy“ am 20., „Kassa“ am 27. April.

B) Linie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Ab Fiume: „Adria“ am 2., „Szápáry“ am 9., „Zrinyi“ am 16., „Tisza“ am 23., „Adria“ am 30. April.

Ab Marseille: „Zrinyi“ am 2., „Tisza“ am 9., „Adria“ am 16., „Szápáry“ am 23., „Zrinyi“ am 30. April.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Donaufahrten.) Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft veranstaltet vom 30. März angefangen jeden Sonn- und Feiertag bei günstiger Witterung Donaufahrten. Diese Fahrten finden statt von der Station Weissgärber mit Berührung der Station Sophienbrücke abwärts bis zur Canalausmündung und donauaufwärts bis zur Reichsbrücke, dann abwärts bis Kaiser-Ebersdorf und canalaufwärts (unter Berührung der Landungsplätze Sophienbrücke und Schüttel) bis zur Station Weissgärber.

Die Abfahrt von der Station Weissgärber erfolgt um 9 Uhr Vormittags und 3 Uhr Nachmittags. Die Fahrpreise betragen per Person und Fahrt 80 h; für Kinder unter 10 Jahren 40 h; für Militärpersonen (in Civil mit Legitimation) 40 h. Die Karten sind nur für eine ununterbrochene Fahrt und den Tag giltig, an welchem sie gelöst wurden.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Eröffnung des regelmässigen Schiffahrtsbetriebes im Bereiche der Theiss.) Die Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft verlautbart, dass die regelmässigen Fahrten auf der Theiss zwischen Csongrád und Szolnok, sowie auch zwischen Csongrád und Szeged laut folgender Fahrordnung eröffnet wurden: zwischen Csongrád und Szolnok jeden Sonntag, Dienstag und Donnerstag. Thalfahrt: erste Fahrt am 25. März; Abfahrt von Szolnok um 1 Uhr 30 Min. Nachm., Ankunft in Csongrád um 6 Uhr 40 Min. Abends; Bergfahrt: erste Fahrt am 27. März; Abfahrt von Csongrád um 4 Uhr 15 Min. Früh, Ankunft in Szolnok um 10 Uhr Vorm. Zwischen Csongrád und Szeged jeden Montag, Mittwoch und Samstag. Thalfahrt: erste Fahrt am 26. März; Abfahrt von Csongrád um 5 Uhr Früh, Ankunft in Szeged um 9 Uhr Früh; Bergfahrt: erste Fahrt am 26. März; Abfahrt von Szeged um 2 Uhr 30 Min. Nachm., Ankunft in Csongrád um 7 Uhr 45 Min. Abends.

[„Vasuti és közlekedési közlöny.“]

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat den Director des galizischen Landeseisenbahnamtes Stanislaus Kuľakowski zum Ersatzmanne im Staatseisenbahnrathe ernannt.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den k. k. Hofrath der Statthalterei Prag, Heinrich Selner, von der Function des landesfürstlichen Commissärs bei der Prag-Duxer Eisenbahn und den k. k. Ministerialrath im Eisenbahnministerium Dr. August Weeber von der Function des Stellvertreters des landesfürstlichen Commissärs bei der genannten Eisenbahn enthoben.

Gleichzeitig wurden der bei der Statthalterei in Prag in Verwendung stehende k. k. Bezirkshauptmann Anton Mařánek zum landesfürstlichen Commissär und der k. k. Ministerialvicesecretär im Eisenbahnministerium Dr. Richard Edler von Marquet zum Stellvertreter des landesfürstlichen Commissärs bei der genannten Eisenbahn ernannt.

M. WOLF

k. u. k. Hoflieferant 664

Wien, VI. Mariahilferstrasse 29

Telephon 4435

Uniformen, feine Civil-Garderobe.

Preisoourante auf Wunsch.

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

Bau-Ausschreibung

für die Herstellung einer neuen Kesselschmiede mit Flugdach bei der Werkstättenanlage in Laun der Linie Prag—Moldau.

Bei der Werkstättenanlage in Laun der Linie Prag—Moldau gelangt eine neue Kesselschmiede mit Flugdach zur Ausführung, und werden die einschlägigen Bauarbeiten, exclusive der Lieferung und Montirung der eisernen Dachconstruction über der Kesselschmiede in allgemeiner und öffentlicher Offertverhandlung vergeben und sind die Baukosten auf rund K 96.000 veranschlagt.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse und Projectspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Prag (Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau), Hybernergasse Nr. Cons. 1564 II, während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **spätestens 19. April 1902, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungs-Protokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Prag zu überreichen.

Die Eröffnung der Offerte findet statt zwei Stunden nach Ablauf des Einreichungstermines, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich die Weiteren die k. k. Staatsbahn-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Prag, im März 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Bau-Ausschreibung.

Im Bezirke der k. k. Staatsbahn-Direction Villach wird in der Station **Wolfsberg** die **Erweiterung des Heizhauses** zur Ausführung gelangen und werden die bezüglichen Arbeiten im Offertwege vergeben.

Die Bausumme für diese Herstellung beträgt 20.100 Kronen.

Als Vollendungstermin für die in Rede stehenden Arbeiten wird der 31. August 1902 bestimmt.

Die bezüglichen Offerte, mit einem Kronenstempel per Bogen versehen, sind bis **17. April 1902, 12 Uhr Mittags,** an die k. k. Staatsbahn-Direction Villach versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für die Erweiterung des Heizhauses in der Station Wolfsberg“ einzubringen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 17. April 1902, 3 Uhr Nachmittags, statt.

Der Offertleger hat mit seinem Offert bis 17. Mai 1902 im Worte zu verbleiben.

Das Vadium beträgt 5 Percent der offerirten Bausumme, welches dann nach Zuschlag als Caution liegen bleibt.

Die auf die Ausführung bezughabenden Projectspläne, allgemeinen und speciellen Bedingnisse, Baubeschreibung und Kostenberechnungen sind im Bureau der Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau der k. k. Staatsbahn-Direction Villach einzusehen und können daselbst auch die Offertformulare behoben werden.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass sich die k. k. Staatsbahn-Direction Villach das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Villach, im März 1902.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Villach.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.
Localbahn Spielfeld-Radkersburg.
Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben.

Anhang pro 1902 zu den Tarifen, Theil II:

a) Ausserkraftsetzung von in demselben enthaltenen Frachtsätzen.
b) Berichtigungen.

a)

Mit 15. Mai 1902 werden nachstehende im Anhange vom 1. Jänner 1902 enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft gesetzt, und zwar:

aus Post-Nummer	der für den Artikel	von	nach	bei Frachtzahlung für beliebige Mengen	bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg
				giltige Frachtsatz von	
49/b	Malz	Sopron (S.B.) . .	Wr. Neustadt . .	—	24
71/b	Holz der Pos. H—19 Ziffer 7	Pernegg	Gratwein	—	12
95	Leim	Laibach (S.B.) . .	Budapest (S.B.) .	264	—
„	„	„	Wien (Matzleinsdorf)	244	—
				Hellern per 100 kg	

b)

der genannte Anhang ist wie folgt zu berichtigen;

auf Seite **55** (Post Nr. **89/a**) hat es in der Anmerkung unter „*)“ statt: „Nur giltig für Sendungen von . . .“, richtig zu lauten: „Nur giltig für Sendungen nach . . .“

Seite **62** (Post Nr. **102/a**) hat in der 6. Rubrik die erste Textzeile zu lauten: „Auf Entfernungen bis 149 km die Gebühren der Tarifclasse I“,

auf Seite **83** (Post Nr. **147/n**) ist in der 5. bis 9. Rubrik der Text:

Budapest (S.B.) .	—	—	340†)	—
Sziszek	—	—	306	—
wie folgt zu berichtigen:				
Budapest (S.B.) und Sziszek	—	—	340 †) 306	—

Wien, am 24. März 1902. [262]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Aufhebung directer Fahrkarten.

Mit 15. Mai 1902 gelangen die directen Fahrkarten aller Classen von Wien (Staats- oder Nordbahnhof) nach Mähr.-Schönberg, Petersdorf-Ullersdorf, Freiwaldau-Gräfenberg und Zöptau über Brünn—Böhm.-Trübau—Hohenstadt, und für die umgekehrte Richtung die Fahrkarten aller Classen von Freiwaldau-Gräfenberg und Zöptau, die Fahrkarten I. und II. Classe von Mähr.-Schönberg und die Fahrkarten II. Classe von Petersdorf-Ullersdorf nach Wien zur Aufhebung.

Wien, im März 1902. [263

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Aenderungen im Tarifkilometerzeiger.

Mit Giltigkeit vom 15. Mai 1902 treten folgende Aenderungen im Tarifkilometerzeiger für die Strecke Settenz—Reichenberg in Kraft:

Es ist die Entfernung abzuändern zwischen	und	von	auf
		Kilometer	
a) auf Seite 17 des Nachtrages IV zum Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden vom 16. December 1897.			
Dobern	Lobositz A.T.E.	55	54
„	Ploschkowitz-Pitschkowitz	39	38
Lämberg-Markersdorf	Kriesdorf	13	12
Christofsgrund	Drum	60	59
Berzdorf	Christofsgrund	6	7
Rosenthal-Johannesthal	Zuckmantl	59	58
Rosenthal-Reichenberg A.T.E.	Teplitz-Schlossgarten	141	142
„ „ „	Schima	125	126
„ „ „	Radzein	122	123
b) auf Seite 6 des Nachtrages V zum Localgütertarife, Theil II, vom 1. Februar 1894.			
Lobositz St.E.G. transito	Lobositz A.T.E.	2	2§)
Auscha trans. (für Uebergang auf L.-B. Gr.-W.A.)	Auscha A.T.E.	1	1§)
Dobern	Lobositz A.T.E.	55	54
„	Plotschkowitz-Pirschkowitz	39	38
Christofsgrund	Drum	60	59
Berzdorf	Christofsgrund	6	7
Rosenthal-Johannesthal	Zuckmantl	59	58
Reichenberg A.T.E. Güterbahnhof	Wisterschau	139	140
„ „ „	Schallan	132	133
„ „ „	Lobositz A.T.E.	111	112
„ „ „	Czalositz	105	106
„ „ „	Ploschkowitz-Pitschkowitz	95	96
„ „ „	Bleiswedel	76	77
„ „ „	Graber	74	75
„ „ „	Dobern	57	58
„ „ „	Niemes (Stadt)	45	46
„ „ „	Grünau	40	41
„ „ „	Brims	38	39
„ „ „	Deutsch-Gabel	31	32
„ „ „	Karlswald	9	10
„ „ „	Reichenberg trans. (für Güterübergang nach S.N.D.V.B. und R.G.T.E.)	3	3§)

§) Für den Güterverkehr nicht anwendbar.

Teplitz, am 29. März 1902. [264]

Galizisch-Böhmischer Personenverkehr.

Aufhebung von Fahrkarten.

Mit 15. Mai 1902 werden die directen Fahrkarten von Eger nach Bielitz für alle Züge und für Personenzüge I., II. und III. Classe; von Karlsbad B.E.B. nach Bielitz für alle Züge I., II. und III. Classe und für Personenzüge II. und III. Classe; von Franzensbad nach Bielitz für alle Züge III. Classe; von Karlsbad B.E.B. nach Oderberg für Personenzüge I. Classe und von Karlsbad B.E.B. nach Troppau k.k.Stb. für Personenzüge III. Classe wegen Mangel an Frequenz ausser Kraft gesezt.

Wien, am 29. März 1902. [265]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. · K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Achensee-Eisenbahn.

Aufhebung directer Fahrkarten.

Mit 15. Mai 1902 werden die directen einfachen Schnellzug- und Personenzugfahrkarten von Linz, sowie die Personenzug-Rückfahrkarten von Salzburg, Lend-Gastein und Zell am See nach Achensee über Wörgl-Jenbach mangels Frequenz aufgehoben.

Wien, am 25. März 1902. [266]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von directen Frachtsätzen für Heu und Stroh.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1902 bis auf Widerruf gelangen ab den Stationen der kgl. Ungar. Staats-

eisenbahnen Kis Terenne trs. und Kötegyán trs. nach Bunzlau und Breslau folgende directe Frachtsätze für Heu und Stroh, bei Frachtzahlung für wenigstens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief zur Einführung:

Zwischen	Bunzlau	Breslau Oberschles. Bhf.	Breslau Märk. Freib.-B.	Breslau Oderthor Bhf.
	Pfennig für 100 Kilogramm			
Kis Terenne trs. .	182	157	159	160
Kötegyán trs. . . .	235	210	212	213

Budapest, am 26. März 1902. [267]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Wanderausstellungen des k. k. österr. Museums. (Frachtermässigung für die Ausstellungsgüter.) Mit Giltigkeit bis 31. December 1902 wurde für den frachtgutmässigen Transport der behufs Veranstaltung von Wanderausstellungen in den einzelnen Kronländern vom k. k. österr. Museum für Kunst und Industrie aufgegebenen und in den betreffenden Frachtbriefen ausdrücklich als „Wanderausstellungsgut des k. k. österr. Museums" bezeichneten Ausstellungsgüter auf den im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, angeführten Linien der k. k. österr. Staatsbahnen, und zwar ohne Rücksicht auf die Richtung des Weitertransportes, eine fünfzigpercentige Ermässigung der in der bezüglichen Gebührenberechnungs-Tabelle enthaltenen ungekürzten Frachtsätze bewilligt.

Ausland.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. (Einführung eines neuen Tarifes.) Am 1. April 1902 wurde ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen und lebenden Thieren herausgegeben, welcher Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der kgl. Preussischen Staatsbahnen (Directionsbezirke Berlin, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover und Magdeburg), der grossherzgl. Oldenburgischen Staatsbahnen, der Westphälischen Landeseisenbahn, der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn und der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft, der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen, der Niederländischen Central- und der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft andererseits enthält.

Durch denselben wird aufgehoben: „Der Tarif nebst Nachträgen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. Jänner 1890."

Der neue Tarif enthält neben Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen, welche theils durch die Aufhebung directer Frachtsätze ohne Ersatz, theils durch die neuen Antheile der Niederländischen Bahnen hervorgerufen sind. Ueber die Erhöhungen, welche erst vom 15. Mai 1902 giltig sind, ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, durch welche auch Abdrücke des neuen Tarifes zum Preise von Mk. 2·40 zu beziehen sind, nähere Auskunft.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen etc.) Vom 1. April 1902 ab wurden die Stationen Basel-St. Johann der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Hochspeyer (alt) der Pfälzischen Eisenbahnen in den directen Güterverkehr einbezogen. Von dem gleichen Zeitpunkte ab erhält die seitherige Station Hochspeyer der Pfälzischen Eisenbahnen die Bezeichnung „Hochspeyer (neu)".

Von und nach Basel-St. Johann können nur Sendungen in gewöhnlicher Fracht (also unter Ausschluss von Eilgutsendungen jeder Art) befördert werden.

Die Station Hochspeyer (alt) ist nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtet.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Württembergisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband, 2. Heft. Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Württembergischer Güterverkehr. (Tarif-Nachtrag VI.) Mit Wirksamkeit vom 1. April 1902 wird zum Tarife für den obenbezeichneten Güterverkehr der Nachtrag VI ausgegeben, durch welchen weitere württembergische und Reichbahn-Stationen in den Tarif aufgenommen werden.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Thierverkehr. (Einbeziehung der Station Basel-St. Johann.) Vom 1. April 1902 ab wurde die Station Basel-St. Johann der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mit den für Basel (Reichsbahn) vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätzen in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutscher Seehafenverkehr, Norddeutsch-Bayerischer Seehafenverkehr. (Ermässigung von Frachtsätzen.) Mit Giltigkeit vom 25. März 1902 wurden in allen Ausnahmetarifen, in welchen die Frachtsätze der Stationen Harburg H. und U.E. mit denen von Hamburg gleichgehalten sind, die Frachtsätze der Station Altona auf die der genannten Stationen ermässigt. So weit hiedurch die Frachtsätze der Station Altona niedriger wurden als die in jenen Ausnahmetarifen für Hamburg-Sternschanze enthaltenen Frachtsätze, werden sie auf die letztere Station übertragen.

Von dieser Tarifmassnahme bleiben die Frachtsätze für Kohlen nach Altona Bahnhof unberührt. Wegen der Ermässigung der Kohlenfrachtsätze nach Altona-Quai ergeht besondere Bekanntmachung.

Rheinisch - Westphälisch - Bayerischer Güterverkehr. (Ausdehnung des Rohstofftarifes.) Unter Aufhebung der Ausnahmetarife 2 a, 2 b und 2 c wird am 1. April 1902 der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif), Abtheilung I, auf eine Reihe von Beförderungsgegenständen ausgedehnt. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Schweizer Bahnen. Ausnahmetarif Nr. 15 für die Beförderung von Calcium-Carbid im internen schweizerischen Verkehr vom 1. Juni 1901. (Aenderung und Ergänzung.) Der obgenannte Tarif wird mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1902 an wie folgt geändert und ergänzt:

1. Im Titel wird nach „Calcium-Carbid" der Zusatz „schweizerischen Ursprunges" beigefügt, wogegen die Worte „ab Biel, Chur, Flums, Gampel, Genf, Gurtnellen, Luterbach, Neuhausen N.O.B., Vernayaz, Zürich (Hauptbahnhof), Zürich-Enge, Zürich-Tiefenbrunnen, Zurich-Wöllishofen und Zürich-Giesshübel nach den Stationen der instehend näher bezeichneten schweizerischen Bahnen" gestrichen werden;

2. Ziffer 1 der Bemerkungen auf Seite 2 erhält folgende neue Fassung:

„1. Der vorliegende Ausnahmetarif findet Anwendung für den Transport in gewöhnlicher Fracht von Calcium-Carbid schweizerischen Ursprunges in Einzelsendungen und in Ladungen von 5000, bezw. 10.000 kg per verwendeten Wagen oder dafür zahlend

a) ab Biel (Bienne), Chur, Flums, Gampel, Genève (Genf), Gurtnellen, Luterbach, Neuhausen S.B.B. und Vernayaz,

b) ab anderen als den unter a) genannten schweizerischen Stationen, sofern daselbst nachweisbar Depots ausschliesslich für die eigene Production der schweizerischen Carbidwerke errichtet sind und die Herkunft der Sendungen aus diesen Depots nachgewiesen wird,

nach den Stationen der nachbezeichneten Eisenbahnen: Schweizerische Bundesbahnen, Vereinigte Schweizer Bahnen (einschliesslich der Toggenburgbahn und der Wald-Rüti-Bahn), Rorschach-Heiden-Bergbahn, Tössthalbahn, Schweizerische Südostbahn, Sihlthalbahn, Schweizerische Seethalbahn, Oensingen-Balsthalbahn, Langenthal-Huttwil-Bahn, Huttwil-Wolhusen-Bahn, Emmenthalbahn, Burgdorf-Thun-Bahn, Jura-Simplon-Bahn (einschliesslich der Bulle-Romont-Bahn, der Regionalbahn des Traversthales, der Freiburg-Murten-Bahn, der Pont-Brassus-Bahn und der Regionalbahn Pruntrut-Bonfol), Thunerseebahn (einschliesslich der Spiez-Erlenbach-Bahn, der Spiez-Frutigen-Bahn und der Gurbethalbahn), Bern-Neuenburg-Bahn, Neuenburger Jurabahn und Gotthardbahn."

K. k. Staatsbahn-Direction Olmütz.

Offert-Ausschreibung.

In der Station Treuhlitz der Linie Sternberg—Grulich gelangt ein **Wohngebäude sammt Nebengebäude und Brunnen** zur Ausführung. — Die genannten Hochbauherstellungen im annähernden Kostenbetrage von K 15.000 werden im Offertwege an einen Unternehmer vergeben und sind im heurigen Jahre fertigzustellen.

Die Offerte und das Vadium, welches K 750 beträgt, sind bis **10. April, 12 Uhr Mittags,** versiegelt im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz zu überreichen und gelangen an diesem Tage um 3 Uhr Nachmittags zur Eröffnung, welcher beizuwohnen den Offerenten freisteht.

Die Pläne und Baubedingnisse liegen in der Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction zur Einsicht auf, woselbst auch Offertformulare erhältlich sind.

Die k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme nach freiem Ermessen zu entscheideu, allenfalls auch sämmtliche Offerte zurückzuweisen.

Olmütz, im März 1902.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

Offert-Ausschreibung.

Von der Station Ohergeorgenthal der k. k. Staatshahnlinie Bodenbach—Komotau gelangt eine **normalspurige Schleppbahn** von circa 8 km Länge zur k. k. Schachtanlage Julius V. in der Gemeinde Tschausch bei Brüx zur Ausführung und werden die gesammten Unterbauarbeiten, sowie die Oberbauarbeiten exclusive Lieferung des Schienenmaterials und der Schwellen im annäherungsweisen Kostenhetrage von 140.000 Kronen an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einhringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreihung und Projectspläne liegen hei der k. k. Staatshahn-Direction Prag (Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau), Hybernergasse, während der Amtsstunden vou 8 bis 3 Uhr auf.

Diese Behelfe sind mit Ausschluss der Pläne bei der vorhezeichueten Dienststelle auch gegen Bezahlung erhältlich.

Die Offerte sind versiegelt his **spätestens 21. April 1902, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatshahn-Direction Prag zu überreichen.

Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 2 Uhr Nachmittags statt.

Das Offert muss auf sämmtliche in der Ausschreihung enthaltenen Herstellungen lauten. Der Offertleger hat his zur Entscheidung im Worte zu verbleiben.

Das zu erlegende Vadium heträgt 7000 Kronen (sieben Tausend Kronen) und wird im Erstehungsfalle als Caution zurückhehalten.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheil derselben bezeichneten nnd zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von den Offerenten nicht unterschrieben wurden oder betreffs welcher der Erlag des festgesetzten Vadiums nicht bis zu dem für die Einhringung der Offerte bestimmten Termine erfolgte, ferner solche Offerte, in welchen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestreht wird, werden als nicht eingelangt hetrachtet.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogeu werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen und dass sich des Weiteren die k. k. Staatsbahn-Direction das Recht vorhehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Prag, im März 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

Offert-Ausschreibung

Die gefertigte Staatsbahn-Direction benöthigt im laufenden Jahre **15.000 Raummeter weiches Schwarten-,** respective circa **11.250 Raummeter weiches Scheiter-, Prügel- oder Ausschussscheiterbrennholz.** Für diese Lieferung sind die besondereu Bedingnisse für Lieferung des Brennholzes, sowie die allgemeinen Bedingnisse für Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen, insoweit dieselben durch die in diesem Offertausschreibungs-, sowie in dem bezüglichen Offertformulare angeführten Bedingungen keine Ahänderung erfahren, massgebeud.

Die Offerten können sich entweder auf das ganze Bedarfsquantum oder auch nur auf einen Theil desselben erstrecken.

Gleichzeitig mit dem Offerte, jedoch abgesondert, ist ein Vadium in der Höhe von 5 Percent des Werthes des offerirten Quantums, und zwar im Baaren oder in cautionsfähigen Werthefferten, letztere 10 Percent unter dem Tagescourse, jedoch nicht über al pari gerechnet, an die k. k. Staatsbahn-Directions-Cassa in Krakau einzusenden.

Nach Zuschlag der Lieferung muss eine Caution in der Höhe von 10 Percent des Werthes des zur Lieferung übertragenen Brennholzes hinuen acht Tagen nach Erhalt des diesbezüglichen Schlussbriefes gleichfalls bei der obgenannten Cassa erlegt werden.

Von dem offerirten Quantum muss ein Drittel spätestens bis Ende Juni, ein Drittel his Ende Septemher und der Rest his Ende des laufenden Jahres zur Ahlieferung gelangen.

Die in allen ihren Theilen vollständig ausgefüllten Offertformularien sind mit einem K 1-Stempel per Bogen gestempelt unter Beischluss von gleichfalls gestempelten und unterfertigten „Allgemeinen und besonderen Bedingnissen“ versiegelt und mit der Aufschrift auf dem Couvert: „Offert auf Lieferung von Brennholz“ versehen, **bis zum 13. April 1902, 12 Uhr Mittags,** hei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction einzureichen.

Die Preise per 1 Raummeter sind inclusive aller Spesen franco einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen inclusive Verladung oder nicht zu notiren.

Um 10 Uhr Vormittags am 14. April 1902 erfolgt die commissionelle Eröffnung der Offerte, wohei die Offerenten zugegen sein können.

Die Offerenten hahen mit ihrem Anbote durch sechs Wochen, vom Schlusstermine der Offerteinreichung an gerechnet, im Worte zu bleihen.

Die nicht auf dem vorgeschriebenen Formulare verfassten Offerte, dann solche, welche Aenderungen im Texte des Offertformulares enthalten, oder in denen unklare, doppeldeutige Daten angegeben sind, können unberücksichtigt bleiben.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselheu zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

K. k. Staatsbahn-Direction.

Specialfabriken
für
Pumpen und Waagen
Grösstes Lager. 669
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

Liman & Petzold WIEN III, Matthäusgasse 8.
Im Nu entfernt den Rost „Antoxin“. Erspart 5/6 Arbeitszeit und eine Menge Putzwolle.
„Rostschutzöl“ schützt jeden Gegenstand vor Rost unter allen Verhältnissen. 655

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
941	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kalk, gebrannt, und Kalksteine	Setzdorf	Granica transito, bezw. Szczakowa transito	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 7. April 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Artikel-Tarife für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Directer Frachtsatz besteht nicht	53 Heller		Im Kartirungswege		
942	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt, Blau- und (Grünöl, Mineraltheer, mineralische Schmieröle, Petroleum-Naphtha und Benzin, aus Petroleum destillirt (siehe auch besondere Bemerkungen)	Kulin (St.E.G., bezw. Oe.N.W.B.) oder Kralup (B.N.B., bezw. B.E.B., bezw. St.E.G.) oder Pardubitz (St.E.G., bezw. S.N.D.V.B.)	Moldau trans.	Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Nachweis des Bezuges von mindestens dem gleichen Frachtquantum Rohpetroleum ab galizischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen nach Kulin, bezw. Kralup, bezw. Pardubitz. Dieser Bezug muss innerhalb einer Frist von längstens 12 Monaten von dem Tage des Versandtes ab Kolin, bezw. Kralup, bezw. Pardubitz bewirkt worden sein	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1902	Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 1. Juni 1900, bezw. Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2, vom 1. März 1896, resp. besondere Kartirungssätze	Verschieden	Heller 53·6	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Die Rückerstattung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Beibringung der Frachtbriefe über den Bezug des entsprechenden Quantums Rohpetroleum nach Kolin, bezw. Kralup, bezw. Pardubitz und der Frachtbrief-Duplicate über den Versandt ab Kulin, bezw. Kralup, bezw. Pardubitz. Der Empfänger der Sendungen in Kolin, bezw. Kralup, bezw. Pardubitz muss zugleich als Absender der Transporte ab Kolin, bezw. Kralup, bezw. Pardubitz im Frachtbriefe genannt sein. Die Rückvergütung ist spätestens drei Monate, vom Tage des Versandtes ab Kulin, bezw. Kralup, bezw. Pardubitz an gerechnet, bei der k. k. Staatsbahn-Direction Prag zu reclamiren, widrigenfalls jeder Rückvergütungsanspruch erlischt. Dem Rückvergütungsansuchen ist stets eine rechnungsmässige Aufstellung über die beanspruchte Rückerstattung beizugeben	Für Sendungen von Petroleum, Naphtha und Benzin, aus Petroleum destillirt, werden unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen die nebenstehenden, um 10 Percent erhöhten Frachtsätze eingehoben
					Eger trans.					73·6				
					Furth i. W. trs					62·6				
					Eisenstein trans.					70·6				
					Simbach trans.					91·8				
					Salzburg trans.					93·4				
					Lindau trans.					166·0				
					Bregenz trans.					166·0				
					St. Margrethen trans.					167·2				
					Buchs trans.					163·6				
					Passau loco und trans.					89·8				

Fortlaufende Nummer	1	915	914	913
Die Publication erfolgt	2	Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	k. k. österr. Staatsbahnen
Von der und im Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Tafelglas der Pos. G—11 des Tarifes, Theil I, für die österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen	Braunkohle	Eisen und Stahl der Pos. E—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	Stupno-Bras	Franz Josef-Stollen A.T.E.	Altbütten
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	5	Wien Umschlagsplatz (Praterquai)	Bubna St.E.G.	Bodenbach transit
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für die Anwendung des in der 8. Rubrik genannten Tarifes giltigen besonderen Bestimmungen	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Sendungen müssen für ein mit der Station Bubna St.E.G. durch Schleppbahn verbundenes Etablissement bestimmt sein	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 1. April 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Tarif für den Oesterreichischen Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. via Korneuburg, giltig vom 1. März 1902	Tarif für den inländischen Brannkohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Prag vom 1. Juli 1899	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	153 Centimes Gold	54·2 Kronen für 10.000 kg	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	119 Centimes Gold	45·5 Kronen für 10.000 kg	61 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	34 Centimes Gold	8·7 Kronen für 10.000 kg	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		Vorlage bahnämtlich beglaubigter Duplicat-Frachtbriefe, welche auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lauten müssen, einen Refactiestempel nicht tragen dürfen und spätestens bis Ende März 1903 bei der Abgabsbahn einzubringen sind	Gegen Vorlage der bahnämtlich beglaubigten Frachtbrief-Duplicate über den Bahntransport bis Hamburg, bezw. bis Bodenbach transit und letzteren Falles auch der Schiffsconnössements über den Transport per Elbe bis Hamburg, sowie ferner der den See-Export nachweisenden Schiffsconnossements, welche Documente vom Versender bis längstens Ende März 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Prag einzusenden sind
Besondere Bemerkungen	14		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren vom Schachte bis in die Station Franz Josef-Stollen, sowie von Bubna St.E.G. bis zu dem betreffenden Etablissement nicht enthalten. Diese Gebühren werden besonders erhoben	Die Sendungen müssen nach Hamburg transit seewärts zur Beförderung gelangen

Fortlaufende Nummer	1	946	947
Die Publication erfolgt von der	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Südbahn-Gesellschaft
und im Namen der	3	Ersten k. k. priv. Dampfschiffahrts-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Sack- und Packleinen aus Jute und Jutegarn in beliebiger Verpackung	Leder der Pos. L—3 des Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Troppau	Schönstein
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schönstein
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für die Anwendung des in Spalte 8 genannten Tarifes giltigen besonderen Bestimmungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	vom 7. April 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Tarif für den Umschlagsverkehr via Wien Donauuferbahnhof zwischen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und serbischen, bulgarischen und rumänischen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom 15. April 1900	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	besteht keiner	Es bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	166 Centimes in Gold	Heller bezw. incl. ungar. Steuer: 267 / 285	285 / 267
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14		Der durch diese Frachtsätze eintretende Frachtnachlass wird von der Localbahn Cilli-Wöllan getragen	Der durch diese Frachtsätze eintretende Frachtnachlass wird von der Localbahn Cilli-Wöllan getragen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
948	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Siehe Tabelle		Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. ad a) und b) **Aufgabe** von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. ad b) **Bei Auflieferung von mindestens 500 Tonnen.** In dieses Quantum werden auch jene gleichartigen Sendungen einbezogen, welche innerhalb der Begünstigungsdauer ab Cerna, Gradiste, Rokovci-Andrijasevci, Zupanje und Zupanje-Szávapart nach Budapest-dnapart-t. p. n., Budapest-Józsefváros, Budapest-ayugati p. u., Budapest-Lipótváros, Budapest-Angyalföld und nach Fiume verfrachtet werden	ad a) bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1902 ad b) bis Ende Juni 1902	Localtarife, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	ad a) Im Kartirungswege ad b) Im Rückvergütungswege		

Nach	Von									
	Cerna		Gradiste		Rokovci-Andrijasevci		Zupanje		Zupanje-Szávapart	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern									
Wien St.E.G., „ K.F.N.B., „ Matzleinsdorf und Schwechat-Kledering	151	143	154	146	148	140	158	150	161	153

ad b) Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende September 1902 an die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen (Abtheilung C IV b) in Budapest einzusenden sind

ad b) Diese ermässigten Frachtsätze finden unter Anrechnung der auf diese Frachtbegünstigung bezüglichen Bestimmungen auch auf solche Sendungen Anwendung, welche von Cerna, Gradiste, Rokovci-Andrijasevci, Zupanje und Zupanje-Szávapart nach Vinkovci gesendet, dort behufs Manipulation ausgeladen und dann durch dieselbe Firma mittelst Eisenbahn nach Budapest, Fiume, Wien, bezw. Schwechat-Kledering weiter befördert werden. Für solche Sendungen wird eine **Reexpeditionsgebühr von 4 Hellern per 100 kg** eingehoben und zugleich bedungen, dass die Reexpedition in Vinkovci spätestens 12 Monate nach Einlangen der Sendungen in Vinkovci erfolgt sein muss. Rücksichtlich dieser reexpedirten Sendungen sind behufs Liquidirung der Frachtbegünstigung auch die auf den Namen der reclamirenden Partei als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe über den per Bahn erfolgten Transport der Sendungen von der Aufgabsstation bis Vinkovci und die den Weitertransport ab Vinkovci nachweisenden, auf den Namen derselben Partei als nochmaligen Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate in Vorlage zu bringen. Rücksichtlich solcher reexpedirter Sendungen, welche erst nach dem 30. Juni 1902 weiterbefördert werden, sind die bezüglichen Documente spätestens drei Monate nach dem Tage der erfolgten Reexpedition vorzulegen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg					
										a)	b)				
949	**Südbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z—8 a des Tarifes, Theil	Jifitz, Station der Localbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz	Ala S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, b) 10.000 kg „ „ „ „ Das Auf-, bezw. Abladen obliegt den Versendern, bezw. Empfängern	vom 15. April 1902 bis zur Durchführung im Tarifwege, bezw. bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif, Theil II, für den Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband, bezw. Localtarife der betheiligten Bahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	593	510		Im Kartirungswege		
					Auer S.B.					544	468				
					Avio S.B.					600	516				
					Blumau S.B.					518	445				
					Bozen-Gries S.B.					527	453				
					Brixen S.B.					491	421				
					Brixlegg S.B.					382	334				
					Bruneck S.B.					509	437				
					Calliano S.B.					579	498				
					Flaurling k.k.St.B.					409	348				
					Flirsch k.k.St.B.					438	372				
					Franzensfeste S.B.					482	413				
					Fritzens-Wattens S.B.					401	341				
					Hall S.B.					401	341				
					Imst k.k.St.B.					422	359				
					Innsbruck S.B.					401	341				
					Jenbach S.B.					391	341				
					Kematen in Tirol k.k.St.B.					405	344				
					Klausen S.B.					500	429				
					Landeck k.k.St.B.					430	366				
					Lavis S.B.					565	486				
					Matarello S.B.					572	492				
					Matrei S.B.					428	365				
					Mori S.B.					586	504				
					Neumarkt-Tramin S.B.					544	468				
					Niederdorf S.B.					536	461				
					Oetzthal k.k.St.B.					417	354				
					Pettneu k.k.St.B.					443	377				
					Pians k.k.St.B.					433	368				
					Roveredo S.B.					586	504				
					Salurn S.B.					551	474				
					St. Anton k.k.St.B.					448	381				
					St. Michele S.B.					558	480				
					Schönwies k.k.St.B.					426	362				
					Schwaz S.B.					400	341				
					Silz k.k.St.B.					417	354				
					Sterzing S.B.					464	397				
					Strengen k.k.St.B.					438	372				
					Telfs k.k.St.B.					409	348				
					Toblach S.B.					536	461				
					Trient S.B.					565	486				
					Waidbruck S.B.					509	437				
					Wilten k.k.St.B.					401	341				
					Wörgl S.B., k.k.St.B.					375	319				
					Zirl k.k.St.B.					405	344				
950	**Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Mauer- und Dachziegel aus Lehm, Chamotte oder Thon (auch aus feuerfestem Thon)	Turnau	Friedland i. B.	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898	34 Heller	31 Heller	3 Heller	im Kartirungswege					

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif. auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg			
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
951	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	a) Chamotteziegel, Chamottesteine und feuerfeste Backsteine; b) Chamottemörtel und feuerfester Mörtel	Schönbrunn	Althütten Aussig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.) Beraun Böhm.-Brod Brüx (A.T.E.) Bubna (St.E.G.) Kalk-Podol Kladno Klein-Schwechat (k.k.St.B.) Königshof Kolin (St.E.G.) Komotau (A.T.E. oder B.E.B.) Libschitz Littau Lobositz (St.E.G.) Pardubitz (St.E.G.) Peček Pilsen Prag (Oe.N.W.B. oder St.E.G.) Prag-Hrabovka transit Segen Gottes Teplitz-Waldthor Wysočan (Oe.N.W.B.)	Anfgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für a) das Ladegewicht des verwendeten Wagens, b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) b) 145 163 128 154 141 161 103 133 150 169 109 137 110 129 132 157 82 82 141 161 97 122 158 174 113 143 55 58 125 163 88 107 100 128 160 158 109 136 111 138 66 75 158 163 119 147	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
952	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Candlsznoker	Prag St.E.G., Oe.N.W.B. und k.k.St.B.	Brassó Debreczen Kolozsvár Szegéd Temesvár Jozsefváros u. Gyarváros	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1902	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1902	Heller 1190 778 921 741 845	a) b) 1038 929 666 557 802 686 640 524 727 618	a) b) 152 261 112 221 119 235 101 217 118 227	Im Kartirungswege		Bei Inanspruchnahme der Frachtsätze ad a) obliegt den Parteien das Abladen, bei Inanspruchnahme derjenigen ad b) dagegen das Auf- und Abladen der Sendungen
				Prag St.E.G. od. Oe.N.W.B.	Kassa Ks. Od.				724	634 595	90 129			
953	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Cement	Lobositz (St.E.G.)	Lundenburg	Anfgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	besteht kein directer Frachtsatz	122 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
954	**Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** als betriebführenden Verwaltung der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn		Mauer- und Dachziegel als Frachtgut	Gablonz a. N.	Nendorf a. N.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1902	Localtarif der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vom 1. August 1898	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		**) Haltestelle für den Güterverkehr in Wagenladungen. ***) Personen-Haltestelle. Frachtgüter-Auf- und Abgabe nur jenen Etablissements gestattet, welche mit dieser Haltestelle durch ein Schienengeleise verbunden sind
					Bad Schlag **)				16	9	7			
					Wiesenthal a. N.				21	11	10			
					Morchenstern				22	12	10			
					Unter-Morchenstern				29	15	14			
					Tannwald-Schumburg				31	18	13			
					Georgenthal-Albrechtsdorf				26	14	12			
					Antoniwald ***)				30	17	13			
					Josefsthal-Maxdorf				31	18	13			
955	**Eisenbahn Wien-Aspang**	zugleich als Betriebführende der Schneebergbahn	Steine der Pos. 8—55/h	Fischau über Fenerwerksanstalt—Sollenau	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Gemeinschafts-Gütertarif	46 Heller	34 Heller	12 Heller	Im Kartirungswege		
956	**k. k. Staatsbahn-Direction Linz**		Mauthausen	Bestimmungen des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A—VIII—2			vom 22. März 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902					Im Rückvergütungswege	Bei der Versendung von der Versandt- nach der Reexpeditionsstation hat die Firma Löwy und Winterberg als Empfängerin, dagegen von der Reexpeditions- nach der Bestimmungsstation als Absenderin zu erscheinen	

Reexpeditionsbefugniss für Holz der Pos. H—18—21, Rinde der Pos. B—35 und Sägespäne der Pos. H—27 b) der Güterclassification des österr.-ungar. Gütertarifes, Theil I, Abtheilung B

H. R. Heinicke, Wien

III. Marxergasse 6.

Special-Geschäft für

Fabrik-Schornsteinbau und Dampfkessel-Einmauerungen,

[illegible] Reconstructionen und Reparaturen.

Prospecte und Kostenanschläge spesenfrei.

Erhöhung des höchsten Schornsteines der Erde von 140 m Höhe.

Das

k. k. Versteigerungs-Amt

WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17

übernimmt: Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen, Partiewaaren, Gegenstände jeder Art, wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**

Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 680

JULIUS PINTSCH

WIEN, IV. Schleifmühlgasse 1.

Fabrik für Gasmesser, Gasapparate und Laternen. 670

Mechanische Werkstätte u. Metallgiesserei

übernimmt den **Bau** und **Betrieb** von **Gasanstalten** für **Steinkohlengas, Leuchtwassergas** System Humphreys & Glasgow (besonders als **Ergänzung** für bestehende **Steinkohlengasanstalten**), **Oelgas** und **Acetylengas.**

Gasbeleuchtungs-Einrichtungen

für **Eisenbahnwaggons, Locomotiven** etc.

= = Gascompressions- und Füllanlagen. = =

Leuchtthurm-Einrichtungen u. Leuchtbojen. Geschweisste Kessel, geschweisste Holzstoffkocher. . . Specialfabrik für Bau v. Laternen aller Art.

Ausschliesslicher . . . Licenzträger für **Deutschland** und . . **Oesterreich-Ungarn** . . . . . der . . . . .

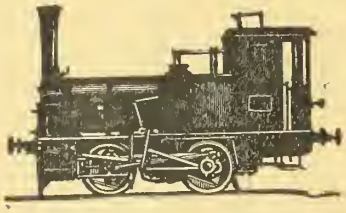
Slavianoff-Benardos'schen Patente für elektr. Giess- und . . . . . Schweissverfahren.

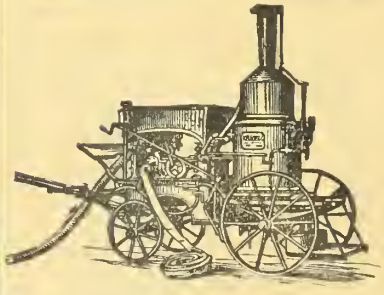
Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

653





Locomotiven

für

Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft,

LOCOMOBILEN

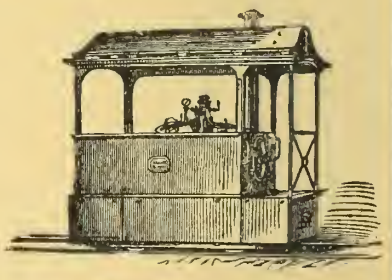
von 2—12 Pferdekraft.

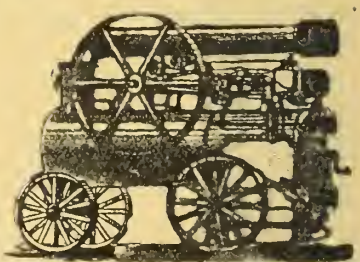
Dampf-Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.





Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Königshofer Cementfabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Hegelgasse 8, offerirt 677

Schlacken-Cement

in stets gleichmässiger, insbesondere auch bei den **Wiener Communalbauten,** sowie bei den bedeutendsten Eisenbahnbauten **(Jeschken-Tunnel, Elbe-Brücke der Aussig-Teplitzer Bahn)** etc. im weitesten Umfange erprobter Qualität zu billigsten Preisen. — Anfragen und Bestellungen erledigt umgehend die Direction der **Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Hegelgasse 8.** Telephon 9265.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 38. **Wien, 5. April 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Uebersicht des Baufortschrittes der im zweiten Semester 1901 in Ausführung gestandenen österreichischen Eisenbahnen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 26. März 1902,*) betreffend die Forterhebung der Steuern und Abgaben, sowie die Bestreitung des Staatsaufwandes in der Zeit vom 1. April bis 31. Mai 1902.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1

Die Regierung wird ermächtigt, die directen Steuern und indirecten Abgaben nach den bestehenden Normen in der Zeit vom 1. April bis 31. Mai 1902 fortzuerheben.

§ 2.

Die in der Zeit vom 1. April bis 31. Mai 1902 sich ergebenden Auslagen sind nach Erforderniss für Rechnung der durch das Finanzgesetz für das Jahr 1902 festzustellenden Credite zu bestreiten.

§ 3.

Die gemäss § 3 des Gesetzes vom 22. December 1901, R.-G.-Bl. Nr. 210, dem Finanzminister für die Zeit vom 1. Jänner bis Ende März 1902 ertheilten Ermächtigungen zur Veräusserung und Belastung von Objecten des unbeweglichen Staatseigenthums werden auf die Zeit vom 1. April bis 31. Mai 1902 erstreckt.

§ 4.

Die nachstehend aufgeführten Credite (Beträge) können noch bis Ende Mai 1902 verwendet werden, und sind diese Credite (Beträge), insoweit sie nicht bis Ende des Jahres 1901 zur Verwendung gelangten, so zu behandeln, als wenn dieselben im Voranschlage des Jahres 1902 bewilligt worden wären.

. . . . . .

E. Im Etat des Handelsministeriums.

1. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1891 unter Titel 8, § 7, für die Erweiterung der Hafenanlagen in Triest bewilligte und mit dem Gesetze vom 23. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 78, bis Ende December 1901 verlängerte Credit von . . . . . fl. 976.000 oder K 1,952.000

2. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 27. December 1900, R.-G.-Bl. Nr. 227, für das Jahr 1900 unter Titel 10, § 4, für die Herstellung eines Schutz- und Landungsmolo nebst anliegender Ufermauer in Prigradica auf der Insel Curzola als 2. Rate vorgesehene Betrag von . . . . . K 20.000

3. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 27. December 1900, R.-G.-Bl. Nr. 227, für das Jahr 1900 unter demselben Titel, § 4, für die Herstellung eines Schutz- und Landungsdammes in Trstenik als 5. Rate vorgesehene Betrag von . . . . . K 20.000

4. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 27. December 1900, R.-G.-Bl. Nr. 227, für das Jahr 1900 unter dem Titel 10, § 8, für die Anschaffung eines Dampfbaggers sammt Schlammbarken und Schleppdampfer zur Ergänzung des Baggerparkes als 1. Rate vorgesehene Betrag von . . . . . K 40.000

. . . . . .

*) Enthalten in dem am 29. März 1902 ausgegebenen XXVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 64

10. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 27. December 1900, R.-G.-Bl. Nr. 227, Beilage II, unter Post 1, für das Jahr 1900 für die Erweiterung der Anlagen der Lagerhäuser in Triest vorgesehene Betrag von . . . . . K 260.000

F. Im Etat des Eisenbahnministeriums.

1. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1896 unter Capitel 28, Titel 7, § 1, für die Erweiterung der Station Neu-Sandec bewilligte und mit dem Gesetze vom 23. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 78, bis Ende December 1901 verlängerte Credit von . . . . . fl. 50.000 oder K 100.000

Die in der kaiserlichen Verordnung vom 28. December 1898, R.-G. Bl. Nr. 237, für das Jahr 1898 vorgesehenen und mit dem Gesetze vom 23. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 78, bis Ende December 1901 verlängerten Beträge, nämlich:

2. Unter Capitel 28, Titel 5, § 11:

Neuherstellungen und Verbesserungen von elektrischen Starkstromanlagen und die zu Untersuchungszwecken erforderlichen Instrumente und Apparate . . . . . fl. 100.000 oder K 200.000

3. Unter Capitel 28, Titel 5, § 12, Investitionen aus nachbenannten Investitionsfonds:

b) der Linien der österreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft, für Erweiterung von Anschlussstationen nebst Reconstruction der Bahnstrecken aus Anlass des Anschlusses neuer fremder Bahnen fl. 84.500 oder K 169.000

Die in der kaiserlichen Verordnung vom 27. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 265, für das Jahr 1899 vorgesehenen und mit dem Gesetze vom 23. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 78, bis Ende December 1901 verlängerten Beträge, nämlich:

4. Unter Capitel 27, Titel 1, für ausserordentliche Ausgaben . . . . . fl. 287.000 oder K 574.000

5. Unter Capitel 27, Titel 4, § 2, für Investitionen aus dem Investitionsfonds der verstaatlichten Linien der österreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft . . . . . fl. 5200 oder K 10.400

Unter Capitel 27, Titel 5, § 11:

6. Neuherstellungen und Verbesserungen von elektrischen Starkstromanlagen und für zu Untersuchungszwecken erforderliche Instrumente und Apparate, sowie Amortisationsquote für die elektrische Beleuchtung in der Station Stanislau und in anderen Stationen . . . . . fl. 55.000 oder K 110.000

7. Telegraphen-, Fernsprech- und Signalisirungsleitungen, Apparate und Einrichtungen fl. 150.000 oder K 300.000

8. Durchführung von Versuchen und Neuerungen . . . . . fl. 15.000 oder K 30.000

9. Auswechslung von Holzbrücken durch definitive Constructionen . . . . . fl. 90.000 oder K 180.000

10. Verbesserung der Speisewässer, eventuell Druckwerksanlagen . . . . fl. 190.000 oder K 380.000

11. Unter Capitel 27, Titel 5, § 12, Investitionen aus nachbenannten Investitionsfonds:

a) der Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft: Meliorationen und diverse Ergänzungsbauten fl. 84.800 oder K 169.600

Die in der kaiserlichen Verordnung vom 27. December 1900, R.-G.-Bl. Nr. 227, für das Jahr 1900 vorgesehenen Beträge, nämlich:

12. Unter Capitel 27, Titel 1, § 4, Ausserordentliche Ausgaben für Trassirung von Eisenbahnen und sonstige Auslagen in Eisenbahnangelegenheiten . . . . . K 180.000

13. Unter Capitel 27, Titel 5, § 1, für Investitionen aus dem Investitionsfonds der verstaatlichten Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft . . . . . K 28.000

14. Unter Capitel 27, Titel 5, § 2, verpachtete Anschlussstrecken: für Herstellungen und Nachschaffungen auf sämmtlichen verpachteten Anschlussstrecken . . . . . K 48.000

Unter Capitel 27, Titel 6, § 10:

15. Kosten der Inventarvermehrung der bestehenden Anlagen . . . . . K 379.400

16. Neuherstellungen und Verbesserungen von elektrischen Starkstromanlagen und für zu Untersuchungszwecken erforderliche Instrumente und Apparate, sowie Amortisationsquote für die elektrische Beleuchtung in der Station Stanislau und in anderen Stationen . . . . . K 40.000

17. Telegraphen-, Fernsprech- und Signalisirungsleitungen, Apparate und Einrichtungen . . . K 110.000

18. Durchführung von Versuchen und Neuerungen . . . . . K 10.000

19. Auswechslung von Holzbrücken durch definitive Constructionen . . . . . K 180.000

20. Concurrenzbeiträge für Flussregulirungen und Strassenherstellungen etc. . . . . K 60.000

21. Erweiterungs- und Ergänzungsarbeiten am Unterbau, einschliesslich der Nebenanlagen . K 1,350.200

22. Einlegen neuer und Verstärkung bestehender Brücken . . . . . K 743.200

23. Verbesserung der Speisewässer . . . . . K 200.000

Unter Capitel 27, Titel 6, § 11, Investitionen aus nachbenannten Investitionsfonds:

24. a) der Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft:
Meliorationen und diverse Ergänzungsbauten . . . . . K 34.200

25. b) der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa:
Erweiterung der Station und Werkstätte in Stanislau . . . . . K 144.000

Unter Capitel 27, Titel 7, § 5:

26. Bauliche Anlagen . . . . . K 20.000

27. Maschinelle Anlagen . . . . . K 2.000

Die in der kaiserlichen Verordnung vom 27. December 1900, R.-G.-Bl. Nr. 227, für das Jahr 1900, Beilage II, Staatseisenbahnbau, vorgesehenen Beträge:

28. Für den Bau der Eisenbahn Przeworsk-Rozwadów (Post 4) . . . . . K 1,200.000

29. Für den Bau der Localbahn Freudenthal—Klein-Mohrau (Post 5) . . . . . K 1,212.000

. . . . . .

J. Die im § 5 des Gesetzes vom 22. December 1901, R.-G.-Bl. Nr. 210, erwähnten Beträge.

§ 5.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage der Kundmachung in Wirksamkeit tritt, wird Mein Finanzminister betraut.

Wien, am 26. März 1902.

Franz Joseph m. p.

Koerber m. p. **Welsersheimb** m. p. **Wittek** m. p. **Böhm** m. p.
Spens m. p. **Hartel** m. p. **Rezek** m. p. **Call** m. p.
Giovanelli m. p. **Piętak** m. p.

Verordnung des Gesammtministeriums vom 17. März 1902*) zur Durchführung des Gesetzes vom 22. Jänner 1902, R.-G.-Bl. Nr. 40, betreffend die Regelung des Consulargebührenwesens.

Artikel I.

Zur Durchführung des Gesetzes vom 22. Jänner 1902, R.-G.-Bl. Nr. 40, wird im Einvernehmen mit der Regierung der Länder der ungarischen Krone und mit dem k. und k. Minister des Aeussern auf Grund der §§ 7 und 8 des erwähnten Gesetzes folgendes „Reglement" erlassen:

Reglement, betreffend die Einführung eines allgemeinen Consulargebührentarifes.

§ 1.

Als Consularamt im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 22. Jänner 1902, R.-G.-Bl. Nr. 40, betreffend die Regelung des Consulargebührenwesens, sind zu verstehen nicht blos die wo immer befindlichen k. und k. Consularämter jedweder Rangskategorie, sondern auch die k. und k. Missionen, die k. und k. diplomatischen Agentien und andere Regierungsorgane, insofern dieselben mit der Vornahme consularischer Amtshandlungen betraut sind oder in Zukunft betraut werden.

§ 2.

Die Einhebung der Consulargebühren erfolgt bei den in der Tarifpost 10 a 2, b 2, c 2 der II. Abtheilung des Tarifes aufgeführten Gebühren ohne Ausnahme, dann hinsichtlich der übrigen Gebühren bei Consularämtern, an deren Spitze sich ein effectiver Functionär befindet, für Rechnung des k. und k. Ministeriums des Aeussern, bei allen übrigen Consularämtern für Rechnung des betreffenden Amtsvorstandes, insofern nicht im Tarife oder durch besondere Bestimmungen anders verfügt wird.

§ 3.

Ausser den in dem Tarife festgesetzten Einhebungsfällen und den dafür bestimmten Gebühren darf keine andere wie immer geartete Gebühr oder Entlohnung für eine Amtshandlung oder Dienstleistung von einem Consularamte oder dessen Angestellten beansprucht oder angenommen werden.

Amtshandlungen, auf welche keine der Posten des Tarifes anwendbar sein sollte, sind gebührenfrei. Dem Consularamte obliegt es jedoch in einem solchen Falle, die betreffende Amtshandlung zur Kenntniss des Ministeriums des Aeussern zu bringen.

§ 4.

In der Gebühr für die Eingabe ist stets auch jene für die Erledigung inbegriffen, sofern nicht im Tarife für einzelne Amtshandlungen etwas Anderes festgesetzt wird.

§ 5.

Die Verpflichtung zur Entrichtung der Gebühr obliegt derjenigen Partei, welche die consularische Amtshandlung in Anspruch nimmt, beziehungsweise bei von amtswegen eingeleiteten Amtshandlungen derjenigen Partei, in deren Angelegenheit die Amtshandlung erfolgt.

Wird eine gebührenpflichtige Amtshandlung von zwei oder mehreren Personen in Anspruch genommen, so findet die Verpflichtung dieser Personen zu ungetheilter Hand statt.

Die Gebühren, welche sich auf den Schiffahrtsbetrieb der österreichischen oder ungarischen Handelsmarine beziehen, sind zunächst von dem Schiffer zu berichtigen.

§ 6.

In der Regel ist die Consulargebühr mit dem Zeitpunkte zu entrichten, wo die gebührenpflichtige Eingabe überreicht wird, beziehungsweise die amtliche Ausfertigung oder sonstige mit einer tarifmässigen Gebührenentrichtung verbundene Amtshandlung stattfindet.

§ 7.

Die in einem Civilrechtsstreite zu erlegende Urtheilsgebühr, dann die Einantwortungsgebühr (T.-P. 10, Abtheilung II) ist bei Abschluss der gerichtlichen Verhandlung oder Verlassenschaftsabhandlung, und zwar vor Erlass des Urtheiles, beziehungsweise vor Ausfertigung der Einantwortungsurkunde zu berichtigen oder sicherzustellen. Wird ein Civilrechtsstreit durch gerichtlichen Vergleich oder Compromiss beendigt, so sind die Ge-

*) Enthalten in dem am 2. April 1902 ausgegebenen XXVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 68.

bühren für den Vergleich oder Compromiss vor dessen Aufnahme zu bezahlen oder sicherzustellen, und ist in diesen Fällen im Acte selbst festzusetzen, welcher der Streittheile diese Gebühr zu bezahlen hat.

Die in der Tarifpost 9, lit. b, der Abtheilung II angeordnete Gebühr ist vor Ausfolgung des verwahrten Gegenstandes zu berichtigen oder sicherzustellen.

§ 8.

Von der im § 6 aufgestellten Regel sind folgende Ausnahmen zulässig:

a) österreichische oder ungarische Schiffer können die während ihres Aufenthaltes in einem Hafen, wo ein k. und k. Consularamt sich befindet, nach der ersten Abtheilung des Tarifes aufgelaufenen Consulargebühren bei Abfertigung des betreffenden Schiffes erlegen;

b) mit Einhebung der Consulargebühren im Verlaufe einer Verlassenschaftsabhandlung, zum Beispiel Gebühren für die Todfallsaufnahme, Anlegung der gerichtlichen Sperre, Publicirung des Testamentes, Erbenversammlungen, Aufnahme von Inventaren, Feilbietungen u. s. w., dann der Consulargebühren im Concursverfahren, als Gläubigerversammlungen und dergleichen, kann zugewartet werden, bis die Abhandlung der Verlassenschaft oder die Liquidirung der Concursmasse Baarfonds flüssig macht.

§ 9.

Bei Amtshandlungen, für welche nebst den Consulargebühren der Abtheilung I und II des Tarifes noch Consulargebühren der Abtheilung III des Tarifes (Nebengebühren und Taggelder) zu entrichten kommen, haben die Parteien die zur Bestreitung der letzteren erforderlichen Beträge, deren Höhe vom Vorstande des Consularamtes zu beziffern ist, gegen nachträgliche Liquidirung im Vorhinein vorschussweise baar zu erlegen oder sicherzustellen.

Werden solche Amtshandlungen in Parteisachen von Amtswegen vorgenommen, so sind die Gebühren der Abtheilung III des Tarifes bei effectiven Consularämtern aus den Amtsgeldern vorschussweise gegen späteren Rückersatz seitens der Parteien zu bestreiten.

§ 10.

Bei jenen Tarifposten der II. Abtheilung, bei welchen das Gebührenausmass nach dem Werthe berechnet wird, ist, wenn der Gebührenvorschreibung ein bestimmter Geldbetrag zugrunde liegt, die Gebühr nach dem letzteren zu bemessen; wenn jedoch der Gegenstand, nach welchem die Gebühr zu entrichten kommt, eine schätzbare Sache ist, so ist der der Gebührenbemessung zugrunde zu legende Werth, wie folgt, zu ermitteln:

a) bei Werthpapieren, welche auf Inhaber lauten und bei allen Papieren, welche den Gegenstand des bankmässigen Kaufs- und Verkaufsgeschäftes bilden, wenn diese Papiere in der österreichisch-ungarischen Monarchie zum börsenmässigen Umsatze zugelassen sind, nach der dem Consularamte zur Zeit der Amtshandlung bekannt gewordenen letzten amtlichen Notirung der Wiener oder Budapester Börse, wobei im Falle einer Divergenz der Notirungen an diesen Börsen die niedrigere Coursnotirung der Gebührenbemessung zugrunde zu legen ist;

b) bei den im Absatze a) angeführten Papieren, wenn deren Courswerth an der Wiener oder Budapester Börse zur Zeit der Amtshandlung nicht bekannt ist, oder bei Papieren der im Absatze a) bezeichneten Art, welche in der österreichisch-ungarischen Monarchie zum börsenmässigen Umsatze nicht zugelassen sind, nach dem für den betreffenden Platz massgebenden Börsecours oder durch Schätzung;

c) bei anderen schätzbaren Sachen durch die eidesstättige Angabe der gebührenpflichtigen Partei, es sei denn, dass mit der Amtshandlung ohnehin eine Schätzung vorzunehmen ist.

Wird von der Partei ein offenkundig zu niedriger Werth angegeben, so kann das Consularamt den Werth durch Schätzung ermitteln; in diesem Falle hat die Partei die Kosten der Schätzung nur dann zu tragen, wenn der durch die Schätzung ermittelte Werth den von der Partei angegebenen um mehr als zehn Percent übersteigt.

§ 11.

In jedem Civilrechtsstreite, welcher eine schätzbare Sache zum Gegenstande hat, ist mit der Klage oder Widerklage die Angabe des Werthes des Streitgegenstandes zu verbinden.

Wenn der Gegentheil dieser Angabe nicht bis zur Abhaltung der über die Klage anzuberaumenden Tagsatzung widerspricht, so bleibt diese Angabe für die Bemessung der Consulargebühr massgebend und ist die spätere Aufnahme des Beweises eines höheren oder minderen Werthes unzulässig.

Einigen im Falle des Widerspruches die Parteien sich nicht bei der Tagsatzung, so ist die etwa nothwendige Aufnahme des Beweises vom Consularamte sofort zu veranlassen und danach der Werth festzustellen, und sind in diesem Falle die für die Herstellung des Beweises auflaufenden tarifmässigen Consulargebühren von dem widersprechenden Streittheile zu erlegen.

Fehlt die erforderliche Angabe des Werthes in der Klage oder Widerklage, so ist die sofortige Vervollständigung derselben von dem Consularamte anzuordnen.

Wenn in der Klage ein offenkundig zu niedriger Werth angegeben wird oder beide Streittheile über einen offenkundig zu niedrigen Werth sich einigen, so kann das Consularamt vor Einleitung des weiteren Verfahrens im Sinne des § 10, lit. c), zweites Alinea, vorgehen.

§ 12.

Für die Bemessung der Depositenausfolgungsgebühr ist jener Werth massgebend, welchen der betreffende deponirte Werthgegenstand bei der Ausfolgung hat.

§ 13.

Die Consulargebühren sind in der Kronenwährung zu bemessen und in derselben zahlbar.

Bei der Einzahlung können jedoch die Gebührenbeträge auch in anderen coursirenden Gold- und Silbermünzen oder im Umlaufe befindlichen Papiergelde erlegt werden, sofern letzteres mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse als nothwendig erachtet wird.

In diesem Falle hat die Umrechnung dieser Zahlungsmittel in die Kronenwährung nach dem Courwerthe zu erfolgen. Kann am Sitze des Consulates der Cours in der Kronenwährung nicht ermittelt werden, so ist der Courswerth dieser Zahlungsmittel nach ihrem jeweiligen Course in Franken und sonach in die Kronenwährung umzurechnen. Hiebei, sowie wenn die Zahlung in Franken erfolgt, sind 20 K gleich 21 Franken zu rechnen.

In den Fällen, in welchen das Gebührenausmass nach dem Werthe bemessen wird, ist dieser Werth ebenfalls in der Kronenwährung festzustellen. Bei dieser Feststellung des Werthes haben die im vorhergehenden Absatze enthaltenen Bestimmungen eine sinngemässe Anwendung zu finden.

Anmerkung. Beispiele zur Umrechnung eines Gebührenbetrages, wenn die Zahlung in anderen Münzen als in jenen der Kronenwährung erfolgt und der Courswerth derselben nach der Kronenwährung nicht bekannt ist.

Zum Beispiel: Ein Schiff hat an Tonnengebühr laut I. Abth., Postnummer 1, I, c — 9 K 50 h zu entrichten.

Umrechnung des Gebührenbetrages:

(1. Im Deutschen Reiche.)

Die Zahlung erfolgt in Mark. Cours: Frcs. 20 = Mk. 16·31.

Formel:

$$\text{Der in Mark zu zahlende Betrag ist} = \frac{\overbrace{9{\cdot}50}^{\text{Gebühr in K}} \times \overbrace{21 \times 16{\cdot}31}^{\text{Cours des 20 Frcs. St.}}}{400}$$

$9{\cdot}50 \times 21 = 199{\cdot}50$
$199{\cdot}50 \times 16{\cdot}31 = 3253{\cdot}845$
$3253{\cdot}845 : 400 = 8{\cdot}134612$

Die Gebühr von K 9·50 ist gleich Mk. 8·13.

(2. In Italien.)

Die Zahlung erfolgt in Lire (Papier). Cours: Frcs. 20 = L. 21·30.

$$\text{Der in Lire zu zahlende Betrag ist} = \frac{\overbrace{9{\cdot}50}^{\text{Gebühr in K}} \times \overbrace{21 \times 21{\cdot}30}^{\text{Cours des 20 Frcs. St.}}}{400}$$

$9{\cdot}50 \times 21 = 199{\cdot}50$
$199{\cdot}50 \times 21{\cdot}30 = 4249{\cdot}35$
$4249{\cdot}35 : 400 = 10{\cdot}6233$

Die Gebühr von K 9·50 ist gleich L. 10·62.

§ 14.

Ein Abdruck des Gesetzes vom 22. Jänner 1902, R.-G.-Bl. Nr. 40, und des gegenwärtigen Reglements sammt hinzugehörigem Tarife ist bei jedem Consularamte zu Jedermanns Einsicht an einem passenden Orte des Amtslocales, womöglich in tabellarischer Form, anzuheften.

Artikel II.

Der Tag des Beginnes der Wirksamkeit des Gesetzes vom 22. Jänner 1902, R.-G.-Bl. Nr. 40, wird auf Grund der §§ 8 und 9 desselben im Einvernehmen mit der Regierung der Länder der ungarischen Krone und mit dem k. und k. Minister des Aeussern auf den 1. Juli 1902 festgesetzt.

Mit dem gleichen Tage tritt auch die gegenwärtige Verordnung in Kraft.

Koerber m. p. **Welsersheimb** m. p. **Wittek** m. p. **Böhm** m. p.
Spens m. p. **Hartel** m. p. **Rezek** m. p. **Call** m. p.
Giovanelli m. p. **Pietak** m. p.

Concessionsurkunde vom 15. März 1902*) für die Localbahn von Gänserndorf nach Gaunersdorf.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung ertheile ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem niederösterreichischen Landesausschusse die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Gänserndorf der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Pyrawarth nach Gaunersdorf in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn geniesst der Concessionär die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

*) Enthalten in dem am 27. März 1902 ausgegebenen XXII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 57.

§ 2.

Der Concessionär ist verpflichtet, den Bau der concessionirten Eisenbahn binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn hat der Concessionär über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Dem Concessionär wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll dem Concessionär auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Der Concessionär hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 5.

Dem Concessionär wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten des Concessionärs zu treten hat.

Die Aufnahme eines eventuell in Theilschuldverschreibungen zerlegten Prioritätsanlehens ist mit Bewilligung der Staatsverwaltung insofern zulässig, als dessen Verzinsung und Tilgung durch eine Reinertragsgarantie des Erzherzogthumes Oesterreich unter der Enns sichergestellt erscheint.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitales unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung der von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Capitalsreserve effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Actien, sowie der eventuell nach Absatz 2 auszugebenden Theilschuldverschreibungen unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 6.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den österreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung, zu den Waffenübungen und Controlversammlungen.

Der Concessionär ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtragsübereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für den Concessionär bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht

durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für den Concessionär in Wirksamkeit, sobald ihm dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen dem Concessionär nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Der Concessionär ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 7.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 8.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Vollendung des Baues und der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 9.

Der Concessionär ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, den Betrieb der concessionirten Bahn insbesondere in dem Falle, als dieselbe eine directe Anschlussverbindung mit einer der jeweilig vom Staate betriebenen Bahnen erlangen sollte, zu übernehmen und während der sodann noch übrigen Concessionsdauer für Rechnung des Concessionärs zu führen.

In diesem Falle sind der Staatsverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell pauschalmässig festzusetzenden Kosten durch den Concessionär zu vergüten.

Im Uebrigen sind die Modalitäten dieser Betriebsführung durch einen mit dem Concessionär abzuschliessenden Betriebsvertrag zu regeln.

§ 10.

Der Concessionär ist verpflichtet, für die Invaliditäts- und Altersversorgung seiner Bediensteten Vorsorge zu treffen und zu diesem Zwecke der Pensionscasse des Verbandes der österreichischen Localbahnen beizutreten, falls nicht für das concessionirte Bahnunternehmen eine eigene Pensionscasse mit mindestens gleichen Begünstigungen wie bei jener des genannten Verbandes errichtet werden sollte.

§ 11.

Der Concessionär ist unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 12.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte die Einlösung nach Ablauf der im § 1 normirten zeitlichen Steuerbefreiung erfolgen, so sind bei Bezifferung der jährlichen Reinerträgnisse die das eingelöste Bahnunternehmen treffenden Steuern, Zuschläge und die sonstigen öffentlichen Abgaben als Betriebsauslagen zu behandeln.

Hat die Steuerpflicht nicht bezüglich aller in die Durchschnittsberechnung einbezogenen Jahre bestanden, so ist auch für die steuerfreien Jahre die Steuer sammt Zuschlägen nach dem Percentsatze des ersten steuerpflichtigen Jahres zu berechnen und von dem Erträgnisse in Abzug zu bringen.

Zu dem so ermittelten durchschnittlichen Reinerträgnisse ist jedoch mit Rücksicht auf die von der Einlösungsrente nach § 131, lit. a, des Gesetzes vom 25. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, zu entrichtende zehnpercentige Steuer ein Zuschlag in der Höhe eines Neuntels dieser Reinerträgnisse zuzurechnen.

3. Das im Sinne der vorstehenden Bestimmungen ermittelte durchschnittliche Reinerträgniss ist sohin dem Concessionär als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

4. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der vorstehenden Bestimmungen ermittelte durchschnittliche Reinertrag ohne den im Absatze 2 angeführten Zuschlag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der mit

Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen erforderlichen Annuität zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitales und zur Tilgung des letzteren innerhalb der Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat die vorstehend angeführten Annuitäten in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt und dem Concessionär die von dieser Einlösungsrente zu entrichtende Rentensteuer vergütet.

5. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer an Stelle des Concessionärs die zum Zwecke der Geldbeschaffung für die concessionirte Bahn aufgenommenen Anlehen in dem im Zeitpunkte der Einlösung nach dem genehmigten Tilgungsplane noch ungetilgt aushaftenden Betrage zur Selbstzahlung zu übernehmen, in welchem Falle die zu bezahlende Einlösungsrente um das Erforderniss für die Verzinsung und Tilgung des bezeichneten Anlehenscapitales, sowie gegebenenfalls um die diesem Erfordernisse entsprechende Quote des im Sinne der Bestimmungen des Absatzes 2 dem Durchschnittserträgnisse zuzurechnenden Zuschlages zu kürzen ist.

6. Dem Staate wird weiter das Recht vorbehalten, wann immer an Stelle der nach den Bestimmungen der vorstehenden Punkte an den Concessionär zu entrichtenden, noch nicht fälligen Rentenzahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthe dieser Zahlung — selbstverständlich nach Abzug des etwa im Sinne der Bestimmungen des Absatzes 2 in diesen Zahlungen enthaltenen Zuschlages — gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

7. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 bis 6 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, beziehungsweise nur mit den noch aushaftenden Resten der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum des Concessionärs bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Capitalsreserven, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

8. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. October des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;
b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjecte, welche, sei es als Zubehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates oder aus sonstigen Rechtstiteln an den Staat mit überzugehen haben;
c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Z. 1 bis 6) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

9. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Specialcommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjecte bedarf, vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen, der Zustimmung des Specialcommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

10. Der Concessionär ist verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämmtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjecte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls der Concessionär dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollte, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung des Concessionärs und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjecte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

11. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 8) die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an sämmtlichen infolge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjecten durchzuführen.

Der Concessionär ist verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa seinerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 13.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum des Concessionärs bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Capitalsreserven in dem im § 12, Absatz 7, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 12) behält der Concessionär das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung der Concessionär von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass die Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten des Concessionärs zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, beziehungsweise den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 15.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Wien, am 15. März 1902.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Gänserndorf nach Gaunersdorf.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Gänserndorf nach Gaunersdorf ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m, unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes, herzustellen und auszurüsten.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der gegenständlichen Localbahn wird vorläufig mit 25 km per Stunde festgesetzt.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der nachstehenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Der Concessionär hat während des Baues und der Betriebsführung allen seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Eisenbahn-Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter hat der Concessionär, abgesehen von den ihm obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, insbesondere in Absicht auf die Kranken- und Unfallversicherung u. s. w., auch alle jene Verpflichtungen und Massnahmen in analoger Weise zu erfüllen, welche in den von der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung aufgestellten Bedingnissen für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten rücksichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse, sowie zum Schutze und Wohle der Arbeiter jeweilig vorgesehen sind.

Der Concessionär ist verpflichtet, bei Abschluss von Bauverträgen für die gegenständliche Localbahn, beziehungsweise bei den diesbezüglichen Baubedingnissen die obbezeichneten Verpflichtungen auch den Bauunternehmern aufzuerlegen.

Der von dem Concessionär, beziehungsweise von der Bauunternehmung bestellte Bauleiter ist dem k. k. Eisenbahnministerium namhaft zu machen, und behält sich dasselbe das Recht vor, erforderlichen Falles innerhalb eines Zeitraumes von vier Wochen nach erfolgter Anzeige dagegen Einsprache zu erheben.

2. Trasse.

Die zu erbauende, ungefähr 22 km lange Localbahn nimmt ihren Ausgangspunkt in einer nördlich und entlang des Bahnhofes Gänserndorf der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn anzulegenden, mit dem genannten Bahnhofe entsprechend zu verbindenden Station, wendet sich nach Ausfahrt aus derselben gegen Norden und nächst der Ortschaft Prottes gegen Nordwesten, berührt hierauf die Ortsgebiete von Matzen und Gross-Schweinbarth und wird sodann am Fusse des linksseitigen Gehänges des Weidenbaches geführt.

In ihrem weiteren Zuge übersetzt die Bahn den genannten Bach und erreicht das Ortsgebiet von Pyrawarth, in welchem dieselbe zunächst nach Ausfahrt aus der im Südosten des Ortes anzulegenden gleichnamigen Station das rechte Ufer des Weidenbaches benützt, um sodann nach abermaliger Uebersetzung des genannten Baches wieder an das linke Ufer desselben zu gelangen, an welchem die Bahn unter Berührung des Ortsgebietes von Kollenbrunn bis Gaunersdorf geführt wird, woselbst dieselbe in der im Osten des genannten Marktes zu errichtenden gleichnamigen Station ihren Endpunkt findet.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Der Concessionär verpflichtet sich, wegen der aus Anlass des Anschlusses der gegenständlichen Localbahn an die Linie Wien—Krakau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in der Station Gänserndorf herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, sowie wegen Mitbenützung der genannten Anschlussstation, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der Verwaltung der vorbezeichneten Bahngesellschaft anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Project und das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwirft sich der Concessionär der Entscheidung desselben, falls eine Einigung mit der genannten Bahnverwaltung nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwirft sich der Concessionär der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von neuen Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der gegenständlichen Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die für die Bahn erforderlichen Grundflächen sind definitiv in deren Eigenthum zu erwerben und haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestande oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite, je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu allen abseits der Bahn gelegenen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 150 m betragen; eine Ausnahme hievon ist nur im Ortsgebiete von Pyrawarth gestattet, woselbst ein Bogenhalbmesser von 125 m angewendet werden kann.

Zur Verbindung der geraden mit den gekrümmten Bahnstrecken sind parabolische Uebergangsbögen anzuwenden, wenn der Krümmungshalbmesser dieser Strecken weniger als 600 m beträgt.

Die Anordnung der Uebergangsbögen hat in Bahnkrümmungen von 600 m bis 300 m Halbmesser in der Regel unter Zugrundelegung der Constante 6000, in allen schärferen Bögen mindestens unter Anwendung der Constante 3000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 20 Permille festgesetzt.

Bezüglich der Ermässigung der grössten durchschnittlichen Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, ferner hinsichtlich der bei den Gefällsbrüchen auszuführenden Ausgleichsbögen, endlich betreffs des Vorganges bei der Ausführung der Uebergangsbögen und der zwischen entgegengesetzten Bahnkrümmungen einzuschaltenden Zwischengeraden sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und darf andernfalls die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen mindestens 4·5 m, in Kreuzungsstationen, sowie bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, endlich in Locomotivremisen mindestens 4·75 m zu betragen.

Der geringste Abstand der Mitte eines Magazinsgeleises von jener des nächstliegenden, durchlaufenden Fahrgeleises ist stets mit 4 75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von mindestens 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Halbmesser eine Erbreiterung der Bahnkrone nach Massgabe der genehmigten Normalien zu erhalten.

In allen Erdeinschnitten, sohin auch in solchen mit Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, bei Anwendung von Steinbanketten auf Grabenmauern und in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Insoweit der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken" in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung zu beobachten.

Den Berechnungen der Tragconstructionen für die offenen Unterbauobjecte sind die im § 3, lit. a) und b), der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Bezüglich der Anbringung von Geländern bei Bahnobjecten im Unterbau gelten im Allgemeinen die Bestimmungen des § 5, Punkt c), der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109; ausserdem erhalten aber in der Regel gewölbte Unterbauobjecte, deren Deckschichten in Schwellenhöhe liegen, dann offene Unterbauobjecte und bis zur Schwellenhöhe reichende Stützmauern in dem Falle Geländer, wenn deren freie Höhe 3 m übersteigt.

Ausnahmen von dieser letzteren Bestimmung, sowie die Sicherheitsvorkehrungen bei überschütteten Unterbauobjecten und Stützmauern bleiben der fallweisen Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Ueberfahrten können in der Regel aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der offenen Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen nicht unter 4 m, bei sonstigen Fahrwegen nicht unter 3·2 m zu betragen. Insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, genügt eine Maximalhöhe der offenen Durchfahrten von 4·5 m.

Bei gewölbten Durchfahrten ist die lichte Höhe um ein Drittel der Pfeilhöhe des Gewölbes grösser zu bemessen als bei offenen Durchfahrten.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen, das ist mit Flussstahlschienen von 26 kg Normalgewicht per laufendes Meter und mit 13 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen.

Die Schwellen müssen mindestens 2·4 m Länge, 15 cm obere, 20 cm untere Breite und 15 cm Höhe besitzen.

Tannen- und Fichtenholz sind von der Verwendung für Schwellen überhaupt ausgeschlossen, im Uebrigen ist betreffs der für die Schwellen zu verwendenden Holzgattung rechtzeitig die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von mindestens 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten. Die Stärke des Schotterbettes hat unterhalb der Schienenunterkante mindestens 0·25 m zu betragen. Dieses Mass gilt in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonales bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau herzustellen; kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wächterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonales nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken kann auf solche Stellen beschränkt werden, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 20 ex 1879), für Bahnen mit Secundärbetrieb vorgeschriebenen Textirung.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m, je nach den örtlichen Verhältnissen, einerseits oder beiderseits der Rampe, Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Abtheilungszeichen zu versetzen, wobei für die Kilometerzeichen Steine zu verwenden sind, während für die übrigen Abtheilungszeichen Steine oder Pflöcke aus Eichen- oder Lärchenholz verwendet werden können.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen ist nach Massgabe der diesfalls seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund von bei der politischen Begehung etwa getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen werden kann.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, beziehungsweise an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telephonleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen einzuschalten sind.

Die in den Hauptgeleisen der Stationen liegenden Weichen sind nach Massgabe des Erfordernisses mit Sperrvorrichtungen zu versehen.

Die Bahn ist mit den durch die Signalordnung vorgeschriebenen Signalmitteln und den für den sonstigen Betriebsdienst, sowie für den Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, ferner mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten.

12. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:

2 Tenderlocomotiven;

8 Personenwagen;

2 Dienstwagen (Post-, Gepäcks- und Conducteurwagen);

18 Güterwagen verschiedener Gattungen.

Der Achsdruck der Locomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 14 Tonnen nicht überschreiten.

Die Locomotiven erhalten eine Luftsaugebremse und eine Handbremse.

Die Locomotiven sind beiderseits mit Rohranschlüssen für die Luftsaugebremse und für die Dampfheizung zu versehen und erhalten an beiden Stirnseiten Schneepflugscharen.

Alle Personen- und Dienstwagen sind für Dampfheizung einzurichten und von ersteren mindestens 50 Percent, die letzteren insgesammt sowohl mit der durchgehenden Bremse, als auch mit der Handbremse zu versehen.

Die Personenwagen ohne Bremse sind mit der Rohrleitung für die durchgehende Bremse auszurüsten.

Von den Güterwagen erhalten mindestens 50 Percent Handbremsen.

Die gedeckten Güterwagen müssen mit den normalen fixen Einrichtungsgegenständen für Militärtransporte, und zwar sowohl für Mannschafts- als Pferdebeförderung, versehen sein; überdies ist die vorgeschriebene Anzahl der mobilen Einrichtungsgegenstände für diese Transporte mit den Wagen beizustellen.

Die Pläne für sämmtliche neu anzuschaffenden Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892), sowie des Erlasses des k. k. Eisenbahnministers vom 12. Februar 1900, Z. 5030 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 25 ex 1900), Rechnung zu tragen.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle für den Bau der Bahn erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken u. s. w., sowie die Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten des Concessionärs von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es dem Concessionär obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass derselbe sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet hat.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Der Concessionär hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind, ohne Unterschied, ob dieselben transportabel sind oder nicht, sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien und dem seitens dieser Commission dem Concessionär bekannt gegebenen Conservator anzuzeigen.

Der Concessionär ist, unbeschadet der dritten Personen etwa zustehenden Rechte, verpflichtet, transportable archäologische und kunsthistorische Funde nach Massgabe einer diesbezüglichen Aufforderung der genannten k. k. Centralcommission derselben oder einem von ihr bezeichneten Vertreter zunächst zur Ansicht und zum wissenschaftlichen Gebrauche zu überlassen, sodann auf Verlangen einem von derselben zu bezeichnenden öffentlichen Museum unentgeltlich ins Eigenthum zu übergeben.

Im Uebrigen hat der Concessionär den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

16. Eventuelle Einbeziehung der Localbahn in eine Durchzugslinie.

Der Concessionär verpflichtet sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn, sowohl in der freien Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei

einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der Tarif-Theil I der österreichischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, enthaltend die gemeinsamen Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, ferner der Tarif-Theil I, betreffend allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, letzterer mit den durch die Güterclassification der k. k. österreichischen Staatsbahnen bedingten Abänderungen, werden über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei aufeinanderfolgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss geliefert hat, welches die Vertheilung einer mindestens fünfpercentigen Dividende an die Actionäre ermöglicht, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist das k. k. Eisenbahnministerium berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann der Concessionär ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von dem Concessionär beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Der Concessionär übernimmt die Verpflichtung, die im Abschnitte I genannte Telephonleitung gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat der Concessionär durch das Bahnpersonale unentgeltlich mitzuwirken.

Der Concessionär ist ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Der Concessionär ist schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäck unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

8. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 7) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten.

Einer solchen Regelung hat der Concessionär sich zu unterwerfen.

Wien, am 15. März 1902.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Eröffnung der ersten Theilstrecke Triest - St. A.—Buje der schmalspurigen Localbahn Triest-Parenzo.

Am 1. April 1902 wurde die Theilstrecke Triest-St. A.—Buje der von der Station Triest-St. Andrae der k. k. österreichischen Staatsbahnen ausgehenden schmalspurigen Localbahn Triest-Parenzo dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangten die Stationen Triest-St. Andrae (Gemeinschaftsstation), Decani, Capodistria, Isola, S. Lucia-Portorose, Sicciole und Buje für den Gesammtverkehr, die Haltestellen Muggia, Scoffie und Salvore für den Personen-, Gepäcks- und beschränkten Wagenladungsverkehr, endlich die Haltestellen Monte Castiglione, Semedella, Strugnano, S. Bartolomeo, Markovaz und Caldania für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Explosive Gegenstände sind auf der Localbahn von der Beförderung ausgeschlossen.

In der Haltestelle Zaule erfolgt die Fahrkartenausgabe durch den Haltestellenwächter, in allen übrigen Haltestellen im Nachzahlungswege.

Das Reisegepäck wird ab allen Haltestellen im Nachzahlungswege abgefertigt. Den Betrieb führt die k. k. Staatsbahn-Direction in Triest.

Uebersicht des Baufortschrittes der im zweiten Semester 1901 in Ausführung gestandenen österreichischen Eisenbahnen.

Nach der im „Verordnungs-Blatt“ Nr. 111 vom 21. September 1901 veröffentlichten, das erste Semester 1901 betreffenden Uebersicht verblieben mit Ende des ersten Semesters 1901 an Bahnen, beziehungsweise Theilstrecken solcher rund 546 km im Baue.

Im zweiten Semester 1901 sind nachstehende Baustrecken hinzu gekommen, und zwar:

I. Hauptbahnen.

Strecke Lemberg—Sambor der Linie Lemberg—Sambor—galiz.-ungar. Grenze (rund 77 km);

das zweite Geleise in den Strecken Lambach—Vöcklabruck und Steindorf—Salzburg der Linie Wels—Salzburg und in der Strecke Absdorf—Ziersdorf der Linie Wien—Eger (rund 63 km);

das zweite Geleise in den Strecken Kladno—Smečna—Sternberg und Milostin—Kounowa—Satkau-Teschnitz der Linie Prag—Komotau der Buschtěhrader Eisenbahn (rund 14 km);

das zweite Geleise in der Strecke Brixen—Klausen der Linie Kufstein—Ala der Südbahn-Gesellschaft (rund 10 km).

II. Local- (auch Klein-) Bahnen.

Spalato-Sinj (rund 40 km), Teltsch-Zlabings (rund 30 km);

Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings (rund 27 km);

Kühnsdorf-Eisenkappel (rund 18 km);

Wlasehim-Unterkralowitz (rund 24 km);

Nixdorf-Rumburg-Schönlinde (rund 24 km);

Karlsbad-Merkelsgrün (rund 14 km);

Kaaden-Willomitz (rund 20 km);

Radonitz-Duppau (rund 14 km);

Strecke Jakobeny—Dorna watra der Linie Kimpolung—Dorna watra (rund 11 km);

Wiener elektrische Strassenbahnen (rund 18 km);

Elektrische Kleinbahnen in Graz und Umgebung (rund 3 km).

Hienach ergibt sich die Summe der Längen der im zweiten Semester 1901 zugewachsenen Baustrecken mit (rund 407 km).

Nach Hinzurechnung der zu Ende des ersten Semesters 1901 verbliebenen Baustrecken von (rund 546 km) standen sohin im zweiten Semester 1901 (rund 943 km) Bahnlininien und zweite Geleise in Ausführung.

Im zweiten Semester 1901 wurden von diesen Bahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben, und zwar:

I. Hauptbahnen.

Wiener Stadtbahn, Donaucanallinie (rund 6 km),

das zweite Geleise der Linie Bruck—Leoben und der Strecken Gossensass—Sterzing, Matrei—Steinach und Brixen—Klausen der Linie Kufstein—Ala der Südbahn-Gesellschaft (rund 35 km).

II. Local- (auch Klein-) Bahnen.

Dolnja-Glavska-Bocche di Cattaro sammt Flügel;

Uskoplje-Gravosa (rund 67 km);

Schönwehr-Elbogen (rund 15 km);

Lambach-Haag (rund 22 km);

Neuhof a. S.-Čerčan der Localbahn Kolin-Čerčan (rund 48 km);

Hinter-Třeban—Lochowitz (rund 27 km);

Strecke Erlach-Zell a. Ziller der Linie Jenbach-Mairhofen (rund 2 km);

Lundenburg-Eisgrub (rund 8 km);

Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf (rund 12 km);

Laibacher elektrische Kleinbahnen (rund 5 km);
Wiener elektrische Strassenbahnen (rund 6 km);
Elektrische Kleinbahnen in Graz und Umgebung (rund 2 km).

Die Summe der Längen der im zweiten Semester 1901 eröffneten Bahnlinien und Strecken beträgt mithin rund 256 km.

Infolge der vorläufigen Rückstellung des Baues der Endstrecke der Localbahn Jenbach - Mairhofen, sowie wegen Verringerung der Baulänge der Localbahn Görz-Haidenschaft reducirt sich die im ersten Semester 1901 ausgewiesene Baulänge um rund 7 km.

Demnach verbleiben von den im zweiten Semester 1901 in Bauausführung gestandenen Bahnen und zweiten Geleisen in der ausgewiesenen Länge von 953 km — nach Abrechnung der eröffneten Baustrecken per 256 km und der im ersten Semester entfallenden Baulänge per 7 km, also von 63 km mit Ende des zweiten Semester 1901 — noch rund 690 km Bahnen im Baue.

Hievon entfallen:

I. Auf Hauptbahnen.

Strecke Lemberg—Sambor der Linie Lemberg—Sambor—galiz.-ungar. Grenze (rund 77 km);

zweites Geleise in den Strecken Lambach—Vöcklabruck, Steindorf—Salzburg und Absdorf—Ziersdorf (rund 63 km);

zweites Geleise in den Strecken Kladno—Smečna-Sternberg und Milostin-Kounowa—Satkau-Teschnitz der Linie Prag—Komotau (rund 14 km).

II. Auf Local- (auch Klein-) Bahnen.

Triest-Parenzo (rund 123 km):
Spalato-Sinj (rund 40 km);
Bregenz-Bezau (rund 35 km);
Görz-Haidenschaft (rund 26 km):
Teltsch-Zlabings (rund 30 km);
Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings (rund 27 km);
Kühnsdorf-Eisenkappel (rund 18 km);
Wlaschim-Unterkralowitz (rund 24 km);
Laun-Libochowitz (rund 19 km);
Nixdorf-Rumburg-Schönlinde (rund 24 km);
Karlsbad-Merkelsgrün (rund 14 km);
Kaaden-Willomitz (rund 20 km);
Radonitz-Duppau (rund 14 km);
Gmünd—Weitra—Gr.-Gerungs (rund 44 km);
Tannwald-Grünthal (rund 7 km);

Strecke Valeputna-Dorna watra der Linie Kimpolung—Dorna watra (rund 23 km);

Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf (rund 25 km);

Triest-Scorcola-Opčina (rund 5 km);
Wiener elektrische Strassenbahnen (rund 17 km);
Elektrische Kleinbahnen in Graz und Umgebung (rund 1 km).

Die Gesammtlänge der zu Ende des zweiten Semesters 1901 im Baue verbliebenen Bahnlinien und Strecken beträgt daher rund 690 km.

Ausserdem stehen grössere Erweiterungsbauten in den Stationen Salzburg, Pilsen und Lemberg der im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen in Ausführung.

Bei den im Zuge der zweiten Bahnverbindung mit Triest (Tauern-, Karawanken-, Wocheiner- und Pyhrnbahn) herzustellenden grossen Tunnels wurden die Installationsarbeiten fortgesetzt und ist der Sohlstollenvortrieb bis Ende des Jahres 1901 beim Tauerntunnel auf 345 m beim Karawankentunnel auf 465 m, beim Wocheinertunnel auf 940 m und beim Bosrucktunnel auf 372 m Gesammtlänge durchgeführt worden.

Ferner wurden auf den zu Ende des zweiten Semesters 1901 im Betriebe gestandenen Bahnlinien die nachbenannten Stationen und Haltestellen neu eröffnet:

I. Auf Staatsbahnlinien und vom Staate betriebenen Privatbahnen.

a) Für den Gesammtverkehr: Auf der Linie Hinter-Třeban—Lochowitz die Station Wossow, und auf der Linie Lambach—Haag die Station Bachmaning;
b) für den Personen-, Gepäcks- und beschränkten Güterverkehr: Auf der Linie Trzebinia—Skawce die Haltestelle Mucharz;
c) für den Personen- und Gepäcksverkehr: Auf der Linie Orló—Tarnów, Zlonitz—Raudnitz, Dembica—Rozwadów, Leobersdorf—St.-Pölten, Salzburg—Bischofshofen und Krakau—Kozmyrzow die Haltestelle Plawna, beziehungsweise Raudnitz-Stadt, Rzemieú, St.-Pölten Localbahnhof, Vigaun und Wieczysta;
d) für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr: Auf der Linie Wels—Grünau die Haltestelle Wiesmühle;
e) für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr: Auf der Linie Unterdrauburg—Wöllan die Haltestelle Selle.

II. Auf den im Privatbetriebe stehenden Privatbahnen.

a) Für den Personen- und Gepäcksverkehr: Die Haltestellen Santa Croce und Markt Sachsenburg auf der Linie Nabresina—Cormons, beziehungsweise Marburg—Franzensfeste der Südbahn-Gesellschaft, ferner die Haltestelle Einöd bei Kapfenberg auf der Linie Kapfenberg—Au—Seewiesen der steiermärkischen Landesbahnen;
b) für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr: Die Haltestellen Gabersdorf und Klein-Borowitz auf der Linie Deutschbrod—Pardubitz—Liebau, beziehungsweise Josefstadt—Reichenberg—Seidenberg der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn;
c) für den Personenverkehr: Die Haltestelle Lobkowitz auf der Localbahn Brandeis a. E.-Neratowitz der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,

Ausserdem wurden in einer Reihe von Fällen, sowohl auf den im Staatsbetriebe, als auch auf den im Privatbetriebe befindlichen Bahnen die Abfertigungsbefugnisse von Stationen und Haltestellen erweitert.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte elektrische Bahn niederer Ordnung Oberhaid—Böhmisch-Hörschlag—Lippner Schwebe. (Generelles Project: Ergebniss der Trassenrevision und Stationscommission) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 26. März auf Grund des Ergebnisses der am 21. Mai und am 5. November 1901 durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission bezüglich des generellen Projectes einer mit der Spurweite von 0·76 m auszuführenden, elektrisch zu betreibenden Bahn niederer Ordnung von der Station Oberhaid—Böhmisch-Hörschlag der k. k. Staatsbahnlinie Budweis—Klein-Reifling über Hohenfurt zur Lippner Schwebe die Trassenführung der vorbezeichneten Bahn für die eventuelle Aufstellung des Detailprojectes im Allgemeinen genehmigt.

[E.-M.-Z. 40.718 ex 1901.]

Localbahn Nixdorf-Rumburg-Schönlinde. (Projecte für die Mauerwerksanlage und die Eisenconstructionen der Brücke in km 10·2/3.) Die vom Landesausschuss des Königreiches Böhmen vorgelegten Projecte für die Mauerwerksanlage und die Eisenconstructionen der Brücke über das Zeidlerthal in km 10·2/3 der im Bau befindlichen Localbahn Nixdorf-Rumburg-Schönlinde mit zwei Oeffnungen à 20 m Lichtweite wurden vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt.

[E.-M.-Z. 11.129.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Linie Raudnitz—Hospozin: Abänderung des Namens der Station Hospozin in „Hospozin-Kmetnoves".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Ansuchen der Gemeinde Hospozin angeordnet, dass in Abänderung des Erlasses vom 2. October 1901, Z. 44.010/20 (Verordnungs-Blatt Nr. 119 vom 10. October 1901), die Stationsbezeichnung Hospozin nicht in „Kmetnoves-Hospozin", sondern in „Hospozin-Kmetnoves" mit Wirksamkeit ab 1. Mai 1902 abzuändern ist und hat die k. k. Staatsbahn-Direction in Prag beauftragt, das Nöthige zu veranlassen.

[E.-M.-Z. 13.623/20.]

— (Linie Beraun—Dušnik: Aenderung des Namens der Station „Hořelitz" in „Hořelitz-Nučitz".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Ansuchen der Gemeinde Nučitz die Aenderung des Namens der an der Staatsbahnlinie Beraun—Dušnik gelegenen Station „Hořelitz" in „Hořelitz-Nučitz" mit Wirksamkeit vom 1. Mai genehmigt und die k. k. Staatsbahn-Direction in Prag beauftragt, die nöthigen Veranlassungen zu treffen. [E.-M.-Z. 9044/20.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 26. Februar 1902, Z. 10.816 die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von der Station Czegled der Hauptlinie Budapest—Czegled—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Czegled-Szolnok abzweigende und diese im Bereicne des Comitates Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun über Nyilár-Besnyó, Törtél, Viszjáras, die Gemarkung der Gemeinde Tetetlén-Puszta, Jász-Karajenö und die Gemarkung der Gemeinde Tisza-Veszény in der Station Uj-Kecske (eventuell in O-Kecske) mit der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza und der gleichnamigen Theissschiffahrtsstation verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Localbahn-Actiengesellschaft Pápa-Várdány-Kisbér-Bánhida. (Constituirende Generalversammlung.) Am 12. März 1902 fand in Budapest die constituirende Generalversammlung der Actionäre der projectirten Localbahn Pápa-Várdány-Kisbér-Bánhida (vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 45 ex 1898, Vorconcession Post 3) statt, deren Concessionärin die Budapester Bauunternehmungsfirma Julius Mandel, Alexander Hoffman und Wilhelm Quittner ist. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Gründerconsortiums über seine bisherige Thätigkeit im Interesse der Realisirung des Projectes zur Verlesung. Diesem zufolge wurde mit Genehmigung des kgl. ungar. Handelsministers das Baucapital mit K 7,400.000, d. i. von K 80.610 per laufenden Eisenbahnkilometer, festgestellt, von welcher Summe Beträge von K 160.000 zur Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und K 120.000 zur Anlage eines Reservefonds entfallen. Der Bericht meldet ferner, dass die Titres der Gesellschaft begeben sind und dass seitens der Interessenten als Beitragsleistung Stammactien im Betrage von K 2,590.000 übernommen wurden. Daran participirten die Interessenten des

Comitates Komárom (Komorn) mit	K 160.000
„ Veszprém mit	„ 350.000
der Stadtcommune Pápa mit	„ 200.000
der anrainenden Landgemeinden mit	„ 262.000
des Grossgrundbesitzes mit	„ 346.000

Die als normalspurige Localbahn im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV. ex 1888 zu erbauende und einzurichtende, von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu betreibende 93·2 km lange Linie zweigt von der Station Pápa der Hauptlinie (Budapest—) Györ (Raab)—Kiss Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring (Graz) der Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Pápa-Csorna in südöstlich-nordwestlich radialer Richtung ab und wird diese in der Station Várdány mit der Localbahnlinie Györ—Várdány—Jutas—Lepsény (Station der Südbahnlinie Budapest—Székesfehérvár [Stuhlweissenburg]—Lepsény—Nagy-Kanizsa—Pragerhof)—Uj-Dombovár des Staatsbetriebes, von Várdány aus in der Station Kisbér mit der Linie Komárom—Kisbér—Székesfehérvár der Südbahngesellschaft und von dort aus in der Station Bánhida mit der Hauptlinie Budapest—Banhida—Komárom—Bruck a. L. (—Wien) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbinden. Die neue Linie durchschneidet intensiv cultivirte Gebietstheile der Comitate Veszprém und Komaróm und wird von besonderer Bedeutung für den Export von Bodenproducten, Vieh etc., ferner für die Zufuhr von mineralischer Kohle für Maschinenbetrieb nach den anrainenden kohlenarmen Districten sein.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate Februar.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Februar folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. Februar der Haltepunkt Mottgers zwischen den Stationen Sterbfritz und Jossa an der Bahnstrecke Elm—Gemünden im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Haltestelle Gr.-Neudorf an der Bahnstrecke Bromberg—Inowrazlaw im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Bromberg welche bisher nur für den Stückgutverkehr eingerichtet war, auch für den Wagenladungsverkehr; der Haltepunkt Röversbagen Krug zwischen den Stationen Schwarzenpfost und Röversbagen an der Bahnstrecke Stralsund—Rostock F.F. im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Stettin für den Personenverkehr; der Fahrkartenverkauf findet durch den Zugführer statt; die Station V. Cl. Hurlach der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, welche bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt war, auch für die Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg; die Station Etzenricht an der Bahnlinie Neukirchen b. Sulzbach-Weiden der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den unbeschränkten Güterabfertigungsdienst; die Haltestelle Nannhausen zwischen den Stationen Simmern und Unzenberg an der Bahnstrecke Simmern—Kirchberg im Bezirke der kgl. preussischen und grossherzogl. hessischen Eisenbahn-Direction zu Mainz für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Eilstückgut; der Haltepunkt Bell zwischen den Stationen Alterkülz und Castellaun an der Bahnstrecke Simmern—Castellaun im Bezirke der kgl. preussischen und grossherzogl. hessischen Eisenbahn-Direction zu Mainz für den Personenverkehr; die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt durch das Zugspersonal während der Fahrt; die Haltestelle Fasanengarten an der Bahnlinie München-Ostbhf.—Deisenhofen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, welche bisher für den Wagenladungsverkehr eingerichtet war, für den unbeschränkten Güterabfertigungsdienst;

am 4. Februar die Haltestelle Nimmersath im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Gesammtverkehr;

am 14. Februar die Haltestelle Schönsee Stadt im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Viehverkehr; die Verladung von Vieh an anderen als an den vom zuständigen Landrathe festgesetzten Tagen bedarf der Genehmigung des Landrathes;

am 15. Februar der Haltepunkt Keidelheim zwischen den Stationen Simmern und Cülz an der Bahnstrecke Simmern—Castellaun im Bezirke der kgl. preussischen und grossherzogl. hessischen Eisenbahn Direction zu Mainz für den Personenverkehr; die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt durch das Zugspersonal während der Fahrt; die Station Pommerensdorf zwischen den Stationen Stettin und Torney an der Bahnstrecke Stettin—Jasenitz im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Stettin, welche bisher nur dem Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsgüterverkehre diente, auch für die Abfertigung von Stückgutern; die Haltestellen Laskowitz O./S. und Borkowitz an der Bahnstrecke Jellowa—Kreuzburg O./S. im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Kattowitz für den Stückgutverkehr und letztere Haltestelle auch für die Abfertigung

von lebenden Thieren; bei der Haltestelle Laskowitz O./S. bleiben lebende Thiere und bei beiden Haltestellen Sprengstoffe und schwere Fahrzeuge, die nur von der Stirnseite der Wagen ver- und entladen werden können, nach wie vor von der Annahme und Ausgabe ausgeschlossen; die Beschränkung, dass Sendungen nach Laskowitz O./S. und Borkowitz nur frankirt, von diesen Haltestellen nur unfrankirt, in beiden Richtungen ohne Nachnahme aufgeliefert werden dürfen, kommt in Wegfall; ferner die Station Eisenberg i. d. Pfalz im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu St. Johann-Saarbrücken für die Ver- und Entladung von Fahrzeugen aller Art.

Preussen. (Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Coaks- und Briquettesversandtes im Ruhrkohlenrevier.) Von den im Ruhrbezirke an die Strecken der Eisenbahn-Directionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Coakereien und Briquetteswerken sind vom 16. bis 22. Februar 1902 in sechs Arbeitstagen 93.132 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15.522 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Coaks und Briquettes beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 95.490 und auf den Arbeitstag 15.915 Doppelwagen in demselben Zeitraume des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. Februar auf den Arbeitstag 393 und im Ganzen 2358 Doppelwagen oder 2·4 pCt. weniger gefördert und zum Versandt gebracht als im gleichen Zeitraume des Vorjahres.

— (Königlich Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Köln: Schliessung des Bahnhofes Coblenz Rhein für den gesammten Personen- und Gepäcksverkehr.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 15. März zufolge wird ab 1. Mai mit Eröffnung des neuen Bahnhofes Coblenz Mosel der bisherige Bahnhof Coblenz Rhein für den gesammten Personen- und Gepäcksverkehr geschlossen.

Bayern. (Vorbereitungsunterricht für die Aufnahme in den mittleren Eisenbahndienst bei der Staatsbahnverwaltung.) In den am 30. Juli 1901 mit Giltigkeit vom 1. September 1901 erlassenen neuen Bestimmungen über die Aufnahme in den Dienst der Bayerischen Staatseisenbahnen ist vorgesehen, dass die Bewerber für den mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienst nach mehrmonatlicher Beschäftigung behufs Einführung in den Eisenbahndienst zum Besuche eines Vorbereitungsunterrichtes einzuberufen seien. Dieser Vorbereitungsunterricht, beginnend im Monate März, wird nunmehr in diesem Jahre zum erstenmale zur Durchführung gebracht, und zwar unter Leitung der Eisenbahn-Betriebsdirection München. Der Unterricht, für welchen die Dauer von drei Monaten in Aussicht genommen ist, wird von fünf seitens der General-Direction ausgewählten Beamten des mittleren Dienstes — zumeist Oberexpeditoren — von denen einer als Leiter des Unterrichtscurses bestimmt ist, in täglich sieben Stunden, von 8 bis 12 Vor- und 2 bis 5 Uhr Nachmittags ertheilt, und werden für diesmal 56 Civil- und 1 Militärbewerber daran theilnehmen.

Aus den über diesen Vorbereitungsunterricht kürzlich aufgestellten Bestimmungen entnimmt die „Z. d. V. D. E.-V." im Auszuge Folgendes:

Jedem Theilnehmer wird durch den Leiter ein bestimmter, für die ganze Dauer des Unterrichtes beizubehaltender Platz — in der Regel nach der alphabetischen Reihenfolge seines Namens — angewiesen. Der Cursleiter ist ermächtigt, ausnahmsweise bei nachgewiesener besonderer Veranlassung vom Besuche einzelner Unterrichtsstunden zu befreien. Die Unterrichtstheilnehmer sind verpflichtet, sich für die einzelnen Unterrichtsstunden nach näherer Anweisung des Lehrers vorzubereiten. Ueber die Fortschritte der Theilnehmer haben sich die Lehrer durch Stellung mündlicher Fragen und schriftlicher Aufgaben, welch letztere während der Unterrichtsstunden zu bearbeiten sind, zu versichern. Den Curstheilnehmern ist nach Thunlichkeit auch Gelegenheit zu geben, unter geeigneter Führung technische Einrichtungen des Eisenbahnwesens zu besichtigen. Ueber die Leistungen jedes Theilnehmers des Unterrichtes hat jeder Lehrer ein Censurenheft zu führen. Der Leiter des Curses wird vorkommendenfalls bei fortgesetzt nicht befriedigender Führung eines Theilnehmers dessen Entlassung aus dem Curse und Streichung von der Bewerberliste nach Benehmen mit sämmtlichen Lehrern beantragen, worüber die Entscheidung der General-Direction einzuholen ist.

Die Unterrichtsgegenstände zerfallen in folgende sechs Gruppen:

I.

a) Organisation der Reichs- und Staatsbehörden im Allgemeinen, dann der Verwaltung der bayerischen Verkehrsanstalten im Besonderen;
b) Unfall-, Kranken-, Invaliditäts- und Altersversicherung nebst den sonstigen Wohlfahrtseinrichtungen;
c) Freifahrt- und Urlaubsverhältnisse, sowie die Uniformvorschriften und
d) die Dienst- und Bezugsverhältnisse, sowie die militärischen Verhältnisse des Personales.

II.

a) Cassen- und Rechnungswesen, Cassenordnung, besonders Stationscassenordnung dann Schaltercontrole und Schalterabrechnung;
b) Rechnungslegung über die Verkehrseinnahmen und Einhebung der Entschädigung für Benützung der Bahnanlagen, dann
c) Ablieferung und Abrechnung mit der vorgesetzten Casse, Behandlung der Cassenüberschüsse, sowie der bei den Stationen zu leistenden Ausgaben.

III.

a) Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen und Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Bayerns;
b) Signalordnung und Fahrdienstvorschriften nebst dazu gehörigen besonderen Dienstanweisungen;
c) Militärtransportordnung, sowie Bearbeitung von Stationsfahrordnungen und
d) praktische Uebungen im Telegraphiren und Telephoniren, sowie Bedienung der Stellwerksanlagen.

IV.

a) Grundzüge des internationalen Frachtrechtes und des Betriebsreglements des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen;
b) Eisenbahn-Verkehrsordnung und allgemeine Abfertigungsvorschriften;
c) Uebereinkommen, betreffend die gegenseitige Wagenbenützung im Bereiche des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen;
d) Dienstanweisung über Verladeu der Stückgüter, dann über Benützung und Verwendung, über Beschädigung und Desinfection der Wagen;
e) Vereinszollgesetz und sonstige zollgesetzliche Bestimmungen und endlich
f) Eisenbahngeographie.

V.

Kenntniss der Telegraphen-, Telephon- und sonstigen elektrischen Sicherungsapparate und

VI.

das Wissenswertheste im Postbetriebsdienste, welcher bei einer Anzahl von Stationen noch mit dem Bahnbetriebsdienste verbunden ist.

Nach Beendigung dieses Unterrichtsplanes haben sich die Theilnehmer der Aufnahmeprüfung als Adjunctenaspiranten zu unterziehen. Die begutachteten Prüfungsarbeiten sind der General-Direction mit einem Berichte über Führung und sonstiges Verhalten der Unterrichtstheilnehmer vorzulegen, und es wird sodann von dieser über Aufnahme oder Abweisung des Bewerbers endgiltig entschieden. Für jene Theilnehmer, welche die Aufnahmeprüfung nicht bestanden haben, findet eine wiederholte Zulassung zum Vorbereitungsunterrichte nicht statt.

Schweiz. (Brienzerseebahn: Brienz-Interlaken.) Für die schmalspurig in Aussicht genommene, 18 km lange Bahn Brienz-Interlaken ist das gesammte Anlagecapital auf Frcs. 2,420.000 veranschlagt. Ein von der Bauunternehmung „Basler Baugesellschaft" beim Oberingenieur Moser in Zürich eingeholtes Gutachten berechnet einen Reinertrag von Frcs. 87.210 und bezeichnet die Brienzerbahn als ein durchaus lebensfähiges Unternehmen, das auf eine weitere erhebliche Steigerung des Verkehres rechnen könne.

— (Aenderung der Inkrafttretung der Sommerfahrpläne.) In der schweizerischen Presse wird daran erinnert, dass in diesem Jahre zum erstenmal die Sommerfahrpläne für die schweizerischen Eisenbahnen und Dampfschiffe am 1. Mai, statt bisher am 1. Juni in Kraft treten. Verschiedene „Saisonzüge" die bisher nur bis 1. oder 15. September fuhren, sollen bis 1. October verkehren. Auch sind die internationalen Verbindungen, z. B. nach München und Wien, verbessert worden.

Marokko. (Ertheilung der Eisenbahn-Concession für die Linie Duveyrier—Djaneddar.) Nach einer Meldung der „Morning Post" aus Tanger hat der Sultan von Marokko Frankreich die Concession zum Baue einer Eisenbahn von Duveyrier an der algerischen Grenze nach Djaneddar im Thale von Wadelhaci ertheilt. Es ist dies die erste Eisenbahn-Concession, die vom Sultan von Marokko ertheilt wurde.

Württemberg. (Betriebs- und Verkehrsverhältnisse der staatlichen Nebenbahnen. Ueber die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse der württembergischen staatlichen Nebenbahnen entnimmt die „Z. d. V. D. E.-V." dem Verwaltungsberichte der württembergischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1900 folgende Angaben:

Bahnen	Spurweite	Betriebslänge	Baufwand auf 1 km Betriebslänge	Betriebseinnahmen (Roheinnahmen)	Betriebsausgaben	Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben			
						im Ganzen	in Hundertheilen der Roheinnahmen	in Hundertheilen des gesammten Staatsbaufwandes	in Hundertheilen der verwendeten Anlehensgelder
	m	km	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	pCt.	pCt.	pCt.
Nagold-Altensteig	1·0	15·11	67.509	91.154	80.547	10.607	11·64	1·21	2·44
Reutlingen-Münsingen	1·435	34·52	118.566	323.005	218.749	104.256	32·28	2·99	7·55
Waldenburg-Künzelsau	1·435	12·16	95.950	67.885	56.063	11.822	17·41	1·15	1·69
Schiltach-Schramberg	1·435	8·76	164.731	97.613	84.537	13.076	13·40	0·97	2·95
Marbach-Heilbronn Südbahnhof	0·750	34·26	124.446	88.421	76.873	11.548	13·06	0·51	1·75
Laufen a. N.-Güglingen	0·750	11·82	71.514	56.479	43.648	12.831	22·72	1·86	2·52
Schussenried-Buchau	0·750	9·45	54.946	34.793	33.412	1.381	3·97	0·31	4·60
Unterboihingen-Oberlenningen	1·435	17·43	129.536	203·549	129.832	73.717	36·22	3·74	3·74
Biberach-Ochsenhausen	0·750	22·22	62.573	72·206	50.088	22.118	30·63	1·80	—
Blaufelden-Langenburg	1·435	12·00	74.374	38.748	49.239	—10.488	—	—	—

Die Interessenten haben zu den staatlichen Nebenbahnen in Württemberg in der Regel die Grunderwerbskosten und ausserdem noch baare einmalige Zuschüsse zu leisten. Der Aufwand aus Staatsmitteln für oben bezeichnete Bahnen wurde theils aus Anlehensgeldern (zum Theil auch aus Mitteln des Staatsgrundstockes), theils aus Restmitteln bestritten.

Russland. (Russische Bahnprojecte.) Aus St. Petersburg wird, dem „Triester Tagblatt" zufolge, gemeldet: Die Wladikawkaer Eisenbahnbau-Gesellschaft plant den Bau einer Bahnlinie längs der kaukasischen Küste, die über Triapse, Gagni und Zuchum bis zur transkaukasischen Bahn führen wird. Eine zweite Linie soll nach Maikop gehen. Die Kosten der Bahn, deren Gesammtlänge 510 Werst beträgt, werden auf mehr als 50 Millionen Rubel veranschlagt. Die Gesellschaft verpflichtet sich, längs der Bahnlinie klimatische Curorte anzulegen. Die Vorarbeiten für diesen Bahnbau werden demnächst beginnen.

Aegypten. (Directe Eisenbahnverbindungen des ägyptischen Sudan mit dem Rothen Meere.) Verschiedenen aus Aegypten kommenden Nachrichten zufolge beschäftigt sich die anglo-ägyptische Verwaltung seit der vollendeten Pacificirung des Sudan in eingehender Weise mit der Frage, wie der Sudan und speciell Chartum in directe Eisenbahnverbindung mit dem Rothen Meere zu bringen sei, da der lange Weg nilabwärts bis Alexandrien den commerciellen Bedürfnissen des Landes in durchaus ungenügendem Masse entspricht. Einerseits wird die kurze, billige Route Suakin—Berber ins Auge gefasst, andererseits die längere, kostspieligere Chartum—Aba—Harras (am Blauen Nil) — Gedaref — Kassala, welche aber den Vortheil zweier Ausgangsstrecken zum Meere bietet. Die eine richtet sich nordostwärts gleichfalls nach Suakin, über welches schon bisher die sudanesische Ausfuhr nach Europa mit Vorliebe transitirte, die andere ostwärts (zum Anschlusse an eine von Italien gebaute Linie) nach Massaua, welches seit jeher der vermittelnde Platz für den Handelsverkehr des Sudan mit Arabien, Klein-Asien und Persien war. Es ist auch nicht ausgeschlossen, dass beide Linien, Berber—Suakin und Chartum—Kassala, zur Durchführung gelangen. [„Triester Ztg."]

Afrika. (Gesetzentwurf, den Ausbau der äthiopischen Eisenbahn Djibouti—Addis-Harrar betreffend.) Wie das „Journal des Transports" berichtet, hat der französische Colonienminister der Legislative bereits den Gesetzentwurf, den Abschluss einer Convention zwischen der Protectoratsbehörde der französischen Somaliküste und der Direction der Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens (Abyssinien) betreffend, unterbreitet (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 18 ex 1902). Im Interesse der Klarstellung der Frage ist zu erwähnen, dass die äthiopische Regierung bereits am 9. März 1894 und diesbezüglich auch noch am 6. November 1896 dem Ingenieur Alfred Ilg im Vereine mit Léon Cheineux die Concession zum Baue und Betriebe einer Aethiopien, bezw. Abyssinien mit dem Meere in dem französischen Hafen von Djibouti verbindenden Eisenbahn ertheilte. Im Interesse der Ausführung dieses Projectes hat die französische Regierung über Vortrag des Colonienministers mit Erlässen vom 27. April 1896 und 16. September 1897 den Concessionären die Bewilligung ertheilt, einen Theil der Trasse der projectirten Eisenbahn im Bereiche des französischen Gebietes auszubauen. Am 7. August 1896 gründeten die Concessionäre in Paris eine Actiengesellschaft unter der Firma „Compagnie impériale des chemins éthiopiens" zum Zwecke des Betriebes von Eisenbahnen im Bereiche des Kaiserthums Aethiopien (Abyssinien) und der französischen Interessensphäre in Ostafrika, und zwar der Linien Djibouti—Addis-Harrar, Harrar—Entotto und Entotto—Kaffar—Weisser Nil. Von der im Sinne der Concessionsurkunde in Ausführung genommenen Hauptlinie Djibouti—Addis-Harrar wurde im December 1901 die Theilstrecke Djibouti—Adagalla (201 km) bereits eröffnet. Infolge eines Gerichtsbescheides wurde nun seither der zwischen den Concessionären und der mit der Ausführung des Baues betrauten Generalunternehmung abgeschlossene Vertrag gelöst, nachdem das noch vorhandene gesellschaftliche Baucapital nicht mehr hinreichte, um die Fortsetzung bis Addis-Harrar zu vollenden. Infolgedessen fand sich die Direction der Gesellschaft veranlasst, jene Capitalien aufzutreiben, an deren Beschaffung sich zum grösseren Theile englische Financiers betheiligten, die schon von früher her in der Angelegenheit engagirt waren. Angesichts der hiedurch geschaffenen, die Interessen Frankreichs tangirenden Situation fand sich die französische Regierung bewogen, Mittel und Wege zu schaffen, um der Unternehmung die Fortsetzung des Baues bis Addis-Harrar mit französischem Capital zu ermöglichen, und wurde das Gouvernement der Colonie Côte française des Somalis ermächtigt, der Gesellschaft durch staatliche Garantie zu Gunsten einer Verzinsung im Betrage von jährlich Frcs. 500.000 die Möglichkeit zu bieten, ein Anlehen von circa Frcs. 11,000.000 zu contrahiren, um sowohl die Strecke bis Addis-Harrar auszubauen, als auch die von fremden Capitalisten leihweise aufgenommenen Beträge zurückzuzahlen. Als Gegenleistung für die gewährte Garantie hat sich der Staat vorbehalten, die Oberaufsicht des Baues und die Controle der finanziellen Gebahrung dem Gouvernement zu übertragen, um derart die Sicherstellung zu gewinnen, dass die Linie Djibouti—Addis-Harrar als ausschliesslich französische Eisenbahn erbaut und betrieben werde. Die Fortsetzung der 201 km langen Theilstrecke Djibouti—Adagalla bis Addis-Harrar ist bis Ende December 1902 betriebsfähig fertigzustellen. Die Dauer der Concession ist mit 99 Jahren, vom Tage der Eröffnung des Betriebes an gerechnet, bemessen, nach deren Ablauf die Eisenbahn in das unbeschränkte Eigenthum der Colonie Côte française de Somalis übergeht; des Ferneren ist das genannte Gouvernement berechtigt, vom 1. Jänner 1920 an jederzeit die Theilstrecke Djibouti—Adagalla bis zum Laufe des Aouachflusses zu den ad hoc präcisirten Bestimmungen des neuen Vertrages einzulösen. Noch ist zu bemerken, dass im Sinne des zwischen

der Regierung Aoyssiniens und der Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages letztere berechtigt ist, in der Station Addis (am Fusse des Harrar) für alle Ex- und Importgüter aus und nach Abyssinien einen zehnpercentigen Zoll einzuheben. Wie nun ferner berichtet wird, wurde in London unter den Auspicien der „Oceana Consolidated Company" in London unter der Firma „International Ethiopian Railway and Trust Company" eine Gesellschaft gegründet, welche vom Hafen von Zeila (im Bereiche der englischen Interessensphäre) aus das englische Somaliland durch eine Eisenbahn an einem geeigneten Punkte mit der Hauptlinie der Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens zu verbinden beabsichtigt, um, ohne Tangirung der französischen Interessen, auch jene Englands im internationalen Handelsverkehre wahren zu können.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 2. bis 8. April 1902.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

2. April, *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Almissa", Capitän N. Chersich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

3. „ *) um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän B. Bednarz, mit Berührung von Pola,[1] Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

4. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Flora", Capitän M. Mareglia, mit Berührung von Rovigno, Pola,[1] Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Caroner, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

5. „ *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Metcovich", Capitän G. Knezevich, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

8. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Selene", Capitän S. Lucovich, mit Berührung von Rovigno, Pola,[1] Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnnovo (Megline), Teodo, Risano, Cattaro, Bari, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7.10 Uhr Früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge ans Wien.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Imperial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

3. April, Dampfer „Thetis", Capitän R. Signorelli } um
7. „ Dampfer „Thetis", Capitän R. Signorelli } Mitternacht

Vergnügungsfahrt nach Venedig.

2. April, um Mittag Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän B. Bednarz.

Levante und Mittelmeer.

3. April, um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Capitän R. Colledani, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

3. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Juno", Capitän B. Cobol, mit Berührung von Fiume,* Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineholi, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

6. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Daphne", Capitän D. Dabovich, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Constantinopel, Varna, Kustendyè, Sulinà, Galatz und Braila.

8. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Bucovina", Capitän C. Buzik, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

10. „ um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Capitän A. Leva, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

3. April, um 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bombay,**) Dampfer „Imperatrix", Capitän V. Gutmann, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay. Anschluss in Bombay nach Singapore, Hongkong und Shanghai.

5. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Gisela", Capitän A. Calahrese, [von Fiume†) am 1. April] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

12. „ um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „. . . . . ", Capitän . . . . . , [von Fiume†) am 8. April] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Colombo, Rangoon und Calcutta.

23. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Nippon", Capitän G. Klausberger, [von Fiume†) am 21. April] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

**) Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates anfgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankauf eines neuen Dampfers für die Lloydflotte.) Der Oesterreichische Lloyd hat, dem „Triester Tagblatt" zufolge, da sein Arsenal und das „Stabilimento tecnico triestino" mit Neubauten vollauf beschäftigt sind, den in Sunderland auf Rechnung der Rhederei „Neptune"-Gesellschaft neuerbauten Dampfer „Moreno" von 8100 t Tragfähigkeit wegen dringenden Bedarfes angekauft, welcher nunmehr mit einer Kohlenladung von Newcastle die Reise nach Triest angetreten hat. Laut einer eingetroffenen Depesche hat der Dampfer Start Point bereits passirt, wobei trotz schwerer See dessen nautische Eigenschaften sich bestens bewährt haben. Der Dampfer wird in die Lloydflotte mit dem Namen „Nipon" eingereiht werden.

„Adria", kgl. ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 26. März 1902 fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten-Stellvertreters, Magnatenhaus- (Herrenhaus-) Mitglied Conrad Burchardt de Bélaváry, die diesjährige Generalversammlung der „Adria", kgl. ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft in Anwesenheit von 49 Actionären mit 24.775 Actien und 2470 Stimmen statt. (Vgl. Generalversammlungsbericht per 1900, Verordnungs-Blatt Nr. 42 ex 1901.) Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Jahre 1901 zur Verlesung, welchem zufolge die Bilanz des Vorjahres, d. i. per 31. Jänner 1901, folgende Ziffern ergab:

Soll: Eigene Schiffe K 18,128.840·09, Theilzahlungen auf in Bau befindliche Schiffe K 6,389.306·63, zusammen K 24,518.146·72; Gesellschaftspalais in Fiume K 2,204.810·68, Kaufschilling des Budapester Baugrundes K 586.488, Theilzahlung auf das Budapester Gesellschaftspalais K 831.630·13, Materialienmagazin K 37.380, zusammen K 3,660.308·81; Cassabestand K 23.569·63, bei Banken hinterlegte Capitalien K 1,965.411·89, Debitoren K 621.213·15, Schiffs- und Bahnfrachten und Spesen: in Fiume und im Auslande einzuhebende Frachten K 658.536·13, hierauf lastende Spesen, Nachnahmen und Durchraten K 545.784·73, bleibt K 112.751·40; Werthpapiere: beim königl. ungarischen Handelsministerium deponirte Kronenrente Nom. 75.900 Stück à K 90 K 68.310, vierpercentige Pfandbriefe der Pester Ungarischen Commercialbank Nom. 150.000 Stück à K 90 K 135.000 = K 203.310, Baarvorschüsse und Materialien für die im Jahre 1902 zu verrechnenden Reisen K 485.138·15, zusammen K 3,411.394·22. Totale K 31,589.849·75.

Haben: Actiencapital (das Actiencapital vertheilt sich auf alte Actien im Nominalwerthe von K 5,000.000 und neue Actien im Nominalwerthe von K 5,000.000 [Emission 1901], welch letztere erst vom Jahre 1902 ab an den Geschäftsergebnissen participiren) K 10,000.000; Prioritäten: Papierprioritäten Kronen 3,656.800, verloste, jedoch nicht behobene, per 31. December 1901 rückzulösende Papierprioritäten K 356.200, zusammen Kronen 4,013.000; Hypothekenanleihe K 670.637·48, Fiumaner Hausgrund K 200.000, Budapester Hausgrund K 436.050, zusammen Kronen 1,306.687·48; Reservefonds K 2,589.847·28, Assecuranzreservefonds K 2,431.288·40, Pensionsfonds K 354.794·71, Werthverminderungs-Reservefonds K 8,587.293·86, zusammen K 13,963.224·25; Creditoren K 526.854·87, Accepte und Anweisungen K 46.345·93, zusammen K 573.200·80; transitorische Posten K 472.750·32; Ge-

winn- und Verlustconto: Reingewinn K 1,134.065·14, Gewinnvortrag vom Jahre 1900 K 126.921·76, zusammen Kronen 1,260.986·90. Totale K 31,589.849·75.

Gewinn- und Verlustconto: Soll: Assecuranzprämien: Prämien per 1901 auf unsere Schiffe K 383.985·75, Dotation der Assecuranzreserve 1 pCt. = K 181.288·40, zusammen K 565.274·10; Werthverminderungs-Reservefonds: Werthverminderung der Schiffe infolge Abnützung K 1,051.341·66; Abschreibungen; Umbaukosten des Dampfers „Baross" K 98.541·89, Umbaukosten des Dampfers „Carola" K 53.432·83, vom Gesellschaftspalais Fiume K 48.000, vom Materialmagazins-Gebäude Fiume K 2670, zusammen K 202.644·72; allgemeine Spesen K 677.015·93; Havarien und Schäden K 31.164·87; Zinsen: Prioritätszinsen K 177.336, Reservefondszinsen K 76.092·30, Hypothekenanleihezinsen K 29.870·62, diverse Zinsen K 164.442·50, zusammen K 447.741·42; Bilanzconto: Reingewinn Kronen 1,134.065.14, Gewinnvortrag vom Jahre 1900 K 126.921·76, zusammen K 1,260.986·90; Totale K 4,236.169·10.

Haben: Gewinnvortrag vom Jahre 1900 K 126,921·76, kgl. ungarische Staatssubvention K 1,140.000, Schiffserträgnisse K 2,572.543·57, Hauszinserträgnisse K 77.880·99, Agiogewinn K 17.664·17, Zinsenerträgnisse K 258.977·82, diverse Erträgnisse K 42.181·20. Totale K 4,236.169·60.

Der Bericht hebt ferner hervor, dass das abgelaufene Geschäftsjahr nach Hinzurechnung des Gewinnvortrages von K 126.921·76 mit einem Reingewinn von K 1,260.986·90, daher um K 64.212·89 günstiger abschliesst als das Vorjahr, und ist dieses günstige Resultat hauptsächlich der ökonomischeren Ausnützung der Schiffsräume und den Betriebsersparnissen zuzuschreiben. Diese Umstände berechtigen auch zur Hoffnung, dass die Rentabilität des Unternehmens mit Hilfe der voraussichtlichen Geschäftsergebnisse der neuen Dampfer und durch die Vertheilung der allgemeinen Spesen auf einen bedeutend vergrösserten Laderaum, auch bei erhöhtem Capital ungeschmälert aufrecht erhalten bleiben wird.

Der Gesammtverkehr beträgt 700.045 t gegen 731.888 t des Vorjahres, wobei im Import eine Steigerung von circa 15·5 pCt., im Export ein Ausfall von 11 pCt., im Zwischenhafenverkehr ein solcher von 2 pCt. gegen das Vorjahr zu verzeichnen ist. Die Steigerung des Importes ist der Zunahme der Kohleneinfuhr zuzuschreiben, der Ausfall im Exporte erklärt sich aus der geringeren Ausfuhr von Mehl und Zucker, während die Abnahme des Zwischenhafenverkehres durch die Quarantainemassregeln infolge der Pestfälle in Neapel verursacht wurde.

Die „Adria" hat im Jahre 1901 565 Fahrten vollführt, und zwar 284 Fahrten von und 281 nach Fiume. Hievon entfallen auf eigene Dampfer 327 Fahrten, und zwar 165 Fahrten von und 162 Fahrten nach Fiume. Die Zahl der zurückgelegten Seemeilen beträgt 973.809 gegen 968.780 Seemeilen des Vorjahres.

Die Flotte der Gesellschaft hat im Berichtsjahre keine bedeutendere Havarie erlitten.

Die beschlossene Capitalserhöhung und Actien-Emission wurde programmgemäss durchgeführt, und wurde der erreichte Coursgewinn der ordentlichen Reserve zugeführt.

In ihrem neuen Vertrage übernahm die Gesellschaft die Verpflichtung, acht neue Dampfer anzuschaffen, und zwar drei mit der Tragfähigkeit von je 5800 t, zwei zu je 4200 t, zwei zu je 3500 t, einen zu 2800 t und einen zu 2100 t, zusammen 34.200 t.

Die Anschaffungskosten betragen 452.100 Pfund Sterling, und erhielten die neuen Dampfer die Namen: Széll Kálman, Báró Fejérváry, Arad, Kassa, Kolozsvár, Szeged, Balaton, Buda. Mit Ausnahme der Dampfer Báró Fejérváry, Szeged und Duna sind die anderen Dampfer bereits übernommen und in Betrieb gestellt und würden durch ihre Construction und Qualität einer jeden Flotte zur Zierde dienen. Die letzterwähnten drei Dampfer werden in den nächsten drei Monaten in den Flottenstand treten. In der vorgelegten Bilanz sind ausser den statutenmässigen Abschreibungen noch die älteren Dampfer „Baross" und „Matlekovits" bis auf deren Metallwerth abgeschrieben, so dass alle vor 1892 angeschafften Dampfer in den Büchern nur mehr mit dem Werthe ihres Eisenmateriales figuriren.

Bezüglich der Verwendung des Reingewinnes hat die Generalversammlung beschlossen, dass entsprechend den Verfügungen des § 35 der Statuten vor Allem 5 pCt. des diesjährigen Reingewinnes K 1,134.065·14, d. h. K 56.703·25 dem Reservefonds zuzuführen und K 250.000 zur fünfpercentigen Verzinsung des Actiencapitales zu verwenden sind. Von dem nach Abzug dieser Beträge verbleibenden Reingewinne von K 827.361·89 erhält die Direction eine zehnpercentige Tantième K 82.736·19, weitere K 500.000 sind als Superdividende auszubezahlen, so dass mit Hinzurechnung der obigen K 250.000 zur Einlösung des 1901er Coupons K 750.000 = K 30 per Actie verwendet werden. Dem Pensionsinstitute der Gesellschaft sind K 24.784·83 zu überweisen. Aus dem mit Hinzurechnung des vorjährigen Gewinnvortrages von K 126.921·76 noch verbleibenden Rest von Kronen 346.762·63 werden weitere K 53.449·47 dem Reservefonds und K 68.711·60 dem Assecuranz-Reservefonds überwiesen, wodurch der erstere auf K 2,700.000 und der letztere auf K 2,500.000 erhöht wird. Der sodann verbleibende Rest von K 224.601·56 wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Das Mandat der Direction ist abgelaufen, und erklärte der Präsident der Gesellschaft, Geheimrath Graf Stefan Szapáry, in seinem an die Direction gerichteten Schreiben, dass er infolge seines vorgerückten Alters und seines Gesundheitszustandes eine eventuelle Neuwahl nicht annehmen könnte, was von der Generalversammlung mit Bedauern zur Kenntniss genommen und dem scheidenden langjährigen Präsidenten für seine Verdienste protokollarisch der Dank votirt wurde. Sodann wurde die bisherige Direction, mit Ausnahme des Grafen Stefan Szapáry einstimmig wiedergewählt. Zu Mitgliedern des Aufsichtsrathes wurden die Herren Graf Dominik Teleki, Ludwig von Bisicz, Julius von Goldberger, Béla Kilényi, Emil von Ullmann gewählt.

In der nach der Generalversammlung stattgehabten constituirenden Sitzung der neugewählten Direction wurden zum Präsidenten Alexander Ritter von Lederer und zu Vicepräsidenten die Herren Konrad von Burchardt-Bélaváry und Dr. Alexander von Matlekovits erwählt.

Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft „Elbe" in Hamburg. Im Jahre 1901 wurden von Hamburg in 633 Kähnen und 62 Schleppzügen 3,534.276 Ctr. befördert, wovon 240.626 Ctr. nach Havelort, 994.832 Ctr. nach Magdeburg, 2,298.818 Ctr. nach oberhalb Magdeburg liegenden Stationen gingen. Die Schlepplohneinnahmen dafür betrugen Mk. 587.114·72. Der Reingewinn stellt sich nach Abzug der Abschreibungen auf Mk. 91.256·37. Abgeschrieben wurden Mk. 77.047·74. Der Reingewinn wird folgendermassen verwendet: 5 pCt. zum Reservefonds Mk. 4562·82, 4 pCt. Zinsen von Mk. 700.000 Actiencapital Mk. 28.000, 4 pCt. Extradividende von Mk. 700.000 Mk. 28.000, Tantièmen an den Aufsichtsrath (5 pCt. von Mk. 63.256·37) Mk. 3162 82, an den Vorstand (3½ pCt. von Mk. 91.256·37) Mk. 3193 97, Gratification an Angestellte Mk. 3000, Ueberweisung an den Bau- und Reparaturfonds Mk. 13.000, Ueberweisung an den neu zu gründenden Assecuranzfonds Mk. 5000, Rückstellung für Reparaturen, die in Ausführung begriffen sind, Mk. 3000; der Rest von Mk. 336·76 wurde auf neue Rechnung vorgetragen.

Die neuen Dampfer „Geier" und „Eule" wurden vom 14. September, resp. vom 10. November 1901 an in Betrieb gestellt. Pro 1902 ist die Aufstellung eines neuen Raddampfers in Aussicht genommen, der am 1. April geliefert werden soll.

Die in der Generalversammlung der Actionäre vom 14. Februar 1901 beschlossene Erhöhung des Grundcapitales von Mark 700.000 auf Mk. 1,000.000 ist durch Zeichnung von 600 Actien à Mk. 500 ausgeführt worden.

„COURIER"
Internationales Reise- und Fahrkarten-Bureau
NAGEL & WORTMANN 663
Fahrkarten-Stadtbureau der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn
FAHRKARTENBUREAU der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
WIEN, I. Operngasse 6. — ABBAZIA, Südbahn Hotel Stefanie.

Wiener Wechselstuben-Gesellschaft
KAPUN, HANAKAMP & Co.
Wien, I. Kärnthnerstrasse 18
Eingang: Neuer Markt 3, Halbstock. 661
Coulantester Ein- und Verkauf aller Gattungen Werthpapiere, Münzen und Valuten.
Besorgung von Capitalsanlagen, Heiratscautionen, Vinculirungen, solideste Ausführung von Börseaufträgen, provisionsfreie Einlösung von Coupons, Revisionen, Evidenzhaltung von verlosbaren Werthpapieren, Depotverwahrung und -Verwaltung. Lose auf Raten. Promessen. Commissionsweise Versicherung von verlosbaren Werthpapieren gegen Coursverlust. Belehnung von Werthpapieren. Annahme von Baareinlagen zur conto-correntmässigen Verzinsung.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

KUNDMACHUNG.

Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich die Herren Actionäre zur

36. (ordentlichen) Generalversammlung

einzuladen, welche **Mittwoch den 21. Mai 1902, um 10 Uhr Vormittags, in Wien, im Sitzungssaale des Ersten allgemeinen Beamten-Vereines der österr.-ungarischen Monarchie, I. Bezirk, Wipplingerstrasse 25,** stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1901.
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1901 gewählten Revisionsausschusses.
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli l. J. fälligen Actiencoupons.
4. Wahl von Verwaltungsrathsmitgliedern.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1902.

Jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen, dem § 37 der Statuten gemäss, die Actien bis längstens Montag den 21. April l. J., Mittags 12 Uhr, in Wien entweder bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude, Nordwestbahnhof) oder bei der k. k. priv. allgem. österr. Boden-Credit-Anstalt deponiren und unter Einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Actien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Consignationen über die deponirten Actien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine, mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammactien und jene von Actien lit. B in der Generalversammlung gleiches Stimmrecht.

Je zehn Actien geben das Recht auf eine Stimme. Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Actionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Consignationsblankette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1902.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Wilhelm Beck & Söhne, Wien

k. u. k. Hoflieferanten.

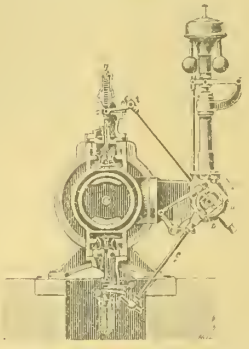
Eigenes Geschäftshaus: VIII. Langegasse 1. Telephon.
Stadt-Niederlage: I. Graben, Palais Equitable. Telephon.

Uniformen und Uniformsorten für jede Rangsclasse. — Feine Herrengarderobe. Sportcostüme. — Wäscheausstattung.

Entgegenkommendste Zahlungsbedingungen. 668

Illustrirte Preislisten frei.

Weltausstellung Wien 1873 Fortschrittsmedaille. | Gegründet 1853. | Weltausstellung Paris 1900 Grand Prix.



G. Topham

Maschinenfabrik und Eisengiesserei
Wien, Favoriten.

Specialitäten: 665

Sägewerks- und Holzbearbeitungsmaschinen in vollkommenster Ausführung nach neuesten formvollendeten Modellen für alle Zwecke der Holzindustrie.

Dampfmaschinen mit Präcisions-Schieber- und zwangläufiger Ventilsteuerung (Pateut Elsner). Über 400 im Betriebe.

Transmissionen mit und ohne Ringschmierlager, sowie auf Maschinen geformte **Zahnräder** aller Art.

Spindel- und Excenterpressen, hydraulische Pressen und die zugehörigen Pumpwerke.

Der seit **1807** schon bekannte und als Specialität berühmte

Becher'sche Karlsbader Englisch-Bitter

ist der beste aller Magenliqueure. Ueberall käuflich. Vielfach prämiirt. Firma beachten, da viele werthlose Nachahmungen ausgeboten werden. **Johann Becher,** Liqueurfabrik, **Karlsbad** in Böhmen 691. Vertreter in Wien: **Carl Zechmeister,** XVIII. Gentzgasse 19.

Das beste, billigste und dauerhafteste Rostschutzmittel für Eisenconstructionen!

ROSTINIT Schuppenfarbe von 672 Dr. J. WERBER

Fabrik: Cornelius gasse 10 **WIEN, VI/1** Comptoir: Gumpendorferstr. 63G

Centrale: Wien, X/1, Gudrunstrasse 11.

Felten & Guilleaume

Fabrik elektrischer Kabel, Stahl- nnd Kupferwerke
Actien-Gesellschaft.

Fabriken in Wien, Bruck a. d. Mur und Diemlach (Steiermark).

Eisen- und Stahlwerke:
Stabeisen, Stabstahl, Rollenbandeisen.
Eisen- und Stahldrähte blank, verzinkt, verzinnt, verkupfert. Drahtstifte, Nägel, Nieten.
Stacheldraht in allen Sorten, speciell Simplex Stacheldraht.
Barrièrendrähte mit höchster Festigkeit.
Telegraphen- und Telephondrähte
Maschinen-Drahtgeflechte.
Hufstollen. Packschlösser.

Drahtseilfabrik:
Förder-, Brems- und Seilbahnseile.
Aufzugs- und Transmissionsseile aus Ia Flusseisen-, Holzkohleneisen- oder Pat.-Gussstahldraht, blank oder verzinkt.
SCHIFFSSEILE.
Tragseile für Luftbahnen in Spiral-Construction, in Patent verschlossener Construction.
Specialität:
Aufzugseile für Personen-Aufzüge in gewöhnlicher rundlitziger und in Patent flachlitziger Construction.

Kabelfabrik:
Kupfer- und Bronzedrähte, blank u. verzinnt.
Trolley-Draht.
Installations-Leitungen aller Art.
Telegraphenkabel mit Gummi-, Guttapercha- und Okonit-Adern mit verschiedenen Armirungen.
Telephonkabel mit Papierisolation und Lufträumen.
Bleikabel mit imprägnirter Faser- und Papierisolation mit einem, zwei und drei Leitern, concentrisch und verseilt, für Hoch- und Niederspannungsnetze, Gleichstrom, Wechselstrom, Drehstrom.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Vergnügungsfahrten zwischen Prag St.E.G. und Libotz.

Vom 4. Mai bis einschliesslich 14. September 1902 werden an Sonn- und Feiertagen zu bestimmten Zügen Hin- und Rückfahrkarten zu nachstehenden ermässigten Preisen, in welchen die Stempelgebühr enthalten ist, ausgegeben werden.

Von	Nach Weleslawin und zurück		Nach Libotz und zurück	
	II. Classe	III. Classe	II. Classe	III. Classe
	Heller			
Prag St.E.G. . .	120	80	120	80
„ (Bubna) . .	80	40	100	60
„ (Sandthor) .	80	40	80	40

Die näheren Bestimmungen sind den ausgehängten Placaten zu entnehmen.

Prag, am 1. April 1902. [268]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Druckfehler-Berichtigung in den Stationstarifen für die Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.

Mit sofortiger Giltigkeit sind in der Neuauflage der Stationstarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, giltig vom 1. November 1901 folgende Frachtsätze zu berichtigen, und zwar:

Auf Seite 13 der Frachtsatz des Ausnahmetarifes II a in der Stationsverbindung Barcs-Hiederdorf von 250 h auf **350 h** per 100 kg und auf Seite 14 der Frachtsatz des Ausnahmetarifes III in der Stationsverbindung Barcs-Ponigl von 108 h auf **180 h** per 100 kg.

Wien, am 1. April 1902. [269]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Personenhalte- und Verladestelle Mallowitz.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Neuhof — Weseritz gelegenen Personenhalte- und Verladestelle Mallowitz wird vom 1. Mai 1902 an in Mallowitz-Plahussen abgeändert.

Pilsen, im April 1902. [270]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Bayerisch-Tiroler Personen- und Gepäckverkehr.

Einführung neuer directer Gepäcksätze.

Mit 1. Mai 1902 treten nachstehende directe Gepäcksätze in Wirksamkeit:

Von Steinach über Kufstein nach	Für je 10 kg Reisegepäck Mark
München Südb.	0·67
Regensburg	1·17
Nürnberg	1·39

Die gleichen Taxen treten auch für die umgekehrte Verkehrsrichtung in Kraft.

Wien, am 1. April 1902. [271]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem mit Giltigkeit vom 1. April 1902 zur Einführung gelangten Ausnahmetarife für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln in vollen Wagenladungen aus Italien nach Deutschland via Gotthard, Brenner und Pontebba sind auf Seite 41 die Schnittsätze für Heilbronn Hauptbhf. für 2500 Wagen wie folgt richtig zu stellen:

		Bei Aufgabe von 2500 Wagen für das Jahr Franken für 100 kg
Heilbronn-Hauptbhf.	Pino	3·80
	Chiasso	4·07
	Peri	5·13

Wien, am 2. April 1902. [272]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation für den inneren Bayerischen Verkehr vom 1. April 1902. (Neuausgabe.) Mit Wirksamkeit vom 1. April 1902 wurde der Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation für den inneren Bayerischen Verkehr und für den Verkehr mit den Bayerischen Linien der Localbahn-Actiengesellschaft in München neu ausgegeben.

Vom gleichen Zeitpunkte an tritt der ab 1. Juni 1901 giltige gleichnamige Ausnahmetarif ausser Kraft.

Der neue Tarif kann — soweit der Vorrath reicht — von dem Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen unentgeltlich bezogen werden.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C, Abschnitt I B, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902. (Neuausgabe.) Das Heft C, Abschnitt IB, des Bayerischen Localtarifes wurde mit Giltigkeit vom 1. April 1902 neu ausgegeben.

Vom gleichen Zeitpunkte an tritt das ab 1. Jänner 1900 giltige gleichnamige Tarifheft mit dem hiezu erschienenen Nachtrag I ausser Kraft.

Insoweit Frachterhöhungen oder sonstige Erschwerungen der Beförderungsbedingungen eintreten, haben dieselben erst Giltigkeit ab 1. Juni 1902.

Das neue Tarifheft C, Abschnitt I B, kann um den Preis von 50 Pfg. für das Stück von dem Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen bezogen werden.

Schlesisch - Süddeutscher Gütertarif, Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. October 1900. (Tarifänderungen.) Mit Wirksamkeit vom 1. April 1902 haben die Sätze des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif), Seite 43 und 44 des Tarifnachtrages I, auf die sämmtlichen unter Ziffer 1—9 angeführten Artikel — in Ziffer 6 jedoch nur für Grubenholz, wie im Specialtarif III unter Holz, Ziffer 6 genannt, ferner für Holzsägespäne (Holzsägemehl) — im gesammten Verbandsverkehr Anwendung zu finden.

Für Holz, wie im Specialtarif III, Ziffer 1—5, 7 und 8 genannt, gelten die Taxen des Rohstofftarifes, wie bisher nur im Verkehre zwischen Stationen der kgl. Preussischen Staatseisenbahnen und den Bayerischen Stationen Aschaffenburg, Gemünder und Marxgrün.

Vom gleichen Zeitpunkte ab werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 2 b für Schieferthon im Verkehre mit Mittelsteine und Neurode, sowie der Ausnahmetarif 2 c für rohe Thonerde und Abfallthon als entbehrlich aufgehoben.

Schweizer Bahnen. (Rückvergütungsfrachtsätze auf Transporte von Wein Buchs transit [Triest]—Murten [Morat].) Laut Publication der Vereinigten Schweizer Bahnen tritt am 3. April 1902 für den Transport von Wein in Ladungen von 10.000 kg von Buchs transit (Herkunft Triest) nach Murten (Morat) auf dem Rückvergütungswege eine Taxe von 282 Cts. per 100 kg in Kraft.

Schweizer Bahnen. Exporttarif für die Beförderung von Calcium-Carbid ab schweizerischen Stationen nach den schweizerischen Grenzstationen transit vom 1. Juni 1899, Neuausgabe von 1. Juni 1901. (Aenderung und Ergänzung.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1902 an erleidet der obgenannte Tarif folgende Aenderungen und Ergänzungen:

1. Im Titel, sowie in der ersten Zeile der Ziffer 1 der Transportbedingungen wird nach „Calcium - Carbid“ der Zusatz „schweizerischen Ursprunges“ beigefügt;
2. im Titel und auf Seite 4 wird durchwegs an Stelle von „Basel S.C.B. transit“, resp. „Bâle S.C.B. transit“ und „Neuhausen N.O.B.“ gesetzt: „Basel S.B.B. transit“, resp. „Basel (Bâle) S.B.B. transit“ und „Neuhausen S.B.B.“.

Südwestdeutscher Verband. (Tarifänderungen.) In den folgenden Ausnahmetarifen des Gütertarifheftes 4: 1 d für amerikanische Hölzer, 9 für Eisen der Specialtarife I und II, 10 b für Malz zur Ausfuhr, 12 für Crin d'Afrique, 13 für Blei in Blöcken, 15 für Palmkernöl, 19 für Papier aller Art in Ladungen von 10.000 kg, 26 für Käse in Ladungen von 10.000 kg, ferner für einzelne der im Ausnahmetarif Nr. 27 genannten Artikel und in einzelnen Tarifclassen des Stationstarifes für Basel (Reichsbahn) und Basel-St. Johann tritt für den Verkehr zwischen Karlsruhe Hafen und Basel eine Erhöhung der Frachtsätze um 1 Pfg. für 100 kg mit Wirkung vom 1. April 1902 ein. In gleicher Weise erhöhen sich auch die Frachtsätze für Reis und Getreide im Verkehre zwischen Strassburg transit (Wasserweg) nach Basel (Bad. B.) transit und Basel (Bad. B.) transit Westschweiz, sowie im Verkehre zwischen Kehl transit (Wasserweg) und Basel (Reichsb.) und Basel-St. Johann transit und transit Westschweiz. Nähere Auskunft ertheilen auf Verlangen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Ostdeutsch-Mitteldeutscher Gütertarif (Gruppen I, II V.) (Tarif-Nachtrag 5.) Zum obgenannten Gütertarife wurde mit Giltigkeit vom 1. April der Nachtrag 5 herausgegeben. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Ausnahmetarife und des Umkartirungstarifes, sowie sonstige Ergänzungen und Berichtigungen. Die im Nachtrag 5 erwähnte Aufhebung der im Ausnahmetarif 7 noch enthaltenen Frachtsätze für Altwasser u. s. w. nach Schmalkalden u. s. w. tritt mit dem 16. Mai 1902 in Kraft. Druckstücke des Nachtrages 5 sind bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. Gruppentarif III (Berlin-Stettin). (Tarif-Nachtrag III.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1902 wurde zum Gruppentarif III (Berlin-Stettin) der Nachtrag III ausgegeben. Er enthält eine anderweitige Fassung des Ausnahmetarifes 14 a für Rohzucker an Raffinerien. Exemplare des Nachtrages können durch die Güterabfertigungsstellen sowie das Auskunftsbureau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, zum Preise von Mk. 0·05 für das Stück bezogen werden.

Thüringisch - Hessisch - Sächsischer Verband. (Einführung eines neuen Gütertarifes.) Unter Aufhebung des seitherigen Gütertarifes vom 1. Jänner 1896 nebst Nachträgen tritt am 1. April ein neuer Gütertarif in Kraft. Er enthält neben besonderen Bestimmungen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der kgl. Sächsischen Staats- und der von ihr mitverwalteten übrigen Eisenbahnen, sowie Station Reichenberg der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Cassel und Erfurt, sowie der Arnstadt - Ichtershausener, Eisenberg-Crossener, Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn, der Ilmebahn, der Ilmenau - Grossbreitenbacher, Mühlhausen - Ebelebener, Ruhlaer, Vorwohle-Emmerthaler, Weimar-Berka-Blankenhainer und Westphälischen Landeseisenbahn andererseits.

Durch den neuen Tarif wird eine grössere Anzahl von Stationen in den directen Verkehr einbezogen, auch werden durch denselben zahlreiche Frachtermässigungen, in einzelnen Fällen jedoch auch Frachterhöhungen herbeigeführt, letztere erlangen erst am 16. Mai Giltigkeit.

Die im bisherigen Gütertarife enthaltenen Ausnahmetarife 7 und 7 a (für Eisenerze u. s. w.) zwischen Berggiesshübel, Potschappel und Zwickau einerseits und Unterwellenborn und Könitz (Thür.) andererseits, sowie zwischen Biedenkopf, Bredelar, Carlshütte, Ludwigshütte, Olsberg und Wilhelmshütte einerseits und Hof und Eger andererseits treten am 15. Mai als entbehrlich ausser Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei denen auch Abdrücke des neuen Tarifes käuflich zu erlangen sind.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Aufnahme der Station Essen K. M. unter der Bezeichnung Essen Segeroth in die Gütertarife.) Voraussichtlich zum 1. Juni, spätestens mit der — noch besonders bekannt zu machenden — Wiedereröffnung der Station Essen (Hauptbahnhof) für den allgemeinen Güterverkehr, wird die Station Essen K. M. unter der Bezeichnung Essen Segeroth als selbstständige Tarifstation mit den wirklichen Entfernungen in die Gütertarife aufgenommen.

Mit obigem Zeitpunkte kommt die bisherige Bestimmung, wonach im Verkehre mit Essen K. M. die jeweilig niedrigen Wagenladungs-Frachtsätze der Stationen Essen (Hauptbahnhof) oder Essen Nord anzuwenden sind, in Wegfall.

Ostdeutsch - Nordwestdeutscher und Oldenburg - Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. (Aufhebung von Frachtsätzen.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1903 treten die in den Seehafen-Ausnahmetarifen N (Baumwolle etc.) enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr von den Hafenstationen Brake (Oldenbg.), Bremen (Hauptbhf. und Freibezirk), Bremerhaven (sämmtliche Bahnhöfe), Elsfleth, Geestemünde (sämmtliche Bahnhöfe), Nordenham, Nordenham (Fischereihafen) und Vegesack (Grohn-) nach den Stationen Altwasser, Bunzlau, Frankenstein i. Schl., Freiburg i. Schl., Friedeberg a. Queis, Goldberg, Grünberg i. Schl., Hirschberg i. Schl., Landeshut i. Schl., Langenbielau, Liebau, Merzdorf, Sagan und Schmiedeberg i. R. ausser Kraft.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft B, Beförderung von lebenden Thieren, vom 1. Jänner 1900. (Tarifnachtrag II) Am 1. April 1902 gelangte zum Tarife für die Beförderung von lebenden Thieren im Inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft B, vom 1. Jänner 1900 Nachtrag II zur Einführung, welcher enthält:

I. Aenderungen uud Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung.
II. Aenderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften.
III. Aenderungen und Ergänzungen des Nebengebührentarifes.

Der Nachtrag II kann — soweit der Vorrath reicht — von dem Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen unentgeltlich bezogen werden.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt I A, Beförderung von Gütern, vom 1. Jänner 1900. (Tarifnachtrag II.) Am 1. April 1902 gelangte zum Tarife für den Inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt I A, für die Beförderung von Gütern, vom 1. Jänner 1900 Nachtrag II zur Einführung, welcher enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung.
II. Aenderungen und Ergänzungen der Anlage B zur Verkehrsordnung.

Der Nachtrag II kann — soweit der Vorrath reicht — von dem Material iepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen unentgeltlich bezogen werden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachsteheuden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachsteheuder Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
957	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle und Coaks	Kladno, Altkladno, Neukladno, Buschtěhrad, Duby, Stiebl-chowitz-Winaritz (auch Libuschiner Schacht)	Brüsau-Brünnlitz, Lettowitz und Skalitz-Boskowitz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Anfrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	800 Heller per Tonne à 1000 kg		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1903 vorzulegen sind	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 148 vom 21. December 1901, sub Pos. 3578, verlautbarten ermässigten Frachtsätze für Steinkohle und Coaks von Kralup (St.E.G.) loco und transit nach Lettowitz und Skalitz-Boskowitz treten gleichzeitig ausser Kraft
958	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Cement der Tarifpos. C—6 und Cementröhren der Tarifpos. C—7 a)	Prag (St.E.G.)	Raudnitz (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	43 Heller	37 Heller	6 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1903	Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Sendungen müssen für die Canalisirung bestimmt und an die Gemeinde Raudnitz oder an deren Organe adressirt sein
				Prag-Hrabovka transit					41 Heller	35 Heller	6 Heller			
959	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Ziegel	Kunowitz	Bisenz Stadt	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	16 Heller	13 Heller	3 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1903	Die Transporte müssen zum Baue eines Lagerhauses bei Bisenz Stadt bestimmt sein. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
960	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes a) (Getreide u. s. w.) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Leitmeritz A.T.E. oder umgekehrt	Dresden-Altstadt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 4, vom 1. März 1898	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfennig 78		Im Kartirungswege		
					Dresden-Friedrichstadt					81				
					Dresden-Neustadt					82				
961	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Thon, auch Schieferthon des Ausnahmetarifes 33 b) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Wildstein	Kötzschenbroda	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 10. April 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Theil II, Heft 2 des Tarifes für den Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfennig 70		Im Kartirungswege		
					Marienberg					62				
					Meissen					67				
					Meissen-Triebischthal					67				
					Mittweida					55				
					Oberschlema					40				
					Potschappel					67				
					Reichenbach i. V. (ob. Bbf.)					35				
					Reichenbach i. V. (nnt. Bbf.)					36				
					Schöna					66				
					Waldenburg i. S.					45				
					Werdan					38				
					Wilzschhaus					31				
962	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl der Pos. E—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, der österr., ungar. und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Altkladno (B.E.B.)	Mezenzéf (Kassa-Toroaer Localbahn)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localgütertarife	Es besteht kein directer Frachtsatz	391 Heller		Im Kartirungswege		

963.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn

Fortlaufende Nummer	1	
Die Publication erfolgt	2	von der
	3	und im Namen der
Das Zugeständniss wird gemacht	4	für Artikel
	5	für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von
		nach
	6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen
	7	und gilt in der Zeit

betheiligten Verwaltungen

Braunkohle

Wysočan (B.N.B. und Oe.N.W.B.)

Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes

vom 15. April 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902

| Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung | 8 | Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Prag vom 1. Juli 1899 | | |

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllnng nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
965	Südbahn-Gesellschaft		Wäsche, bei eilgutmässiger Beförderung	Triest	Monfalcone	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Auflieferung eines Quantums von mindestens 200 Tonnen zu 1000 kg während der Begünstigungsdauer	vom 10. April 1902 bis Ende December 1902	Tarif, Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	93	Heller 62	31	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmescheine, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direction der Südbahn-Gesellschaft (Controle der Einnahmen) in Vorlage gebracht werden müssen	
				oder umgekehrt										

Lack-, Firniss- und Farbenfabriken

Christoph Schramm

WIEN.

Offenbach am Main. — Berlin.
Raab an der Donau. 654

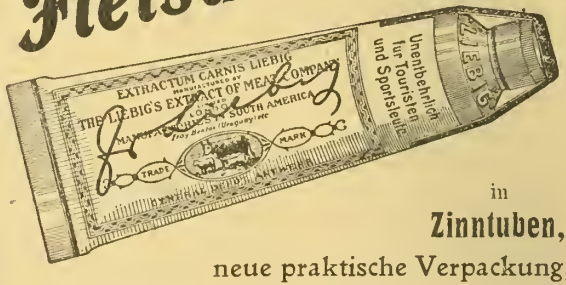
Gegründet 1837. Prämiirt London 1862.

SPECIALITÄT:

Eisenbahnwagenlacke, Kutschenlacke, Schleif- und Präparationslacke, Emailfarben, Spachtelkitt, Filling up, Terebine, Siccatif, Locomotivlacke etc.

Liebig's

Fleisch-Extract



in

Zinntuben,

neue praktische Verpackung, kleines Quantum, sofortige leichte Verwendbarkeit.

Für Militär, Jäger, Touristen und Sportsleute unentbehrlich!

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 39. **Wien, 8. April 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Neuregelung der Arbeitszeit der Eisenbahnbediensteten in Frankreich. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Errichtung der „Actiengesellschaft der Triester Kleinbahnen" — Società anonima delle piccole ferrovie di Trieste" mit dem Sitze in Triest und Genehmigung der Statuten derselben.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium dem Herrn Dr. Gustav Adolf Krauseneck, Advocaten in Triest, im Vereine mit den Herren Dr. August Freiherrn von Alber-Glanstätten, Präsident der k. k. Seebehörde i. R., Philipp Artelli, Präsident der Società Triestina Tramway, Josef Basevi und Wilhelm Brunner, Grosshändler, Dr. Eugen Geiringer, Civilingenieur und Johann Ritter von Scaramangá-Altomonti, Grosshändler, sämmtliche in Triest, sowie der österreichischen Union Elektricitäts-Gesellschaft in Wien als Concessionären der den Gegenstand der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 28. October 1901, R.-G.-Bl. Nr. 183 bildenden, mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn von Triest über Scorcola nach dem Orte Opcina die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Actiengesellschaft der Triester Kleinbahnen", italienisch: „Società anonima delle piccole Ferrovie di Trieste" mit dem Sitze in Triest ertheilt und die Statuten dieser Gesellschaft gleichzeitig genehmigt.

Wien, am 22. März 1902. — Z. 10.566 ex 1902. E.-M.-Z. 14.424 ex 1902.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Payerbach nach Hainfeld mit Abzweigungen nach Nasswald, St. Aegyd am Neuwalde und nach Gutenstein.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Wilhelm Grafen Kolowrat-Krakowsky in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahnlinie niederer Ordnung von der Station Payerbach der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Schwarzau im Gebirge, Klein-Zell und Salzerbad nach Hainfeld mit mehreren Abzweigungen, und zwar:

1. von einem geeigneten Punkte der genannten Linie nach Nasswald,
2. von einem geeigneten Punkte der erstgenannten Linie nach St. Aegyd am Neuwalde und
3. von einem weiteren geeigneten Punkte der erstgenannten Linie nach Gutenstein

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 24. März 1902. Z. 9336/2.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 25. Februar 1902, Z. 7930, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wittek m. p.

Verzeichniss

jener vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium an anspruchsberechtigte Unterofficiere ertheilten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren infolge des Anspruchsberechtigten: Anstellung	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
10517	Mužiček Anton				1		1
11352	Laino Eugen Maria				1		a)
13206	Kadlec Karl	1					1
13612	Raimann Johann	1					1
13781	Kermek Vincenz	1					1
14503	Glück Sigmund				1		1
15032	Slawik Anton	1					1
15145	Fleischmann Adolf	1					1
15238	Schwarz Franz	1					1
15493	Czermak Karl	1					1
16073	Berger Ferdinand	1					1
16171	Schreiner Franz	1					1
16202	Skretkowicz Jan	1					1
16316	Freisinger Franz	1					1
16461	Pratscher Johann	1					1
16655	Barnert Adolf	1					1
16713	Hyška Franz	1					1
16988	Wollisch Israel	1					1
17016	Nejedlý Eduard	1					1
17052	Aschenfeld Hermann	1					1
17053	Korytowski Leon	1					1
17145	Menzl Michael	1					1
17149	Chromec Anton	1					1
17153	Avirović Sandor	1					1
17180	Eliška Josef	1					1
17194	Vujnović Johann	1					1
17210	Nožička Alois	1					1
17212	Beigel Wolf	1					1
17237	Steinsdörfer Wenzel	1					1
17248	Nutek Lipo	1					1
17268	Gilka Johann	1					1
17285	Kostyniuk Johann	1					1
17322	Drab Maurus	1					1
17424	Gersch Josef	1					1
17509	Semczyszyn Nikolaus	1					1
17519	Pratter Karl	1					1
17522	Sagner Alexander	1					1
17535	Unterreiner Ludwig	1					1
17567	Steinacher Josef Anton	1					1
17608	Pollak Johann	1					1
17626	Waniek Josef	1					1
17688	Przypek Valentin	1					1
17729	Chmielewski Wladimir	1					1
17752	Opasek Johann	1					1
17767	Nepolský Johann	1					1
17775	Milz Johann	1					1
17777	Filipów Basil	1					1
17788	Dokládal Franz	1					1
17794	Anderer Franz	1					1
17832	Tloust Johann	1					1
17864	Trantina Karl	1					1
17867	Franke Alfred	1					1
17873	Ševcu Johann	1					1
17883	Barnikel Anton Crispin	1					1
17928	Jarosch Stefan	1					1
17952	Hajek Franz Anton	1					1
17983	Bodnar Michael	1					1
17986	Wierzbićki Wilhelm	1					1
17991	Kirschenbaum Benjamin	1					1
18002	Gorecki Ignaz	1					1
18005	Born Friedrich	1					1
18034	Babirecki Ladislaus	1					1
18046	Heinisch Rudolf	1					1
18049	Machnič Daniel	1					1
18092	Heinrich Anton	1					1
18097	Hasler Josef	1					1
18108	Wiskočil Josef	1					1
18112	Janz Johann Peter	1					1
18125	Medyk Theodor	1					1
18127	Slavik Vincenz	1					1
18134	Zdanowski Franz Alexander	1					1
18136	Jósefczyk Ludwig	1					1
18146	Wrchlavsky Franz	1					1
18148	Duszkiewicz Stanislaus	1					1
18152	Pałka Michael	1					1
18177	Chmaj Jakob	1					1
18182	Legerzyński Piotr	1					1
18190	Schüttelbauer Josef	1					1
18196	Racek Adalbert	1					1
18201	Mally Karl	1					1
18207	Stohr Heinrich	1					1
18225	Czech Johann	1					1
18238	Zeller Johann	1					1
18273	Steiner Viktor	1					1
18300	Rettig Moriz	1					1
18324	Poltover Pinkas	1					1
18336	Hampel Vincenz	1					1
18361	Hartl Josef	1					1
18393	Bouda Johann	1					1
18402	Być Timotheus	1					1
18441	Sammler Eugen	1					1
18454	Liška Karl	1					1
18465	Sluzar Miecislaus Ludw.	1					1
18488	Geisheimer Ludwig	1					1
18494	Auf Anton				1		1
18520	Onbrabka Josef	1					1
18530	Lander Franz	1					1
18554	Vožicky Josef	1					1
18575	Šašek Anton	1					1
18579	Stoparek Leon	1					1
18580	Dembicki Emil	1					1
18586	Schratter Salomon	1					1
18597	Paral Peter	1					1
18624	Knöchl Karl	1					1

a) Certificat in Verlust gerathen.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren infolge des Anspruchsberechtigten: Anstellung	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ableben	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
18629	Borysowski Kasimir	1					1
18638	Schlesinger Albert	1					1
18643	Nowak Peter Kasimir	1					1
18644	May Josef	1					1
18648	Ždiarsky Johann	1					1
18676	Uždil Josef	1					1
18680	Šolc Johann	1					1
18704	Adam Philipp	1					1
18706	Mümler Valerian	1					1
18734	Rom Johann	1					1
18737	Pešek Vincenz	1					1
18750	Jankowski Hyppolit	1					1
18751	Konečny Konrad	1					1
18757	Haas Franz	1					1
18763	Heisler Johann	1					1
18766	Ostapczuk Andreas	1					1
18769	Lasovský Franz	1					1
18773	Riegler Ferdinand	1					1
18790	Pinker Josef	1					1
18794	Senica Fedko	1					1
18795	Kuszyk Nikolaus	1					1
18806	Rickardt Johann	1					1
18818	Zimianski Jan	1					1
18824	Dziąćko Bartholomäus	1					1
18828	Kotlarczuk Ivan	1					1
18831	Biskup Franz	1					1
18835	Owsianiecki Andreas	1					1
18838	Vogelsang Sigmund Theophil	1					1
18839	Rippstein Karl	1					1
18842	Reisinger Franz				1		1
18848	Stolzenberg Karl Wilhelm	1					1
18850	Eislmayer Mathias	1					1
18852	Lonycz Olexa	1					1
18873	Butta Anton	1					1
18886	Kyzour Josef	1					1
18888	Stangl Ferdinand	1					1
18901	Heiden Berisch	1					1
18902	Horowitz Uscher	1					1
18904	Valtiner Franz	1					1
18915	Němeček Friedrich	1					1
18939	Gierowski Miecislaus	1					1
18948	Kunović Emerich von	1					1
18951	Müller August	1					1
18965	Kosiewicz Anton	1					1
18966	Seidl Franz	1					1
18978	Szumiński Gregor	1					1
18984	Süss Josef	1					1
18996	Cerkiewny Kiryło	1					1
19000	Münzberg Karl	1					1
19018	Nahlovský Franz	1					1
19042	Plata Franz	1					1
19057	Karkut Adalbert	1					1
19060	Olszewski Anton	1					1
19106	Mandzy Johann	1					1
19135	Griebler Franz	1					1
19140	Klika Wenzel	1					1
19157	Niemczakowski Florian	1					1
19173	Holly Heinrich	1					1
19185	Sierz Alexander	1					1
19198	Stasicki Josef Karl	1					1
19210	Sieder Adolf	1					1
19212	Victorin Emerich	1					1
19230	Wenger Franz	1					1
19237	Havlice Franz	1					1
19243	Holobek Guido	1					1
19252	Janeček Franz	1					1
19260	Kinyta Gregor	1					1
19261	Mielnik Alexander	1					1
19262	Oleksiuk Elias	1					1
19286	Hross Johann	1					1
19287	Schörpner Emanuel	1					1
19293	Weiss Anton	1					1
19304	Schurian Johann	1					1
19328	Bocksan Leopold	1					1
19335	Stoppel Hermann	1					1
19339	Pischel Anton	1					1
19348	Spiewak Josef	1					1
19353	Piechnik Ignaz	1					1
19375	Čeipek Johann	1					1
19389	Korzeniowski Adalbert	1					1
19401	Kratochwil Franz	1					1
19413	Vidic Franz	1					1
19434	Carhoun Franz	1					1
19441	Černigoj Anton	1					1
19451	Kucharczyk Adam	1					1
19457	Mašiček Anton	1					1
19461	Marx Leopold	1					1
19473	Lewandowski Valerian Lucian Maximilian	1					1
19499	Klimpfinger Alfred	1					1
19507	Stříbrný Wenzel	1					1
19518	Dejmek Franz	1					1
19538	Woidich Anton	1					1

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahnen niederer Odnung, und zwar von der Haltestelle „Alte Donau" nach Jedlesee und von Kaisermühlen nach Aspern.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur Josef Söntgerath in Wien im Vereine mit dem prot. Kaufmanne Siegfried Simon in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die nachstehend bezeichneten mit elektrischer Kraft zu betreibenden Bahnen niederer Ordnung, und zwar:

1. von der Haltestelle „Alte Donau" der bestehenden Bahn niederer Ordnung Wien (Vorgartenstrasse)-Kagran über Floridsdorf nach Jedlesee und
2. von dem Endpunkte der nach Kaisermühlen führenden Abzweigung der genannten Bahnlinie Wien (Vorgartenstrasse)-Kagran über Stadlau nach Aspern

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 26. März 1902. Z. 10.159/2.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 5. April 1902, Z. 14.706, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Niederlande.

Mit Note vom 22. März 1902 hat das Ministerium für Wasserwesen, Handel und Industrie, Abtheilung Eisenbahnen, im Haag, dem Centralamte für den Internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung gemacht, dass die von der Gesellschaft der nordfriesischen Localbahn betriebene Localbahn Leeuwarden-Metslawier — mit den Stationen Leeuwarden, Yelsum, Stiens, Finkum, Hyum, Hallum, Marrum-Westernykerk, Ferwerd, Blya, Holwerd, Ternaard, Hantum, Dokkum-Aalsum und Metslawier — dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt werden soll.

Infolge dieser Mittheilung wird die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet, unter dem Titel

Niederlande.

A. Von niederländischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

wie folgt ergänzt:

5. Nord-Friesische Localbahn-Gesellschaft.

Der wirkliche Eintritt dieser Eisenbahn-Gesellschaft in den internationalen Transportdienst wird, gemäss Art. 58 (2) I. Ue., nach einem Monat vom Datum der gegenwärtigen Benachrichtigung erfolgen.

Das genannte Centralamt hat hievon den Vertragsstaaten und den betheiligten Eisenbahnen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 29. März 1902 Kenntniss gegeben.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Haftpflicht einer Dampfschiffahrtsunternehmung für die durch eine Kesselexplosion auf dem Dampfer herbeigeführten körperlichen Verletzungen oder Tödtungen von Reisenden.

(Entscheidung vom 19. Februar 1901, Z. 1438.)

Bei einer Kesselexplosion, die sich auf einem zur Beförderung von Personen bestimmten Flussdampfer kurz vor dessen Abfahrt ereignete, erlitt der Kläger, welcher sich zur kritischen Zeit als Passagier auf dem Schiffe befand, mehrfache Körperverletzungen, wegen deren er, nachdem das anlässlich des Unfalles eingeleitete Strafverfahren eingestellt worden war, seine Schadenersatzansprüche gegen die als Actiengesellschaft im Handelsregister eingetragene Dampfschiffahrtsunternehmung im Civilrechtswege geltend machte.

Zur Begründung seiner diesbezüglichen Klage führte der Kläger an, dass die Explosion durch das instructionswidrige Vorgehen der zur Bedienung des Dampfkessels und der Dampfmaschine, sowie zur Aufsicht bestellten, zu ihrem Dienste aber ganz ungeeigneten und unfähigen Personen, nämlich des Heizers und des Maschinisten, in Verbindung mit dem Umstande herbeigeführt worden sei, dass der Schiffskessel infolge eines an ihm constatirten alten Sprunges schadhaft war, weshalb die Unternehmung in erster Richtung das Verschulden ihres Personales, in zweiter Richtung aber ihr eigenes Verschulden durch Leistung des angesprochenen Ersatzes zu vertreten habe.

Das Processgericht erster Instanz ging davon aus, dass das Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, betreffend die Haftung der Eisenbahnunternehmungen für die durch Ereignungen auf Eisenbahnen herbeigeführten körperlichen Verletzungen oder Tödtungen von Menschen, als Ausnahmsgesetz im vorliegenden Falle keine Anwendung finden könne. Infolgedessen müsse die Klage nach den im 30. Hauptstücke des II. Theiles des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches enthaltenen allgemeinen Bestimmungen über Schadenersatz beurtheilt werden. Hienach hafte zwar die beklagte Actiengesellschaft unbedingt nicht nur für ihr eigenes Verschulden, sondern auch für jedwedes Verschulden ihrer Bediensteten, ein solches Verschulden müsse aber im Gegensatze zu den Fällen des vorerwähnten Gesetzes vom Beschädigten erwiesen werden. Diesen Beweis erachtete nun das Processgericht nicht für erbracht, indem es insbesondere auf Grund der Ergebnisse der mündlichen Verhandlung und der durchgeführten Beweise nicht die Ueberzeugung gewann, dass der Maschinist und der Heizer an dem kritischen Tage bei Bedienung des Kessels und Führung der Aufsicht etwas gethan oder unterlassen hätten, was im ursächlichen Zusammenhange mit der Explosion stünde, und auf Grund des Gutachtens der Sachverständigen als festgestellt annahm, dass weder die Gesellschaft, noch ihre Angestellten von dem Sprunge im Kessel Kenntniss haben konnten, und wies daher die Klage als unbegründet ab.

Das Berufungsgericht stellte sich auf den Standpunkt, dass im gegebenen Falle ein durch die Lösung der Fahrkarte zwischen den Streittheilen geschlossener Transportvertrag vorliege. Infolge der Kesselexplosion sei die vertragsmässig vereinbarte Beförderung des Klägers nicht ausgeführt worden, und wenn der Letztere bei der Explosion überdies am Körper verletzt worden sei, so sei die beklagte Unternehmung gemäss § 1298 a. b. G.-B. verpflichtet, ihm allen durch die Katastrophe entstandenen Schaden zu ersetzen, wenn sie nicht den Beweis erbringe, dass der Unfall ohne ihr Verschulden verursacht worden sei, wogegen dem Kläger nur obliege, den Schaden zu erweisen. Da nun das Berufungsgericht im Gegensatze zu dem Gerichte erster Instanz in Anbetracht der festgestellten mehrfachen gröblichen Verletzungen der Vorschriften der Ministerialverordnung vom 15. Juli 1891, R.-G. Bl. Nr. 108, und der von der beklagten Gesellschaft selbst erlassenen Instruction für die Maschinenleiter vom 1. Februar 1866 seitens der Maschinisten nicht die Ueberzeugung zu gewinnen vermochte, dass die Ereignung ganz ohne Verschulden der Beklagten erfolgt wäre, gab es der Berufung des Klägers statt, erkannte bezüglich der Schadenersatzpflicht der Beklagten nach dem Klagebegehren und verordnete dem Processgerichte erster Instanz, nach

Rechtskraft des berufungsgerichtlichen Urtheils über die Höhe des Schadens weiter zu verhandeln und zu entscheiden.

Der Oberste Gerichtshof gab der von der beklagten Unternehmung erhobenen Revision keine Folge.

Gründe:

Für die Revisionsinstanz ist vorerst der Umstand massgebend, dass der Kläger, indem er von der beklagten Gesellschaft eine Fahrkarte kaufte, zu derselben in ein Vertragsverhältniss getreten ist. Wenn auch aus diesem Vertragsverhältnisse allein noch nicht gefolgert werden kann, dass an der später eingetretenen Katastrophe die beklagte Gesellsehaft die Schuld trage, so ist doch der Unfall, infolgedessen der Kläger einen Schaden erlitt, auf dem Schiffe kurz vor dessen Abfahrt und bei einer Person geschehen, die als Reisender auf dem Schiffe weilte. Die Umstände dieses Processes lassen es nun begründet erscheinen, dass es der beklagten Dampfschifffahrts-Gesellschaft obliege, dem Richter nachzuweisen, dass sie ein Verschulden nicht treffe, dass die Ereignung vielmehr durch einen Zufall oder durch eine unabwendbare Handlung einer dritten Person oder durch Verschulden des Beschädigten verursacht wurde.

Dies ergibt sich aus folgenden Erwägungen:

Der Transport von Personen auf Dampfschiffen ist ein regelmässiger Dienst, wobei eine grosse Zahl von Reisenden befördert wird. Der das Schiff betretende Reisende, welcher die Fahrkarte gelöst hat, ist nicht in der Lage, sich vor der Abfahrt zu überzeugen, ob sich die Maschinen im arbeitsfähigen, tüchtigen Zustande befinden, ob die zur Bedienung bestimmten Personen die Eignung hiezu haben, ob endlich während der Fahrt die nöthigen Vorschriften beobachtet werden. Denn einestheils kann es den einzelnen Reisenden nicht gestattet werden, diese Prüfungen selbst vorzunehmen, anderntheils fehlt ihnen die nöthige Vorbildung dazu, mangeln ihnen die erforderlichen technischen Kenntnisse. Der einzelne Reisende muss sich in allen diesen Richtungen auf den Unternehmer verlassen, der das Schiff, die Maschinen und die Leute beistellt und hiefür das Fahrgeld erhält. Der Reisende ist nicht in der Lage, etwas vorzukehren, um gegen eine Explosion oder ein anderes Unglück gesichert zu sein. Der Unternehmer, der den Massentransport gegen Entgelt besorgt, ist die allein berufene und verpflichtete Person, die jene Vorkehrungen zu treffen hat. Eben darum kann im Falle eines Unglückes auf dem Schiffe nicht dem einzelnen Reisenden aufgebürdet werden, er habe dem Richter die Ursache des Unglückes darzulegen, vielmehr obliegt es dem Unternehmer, zu beweisen, dass ihn und seine Angestellten kein Verschulden treffe. Diese Erwägungen rechtfertigen es unter den Umständen des vorliegenden Falles, wenn der Rechtsansicht Ausdruck gegeben wird, dass die beklagte Gesellschaft, falls sie von der Ersatzpflicht befreit sein will, dem Richter nachweisen muss, dass der Schaden ohne ihr Verschulden geschehen sei, dass die Ereignung vielmehr durch einen Zufall oder durch eine unabwendbare Handlung einer dritten Person oder durch Verschulden des Beschädigten verursacht wurde. Einen solchen Beweis hat die beklagte Gesellschaft nicht erbracht, ihre Ersatzpflicht ist daher mit Recht ausgesprochen worden.

Hinter ihre Eigenschaft als juristische Person kann sich die beklagte Gesellschaft mit Erfolg nicht verschanzen und kann als solche nicht Privilegien in Anspruch nehmen, die ihr nicht zustehen, weil das Gesetz zwischen physischen und juristischen Personen keinen Unterschied macht, zumal juristische Personen, bezw. ihre Repräsentanten in der Regel nicht in der Lage sind, sämmtliche Geschäfte selbst zu besorgen, vielmehr oft genöthigt erscheinen, die Geschäfte an untergeordnete Angestellte zu übertragen, wobei die Gesellsehaft auch für dolose oder culpose Handlungen und Unterlassungen ihrer Angestellten und den hiedurch entstandenen Schaden verantwortlich ist, weil unter den gegebenen Voraussetzungen die Handlungen und Unterlassungen der Untergebenen nicht als fremde, sondern als eigene Handlungen und Unterlassungen der juristischen Person anzusehen sind.

Unentscheidend ist endlich der Umstand, dass aus Anlass der Schiffskatastrophe niemand strafgerichtlich verurtheilt wurde, weil die civilrechtliche Haftungspflicht von der strafgerichtlichen Verurtheilung völlig unabhängig ist.

(Beilage zum Just.-Min.-Vrdgs.-Bl. 1902, Nr. 384.)

Neuregelung der Arbeitszeit der Eisenbahnbediensteten in Frankreich.

Der französische Minister für öffentliche Arbeiten P. Baudin hat am 10. October 1901 eine Verordnung*) erlassen, welche in Abänderung verschiedener älterer Normen die Arbeitsbedingungen eines grossen Theiles der Bediensteten der französischen Staatsbahnen, der Ost-, Süd-, Nord- und Westbahn, der Eisenbahn von Paris nach Lyon und an das Mittelländische Meer, der Bahn Paris—Orléans und des Syndicates der Pariser Gürtelbahn auf folgende Weise festsetzt:

Artikel 1.

Die nachstehenden Bestimmungen finden bei dem obgenannten Eisenbahnnetze Anwendung auf die mit der Ueberwachung, Instandhaltung und dem Wechsel der Bahngeleise betrauten Organe, auf Signalwachen, Uebersetzungsaufseher, Weichenwächter, sowie auch auf Schrankenwärter mit Permanenzdienst.

I. Capitel.

Die mit der Ueberwachung, Instandhaltung und dem Wechsel der Geleise betrauten Organe.

Artikel 2.

Die effective Dienstzeit darf bei den mit der Ueberwachung, Instandhaltung und dem Wechsel der Bahngeleise betrauten Organen 12 Stunden per Tag nicht überschreiten.

Die tägliche Haupt-Ruhepause muss eine ununterbrochene Dauer von wenigstens neun Stunden haben, welche für die in der Umgebung der Eisenbahn wohnenden Aufsichtsorgane auf acht Stunden herabgesetzt werden kann. Diese Ruhepause muss auf wenigstens zehn Stunden für jene Aufseher erhöht werden, die über eventuellen Befehl den Dienst bei Nacht zu versehen haben und deren Frauen Schrankenwärterinnen sind. Zu Mittag ist den Bediensteten ungefähr eine Stunde für das Mittagmahl, welches am Platze eingenommen wird, zu gewähren. Ausserdem ist ihnen, falls die effective Arbeitszeit elf Stunden überschreitet, eine weitere Ruhepause von ungefähr einer halben Stunde Vormittags oder Nachmittags zu bewilligen.

*) „Journal officiel", 1901, Nr. 284.

II. Capitel.

Signalwachen, Uebersetzungsaufseher, Weichenwächter, sowie Schrankenwärter mit Permanenzdienst.

Artikel 3.

Die effective Dienstzeit darf bei Signalwachen, Uebersetzungsaufsehern, Weichenwächtern und Schrankenwärtern mit Permanenzdienst zwölf Stunden per Tag nicht überschreiten. Die tägliche Haupt-Ruhepause muss von wenigstens neunstündiger ununterbrochener Dauer sein und kann für jene Bediensteten, die von der Eisenbahn-Gesellschaft in nächster Nähe ihrer Dienststation untergebracht sind, auf acht Stunden verkürzt werden. Diese Dienststationen haben einen geheizten Raum, wo die Bediensteten ihre Mahlzeiten einnehmen können.

III. Capitel.

Allgemeine Bestimmungen.

Artikel 4.

Jeder Bedienstete der vorgenannten Kategorien hat das Recht auf einen ganzen oder zwei halbe Ruhetage; äussersten Falles dürfen zwei Ruhetage, welche zwei aufeinander folgenden Monaten angehören, mit einander verbunden werden, auf keinen Fall aber darf ein Zeitraum von zwei Monaten ohne Ruhetag verstreichen. Ein Ruhetag begreift den ganzen Intervall zwischen zwei aufeinander folgenden Nachtruhen in sich. Ein halber Ruhetag beginnt oder endigt um die Mitte des gewöhnlichen Arbeitstages und muss einer Nachtruhe unmittelbar vorangehen oder ihr unmittelbar folgen. Während dieser ganztägigen oder halbtägigen Ruhepausen sind die Bediensteten von jedem Dienste entbunden und können sich von ihrem Wohnsitze entfernen. Die Bestimmungen dieses Artikels finden keine Anwendung auf jene Bediensteten, welche nach dem folgenden Artikel 5 eine Ruhepause von 24 oder 36 Stunden geniessen.

Artikel 5.

Auf den Posten, welche Tag- und Nachtdienst erfordern und von männlichen Bediensteten versehen werden, darf der Nachtdienst nicht mehr als 14 Nächte in unmittelbarer Aufeinanderfolge umfassen. Die Bediensteten, welche im Tag- und Nachtdienste abwechseln, müssen bei jeder Aenderung ihrer Dienstzeit eine ununterbrochene Ruhepause von wenigstens 24 Stunden geniessen. Die Schrankenwärterstellen mit Permanenzdienst und die Signalwächterstellen können ohne Ablösung bei Tag von einer Frau, bei Nacht von einem Manne versehen werden. Diese Bediensteten haben Anspruch auf eine ununterbrochene Haupt-Ruhepause von 36 Stunden in jedem Monat. Falls die Bediensteten auf derselben Dienststation Ehegatten sind, können sie, wenn sie es wünschen, die Haupt-Ruhepause von 24 Stunden gleichzeitig verbringen.

IV. Capitel.

Verschiedene Bestimmungen.

Artikel 6.

Die Eisenbahn-Gesellschaften müssen für jede Wachabtheilung und für jede Dienststation in einer deutlich sichtbaren Weise Tafeln anbringen lassen, welche die Dienststunden für das daselbst beschäftigte Personal enthalten.

Artikel 7.

Von den Bestimmungen dieser Verordnung kann nur in besonderen, durch die Anforderungen des Dienstes vollauf gerechtfertigten Fällen und unter dem Vorbehalte der Genehmigung der Eisenbahnverwaltung abgegangen werden. In keinem Falle ist ein Abgehen von den Bestimmungen der Artikel 4 und 5 zulässig.

Artikel 8.

Wenn infolge von unvorhergesehenen Umständen oder Zufällen die Arbeitszeit der Bediensteten die durch diese Verordnung vorgeschriebenen Grenzen überschreitet, so ist die Eisenbahn-Gesellschaft verhalten, der Aufsichtsbehörde mittelst eines an den competenten Chefingenieur gerichteten Berichtsschreibens, und zwar am 10. jeden Monates, für den vorausgegangenen Monat, hievon Mittheilung zu machen. Aus diesem Berichtsschreiben müssen die Differenzen zwischen dem zulässigen und dem thatsächlich verrichteten Dienste klar hervorgehen. Der competente Chefingenieur der Aufsichtsbehörde befiehlt der Gesellschaft die nothwendigen Massnahmen zur ungesäumten Behebung jener Ursachen zu ergreifen, welche den Vorschriften der vorstehenden Verordnung dauernd Abbruch thun. Die auf diesen Befehl erfolgten Massnahmen werden im Wege der Aufsichtsbehörde der oberen Verwaltungsinstanz bekannt gegeben, welch letztere noch weitere Massregeln zur Ergänzung der von der Gesellschaft getroffenen, ihr unzulänglich erscheinenden Abhilfe vorschlagen kann.

Artikel 9.

In keinem Falle und unter keinerlei Vorwand dürfen sich die Bediensteten unter Berufung auf die Verlängerung ihrer Arbeitszeit ihren öffentlichen Verrichtungen entziehen. Doch sind sie verhalten, ihrem obersten Vorgesetzten möglichst bald Mittheilung zu machen über jeden einzelnen Fall der Nichtbeachtuug der bestehenden Vorschriften, der sich im Laufe ihrer Beschäftigung ergab. Auch können sie während ihrer Ruhepause oder ihrer freien Tage ihre Beschwerden in dem zufolge Artikel 8 der Verordnung vom 23. November 1899 bei der nächstgelegenen Bahnstation aufliegenden Specialregister eintragen.

Artikel 10.

Die Dienstlisten werden beständig zur Verfügung der die Aufsicht führenden Ingenieure und der diesen untergebenen Organe bereit gehalten.

Artikel 11.

Den Eisenbahn-Gesellschaften wird zum Zweeke der vollständigen Durchführung der vorstehenden Verordnung eine Frist von drei Monaten eingeräumt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Wagenhallen am Betriebsbahnhofe in Erdberg und in Ottakring: Ertheilung des Benützungsconsenses.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 20. März 1902 dem Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien die Benützungsbewilligung für die Wagenhallen I und II am Betriebsbahnhofe „Erdberg“ und für die Wagenhalle am Betriebsbahnhofe „Ottakring“ der Wiener elektrischen Strassenbahnen ertheilt. [E.-M.-Z. 9614.]

Elektrische Strassenbahn in Marienbad. (Detailproject für die Fortsetzungsstrecke bis zum Hause „Nizza“: Ergebniss der politischen Begehung; Bauconsensertheilung ex commissione.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilte Ergebniss der politischen Begehung hinsichtlich des von der Stadtgemeinde Marienbad vorgelegten Projectes für die Fortsetzungsstrecke der elektrischen Strassenbahn in Marienbad bis zum Hause „Nizza“, sowie der bei der obgenannten Amtshandlung im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione ertheilte Bauconsens für dieses Project wurde zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 7025.]

Projectirte Localbahn Zellerndorf-Drosendorf. (Vorlage des generellen Projectes für die Theilstrecke Zellerndorf—Weitersfeld: Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 27. März 1902 die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des vom beh. aut. und beeid. Civilingenieur k. k. Baurath Rudolf Stummer von Traunfels namens des Victor Freiherr von Offermann, Herschaftsbesitzer in Schrattenthal, und Genossen als Concessionswerber vorgelegten generellen Projectes für die Theilstrecke Zellerndorf—Weitersfeld einer normalspurigen Localbahn von der Station Zellerndorf der Linie Wien—Tetschen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn nach Drosendorf im Sinne der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. des § 3 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 9691.]

Localbahn Kimpolung-Dorna watra. (Geleiseplan für die Personenhaltestelle „Dorna watra-Bad" und Project für das Aufnahmsgebäude daselbst.) Der vom Verwaltungsrathe der Bukowinaer Localbahnen in Czernowitz vorgelegte neue Geleiseplan für die Personenhaltestelle „Dorna watra-Bad" der Localbahn Kimpolung-Dorna watra wurde vom k. k. Eisenbahnministerium zur Ausführung genehmigt. Das gleichzeitig mit in Vorlage gebrachte Project für das in der obgenannten Personenhaltestelle zu errichtende Aufnahmsgebäude wurde im Allgemeinen genehmigt und an die k. k. Landesregierung in Czernowitz zur Prüfung nach § 22 der k. k. Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, geleitet. Gleichzeitig wurde die k. k. Landesregierung ermächtigt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens für diese Hochbauanlage im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 8612.]

Krakauer elektrische Strassenbahnen. (Variantenproject für die Endstrecke der Linie Ringplatz—Rogatka zwierzyniecka: Anberaumung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat hinsichtlich des von der Krakauer Tramway-Gesellschaft vorgelegten Variantenprojectes für die Endstrecke der Linie Ringplatz—Rogatka zwierzyniecka der elektrischen Strassenbahn in Krakau die politische Begehung und Enteignungsverhandlung für den 18. April 1902 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am bezeichneten Tage um 9 Uhr Vormittags im Magistratsgebäude in Krakau. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde k. k. Bezirkshauptmann Dr. Stanislaus Ustyanowski betraut. [E.-M.-Z. 14.628.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Krakauer Tramway-Gesellschaft. (Provisorische Bestellung des Betriebsleiters.) Das k. k. Eisenbahnministerinm hat die Bestellung des Ingenieurs Ferdinand Fischer als verantwortlichen Betriebsleiter (Director) der Krakauer Tramway-Gesellschaft in provisorischer Eigenschaft bis 31. December 1902 bestätigt. [E.-M.-Z. 54.422 ex 1901.]

Ausland.

Preussen. (Locomotivbestellungen.) Die Zahl der von der preussischen Eisenbahnverwaltung neu in Bestellung gegebenen Locomotiven beträgt 763. Davon sind 726 für bestehende Bahnen und 37 für Neubaulinien bestimmt. Die ersteren vertheilen sich auf die einzelnen Directionsbezirke, wie folgt: Essen 70, Berlin 50, Mainz 45, Erfurt 44, Altona 43, Elberfeld 40, Hannover 40, Breslau 40, Halle 38, Magdeburg 35, Köln 35, Cassel 30, Frankfurt a. M. 30, St. Johann-Saarbrücken 30, Danzig 27, Stettin 27, Kattowitz 25, Münster 25, Bromberg 20, Königsberg 17, Posen 15. Unter diesen Maschinen befinden sich $^4/_4$-gekuppelte Güterzug-Verbundlocomotiven 157, $^3/_4$-gekuppelte Güterzug-Tenderlocomotiven 141, $^2/_4$-gekuppelte Schnellzuglocomotiven 115, $^3/_4$-gekuppelte Güterzug-Verbundlocomotiven mit Kranss'schem Drehgestell 105, $^2/_4$-gekuppelte Personenzug-Verbundlocomotiven 78, $^3/_4$-gekuppelte Nebenbahn-Tenderlocomotiven 54, $^2/_4$-gekuppelte Personenzug-Tenderlocomotiven mit vorderer und hinterer Laufachse 41, $^2/_3$-gekuppelte Personenzug-Verbundlocomotiven 25, sowie 10 Hagans-Tenderlocomotiven. Von den für Neubaulinien bestimmten Beschaffungen sind bestimmt für die im östlichen Pommern und in Westpreussen kürzlich in Betrieb genommenen Strecken Bublitz—Pollnow, Carthaus—Lanenburg, Schöneck—Czerwinsk und Broddydam—Deutsch-Eylau 14, für die Linie Gau-Algesheim—Münster a. Stein und die Mainzer Umgehungsbahn 5, für Falkenburg—Polzin 4, für Trompet—Cleve 4 und für Petersdorf—Ober-Polaun, für Lauterbach—Grebenhain, für Schandelah—Oebisfelde und für Worms—Gundheim je 2.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Danzig: Stationsnamenänderung.) Die an der Bahnstrecke Riesenburg—Jablonowo gelegene Haltestelle Adlig-Schonau erhält ab 1. Mai die Bezeichnung „Plessen".

— (Directionsbezirk Kattowitz: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Jaborowitz.) Ab 1. April wurde die für die Haltestelle Jaborowitz (zwischen den Verkehrsstellen Polnisch-Neukirch und Sakrau-Suckowitz der Bahnstrecke Polnisch-Neukirch—Kandrzin gelegen) vorgesehene Beschränkung, dass Sendungen von dieser Haltestelle nur unfrankirt, nach dieser Haltestelle nur frankirt und in beiden Richtungen nicht mit Nachnahme aufgeliefert werden dürfen, aufgehoben. (Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction.)

— (Mitbenützung der Bahnhofsvorplätze durch Gemeinden und andere Betheiligte.) Hierüber hat das preussische Ministerium anlässlich eines zwischen der Stadt Frankfurt a. M und der dortigen kgl. Eisenbahndirection entstandenen Rechtsstreites sich dahin ausgesprochen, dass die Umwandlung der eisenbahnfiscalischen Bahnhofsvorplätze in öffentliche Plätze im Sinne des Wegerechtes nur ausnahmsweise ohne Schädigung der Eisenbahninteressen angängig sein werde. Auch dürfe den Anträgen von Gemeinden auf die Mitbenützung der Bahnhofsvorplätze zu anderen Zwecken als zum Verkehre nach und von dem Bahnhofe — z. B. zu unterirdischen Leitungen, zu Strassenbahnanlagen oder auch zum allgemeinen öffentlichen Verkehr — immer nur unter Vorbehalt des Widerrufes und stets nur dann stattgegeben werden, wenn eine solche Einräumung nach sorgfältiger Prüfung zulässig erscheine. Zur Einrichtung besonderer Anlagen, wie Leitungen und Strassenbahngeleise, sei stets die Genehmigung vorzubehalten. Durch die Einräumung eines Mitbenützungsrechtes dürften den Gemeinden aber niemals auf Kosten der Eisenbahnverwaltung Vortheile zugewendet werden, auf welche die ersteren keinen rechtlichen Anspruch haben. Die Mitbenützung eines Bahnhofsvorplatzes sei deshalb nur zu gestatten, wenn sich die Gemeinde zu Gegenleistungen verpflichte, die einerseits die von der Eisenbahnverwaltung übernommenen Aufwendungen und andererseits die der Gemeinde erwachsenden Vortheile angemessen berücksichtigen. Insbesondere sei darauf zu halten, dass die Gemeinden sich an den Kosten der Unterhaltung und Beleuchtung der Vorplätze entsprechend betheiligen oder für diese Betheiligung durch Dritte — wie Strassenbahngesellschaften — die Gewähr übernähmen. Auch seien in den zu schliessenden Verträgen besondere geraume Fristen festzusetzen, nach deren Ablauf die ausbedungenen Gegenleistungen auf ihre Angemessenheit zu prüfen und zutreffendenfalls neu zu regeln seien. In gleicher Weise soll auch bei Anträgen einzelner Anlieger auf Einräumung besonderer Nachbarrechte verfahren werden.

Sachsen. (Kohlenverkehr auf den Staatseisenbahnen im Jahre 1901.) Steinkohlenversandt. Aus den Abbaubezirken Zwickau, Lugau-Oelsnitz und Dresden sind im Ganzen 3,409.127 t gegen 3,723.134 t im Vorjahre abgefahren worden. Der Versandt im Jahre 1901 ist sonach gegen 1900 um 314.007 t oder 8·43 pCt. gefallen. In den einzelnen Bezirken wurden verfrachtet: 1,744.575 t (gegen das Vorjahr — 202.617 t oder 10·41 pCt.) im Zwickauer, 1,256.998 t (— 62.847 t oder 4·76 pCt.) im Lugau-Oelsnitzer und 407.554 t (— 48.543 t oder 10·64 pCt.) im Dresdener Bezirk.

Die Abnahme der Abfuhr vertheilt sich auf die einzelnen Bahnnetze wie folgt: a) nach den unter sächsischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen auf 233.625 t, b) nach den preussisch-hessischen Staatsbahnen auf 45.641 t, c) nach den übrigen nord- und mitteldeutschen Bahnen auf 2691 t, d) nach den bayerischen Staatseisenbahnen auf 29.618 t, e) nach übrigen süddeutschen Bahnen auf 909 t, f) nach ausserdeutschen Bahnen auf 1523 t.

Braunkohlenversandt aus Sachsen. Die Abfuhr bei 19 Stationen des sächsischen Bahnbereiches und 2 in Sachsen liegenden preussischen Staatsbahnstationen betrug im Ganzen (ohne die von den beiden Stationen der preussischen Staatsbahn nach aussersächsischen Bahnen abgefahrene Menge) 376.727 t gegen 406.165 t im Vorjahre. Hienach war der Versandt im Jahre 1901 um 29.438 t oder 7·25 pCt. niedriger als im Vorjahre.

Braunkohlenversandt aus Sachsen-Altenburg. Der Versandt der betheiligten Stationen bezifferte sich auf 1,619.309 t, das sind 98.456 t oder 6·47 pCt. mehr als im

Vorjahre. Es wurden verfrachtet in Meuselwitz 1,303.242 t, in Rositz 220.617 t, in Rehmsdorf 37.531 t, in Altenburg 32.612 t, in Grossröda 24.497 t, in Wuitz-Mumsdorf 620 t, in Paditz 190 t. Von der beförderten Gesammtmenge haben die Stationen des sächsischen Bahnbereiches 1,158.829 (im Vorjahre 1,166.698) t bezogen, während 460.480 (354.155) t nach fremden Bahnen versandt wurden.

Steinkohlenempfang (einschliesslich Durchfuhr) aus Schlesien. Die beförderte Menge betrug 587.684 t, das sind 50.756 t oder 7·95 pCt. weniger als im Vorjahre.

Desgleichen aus anderen Gebieten. Den sächsischen Staatsbahnen wurden zugeführt: 304.843 t, das sind gegen das Vorjahr 186.567 t oder 37·97 pCt. weniger. Aus dem rheinisch-westphälischen Kohlenrevier kamen allein 250.666 t, der übrige Theil bestand hauptsächlich aus böhmischen und englischen Steinkohlen.

Braunkohlenempfang (einschliesslich Durchfuhr) aus Preussen. Die Zufuhr betrug 595.635 t gegen 860.965 t im Vorjahre; sie ist demnach im Jahre 1901 um 265.330 t oder 30·82 pCt. zurückgegangen.

Desgleichen aus Böhmen. Im Ganzen sind 4,145.018 t gegen 4,213.625 t im Vorjahre befördert worden. Sonach hat dieser Verkehr um 68.577 t oder 1·63 pCt. abgenommen.

Gesammtverkehr. Die Beförderung von Kohlen aller Art betrug 11,038 373 t; davon kamen 4,301.654 t oder 38·97 (im Vorjahre 40 94) pCt. auf Steinkohlen und 6,736.719 t oder 61·03 (im Vorjahre 59·06) pCt. auf Braunkohlen. Dem Vorjahre gegenüber ist der Steinkohlenverkehr um 551.330 t oder 11·36 pCt., der Braunkohlenverkehr um 264.889 t oder 3·78 pCt. und der Kohlenverkehr überhaupt um 816.219 t oder 6·89 pCt. gefallen.

Im Durchschnitt wurden täglich befördert in den Monaten

Jänner	34.379 t	Juli	30.209 t
Februar	32.974 t	August	30.006 t
März	31.148 t	September . . .	30.880 t
April	28.527 t	October	30.016 t
Mai	26.356 t	November . . .	32.303 t
Juni	27.755 t	December . . .	28.560 t

Der Tagesdurchschnitt im Jahre 1901 betrug 30.242 t gegen 32.478 t im Vorjahre. [Z. d. V. D. E.-V.]

Oldenburg. (Grossherzgl. Oldenburgische Staatseisenbahnen: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Borgstede.) Einer Kundmachung obiger Staatseisenbahnen zufolge sind ab 20. März die Abfertigungsbefugnisse der Station Borgstede dahin erweitert worden, dass auch die Annahme und Auslieferung von Thieren in Ladungen und von Fahrzeugen zugelassen wird. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen bleibt nach wie vor ausgeschlossen.

Frankreich. (Eisenbahncongress in Paris.) Der Minister der öffentlichen Arbeiten wird unter dem Beistand des Handelsministers in Paris einen Congress für die Interessen von Handel, Industrie und Landwirthschaft in Sachen der Eisenbahnen abhalten. Es ist eine Reihe von Berathungsgegenständen aufgestellt, betreffs Beförderungsfristen, Verantwortlichkeit, Nebenkosten, Kilometerhefte, Rückfahrkarten, allgemeiner Eintheilung der Güter u. s. w.

Russland. (Ein neues Eisenbahnproject für Sibirien.) Wie die deutsche „St. Petersburger Zeitung" mittheilt, ist das Finanzministerium derzeit damit beschäftigt, den Entwurf einer neuen Bahnlinie in Sibirien auszuarbeiten, welche in einer Länge von über 900 Werst (= 960 km) vom Oberlauf der Angora in der Richtung nach dem Witim geführt werden soll. Die neue Bahn wird also gewissermassen Gebiete Sibiriens durchschneiden, welche die reichsten Goldfelder aufweisen, deren fachgemässe und wirthschaftliche Ausnutzung bis jetzt mangels geeigneter Verkehrswege nicht in Angriff genommen werden konnte. Der Entwurf ist soweit fertiggestellt, dass gegenwärtig mit seiner Ausarbeitung im Einzelnen begonnen wurde.

Portugiesisch-Westafrika. (Vergebung von Eisenbahnbauten.) Am 12. Mai soll im Ministerium der Marine und der überseeischen Angelegenheiten zu Lissabon der Bau der beiden ersten Theilstrecken von der neuen Eisenbahn in der westafrikanischen Provinz Benguella öffentlich vergeben werden und sind nach dem „Moniteur des Intérêts Matériels" 15.000 Milreis Caution zu stellen.

China. (Luhan-Bahn. Baufortschritt.) Die Arbeiten an dieser chinesischen Eisenbahn schreiten, wie dem „Ostasiatischen Lloyd" unterm 24. Jänner aus Shanghai gemeldet wird, rüstig fort. Die Schienen sind bereits von Wutschang bis Wuschenkuan gelegt und der Verkehr auf dieser Strecke sollte jener Meldung zufolge in den ersten Tagen des Februar eröffnet werden. Wuschenkuan liegt an der alten Heerstrasse, die von Wutschang durch Hupeh, Honau und Schansi nach Taiyuenfu führt, und zwar an der Grenze von Hupeh und Honau. Ende Jänner liefen die Züge bis nach Kuanghsui, etwa neun Meilen südlich von Wuschenkuan. Vermessen war die Linie bereits bis zum Hoangho, und da die Geländeschwierigkeiten auf dieser Strecke nicht zu überwinden sind, geben sich die Ingenieure der Hoffnung hin, dass am Schlusse dieses Jahres die Züge bis tief nach Honau hineinlaufen werden. Grosse Schwierigkeiten werden indessen am Hoangho selbst erwartet, dessen Ufer keinen geeigneten Boden für die Brückenpfeiler bieten.

Vereinigte Staaten von Amerika. (Eisenbahn-Bauthätigkeit im Jahre 1901.) Dem Berichte der „Railroad-Gazette" zufolge hat das Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten von Nordamerika im Jahre 1901 eine Zunahme von 4518 engl. Meilen erfahren, gegenüber von deren 4804 im Jahre 1900 und deren 4569 im Jahre 1899. Eine mehr minder intensive Bauthätigkeit entwickelte sich in allen Staaten der Union, mit Ausnahme von nur vier Staaten: Connecticut, Nebraska, New-Hampshire und Utah, die sich am Eisenbahnbau nicht betheiligten. An der Entwicklung participirten, im Vergleiche des Jahres 1901 mit dem Vorjahre 1900:

Name des Staates	1900		1901	
	Anzahl der Gesellschaften	Englische Meilen	Anzahl der Gesellschaften	Englische Meilen
Alabama	13	187	7	71½
Alaska	1	4·5	1	3
Aricona	4	48	2	70
Arkansas	9	135	4	65
California	11	170·15	10	79·5
Colorado	7	139·6	2	61·37
Connecticut	—	—	—	—
Florida	10	157 5	29	76
Georgia	10	169 4	5	93
Idaho	3	50·41	9	79
Illinois	7	95·8	8	81·17
Indiana	4	66·7	2	164
Indiana territor.	3	138·16	3	93
Iowa	5	279·26	5	238
Kansas	—	—	3	57
Kentucky	4	29·9	6	78
Louisiana	13	202 93	8	104
Maine	—	—	1	12
Maryland	2	7	3	42
Massachusetts	—	—	1	7
Michigan	9	126·35	18	205·56
Minnesota	8	254·79	10	175
Mississippi	6	172 92	5	109·85
Missouri	7	67 5	8	201·35
Montona	3	31·12	3	83
Nebraska	2	100 33	—	—
New-Hampshire	1	18·54	—	—
New-Jersey	2	4·44	1	5
New-Mexico	—	—	2	106
New-York	4	10·48	70	30·44
North-Carolina	10	114·76	7	95·4
North-Dakota	2	118·93	3	55
Ohio	6	27·1	—	118·35
Oklahama territor.	5	169·4	3	398
Oregon	4	67	2	32
Pennsylvania	31	234·86	32	101·67
South-Carolina	6	145·76	7	105
South-Dakota	3	101·06	2	35
Tennessee	11	145·59	6	79·5
Texas	18	313·43	16	537
Utah	2	8·95	—	—
Vermont	1	25·2	1	18
Virginia	6	70	14	34·5
Washington	9	88·8	7	83
West-Virginia	11	215·7	10	266·5
Wisconsin	8	110·3	7	133
Wyoming	4	152·81	1	32

Die regste Bauthätigkeit entwickelte sich in den Staaten Texas mit 537, Oklahama mit 398 und West-Virginia mit 266·5 engl. Meilen

Im Nachbarstaate Canada, in welchem das Eisenbahnnetz von 163 Gesellschaften exploitirt wird, wurden im Jahre 1901 insgesammt nur 658 engl. Meilen neuer Linien erbaut.

Aegypten. (Projectirter Bau von Kleinbahnen im Nilthale.) Einer Mittheilung des Pariser Fachblattes „Le Tramway" zufolge projectirt ein Consortium französischer Capitalisten im Vereine mit Finanzgruppen von Alexandrien und Cairo eine Anzahl von Tramwaylinien (Kleinbahnen) zu erbauen, welche, von geeigneten Punkten des Nilthales ausgehend, im Interesse der Förderung des in stetiger Zunahme begriffenen Fremdenverkehres, bequeme, rasche und wohlfeile Verbindungen mit besonders sehenswürdigen Gebietstheilen Aegyptens bieten und im Anschlusse an die Cook'schen Nildampfer von Chartum aus bis zu den Katarakten am Weissen und Blauen Nil, nach El-Ebeid im Kordofangebiete, eventuell selbst bis zur Grenze von Abessinien führen sollen.

Frankreich—Tunis. (Projectirter Ausbau des tunesischen Eisenbahnnetzes.) Das Gesammteisenbahnnetz von Tunis hat derzeit eine Länge von 933 km, wovon 260 km, vor Beginn des französischen Protectorates und 673 km nach Uebernahme des Protectorates, d. i. durch das französische Gouvernement in Tunis ausgebaut wurden.

Vor Uebernahme des Protectorates erbaute Linien:		
1. die Medjerdah-Bahn Tunis-Medjerdah	260	km
2. Tunis—Hammom-el-Lif		
3. Pont-de-Trajau—Béja-Ville		
4. Tunis—Goulette—Marsa—Bardo	34	„
Nach Uebernahme des Protectorates erbaut:		
5. Djedejda—Bizerte (Seehafen)	73	km
6. Tunis—Smindja—Zaghonau	162	„
7. Smindja—Pont-du-Fahs		
8. Hammom-el-Lif—Fondouk—Djedid—Bir-Bou-Rekba—Nabeul		
9. Bir-Bou—Kaisat-du-Haut-Mornay-Creteville		
10. Sousse—Kalaa—Srira—Eufidaville	162	„
11. Sousse—Mokuine		
12. Tunis—Sousse (Verbindungslinie zwischen dem tunesischen und dem Netze von Sousse)	40	„
13. Sfax—Gafsa	250	„
Insgesammt	933	km

Nun hatte das Abgeordnetenhaus in seiner Sitzung vom 21. Februar 1901 im Interesse volkswirthschaftlicher Hebung des Gouvernements Tunis den weiteren Ausbau des tunesischen Eisenbahnnetzes im Principe beschlossen und selbst dem Gouvernement die Bewilligung zur Aufnahme eines Anlehens in der Höhe von Frcs. 30,000.000 für Eisenbahnbauzwecke votirt. Auf dieshin langte eine grössere Anzahl, und zwar deshalb zumeist divergirender Projecte ein, als dabei seitens der Projectanten auf deren subjective Interessensphären Rücksicht genommen wurde. An diesen Vorlagen betheiligten sich die Verwaltung der Phosphatwerke von Bizerte, die auch im Inneren des Landes Abbaureviere besitzt und noch weitere zu erschliessen hofft; das tunesische Gouvernement, die Militär- und Kriegsmarineverwaltung im Interesse von Linien strategischer Bedeutung; schliesslich der Verein der Colonisten im Inneren des Landes im Interesse des Exportes ihrer Producte und Arbeitskräfte. Das Ministerium sah sich nun im Interesse entsprechender Lösung dieser Frage veranlasst, den Senator Boudenoot, einen genauen Kenner der tunesischen Verhältnisse, dahin mit dem Auftrage zu entsenden, eine gedeihliche Lösung dieser Frage, und zwar mit Berücksichtigung der einzelnen Interessensphären zu finden. Seinem ausführlichen, auch in der „Revue politique et parlamentaire" erschienenen Berichte zufolge bezeichnet er das Project des tunesischen Gouvernements als jenes, welches den Separatvoten der übrigen Projectanten entsprechend modificirt, am besten, und zwar umsomehr den Intentionen der Regierung entsprechen dürfte, als dessen Ausführungskosten den in Aussicht genommenen Credit kaum wesentlich überschreiten dürften. Infolge der voraussehbaren Rentabilität der projectirten Linien erster Kategorie ist Anssicht auf baldige Tilgung des Anlehens geboten, infolgedessen auch die Ausführung der Linien zweiter Kategorie durch Anfnahme eines neuen Anlehens in absehbarer Zeit zu ermöglichen sein wird.

Boudenoot bezeichnet als Linien erster Kategorie die Strecken:

1. die Fortsetzung der in nordost-südwestlicher Richtung in das Innere des Landes führenden Linie Tunis—Bir-Kassa—Smindja—Pont-du-Fahs bis Thala, welche die mächtigen Phosphatlager von Kaala-es-Senam berühren wird;
2. eine von einem geeigneten Punkte der Linie 1 abzweigende, bis Le-Kef führende Linie;
3. einige in Ergänzung des bestehenden nördlichen Netzes längs der Küste östlich von Bizerte aus erforderliche Linien, als du Oued—Ramel und Naheul—Keliba;
4. Kairouan—Sbiba;
5. Bizerte—Nefzas etc.

Die Baukosten dieses zumeist in günstigem Terrain liegenden Netzes werden circa Frcs. 30,000.000 in Anspruch nehmen, die ihre Bedeckung durch das Anlehen finden werden.

Als Linien zweiter Kategorie wird eine Anzahl jener Linien bezeichnet, welche von den vorhenannten Interessenten proponirt sind, darunter Sfax—Safra, Sbiba—Kairouan, Sousse—Thala etc.

Die volkswirthschaftlich und ebenso strategisch wichtigsten Linien sind die von Pont-du-Fahs einerseits bis Le-Kef, andererseits über Kaala-es-Senam führenden Linien, welche die fruchtbaren Ebenen von Sers und Zouarines durchschneiden und ausserdem ergiebige Phosphatlager berühren werden. Schliesslich wurde, und zwar ausserhalb des vorangeführten Programmes der Linien erster Kategorie der Bau einer von den Kriegs- und Marineverwaltungen und ebenso von den Bizertiner Interessenten dringend gewünschten Linie Mateus—Beja, welche die Hauptlinie Tunis—Mateus—Hafen von Bizerte mit der als Sackbahn endigenden Flügelbahn nach Beja der Hauptlinie Tunis—Geselma—Alger in nordöstlich-südwestlich radialer Richtung verbinden wird, zu deren Trassirung die in Aussicht genommene Entsendung eines Detachements des Eisenbahnregimentes bereits angeordnet wurde. Diese Linie, deren Baukosten aus den Fonds des tunesischen Gouvernements zu bestreiten sind, wird eine staatliche Subvention von jährlich Frcs. 35.000 per Bahnkilometer geniessen, da selbe — vorläufig fast ausschliesslich nur von strategischer Bedeutung — in erster Zeit kaum die Betriebskosten decken dürfte.

England. (Stand des Locomotivparkes der Vollbahnen Englands mit Ende des Rechnungsjahres 30. Juni 1900 bis 30. Juni 1901.) Die im Bereiche Englands betriebenen Eisenbahnen verfügten nach Ablauf des Rechnungsjahres 30. Juni 1900 bis 30. Juni 1901 über 17.155 Locomotiven diverser Typen d. i. im Vergleiche zum Stande des Rechnungsjahres 1899 bis 1900 mit 16.939 Stück um 216 Stück mehr.

Name der Eisenbahn	1900—1901	1899—1900
Belfort	73	73
Great Central	881	854
Great Eastern	1064	1054
Great Northern	1279	1260
Great Northern (Irland)	151	151
Great Southern & Western	2061	2028
Lancashire & Yorkshire	1343	1331
Brighton	524	444
North Western	2495	2485
South Western	734	733
Tilbury	62	62
Metropolitan	89	89
Metropolitan District	54	54
Midland	2709	2655
Midland Great Western	130	129
North Eastern	2142	2131
North Staffordshire	163	163
South East & Chatham	733	728
Toff Vale	148	148

[„Vasuti és közlekedési közlöny."]

Canada. (Bau der Alagoma-Bahn und Brücke über den St. Lorenzo-Strom.) Wie „World" berichtet, wird der Bau der unter den Auspicien der canadischen Regierung mit einem Kostenaufwande von 78,000.000 Dollars in Ausführung begriffenen Alagoma-Eisenbahn im Bereiche der theilweise im äussersten Nordosten Canadas gelegenen Provinz Alagoma mit Aufgebot bedeutender Arbeitskräfte betrieben. Die neue Linie wird, vom nordwestlichen Ufer der Hudson-Bai ausgehend, diese im Halbbogen umspannend, mit dem grossen nördlichen Seengebiete der Vereinigten Staaten Amerikas, und zwar vorläufig mit dem Oberen See nächst Sault-Saint-Maric, verbinden. Die genannte Linie ist als Saugader der nördlichen Gebiete Canadas auch für die canadische Pacificbahn, d. i. die den Atlantischen Ocean auf canadischem Gebiete mit dem Stillen Ocean verbindende Transversallinie, von handels- und verkehrspolitischer Bedeutung. Ein weiteres im Bau begriffenes bedeutendes Werk ist eine von Montreal ausgehende, für Eisenbahn-, Strassenfuhrwerk- und Passantenverkehr eingerichtete, mit circa 10,000.000 Dollars beköstigte Brücke über den St. Lorenzo-Strom. Diese im

Interesse der Verbindung des südlichen Canadas mit dem Nordosten der Vereinigten Staaten von Amerika durch neue Schienenwege herzustellende Brücke hat eine Länge von nahezu 9000 engl. Fuss, eine mittlere Spannungshöhe über dem Wasserspiegel von 150 engl. Fuss und eine Breite der Decke von 85 engl. Fuss. Ueber die Brücke werden zwei Fusswege, zwei Fahrwege für Strassenfuhrwerk, zwei Geleisepaare mit Normalspur und zwei Geleise für eine elektrisch zu betreibende Strasseneisenbahn eingelegt werden, sämmtliche durch Barrièren von einander getrennt. Die Brückenconstructionstheile werden aus Stahl und die Pfeiler aus Granit hergestellt.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Leopoldina" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2070 Tonnen Gehalt ist am 30. Jänner 1902 nach 24tägiger Fahrt ohne Passagiere mit 3652 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 403 t nach Fiume, 1296 t nach Venedig und 17 t nach dem übrigen Auslande bestimmt waren, für Rechnung des Oesterreichischen Lloyd in Extrafahrt von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Bombay 230 kg Thee (für Batum), 3600 kg Sennesblätter (für Venedig), 1,991.710 kg Baumwolle (wovon 193.325 kg für Fiume und 571.280 kg für Venedig), 406.009 kg Ricinussamen (für Venedig), 463.347 kg Sesamen (wovon 101.500 kg für Venedig), 2030 kg Samenarten, 7612 kg Gummi, 2537 kg Perlmutter und 63.133 kg Mirabellen; aus Hankov 330.306 kg Unschlitt (wovon 209.352 kg für Fiume und 103.979 kg für Venedig), 27.000 kg Effecten, 6300 kg Seidenabfälle, 26.593 kg Sesamen und 7680 kg Häute (für Chio); aus Shanghai 3200 kg Häute (für Chio); aus Karachi 6000 kg Indigo (für Batum) und 209.428 kg Baumwolle (wovon 109.705 kg für Venedig); aus Malabar Coast 7662 kg Häute und aus Port Said 24.680 kg Kaffee, 23.420 kg Paraffin, 10.482 kg Häute, 3800 kg Indigo und 23.375 kg Pfeffer. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 3,764.190.

— (Ankunft des Dampfers „Erzherzog Franz Ferdinand" von Bombay.) Dieser Dampfer von 3860 Tonnen Gehalt ist am 22. Jänner 1902 nach 28tägiger Fahrt mit 13 Passagieren und 4642 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 1048 t nach Fiume und 587 t nach dem übrigen Auslande bestimmt waren, von der Reise Nr. 4 ex 1901 in der Linie Triest—Karachi—Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Calcutta 144.156 kg Häute (wovon 55.343 kg für das Ausland), 3,719.670 kg Jute (wovon 996.222 kg für Fiume und 226.548 kg für das Ausland), 1116 kg Gewürznelken (für das Ausland), 19.029 kg Indigo (wovon 2992 kg für das Ausland), 101.655 kg Sackleinwand (wovon 31.718 kg für Fiume und 59.432 kg für das Ausland), 25.420 kg Thee (für das Ausland), 68.005 kg Hanf (für das Ausland), 78.408 kg Baumwolle, 1118 kg Därme und 18.625 kg Mirabellen; aus Rangoon 29.240 kg Häute (für das Ausland) und 101.500 kg Reis (für das Ausland); aus Colombo 81.860 kg Cocosöl (wovon 20.200 kg für Fiume), 800 kg Thee (für das Ausland), 10.150 kg Zimmt (wovon 5075 kg für das Ausland), 5360 kg Cocosnüsse und 6090 kg Sapanholz; aus Aden 10.350 kg Häute (für das Ausland), 5583 kg Perlmutter (wovon 1218 kg für das Ausland), 94.040 kg Gummi, 24.665 kg Kaffee und 51.765 kg Weihrauch; aus Suez 5920 kg Gummi und 830 kg Kaffee und aus Port Said 1520 kg Indigo, 3420 kg Seide, 15.325 kg Häute, 13.448 kg Kaffee und 3000 kg Tnee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 3,062.627.

— (Abfahrt des Dampfers „Polluce" nach Bassorah.) Dieser Dampfer von 1280 Tonnen Gehalt ist am 8. Februar 1902 ohne Passagiere mit 1540 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 1088 t Zucker, nebst 2819 Stück Holz von Triest nach Bassorah (II. Persienfahrt) abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 19.825 kg Alkohol, 5 kg Muster, 3424 kg Esswaaren, 390 kg Mineralwasser, 1207 kg Bier, 839 kg Papier, 774 kg Kurzwaaren, 249 kg Esswaaren, 55 kg Baumwollwaaren, 1258 kg Manufacturwaaren, 969 kg Holzwaaren, 676 kg Metallwaaren, 24 kg Muster, 395 kg Alkohol, 355 kg Esswaaren, 3765 kg Möbel, 292 kg Glaswaaren, 23.410 kg Zucker, 800 kg Reis, 387 kg Oel, 80 kg Wein, 1054 Stück Pfosten, 1175 Stück Bretter, 45 Stück Staffeln, 180 Stück halbe Staffeln, 21 Stück rundes Eichenholz und 150 Stück Stöcke; nach Samarang 3514 kg Papier; nach Batavia 666 kg Metallwaaren; nach Suez 1200 kg Zucker, 511 kg Esswaaren, 18.787 kg Papier, 1049 kg Kurzwaaren, 906 kg Wein und 27.239 kg Zucker; nach Suakim 21.200 kg Zucker; nach Gedda 3087 kg Essig, 37.863 kg Kaffee, 3120 kg Papier, 1940 kg Esswaaren, 294 kg Baumwollwaaren, 2032 kg Manufacturwaaren, 1040 kg Holzwaaren, 350 kg Spiritus, 1896 kg Zündhölzchen, 137.164 kg Zucker und 283 kg Glaswaaren; nach Aden 13 kg Muster, 4417 kg Papier, 56.543 kg Baumwollwaaren, 593 kg Kurzwaaren, 236 kg Glaswaaren, 5819 kg Metallwaaren, 15.000 kg Kartoffel, 2720 kg Töpferwaaren, 9160 kg Tabak, 1120 kg Perlen, 3241 kg Glaswaaren und 366.665 kg Zucker; nach Mombassa 5065 kg Zucker, 200 kg Sesamen, 635 kg Perlen und 20.000 kg Zucker; nach Massaua 1360 kg Esswaaren, 413 kg Majolika, 2131 kg Metallwaaren, 569 kg Glaswaaren, 3059 kg Chemikalien und 12.000 kg Zucker; nach Hodeidah 5092 kg Papier, 191 kg Farben, 273 kg Baumwollwaaren, 1200 kg Majolika und 35.780 kg Zucker; nach Zanzibar 450 kg Alkohol, 2110 kg Papier, 2436 kg Baumwollwaaren, 1711 kg Perlen, 1623 kg Metallwaaren und 21.200 kg Zucker; nach Bunder-Abbas 102.600 kg Zucker; nach Bushire 1127 kg Manufacturwaaren, 365 kg Wein, 290 kg Glaswaaren, 3866 kg Zündhölzchen und 71.780 kg Zucker; nach Bassorah 5620 kg Alkohol, 1885 kg Mützen, 396 kg Knöpfe, 5000 kg Bier, 33.097 kg Papier, 989 kg Baumwollwaaren, 1562 kg Kurzwaaren, 7609 kg Farben, 776 kg Schafwollwaaren, 112 kg Lampen, 1211 kg Manufacturwaaren, 8331 kg Metallwaaren, 870 kg Holzwaaren, 150 kg Leder, 1489 kg Perlen, 1148 kg Töpferwaaren, 365.885 kg Zucker und 194 Stück Fichtenpfosten und nach Bahrein 1310 kg Kurzwaaren, 426 kg Papier und 15.375 kg Zucker. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 906.115.

Rumänische Schiffahrtsprojecte. Laut einer Mittheilung des in Constantinopel erscheinenden „Moniteur Oriental" hat Herr B. Doanda, Director des rumänischen Schiffahrtsdienstes, mit ausländischen Rhedereien, insbesondere mit der „Cie. Fraissinet" in Marseille und der „Khedivial Mail Co." in London betreffs Einrichtung einer Dampferverbindung Küstendje—Constantinopel—Alexandrien unterhandelt. Falls ein Abkommen mit diesen Gesellschaften nicht zustande kommt, will man ein solches mit zwei holländischen Rhedereien schliessen, und zwar so, dass den in Betrieb zu stellenden und von der rumänischen Regierung anzukaufenden zwei Dampfern volle Ladung zugesichert werde, der rumänische Schiffahrtsdienst aber auch keine Zubusse zu leisten habe. [„Triester Zeitung."]

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurden nachstehende Eintragungen vorgenommen:

Am 14. Februar:

I. Börseplatz 3,

„Bahn-Bau- und Betriebsunternehmung Ritschl & Cie."

Vom k. k. Executionsgerichte Wien wurde mit Beschluss vom 15./1. 1902, E. IX 5933/1/3, die Zwangsverwaltung bewilligt und Josef Söntgerath, Ingenieur in Wien, II. Erzherzog Karlplatz 19, zum Verwalter ernannt.

Am 18. Februar:

IV. Favoritenstrasse 9,

„Bau- und Betriebs-Gesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien."

Ausgetreten die Mitglieder des Verwaltungsrathes Baron Casimir von Pfaffenhofen-Chledowski und Josef Staffler.

Am 18. März:

X. Bahnhofplatz 4,

„K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft."

Procura ertheilt dem Director-Stellvertreter Dr. Theodor Kafka; Procura des Carl Prenninger gelöscht.

Am 21. März:

I. Freiung 8,

„Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts."

Diese Gesellschaft gründet sich nunmehr auf die von der Generalversammlung am 27. Juni 1901 beschlossenen, theilweise geänderten, vom k. k. Ministerium des Innern mit Erlass vom 13. Februar 1902, Z. 5446, genehmigten Statuten, wonach insbesondere der Firmawortlaut in

„Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs" abgeändert wurde, der Zweck der Gesellschaft die Erwerbung

und der Betrieb der Localbahn von Göpfritz nach Gross-Siegharts, sowie der Betrieb der den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 21. Juni 1899, R.-G.-Bl. Nr. 116, bildende Localbahn von der gesellschaftlichen Station Gross-Siegharts nach Raabs ist;

die Gesellschaft mit dem Ablauf der Concessionsdauer für die vorgenannten Localbahnen, d. i. bis 16. Februar 1984 endet, sofern nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder infolge früheren Erlöschens der Concessionen, insbesondere im Falle der concessionsmässigen Einlösung der gesellschaftlichen Bahnen durch den Staat oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte;

das Actiencapital nunmehr K 586.000, zerlegt in 2930 Stück volleingezahlte, auf den Inhaber lautende Stammactien, und zwar: 1500 Stück I. Emission und 1430 Stück II. Emission, wovon 229 Stück I. Emission und 401 Stück II. Emission vom Lande Niederösterreich übernommen wurden, beträgt, und der Verwaltungsrath nunmehr aus mindestens 7 und höchstens 9 Mitgliedern besteht, von welchen die k. k. Staatsverwaltung für die Dauer der vom Staate übernommenen Garantieverpflichtung, beziehnngsweise bis zur vollen Rückzahlung der vom Staate etwa geleisteten Garantievorschüsse zwei Mitglieder zn entsenden das Recht hat und der niederösterreichische Landesausschuss, insolange das Land Niederösterreich durch die zugesicherte Uebernahme und sodann durch den Besitz von Actien an dem Bahnunternehmen betheiligt ist, zwei Mitglieder zu ernennen berechtigt ist.

Am 24. März:

IX. Sobieskygasse 2c.

„Allgemeine österreichische Transport-Gesellschaft."

Eingetreten: Anton Juriskovič von Hagendorf, k. u. k. Generalmajor d. R. in Wien, als cooptirtes Mitglied des Verwaltungsrathes mit statutenmässigem Firmirungsrechte.

Ausgetreten das Mitglied des Verwaltungsrathes Friedrich Mayer über Rücktritt.

Verlosungen.

Am 7. März:

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. 3 pCt. Goldprioritäten I. Em. 1883 und III. Em. 1897 (Rückzahlung ab 1. October).

Am 22. März:

Ungarische Localeisenbahn-Gesellschaft. 4½ pCt. Obligationen, 4 pCt. Obligationen mit 5 pCt. Prämie, 4 pCt. Obligationen, 4 pCt. Obligationen Serie II in Gold (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 27. März:

Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Goldprioritäten (Rückzahlung ab 30. Juni).

Am 1. April:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. 1871er Notenanleihe (Rückzahlung ab 30. Juni).

Friauler Eisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli).

Gailthalbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli).

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 pCt. Prioritäten Em. 1884 (Rückzahlung ab 1. October).

Mährisch-schlesische Nordbahn. 5 pCt. Silberprioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli).

Generalversammlungen.

Im Monate April:

9. (Wien.) Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt.
10. (Budapest.) Ungarische Eisenbahnverkehrs-Actiengesellschaft.
11. (Salzburg.) Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (ausserordentliche Generalversammlung).
14. (Bielitz.) Bielitz-Bialaer Elektricitäts- und Eisenbahn-Gesellschaft.
17. (Wien.) Dux-Bodenbacher Eisenbahn.
21. (Brünn.) Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft.

Ausgabe neuer Couponsbogen.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. 4 pCt. Obligationen Emission 1893. Zu denselben wird ab 1. April 1902 der zweite Couponsbogen ausgefolgt.

Conversion.

Galizische Carl Ludwig-Bahn. Actien. Mit Gesetz vom 26. März 1902 wnrde die Regiernng ermächtigt, zum Behufe der Rückzahlung der durch Abstempelung in Staatsschuldverschreibungen umgewandelten Actien der Galizischen Carl Ludwig-Bahn eine mit höchstens 4 pCt. in Kronenwährung steuerfrei verzinsliche Schuld in der Art aufzunehmen, dass dadurch eine dauernde Ersparung für den Staatsschatz gegenüber der gegenwärtigen Annuität erzielt wird. In Durchführung dieses Gesetzes findet am 1. April 1902 statt der dritten ordentlichen Verlosung eine ausserordentliche Verlosung der durch Abstempelung in Staatsschuldverschreibungen umgewandelten Actien der Galizischen Carl Ludwig-Bahn statt, bei welcher sämmtliche dermalen noch unverlost im Umlaufe befindlichen Stücke dieses Anlehens zur Verlosung gebracht werden.

Dividenden.

Grazer Waggon- und Maschinenfabriks-Gesellschaft vormals Joh. Weitzer. K 36·—.

Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft. Ab 1. April K 40.—.

Budapester elektrische Stadtbahn. Ab 21. März für die Actie K 14.—, für den Genussschein K 4.—.

Budapester Vicinalbahnen-Actiengesellschaft. K 7.—.

Ungarische Seeschiffahrts-Gesellschaft „Adria". Ab 1. April K 30.—.

Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Ab 1. Juni für Stamm- und Prioritätsactie K 28.—.

Csakathurn-Agramer Eisenbahn. Für die Stammactie K 3.30.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XLI. Stückes.) Das am 15. März herausgegebene XLI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 669: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 11. März 1902, Z. 50.543, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Mähr.-Trübau.

Nr. 670: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 11. März 1902, Z. 50.542, betreffend die Aufhebung des Ausfuhrverbotes für Nutz- und Zuchtvieh aus den Bezirken Brüx, Komotau und Saaz nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des XLII. Stückes.) Das am 17. März herausgegebene XLII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 671: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 12. März 1902, Z. 5229/X, betreffend die Aufhebung der Verkehrsbeschränkungen für Schweine aus dem politischen Bezirke Völkermarkt in Kärnten.

Nr. 672: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 4. März 1902, Z. 34.619, betreffend das Einfuhrverbot für Stuten und Hengste aus Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des XLIII. Stückes.) Das am 18. März herausgegebene XLIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 673: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 9. März 1902, Z. 5334, betreffend die Regelung des Verkehres mit zum Exporte bestimmten Handelsschweinen (Schlachtschweinen).

Nr. 674: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 10. März 1902, Z. 8902/IV b, betreffend die Einfuhrsbeschränknngen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XLIV. Stückes.) Das am 19. März herausgegebene XLIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 675: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 19. März 1902, Z. 11.018, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn.

Nr. 676: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 11. März 1902, Z. 39.532 I, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus den Bezirken Imotski und Spalato in Dalmatien.

Nr. 677: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 12. März 1902, Z. 28.381, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XLV. Stückes.) Das am 22. März herausgegebene XLV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 678: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 19. März 1902, Z. 10.955, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern nach Croatien-Slavonien.

Nr. 679: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 4. März 1902, Z. 21.660, betreffend die Einfuhr von Schlachtschweinen aus Galizien nach dem Schlachthause in Jaroměřitz.

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

EINLADUNG

zu der **44. ordentlichen Generalversammlung** der stimmberechtigten Actionäre der **k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft,** welche am **5. Mai 1902, um 12 Uhr Mittags,** im Sitzungssaale der genannten Eisenbahn-Gesellschaft in Teplitz (Bahnhofsgebäude) abgehalten werden wird.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und Vortrag des Geschäftsberichtes für das Jahr 1901.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Befund der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1901.
3. Antrag, bezüglich Verwendung des im Jahre 1901 erzielten Reingewinnes.
4. Verwaltungsrathswahl nach Massgabe der Gesellschaftsstatuten.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1902.

Die p. t. Herren Actionäre, welche an dieser Generalversammlung theilzunehmen wünschen, werden hiemit eingeladen, nach Massgabe der §§ 35, 37, 38 und 40 der Gesellschaftsstatuten*) die Actien sammt Couponbogen oder nach Zulass des § 51 der Statuten die Genussscheine (wovon zwei Stück einer Actie gleichgestellt sind)

in **Wien** bei den Herren Johann Liebieg & Comp.,
in **Prag** bei der Böhmischen Escompte-Bank und bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Dresden** bei der Dresdener Bank oder bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft oder bei Herrn S. Bleichröder,
in **Frankfurt a/M.** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
in **Teplitz** bei der Hauptcasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

und zwar spätestens bis 26. April 1902 mittelst dreifacher Consignation, wovon ein Pare mit der Empfangsbestätigung über die deponirten Actien versehen, dem Deponenten rückgestellt wird, zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Actien gegen Rückstellung der Consignation wieder ausgefolgt.

Teplitz, am 4. April 1902.

Der Verwaltungsrath.

---

*) § 35.

An der Generalversammlung theilzunehmen ist jeder Actionär berechtigt, welcher mindestens 10 Actien besitzt.

Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmberechtigte Actionäre zulässig.

Die Generalversammlung fasst ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 37.

Je 10 Actien geben das Recht auf eine Stimme, kein Actionär kann jedoch mit Einrechnung der ihm übertragenen Vertretung mehr als 40 Stimmen in sich vereinigen.

§ 38.

Die Actionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben zu können, ihre Actien wenigstens acht Tage vor dem Zusammentritte derselben am Sitze der Gesellschaft oder bei den vom Verwaltungsrathe in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.

Sie erhalten sodann eine auf den Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Actien und der danach auf dieselben entfallenden Stimmenzahl ausweist.

§ 40.

Die Generalversammlung ist in der Regel beschlussfähig, wenn die Actionäre den zehnten Theil der im Umlaufe befindlichen Actien repräsentiren.

Nur wenn es sich um eine der im § 44, sub 6, 7, 8, 9 bezeichnete Angelegenheit handelt, ist die Vertretung der Hälfte der im Umlaufe befindlichen voll gezahlten Actien und überdies die Zustimmung von zwei Dritteln der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen nothwendig.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Für Localbahnen.

Ein viele Jahre bei Haupt- und Localbahnen activ gewesener Directionsbeamter, vertraut mit den Registraturs-, Secretariats-, Einnahmen-, Controle-, Transport-, Reclamations-, Tarifs-, Zugförderungs-, Drucksorten-, Inventar- und statistischen Agenden, sowie Bilanzarbeiten, sucht Engagement ohne Altersversorgung. Anträge erbeten unter **„Pensionist 1248“** an die Administration dieses Blattes.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco

Moritz **TILLER** & Co. k. k. Hoflieferanten

Firma-Inhaber M. Tiller — J. Toffler 659

WIEN, VII. Mariahilferstrasse 22.

Wiener Wechselstuben-Gesellschaft

KAPUN, HANAKAMP & Co.

Wien, I. Kärnthnerstrasse 18

Eingang: Neuer Markt 3, Halbstock. 661

Coulantester Ein- und Verkauf aller Gattungen Werthpapiere, Münzen und Valuten.

Besorgung von Capitalsanlagen, Heiratscautionen, Vinculirungen, solideste Ausführung von Börseaufträgen, provisionsfreie Einlösung von Coupons, Revisionen, Evidenzhaltung von verlosbaren Werthpapieren, Depotverwahrung und -Verwaltung, Lose auf Raten, Promessen, Commissionsweise Versicherung von verlosbaren Werthpapieren gegen Coursverlust. Belehnung von Werthpapieren. Annahme von Baareinlagen zur conto-correntmässigen Verzinsung.

JULIUS PINTSCH

WIEN, IV. Schleifmühlgasse 1.

Fabrik für Gasmesser, Gasapparate und Laternen. 670

Mechanische Werkstätte u. Metallgiesserei

übernimmt den **Bau** und **Betrieb** von **Gasanstalten** für **Steinkohlengas, Leuchtwassergas** System Humphreys & Glasgow (besonders als **Ergänzung** für bestehende **Steinkohlengasanstalten, Oelgas-** und **Acetylengas.**

Gasbeleuchtungs-Einrichtungen

für **Eisenbahnwaggons, Locomotiven** etc.

= = Gascompressions- und Füllanlagen. = =

Leuchtthurm-Einrichtungen u. Leuchtbojen. Geschweisste Kessel, geschweisste Holzstoffkocher. . . Specialfabrik für Bau v. Laternen aller Art.

Ausschliesslicher . . . Licenzträger für **Deutschland** und . . **Oesterreich-Ungarn** . . . . . der . . . . .

Slavianoff-Benardos'schen Patente für elektr. Giess- und . . . . . Schweissverfahren.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Berichtigung des Tarifes, Theil II.

Die auf Seite 11 des vom 1. Jänner 1900 giltigen Tarifes, Theil II, befindliche Anmerkung 17 hat, mit Wirksamkeit vom 1. April 1902 folgenden Wortlaut erhalten:

„17. Nur giltig für Holzstoffpackpapier nach Triest, welches seewärts

a) nach der Levante,

b) über Gibraltar hinaus

zur Beförderung gelangt, wenn die Sendungen unter a) durch Schiffe des Oesterr. Lloyd, jene unter b) durch Schiffe des Oesterr. Lloyd oder der kgl. Ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft „Adria" verfrachtet werden, in den Frachtbriefen der überseeische Bestimmungsort angegeben ist und den Bedingungen unter Ziffer VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" entsprochen wird."

Wien, am 2. April 1902. [273]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Auflassung der Güternebenstelle Egg.

Die Güternebenstelle Egg wird mit dem Tage der Betriebseröffnung der Bregenzerwälderbahn aufgelassen.

Innsbruck, am 31. März 1902. [274]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ab 1. Mai 1902 wird die Station Beřkowitz-Melnik der Linie Wien—Bodenbach den Namen Unter-Beřkowitz führen.

Wien, am 5. April 1902. [275]

Eisenbahn-Gütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen, ungarischen und rumänischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen andererseits, ferner für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den rumänischen Eisenbahnen andererseits.

Einführung eines Nachtrages II zum Tarife, Theil I, Abtheilung A.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1902, bezw., insoweit Verkehrsbeschränkungen in Frage kommen, mit Giltigkeit vom 1. Juni 1902 tritt ein Nachtrag II zu dem vom 10. October 1901 giltigen Tarife, Theil I, Abtheilung A, für den in der Ueberschrift genannten Verkehr in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen der zusätzlichen Bestimmungen und der Anlage 1, sowie Berichtigungen.

Wien, am 5. April 1902. [276]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Anwendung des Ausnahmetarifes 10 B (Rübsamen) für Sendungen nach den russischen Stationen Slatopol und Borispol.

Mit sofortiger Giltigkeit finden für Rübensamentransporte des Ausnahmetarifes 10 B im oben bezeichneten Verkehre nach den Stationen Slatopol der Russischen Südwestbahnen und Borispol der Moskau-Kiew-Woronesch-Eisenbahn die im erwähnten Ausnahmetarife für Sendungen nach den russischen Stationen der Gruppe I vorgesehenen Frachtsätze Anwendung.

Wien, am 3. April 1902. [277]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Achenseebahn.

Tarif-Neuauflage.

Die Tarife und Sonderbestimmungen vom 8. Mai 1901 werden mit Giltigkeit vom 1. Mai 1902 theilweise abgeändert und ergänzt.

Richtig gestellte Druckexemplare sind zum Stückpreis von 50 Hellern bei der Direction in Salzburg erhältlich.

Salzburg, im April 1902. [278]

Achenseebahn.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Rückfahrkarten.

Ab 1. Mai 1902 wird die Giltigkeit der Rückfahrkarten im Localverkehre von 10 auf 45 Tage verlängert.

Salzburg, im März 1902. [279]

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Einbeziehung der Station Mähr.-Ostrau in den Ausnahmetarif Nr. 16 für Alkohol, Spiritus etc.

In den im Tarife, Theil II, Heft 1 a, enthaltenen Ausnahmetarif Nr. 16 ist die Station Mähr.-Ostrau mit folgenden Frachtsätzen nachzutragen:

Von nachverzeichneter Station	nach den Transitstationen	a) Frachtsätze in Francs per 100 kg inclusive Manipulationsgebühr	b) Frachtsätze in Francs per 100 kg inclusive Manipulationsgebühr
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn:			
Mähr.-Ostrau . .	Peri	—	4·32
	Pontebba	—	3·79

Die vorstehenden Frachtsätze treten mit 15. April 1902 in Wirksamkeit.

Wien, am 1. April 1902. [280]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

(Tarif, Theil II, Heft 4.)

Ermässigte Frachtsätze für getrocknete Pflaumen.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1902 wurden die im 2. Anhange des ab 1. October 1899 giltigen Tarifes, Theil II, Heft 4, enthaltenen ermässigten Frachtsätze für getrocknete Pflaumen (Zwetschken) wieder in Kraft gesetzt und bleiben dieselben — bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief — bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902 in Wirksamkeit.

Wien, am 1. April 1902. [281]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Lieferfristzuschlag für die Station Abos.

Für Uebergangsgüter in der Richtung von und nach Orló werden in Abos, Station der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, mit Genehmigung des kgl. ungar. Handelsministeriums ausser den im § 63 des Betriebsreglements vom 1. Jänner 1893 festgesetzten Lieferfristen noch folgende Zuschläge berechnet:

Für Eilgüter 6 Stunden.
Für Frachtgüter 12 Stunden.

Wien, am 2. April 1902. [282]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Donau-Umschlagsverkehr über Linz.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Mai 1902 gelangt der Tarif für den directen Eil- und Frachtgutverkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie Lindau, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, einerseits und serbischen, bulgarischen und rumänischen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft andererseits via Linz zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 30 Hellern per Stück zu beziehen.

Wien, am 5. April 1902. [283]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Pferde-, Gewerbe- und Sport-Ausstellung in Wien. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände und Thiere.) Anlässlich der in der Zeit vom 24. Mai bis 1. Juni 1902 in Wien stattfindenden Pferde-Ausstellung, verbunden mit einer gewerblichen Special- und Sport-Ausstellung finden für die Beförderung der hiezu bestimmten Gegenstände und Thiere auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Theil I, giltig ist, die im gemeinsamen Tarif, Theil I, Abth. B, Abschnitt C—IX und X vorgesehenen Tarifbegünstigungen — unter den daselbst angeführten Bedingungen — Anwendung.

Zweite Industrie- und Gewerbe-Ausstellung in Olmütz. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände.) Anlässlich der in der Zeit vom 29. Juni bis 8. September 1902 in Olmütz stattfindenden zweiten Industrie- und Gewerbe-Ausstellung finden für die Beförderung der hiezu bestimmten Ausstellungsgegenstände auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Theil I, giltig ist, die im gemeinsamen Tarif, Theil I, Abth. B, Abschnitt C—IX vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Jubiläums-Ausstellung des Lemberger polytechnischen Vereines in Lemberg. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände.) Anlässlich der vom 17. Mai bis 30. Juni eventuell bis Ende August 1902 in Lemberg stattfindenden Jubiläums-Ausstellung des Lemberger polytechnischen Vereines finden für die Beförderung der hiezu bestimmten Ausstellungsgegenstände auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Theil I, giltig ist, die im gemeinsamen Tarif, Theil I, Abth. B, Abschnitt C—IX vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Weinbau-Ausstellung in Langenlois. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände.) Anlässlich der am 18. und 19. März 1902 in Langenlois stattfindenden Weinbau-Ausstellung finden für die Beförderung der hiezu bestimmten Gegenstände auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Theil I, giltig ist, die im gemeinsamen Tarif, Theil I, Abth. B, Abschnitt C—IX vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Frühjahrs-Ausstellung des Vereines „Secession" in München. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände.) Anlässlich der in der Zeit vom 20. Februar bis 30. April 1902 in München stattfindenden Frühjahrs-Ausstellung des Vereines „Secession" in München finden für die Rückbeförderung der ausgestellt gewesenen Gegenstände auf den Linien der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Bahnverwaltungen die im gemeinsamen Tarif, Theil I, Abth. B, Abschnitt C—IX vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Ausland.

Berlin-Stettin-Mitteldeutscher Güterverkehr. (Tarif-Nachtrag 4.) Mit Giltigkeit vom 1. April trat für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 4 in Kraft.

Derselbe enthält neben verschiedenen bereits veröffentlichten Aenderungen

1. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Bork (Prov. Brandenburg), Koschen, Mahlsdorf, Neumark-Bedra, Prittitz und Teltow;
2. theilweise ermässigte Entfernungen zwischen einzelnen Stationen des Directionsbezirkes Halle und einzelnen Stationen der Directionsbezirke Berlin und Stettin;
3. neue Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl (Ausnahmetarif 9) für die Stationen Bergen a. Rügen, Ferdinandshof, Körlin a. Persante und Schivelbein;
4. Aufnahme der Stationen Fürstenwalde, Kremmen und Oranienburg als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9^5 für Schiffsbaueisen;
5. Erweiterung des Seehafen-Ausnahmetarifes E 2 durch Aufnahme der Empfangsstationen Pommerensdorf, Stettin-Westend, Torney und Zabelsdorf, sowie der Versandtstationen Bernburg, Braunschweig Ostbhf., Burg b. Magdeb., Cöthen, Gernrode a. H., Ilsenburg, Lauchhammer, Merseburg, Nienburg a. d. S., Oitrand, Schönefeld b. Leipzig und Wernigerode;
6. sonstige Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes (Aenderung von Stationsnamen, Abfertigungsbefugnisse, Berichtigungen von Entfernungen).

Aus dem Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl sind die Frachtsätze für die Stationen Krampas-Sassnitz, Lauterbach (Rügen), Neddemin und Rokow gestrichen; die bisherigen Sätze bleiben noch bis zum 15. Mai 1902 in Kraft.

Abzüge des Nachtrages sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen erhältlich.

Seehafen-Ausnahmetarif E 2 (Eisen und Stahl zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern). (Einführung ermässigter Frachtsätze.) Nachdem ab 1. Jänner vorstehend bezeichneter Ausnahmetarif auf den Versandt nach sämmtlichen aussereuropäischen Ländern ausgedehnt worden ist, werden nunmehr auch in diesem Tarif für sämmt-

liche in Betracht kommenden Verkehrsverbindungen in gleichem Umfange wie im Seehafen-Ausnahmetarif E — Eisen und Stahl nach den Seehäfen — ermässigte Frachtsätze zur Einführung gebracht. Im Gruppentarif I sind gleichzeitig Ausnahmefrachtsätze für Schiffsbaueisen (Ausnahmetarif E 1) von Landsberg a. W. und Landsberg a. W. Brückenvorstadt, nach den Hafenplätzen Danzig, Elbing, Königsberg i. Pr., Memel und Neufahrwasser erstellt worden.

Die im Gruppentarif I (Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr.), im Ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/II) und im Berlin-Stettin-Nordostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/III) neueingeführten Ausnahmesätze traten mit Giltigkeit vom 1. April in Kraft.

Ostdeutsch-Hessischer Verkehr. (Neuer Ausnahmetarif für Zucker.) Mit Wirkung vom 1. April wurde der seit dem 1. Juli 1901 geltende Ausnahmetarif für Zucker Nr. 14 a durch einen neuen ersetzt, durch den lediglich die Anwendungsbedingungen geändert werden.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation. (Neue Fassung des Absatzes „Einstreupulver u. s. w.“.) Mit Giltigkeit vom 7. April erhielt im Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. August 1900 der Absatz „Einstreupulver u. s. w.“ des Abschnittes I 1 A für den Bereich der Preussisch-hessischen und der Oldenburgischen Staatsbahnen, der Militär-Eisenbahn, sowie für deren Verkehr mit der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn folgende Fassung:

„Einstreupulver für Stalldünger, aus Superphosphat, rohem Kalisalz, Gips, Kieserit und Natriumbisulphat oder nur aus zweien dieser Stoffe zusammengesetzt.“

Staatsbahn-Gütertarif der Gruppe II und Berlin-Stettin-Schlesischer Gütertarif. (Neue Fassuug des Ausnahmetarifes für Rohzucker.) Der Wortlaut des in den vorbezeichneten Gütertarifen bestehenden Ausnahmetarifes 14 a für Rohzucker an Raffinerien erhielt mit Giltigkeit vom 1. April eine anderweitige Fassung.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902. (Neuausgabe.) Das Heft C, Abschnitt II, des Bayerischen Localtarifes wurde mit Giltigkeit vom 1. April 1902 unter dem Titel

„Eisenbahn-Verkehrsordnung und Tarif für den Inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern“

neu ausgegeben.

Vom gleichen Zeitpunkte an trat das ab 1. Juni 1901 giltige Tarifheft C, Abschnitt II, für die Beförderung von Gütern im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, mit Nachträgen ausser Kraft.

Insoweit jedoch Frachterhöhungen oder sonstige Erschwerungen der Beförderungsbedingungen eintreten, haben dieselben erst Giltigkeit ab 1. Juni 1902.

Das neue Tarifheft C, Abschnitt II, kann um den Preis von Mk. 1·— für das Stück von dem Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen käuflich bezogen werden.

Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Verband. Gütertarif vom 1. October 1896. (Aufhebung von Frachtsätzen etc.) Am 1. April 1902 traten die in den Gütertarifen für die Station Lagerhof b. Gesundbrunnen enthaltenen Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze ausser Kraft.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände, Theil II, vom 1. Jänner 1899. (Einbeziehung der Station Mitterteich in den Ausnahmetarif für Glas.) Vom 15. März 1902 ab wurde die Station Mitterteich mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 28 für Glas des deutschen Specialtarifes I einbezogen:

Von Mitterteich nach	Pfennig für 100 kg
Passau Donaulände trans.	65
Regensburg Donaulände trans.	45
Deggendorf Donaulände trans.	63

Frachtermässigung zu Gunsten der bayerischen Spiegel- und Tafelglasindustrie. (Verlängerung.) Die für die Sendungen von Rohmaterialien und Erzeugnissen der bayerischen Spiegel- und Tafelglasindnstrie bis 31. März 1902 zugestandene Frachtermässigung wird bis zum 31. December 1902 fortgewährt.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1896. (Berichtigung.) In dem im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 33 vom 22. März 1902 unter obigem Betreff enthaltenen Circulare der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen ist der Stationsname Rocklinghausen in „Recklinghausen“ zu berichtigen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (Tarifnachtrag I zum Hefte II E.) Zum Tarifhefte II E — Verkehr zwischen Kehl, sowie Strassburg transit (Wasserweg) und der Ostschweiz — ist mit Giltigkeit vom 1. April 1902 der I. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält Frachtsätze der allgemeinen Tarifclassen, ferner für frische Aepfel und Birnen, für Holzstoff, Holzzellstoff, Strohstoff und Strohzellstoff in Wagenladungen von 10.000 kg im Verkehre mit Kehl loco, Kehl transit (Wasserweg) und Strassburg transit (Wesserweg). Neben Ermässigungen, insbesondere in den Eil- und Stückgutclassen, treten in den Wagenladungsclassen auch kleine Frachterhöhungen ein. Durch die neuen Frachtsätze werden die in den früheren Südwestdeutsch-Schweizerischen Tarifheften II A und III A enthaltenen Frachtsätze für Kehl im Verkehre mit der Ostschweiz aufgehoben und ersetzt. Soweit jedoch diese Frachtsätze für eine Anzahl schweizerischer Stationen nicht ersetzt werden, und soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Taxen noch bis 30. Juni 1902 in Kraft.

Der Nachtrag wird von dem Gütertarif-Bureau der grossherzogl. General-Direction der Badischen Staatseisenbahnen unentgeltlich abgegeben; auch wird von demselben nähere Auskunft ertheilt.

Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaaren von süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad etc. etc. vom 1. September 1899. (Einbeziehung der Station Strassburg Rheinhafen.) Am 15. April 1902 wird die Station Strassburg Rheinhafen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mit den für Strassburg C.B. giltigen Entfernungen und Frachtsätzen einbezogen.

Die genannte Station ist jedoch nur für die Abfertigung solcher Wagenladungen eröffnet, deren Bereitstellung auf den Geleisen des städtischen Hafengeländes oder den mit diesen verbundenen Anschlüssen erfolgt.

Magdeburg-Halle-Bayerischer Verbandsgüterverkehr. (Erweiterung des Geltungbereiches des Rohstofftarifes.) Vom 1. April 1902 ab findet der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) bezüglich der unter den Ziffern 1 bis 5 und 7 bis 9 des Waarenverzeichnisses aufgeführten Artikel im Verkehre mit sämmtlichen bayerischen Verbandsstationen Anwendung. Von den unter Ziffer 6 des Waarenverzeichnisses bezeichneten Hölzern gilt der Ausnahmetarif für Grubenhölzer und Holzsägespäne, wie im Specialtarif III genannt, sowie (wie bisher) Schleifholz und Schwarten ebenfalls im Verkehre mit sämmtlichen bayerischen Stationen, für die übrigen Hölzer des Specialtarifes III dagegen nach wie vor nur im Verkehre mit den Gemeinschafts- und Wettbewerbsstationen Aschaffenburg u. s. w.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Neue Fassung des Ausnahmetarifes für Rohzucker.) Der Ausnahmetarif 14 a für Rohzucker jeder Art an Raffinerien erhielt vom 1. April 1902 ab im Gütertarif Elberfeld-Essen (VII), im Berlin-Stettin-Westdeutschen Gütertarif (III/VII, VIII), sowie im Ostdeutsch-Westdeutschen Gütertarif (I, II/VII, VIII) eine anderweitige Fassung. Näheres bei den betheiligten Dienststellen.

Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Güterverkehr. (Tarifnachtrag XVI.) Am 1. April 1902 trat der Nachtrag XVI zum Tarif vom 1. Jänner 1896 in Kraft. Er enthält neben Aenderungen und Ergänzungen, die seit dem Erscheinen des letzten Nachtrages im Verordnungswege bereits durchgeführt und jeweils besonders veröffentlicht sind, weitere Ergänzungen des Vorwortes und des Kilometerzeigers durch Aufnahme der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn in den Verband, sowie Aenderungen einiger Entfernungen im Verkehr mit den bayerischen Stationen Eger, Franzensbad und Hof. Ferner treten Aenderungen in den Ausnahmetarifen ein, namentlich durch Erweiterung des Geltungsbereiches des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif), dessen Bestimmungen unter Ziffer 2 bis 5 und 7 des Waarenverzeichnisses nunmehr im Verkehre mit sämmtlichen Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen Anwendung finden. Insoweit durch Aenderung der Tarifentfernungen in einzelnen Fällen Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 16. Mai 1902 ab.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
966	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn-Gesellschaft	Kohle, mineralische	Leoben S.B.	Vordernberg transit	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. 3. Die Sendungen müssen, mit directen Frachtbriefen nach Eisenerz aufgegeben, an ein montanindustrielles Werk adressirt und in diesem verwendet werden. 4. Das Aufladen obliegt dem Absender	vom 15. April 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	per Tonne (zu 1000 kg) Heller 220	136	84	Im Kartirungswege		
967	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	a) Holz der Classe C oder des Specialtarifes 2, mit Ausnahme von Eisenbahnschwellen aus Eichenholz b) Eisenbahnschwellen aus Eichenholz	Felsö-Galla	Wien St.E.G.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. ad a) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. ad b) Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Ein directer Frachtsatz besteht nicht	72 Heller		Im Kartirungswege		
968	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mahlproducte der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Lodygowice	Chabówka Jeleśnia Jordanów Limanowa Maków Milówka Mszana dolna Rayeza Sucha Tymbark Węgierska Górka Zaryte	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 10.000 kg. Auf Sendungen in Quantitäten unter 300 kg finden die zugestandenen Frachtsätze keine Anwendung.	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4, giltig vom 1. November 1897	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 70 25 58 101 51 25 76 32 15 91 25 70		Im Kartirungswege		Gegenüber den nebenstehend angeführten ermässigten Frachtsätzen kann das im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 3 vom 11. Jänner 1902, sub fortl. Nr. 166 verlautbarte Refactiezugeständniss nicht in Anspruch genommen werden

Fortlaufende Nummer	969	970	971
Die Publication erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen		betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	des Ausnahmetarifes 19 b) und c) (Holzzellstoff, resp. Holzstoff) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Stamm- und Stangenholz der Pos. H—18, Punkt 1 der Güterclassification	Holz der Pos. H—19 der Güterclassification des Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Pirna, Station der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen	Ossegg-Riesenberg	Oświęcim
nach	Freiheit-Johannisbad, Station der Oesterr. Nordwestbahn	Oberlentensdorf	Böhm.-Kamnitz Böhm.-Leipa Steinschönau
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Februar 1900	Localtarif	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1901
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	12 Heller	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	ad b) 110 Pfennig ad c) 80 Pfennig	10 Heller	Heller 136 141 160
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		2 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			
	14	13	12
			11
			10
			9
			8
			7
			6
			5
			4
			3
			2
			1

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Forlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
972	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Mauer- und Dachziegel aus Lehm, Chamotte oder Thon (auch aus feuerfestem Thon)	Rositz	Hlinsko	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898	Heller 29	20	9	Im Kartirungswege		Die Ziegel müssen zur Erweiterung des Friedhofes und der Schule in Wotrowa bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss die Gemeindeamt in Wotrowa als Empfänger erscheinen
				Chrudim					24	17	7			
				Chrast					19	17	2			
973	**Oesterr. Nordwestbahn**		Stearin	Aussig	Stockerau	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898	Heller 380	284	96	Im Kartirungswege		
				Schreckenstein					379	284	95			
974	**Südbahn-Gesellschaft**		Hufnägel der Pos. E—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Peggau	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, sowie der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen per mare nach dem Zollausiande zum Exporte gelangen. Das Aufladen obliegt dem Absender	vom 15. April 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif, Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	164	125	39	Nach Massgabe der Pos. VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege: Gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen unter Pos. VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ beizubringenden Documente innerhalb der festgesetzten Frist	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
975	**Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen**	k. k. österr. Staatsbahnen	Oele, mineralische, der Pos. O—4, Paraffin der Pos. P—6 und Petroleum in Kisten der Pos. P—10	Sielkovac-Danica	Cavtat (Ragusavecchia)	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarif, Theil II	106	146	260	Im Kartirungswege		
					Grnda				415	150	265			
					Grnz (Gravosa)				395	142	253			
					Igalo				428	154	274			
					Zelenika				432	156	276			

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
37	Nr. 34 vom 25. März 1902	909	K. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Bruchsteine und Schotter	Skole	Bełzec Brzuchowice Dobrosin Hrebenne Glinsko etc.	In der Rubrik 6, Zeilen 3 und 4, soll es statt: „Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A“ richtig heissen: „Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2“	
						Jaremcze Skole Woronienka	Stationen der im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, angeführten Linien		
38	Nr. 36 vom 29. März 1902	Nr. 18 Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre	K. k. österr. Staatsbahnen	Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	Salz der Pos. 8—7 a) der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Ebensee und Hallein	Poltz-Saudau und Zwickau i. B.	Zeitpunkt der Aufhebung 12. April 1902	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
25	Nr. 141 vom 5. December 1901	2875	K. k. österr. Staatsbahnen		Cement	Linz	Passau	In der 6. Rubrik werden die Bedingungen wie folgt erweitert: „Die Frachtsätze gelten nur für die Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete nach Massgabe der „Bestimmungen über die Anordnung der Exporttarife" unter A—V c des Tarifes, Theil I, Abtheilung B der österr., ungar. und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen."	
26	Nr. 34 vom 25. März 1902	908	K. k. österr. Staatsbahnen		Cement	Linz	Simbach		

LIMAN & PETZOLD, Wien, III. Matthäusgasse 8.

Eiserne Transport-Geräthe.

Rasch-Pumpe!

Oesterr. Patent

Die beste Pumpe der Gegenwart, von geradezu verblüffender Wirkung als **Schiffs-** und **Baupumpe.** Leistet ca. 20.000 Liter pro Stunde. Fördert nicht nur Sand und Schlamm, sondern auch grössere Gegenstände mit Leichtigkeit. 655

Ein Mann Bedienung.

Das beste, billigste und dauerhafteste Rostschutzmittel für Eisenconstructionen!

„ROSTINIT"

Schuppenfarbe von Dr. J. WERBER

WIEN VI/1

Fabrik: Corneliusgasse 10. Comptoir: Gumpendorferstr. 63G

„Rostinit" wurde auf sämmtlichen bisher beschickten Ausstellungen als der wirksamste Rostschutzanstrich mit den höchsten Preisen ausgezeichnet. So in Paris: Gold. Medaille, London: Gold. Medaille und Ehrendiplom, Lyon: Grand Prix und Gold. Medaille. 672

Königshofer Cementfabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Hegelgasse 8, offerirt 677

Schlacken-Cement

in stets gleichmässiger, insbesondere auch bei den **Wiener Communalbauten,** sowie bei den bedeutendsten Eisenbahnbauten **(Jeschken-Tunnel, Elbe-Brücke der Aussig-Teplitzer Bahn)** etc. im weitesten Umfange erprobter Qualität zu billigsten Preisen. — Anfragen und Bestellungen erledigt umgehend die Direction der **Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Hegelgasse 8.** Telephon 9265.

Central-Depositencasse und

Wechselstube des Wiener Bankverein

(Volleingezahltes Actiencapital K 80,000.000, Reservefond Ende 1901 K 22,342.701·94)

I. Herrengasse 10. — WIEN — I. Herrengasse 10.

Auswärtige Filialen: PRAG, Graben 29, GRAZ, Herrengasse 9, BRÜNN, Jesuitengasse 1, AUSSIG a. E., Töpfergasse 26. Exposituren in Prossnitz, Wr. Neustadt, St. Pölten. Zweiganstalten in Wien: II. Praterstrasse 15, III. Hauptstrasse 24, IV. Wiedener Hauptstrasse 8, VI. Mariahilferstrasse 75, VII. Burggasse 71, VIII. Josefstädterstrasse 27, IX. Nussdorferstrasse 2, X. Keplerplatz 4, XV. Mariahilfer Gürtel 1, XVII. Hernalser Hauptstrasse 43 XX. Wallensteinplatz 3.

An- und Verkauf von Werthpapieren und Valuten.

Geldeinlagen zur günstigsten Verzinsung.

Verwahrung und Verwaltung von Werthpapieren.

Versicherung gegen Verlosungsverlust.

Revision von Losen und Werthpapieren.

Ausgabe von Einlagsbüchern Verzinsung 3½ Percent bis K 5000, 3¼ Percent über K 5000 gegen reglementsmässige Kündigung. Rentensteuer bezahlt der Wiener Bankverein aus Eigenem.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 40. **Wien, 10. April 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Literatur. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 24. März 1902*) für die Localbahn von Böhmisch-Leipa nach Steinschönau.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung ertheile ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem Clemens Rasch, Fabriksbesitzer in Ulrichsthal, im Vereine mit Friedrich Bredschneider, Bürgermeister in Böhmisch-Leipa, Dr. Julius Patzowsky, Advocaten in Böhmisch-Leipa, Franz Hölzel, Bezirksobmann und Wirthschaftsbesitzer in Schosslowitz, Friedrich Bilke, Kaufmann und Stadtrath in Böhmisch-Leipa, Josef Klein, Realitätenbesitzer in Böhmisch-Leipa, Carl Heinrich, Mühlenbesitzer in Böhmisch-Leipa, Stefan Hellmich, Realitätenbesitzer in Wolfersdorf, Wilhelm Otto Schöbel, Kaufmann in Wolfersdorf, Johann Albert, Fabrikanten in Wolfersdorf-Neudörfl, Johann Zekert junior, Gemeindevorsteher in Meistersdorf, Ignaz Vogel, Fabrikanten und Gemeinderath in Meistersdorf, Franz Wagner, Gemeindevorsteher in Ulrichsthal, Hermann Müller, Fabrikanten und Gemeinderath in Ulrichsthal, Engelbert John, Fabrikanten in Steinschönau, Adolf Palme, Fabrikanten in Steinschönau, Anton Rösler, Gastwirth in Parchen, Cajetan May, Fabrikanten in Parchen, Franz Köhler, Realitätenbesitzer in Oberpreschkau, Franz Fiedler, Realitätenbesitzer in Oberpreschkau und Dr. Johann Wenzel, Advocaten und Bürgermeister in Böhmisch-Kamnitz, die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von Böhmisch-Leipa nach Steinschönau in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn geniessen die Concessionäre die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 2.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der concessionirten Eisenbahn binnen längstens zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn haben die Concessionäre über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

*) Enthalten in dem am 28. März 1902 ausgegebenen XXV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 63.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 5.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Aufnahme eines Prioritätsanlehens ist mit Bewilligung der Staatsverwaltung insofern zulässig, als dessen Verzinsung und Tilgung durch eine Reinertragsgarantie des Königreiches Böhmen sichergestellt erscheint.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitales unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung der von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Capitalsreserve effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 6.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den österreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung, zu den Waffenübungen und Controlversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtragsübereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 7.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 8.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 9.

Die Concessionäre sind ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, den Betrieb der concessionirten Bahn insbesondere in dem Falle, als dieselbe eine directe Anschlussverbindung mit einer der jeweilig vom Staate betriebenen Bahnen erlangen sollte, zu übernehmen und während der sodann noch übrigen Concessionsdauer für Rechnung der Concessionäre zu führen.

In diesem Falle sind der Staatsverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell pauschalmässig festzusetzenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten.

Im Uebrigen sind die Modalitäten dieser Betriebsführung durch einen mit den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag zu regeln.

§ 10.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 11.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte die Einlösung nach Ablauf der im § 1 normirten zeitlichen Steuerbefreiung erfolgen, so sind bei Bezifferung der jährlichen Reinerträgnisse die das eingelöste Bahnunternehmen treffenden Steuern sammt Zuschlägen und sonstigen öffentlichen Abgaben als Betriebsauslagen zu behandeln.

Hat die Steuerpflicht nicht bezüglich aller in die Durchschnittsberechnung einbezogenen Jahre bestanden, so ist auch für die steuerfreien Jahre die Steuer sammt Zuschlägen nach dem Percentsatze des ersten steuerpflichtigen Jahres zu berechnen und von dem Erträgnisse in Abzug zu bringen.

Zu dem so ermittelten durchschnittlichen Reinerträgnisse ist jedoch mit Rücksicht auf die von der Einlösungsrente nach § 131, lit. a, des Gesetzes vom 25. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, zu entrichtende zehnpercentige Steuer ein Zuschlag in der Höhe eines Neuntels dieser Reinerträgnisse zuzurechnen.

3. Das im Sinne der vorstehenden Bestimmungen ermittelte durchschnittliche Reinerträgniss ist sohin den Concessionären als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

4. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen in den Absätzen 1 bis 3 ermittelte durchschnittliche Reinertrag ohne den im Absatze 2 angeführten Zuschlag nicht wenigstens jenen Jahresbetrag erreichen, welcher zur planmässigen Verzinsung und Rückzahlung des zum Zwecke der Geldbeschaffung bei der Landesbank des Königreiches Böhmen unter der Garantie dieses Königreiches aufzunehmenden Hypothekaranlehens, sowie zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitales und zur Tilgung des letzteren innerhalb der Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat an Stelle der Concessionäre das obgedachte Hypothekaranlehen bis zur vollständigen Rückzahlung desselben zu den vereinbarten Fälligkeitsterminen zur Selbstzahlung übernimmt und die vorstehend angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt und den Concessionären die von dieser Einlösungsrente zu entrichtende Rentensteuer vergütet.

5. Dem Staate wird weiter das Recht vorbehalten, wann immer an Stelle der nach den Bestimmungen der vorstehenden Punkte an die Concessionäre zu entrichtenden, noch nicht fälligen Rentenzahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthe dieser Zahlung — selbstverständlich nach Abzug des etwa im Sinne der Bestimmungen des Absatzes 2 in diesen Zahlungen enthaltenen Zuschlages — gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

6. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 bis 5 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, beziehungsweise nur mit den noch aushaftenden Resten der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Capitalsreserven, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

7. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. October des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;
b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjecte, welche, sei es als Zubehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates oder aus sonstigen Rechtstiteln an den Staat mit überzugehen haben;
c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Z. 1 bis 5) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

8. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Specialcommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjecte bedarf, vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen, der Zustimmung des Specialcommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

9. Die Concessionäre sind verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämmtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjecte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Concessionäre dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollten, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung der Concessionäre und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjecte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

10. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 7) die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an sämmtlichen infolge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjecten durchzuführen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 12.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Capitalsreserven in dem im § 11, Absatz 6, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 11) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass die Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 13.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung,

sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, beziehungsweise den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 14.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Wien, am 24. März 1902.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Böhmisch-Leipa nach Steinschönau.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Böhmisch-Leipa nach Steinschönau ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m, unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes, herzustellen und auszurüsten.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der gegenständlichen Localbahn wird vorläufig mit 25 km per Stunde festgesetzt.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der nachstehenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben während des Baues und der Betriebsführung allen seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Eisenbahn-Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter haben die Concessionäre, abgesehen von den ihnen obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, insbesondere in Absicht auf die Kranken- und Unfallversicherung u. s. w., auch alle jene Verpflichtungen und Massnahmen in analoger Weise zu erfüllen, welche in den von der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung aufgestellten Bedingnissen für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten rücksichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse, sowie zum Schutze und Wohle der Arbeiter jeweilig vorgesehen sind.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Abschluss von Bauverträgen für die gegenständliche Localbahn, beziehungsweise bei den diesbezüglichen Baubedingnissen die obbezeichneten Verpflichtungen auch den Bauunternehmern aufzuerlegen.

Der von den Concessionären, beziehungsweise von der Bauunternehmung bestellte Bauleiter ist dem k. k. Eisenbahnministerium namhaft zu machen, und behält sich dasselbe das Recht vor, erforderlichen Falles innerhalb eines Zeitraumes von vier Wochen nach erfolgter Anzeige dagegen Einsprache zu erheben.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 22·1 km lange Localbahn beginnt in der zu einer Anschlussstation auszugestaltenden Personenhaltestelle Böhmisch-Leipa der Linie Bakow—Georgswalde der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, führt anfangs auf eine kurze Strecke entlang des Bahnkörpers der vorbezeichneten Linie, nimmt sodann eine nordwestliche Richtung und erreicht nach Uebersetzung des Sporka-Bachthales das Plateau von Manisch.

In ihrem weiteren Verlaufe bewegt sich die Trasse durch das Gemeindegebiet von Ober-Liebich, ersteigt an den linksseitigen Lehnen des Tschachenbaches, sodann an den Abhängen des Prassenberges unter Berührung der Gemeindegebiete von Wolfersdorf, Meistersdorf und Ulrichsthal das Hochplateau von Steinschönau, woselbst die Station Parchen-Ober-Steinschönau angelegt wird. Von hier aus führt die Trasse durch das Gemeindegebiet von Ober-Preschkau und gelangt nach Umfahrung des Schönauerberges zum Anschlusse an die Station Steinschönau der Localbahn Böhmisch-Kamnitz—Steinschönau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen der aus Anlass der Anschlüsse der gegenständlichen Localbahn an die Linie Bakow—Georgswalde und an die Localbahn Böhmisch-Kamnitz—Steinschönau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn in der Personenhaltestelle Böhmisch-Leipa, beziehungsweise in der Station Steinschönau herzustellenden

baulichen und Sicherungsanlagen, sowie wegen Mitbenützung der genannten Anschlussstation, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der Verwaltung der vorbezeichneten Bahngesellschaft anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Die bezüglichen Projecte und das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung desselben, falls eine Einigung mit der genannten Bahnverwaltung nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von neuen Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der gegenständlichen Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die für die Bahn erforderlichen Grundflächen sind definitiv in deren Eigenthum zu erwerben und haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestande oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite, je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu allen abseits der Bahn gelegenen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 180 m betragen.

Zur Verbindung der geraden mit den gekrümmten Bahnstrecken sind parabolische Uebergangsbögen anzuwenden, wenn der Krümmungshalbmesser dieser Strecken weniger als 600 m beträgt.

Die Anordnung der Uebergangsbögen hat in Bahnkrümmungen von 600 bis 300 m Halbmesser in der Regel unter Zugrundelegung der Constante 6000, in allen schärferen Bögen mindestens unter Anwendung der Constante 3000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 33·2 Permille festgesetzt.

Bezüglich der Ermässigung der grössten durchschnittlichen Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, ferner hinsichtlich der bei den Gefällsbrüchen auszuführenden Ausgleichsbögen, endlich betreffs des Vorganges bei der Ausführung der Uebergangsbögen und der zwischen entgegengesetzten Bahnkrümmungen einzuschaltenden Zwischengeraden sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und darf andernfalls die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen mindestens 4·5 m, in Kreuzungsstationen, sowie bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, endlich in Locomotivremisen mindestens 4·75 m zu betragen.

Der geringste Abstand der Mitte eines Magazinsgeleises von jener des nächstliegenden, durchlaufenden Fahrgeleises ist stets mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von mindestens 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe nnd Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Halbmesser eine Erbreiterung der Bahnkrone nach Massgabe der genehmigten Normalien zu erhalten.

In allen Erdeinschnitten, sohin auch in solchen mit Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, bei Anwendung von Steinbanketten auf Grabenmauern und in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Insoweit der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken" in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung zu beobachten.

Den Berechnungen der Tragconstructionen für die offenen Unterbauobjecte sind die im § 3, lit. a) und b), der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Bezüglich der Anbringung von Geländern bei Bahnobjecten im Unterbau gelten im Allgemeinen die Bestimmungen des § 5, Punkt c), der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109; ausserdem erhalten aber in der Regel gewölbte Unterbauobjecte, deren Deckschichten in Schwellenhöhe liegen, dann offene Unterbauobjecte und bis zur Schwellenhöhe reichende Stützmauern in dem Falle Geländer, wenn deren freie Höhe 3 m übersteigt.

Ausnahmen von dieser letzteren Bestimmung, sowie die Sicherheitsvorkehrungen bei überschütteten Unterbauobjecten und Stützmauern bleiben der fallweisen Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Ueberfahrten können in der Regel aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der offenen Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen in der Regel nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m zu betragen. Insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, genügt eine Maximalhöhe der offenen Durchfahrten von 4·5 m.

Bei gewölbten Durchfahrten ist die lichte Höhe um ein Drittel der Pfeilhöhe des Gewölbes grösser zu bemessen als bei offenen Durchfahrten.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach dem Oberbausystem XXIV der k. k. Staatsbahnen, das ist mit Flussstahlschienen von 26 kg Normalgewicht per laufendes Meter und mit 13 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen.

Die Schwellen müssen mindestens 2·4 m Länge, 15 cm obere, 20 cm untere Breite und 15 cm Höhe besitzen.

Betreffs der für die Schwellen zu verwendenden Holzgattungen sind die besonderen Bedingnisse des Landesausschusses des Königreiches Böhmen für die Lieferung von Oberbauschwellen massgebend.

In Abweichung von dem obbezeichneten Oberbaunormale wird ferner gestattet, dass in geraden Strecken, sowie in Bögen mit grösserem Halbmesser als 250 m die nach diesem Normale vorgeschriebene Anzahl der Unterlagsplatten und Nägel eine Verminderung erfahren kann, deren Ausmass jedoch der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums unterliegt, dagegen ist in den Strecken mit mehr als 20 Permille Neigung jede Schwelle mit zwei Unterlagsplatten zu versehen.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von mindestens 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten. Die Stärke des Schotterbettes hat unterhalb der Schienenunterkante mindestens 0·25 m zu betragen. Dieses Mass gilt in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonales bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau herzustellen; kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wächterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonales nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der betriebsführenden Verwaltung der Localbahn das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

Im Falle der Betriebsübernahme der Localbahn durch die k. k. Staatseisenbahnverwaltung sind die Hochbauten der Stationen thunlichst nach den Normalien der k. k. Staatsbahnen auszuführen; eventuell in Aussicht genommene Abweichungen von denselben sind bei Vorlage der bezüglichen Hochbaupläne entsprechend zu begründen.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken kann auf solche Stellen beschränkt werden, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 20 ex 1879), für Bahnen mit Secundärbetrieb vorgeschriebenen Textirung.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m, je nach den örtlichen Verhältnissen, einerseits oder beiderseits der Rampe, Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Abtheilungszeichen zu versetzen, wobei für die Kilometerzeichen Steine zu verwenden sind, während für die übrigen Abtheilungszeichen Steine oder Pflöcke aus Eichen- oder Lärchenholz verwendet werden können.

Bezüglich des Ausgangspunktes der Kilometrirung ist die Weisung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen ist nach Massgabe der diesfalls seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der betriebführenden Verwaltung der Localbahn zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund von bei der politischen Begehung etwa getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen werden kann.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, beziehungsweise an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung oder Telephonleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten der Concessionäre hergestellt werden sollte, haben sich die Concessionäre rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Prag zu wenden.

Die in den Hauptgeleisen der Stationen liegenden Weichen sind nach Massgabe des Erfordernisses mit Sperrvorrichtungen zu versehen.

Die Bahn ist mit den durch die Signalordnung vorgeschriebenen Signalmitteln und den für den sonstigen Betriebsdienst, sowie für den Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, ferner mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten. Die Concessionäre haben wegen der Art und des Ausmasses dieser Gegenstände und Materialien mit der betriebführenden Verwaltung der Localbahn das Einvernehmen zu pflegen und unterwerfen sich dieselben der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, falls eine Einigung mit der obgenannten Bahnverwaltung nicht erzielt werden könnte.

12. Fahrbetriebsmittel.

Für die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel ist ein Betrag von mindestens K 265.200 zu widmen und erfolgt dieselbe im Uebrigen nach dem vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Ausmasse.

Der Achsdruck der Locomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 14 Tonnen nicht überschreiten.

Die Locomotiven erhalten eine Luftsaugebremse und eine Handbremse.

Alle Locomotiven sind beiderseits mit Rohranschlüssen für die Luftsaugebremse und für die Dampfheizung zu versehen, dieselben erhalten an beiden Stirnseiten Schneepflugscharen.

Alle Personen- und Dienstwagen sind für Dampfheizung einzurichten und insgesammt sowohl mit der durchgehenden Bremse, als auch mit der Handbremse zu versehen.

Von den Güterwagen erhalten mindestens 70 Percent Handbremsen.

Die gedeckten Güterwagen müssen mit den normalen fixen Einrichtungsgegenständen für Militärtransporte, und zwar sowohl für Mannschafts- als Pferdebeförderung, versehen sein; überdies ist die vorgeschriebene Anzahl der mobilen Einrichtungsgegenstände für diese Transporte mit den Wagen beizustellen.

Die Pläne für sämmtliche neu anzuschaffenden Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892), sowie des Erlasses des k. k. Eisenbahnministers vom 12. Februar 1900, Z. 5030 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 25 ex 1900), Rechnung zu tragen.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle für den Bau erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken u. s. w., sowie die Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Concessionäre von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es den Concessionären obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselben sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet haben.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind — ohne Unterschied, ob dieselben transportabel sind oder nicht — sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien und dem seitens dieser Commission den Concessionären bekannt gegebenen Conservator anzuzeigen.

Die Concessionäre sind, unbeschadet der dritten Personen etwa zustehenden Rechte, verpflichtet, transportable archäologische und kunsthistorische Funde nach Massgabe einer diesbezüglichen Aufforderung der genannten k. k. Centralcommission derselben oder einem von ihr bezeichneten Vertreter zunächst zur Ansicht und zum wissenschaftlichen Gebrauche zu überlassen, sodann auf Verlangen einem von derselben zu bezeichnenden öffentlichen Museum unentgeltlich ins Eigenthum zu übergeben.

Im Uebrigen haben die Concessionäre den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

16. Eventuelle Einbeziehung der Localbahn in eine Durchzugslinie.

Die Concessionäre verpflichten sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn, sowohl in der freien Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der Tarif-Theil I der österreichischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, enthaltend die gemeinsamen Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, ferner der Tarif-Theil I, betreffend allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, letzterer mit den durch die Güterclassification der k. k. österreichischen Staatsbahnen bedingten Abänderungen, werden über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei aufeinanderfolgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss geliefert hat, welches die Vertheilung einer mindestens fünfpercentigen Dividende an die Actionäre ermöglicht, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist das k. k. Eisenbahnministerium berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die herzustellende Telegraphensprechleitung oder Telephonleitung gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonale unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäck unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

8. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (ZZ. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (ZZ. 3 bis 7) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten.

Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 24. März 1902.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium, dem Ministerium des Innern und dem Justizministerium vom 12. März 1902,*) betreffend die Verwendbarkeit der mit der Bezeichnung „staatsgarantirte Kategorie" versehenen Obligationen (Emission 1902) des k. k. priv. österreichischen Creditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten zur fruchtbringenden Anlage von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Capitalien.

Die mit der Bezeichnung „staatsgarantirte Kategorie" versehenen Obligationen (Schuldverschreibungen) des k. k. priv. österreichischen Creditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien, ddto. 1. Februar 1902, für welche mit der Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 14. Februar 1902, R.-G.-Bl. Nr. 37, auf Grund des Artikels XX (erster Absatz) des Gesetzes vom 1. Juli 1901, R.-G.-Bl. Nr. 85, die Staatsgarantie ausgesprochen worden ist, sind gemäss des zweiten Absatzes des letztcitirten Gesetzartikels zur fruchtbringenden Anlage von Capitalien der Stiftungen, der unter öffentlicher Aufsicht stehenden Anstalten, des Postsparcassenamtes, dann von Pupillar-, Fideicommiss- und Depositengeldern, endlich auch zum Börsencourse, jedoch nicht über dem Nennwerthe, zu Dienst- und Geschäftscautionen verwendbar.

Böhm m. p.

---

*) Enthalten in dem am 6. April 1902 ausgegebenen XXIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 69.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahnen Kaaden-Willomitz und Radonitz-Duppau (Kaadner Localbahnen). (Projecte für die Eisenconstructionen von Brücken.) Die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Projecte für die Eisenconstructionen der Brücken in km 19·1/2 der Bahnlinie Kaaden—Willomitz und in km 10·2/3 und 11·2/3 der Bahnlinie Radonitz—Duppau der im Bau befindlichen Kaadner Localbahnen mit 30 m, beziehungsweise 2·0 m und 4·0 m Lichtweite wurden vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt. [E.-M.-Z. 11,994.]

Localbahn Kimpolung-Dorna watra. (Theilstrecke Jakobeny—Dorna watra: Detailpläne der Eisenconstruction für die Brücke in km 106·7048.) Die vom Verwaltungsrathe der Bukowinaer Localbahnen vorgelegten Detailpläne der Eisenconstruction für den in km 106·7048 der Theilstrecke Jakobeny—Dorna watra der Localbahn Kimpolung-Dorna watra auszuführenden Brücke über den Bistritzfluss mit 32·0 m senkrechter Lichtweite wurden vom k. k. Eisenbahnministerium mit einigen Modificationen zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 6577.]

Projectirte Eisenbahnlinie Lemberg—Sambor—galiz.-ungar. Grenze. (Ueberfahrt im Zuge der Reichsstrasse Lemberg-Gródek km 4·5/6: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Auf Grund des k. k. Eisenbahnministerial-Erlasses vom 4. März 1902, Z. 10.379, hat die k. k. Statthalterei in Lemberg die politische Begehung und Enteignungsverhandlung bezüglich der projectirten Ueberfahrt im Zuge der Reichsstrasse Lemberg-Gródek in km 4·5/6 der Eisenbahnlinie Lemberg—Sambor—galiz.-ungar. Grenze auf den 23. April 1902 anberaumt.

Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der bei der k. k. Statthalterei in Lemberg in Verwendung stehende k. k. Bezirkshauptmann Dr. Stanislaus Ustyanowski betraut.

Die Commissionsmitglieder versammeln sich am obigen Tage an der Banstelle. [E.-M.-Z. 14.246.]

Projectirte Bahn niederer Ordnung Aussee—Mähr.-Neustadt—Langendorf. (Vorlage des generellen Projectes: Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 23. März 1902 die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des von Josef Goebl, Bürgermeister in Mährisch-Neustadt, namens der Concessionswerber vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige elektrisch zu betreibende Bahn niederer Ordnung von der Station Mährisch-Neustadt der Linie Sternberg—Ziegenhals—Jägerndorf der k. k. Staatsbahnen einerseits bis Oberlangendorf, andererseits bis Mährisch-Aussee, im Sinne der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. des § 3 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.Z. 6772.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

Kaschau-Oderbergerbahn.

7. April. Infolge Dammrutschung auf der Arvathaler Localbahn zwischen Arvaváralja und Dluha wurde der Frachtenverkehr voraussichtlich auf 3 Tage eingestellt. Der Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr wird mittelst Umsteigen, bezw. Uebertragen von Colli bis zu 50 kg aufrecht erhalten.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Linie Zell a. See—Krimml: Aenderung des Namens der Personenhaltestelle „Burgwies" in „Heilbad Burgwies".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Ansuchen der Interessenten die Namensänderung der auf der Pinzgauer Localbahn (Zell a. See—Krimml) gelegenen Personenhaltestelle „Burgwies" in „Heilbad Burgwies" mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1902 genehmigt und die k. k. Staatsbahn-Direction in Innsbruck beauftragt, die nöthigen Verfügungen zu treffen. [E.-M.-Z. 13.936/20.]

Nachrichten aus Ungarn.

Anstellung ausgedienter Unterofficiere bei ungarischen Behörden und öffentlichen Anstalten. (Erlass des kgl. ungarischen Ministers des Innern an die Municipien.) Der kgl. ungarische Minister des Innern hat die Communalverwaltung der Hauptstadt, wie auch jene aller anderen Municipien aufgefordert, die auf die Anstellung ausgedienter Unterofficiere bezügliche Bestimmung des Gesetzes streng einzuhalten. Dem Minister sind Ausweise darüber vorzulegen, wie viel Stellen mit solchen Unterofficieren besetzt und wie viele diesen vorbehaltene Stellen vacant oder anderweitig besetzt sind. [„Pester Lloyd."]

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Begünstigung für Eistransporte durch zuschlagfreie Verladung in geschlossenen Wagen.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat, wie „Közlöny" berichtet, für die Beförderung von Eis aus dem Karpathen-Gebirgsbereiche eine neuerliche Begünstigung gewährt. Die Eisenbahn-Verwaltungen sind nämlich laut den reglementarischen Bestimmungen befugt, Eis in offenen Lastwagen zu befördern und wird, falls die Parteien die Beistellung geschlossener Wagen beanspruchen, ein Frachtzuschlag von 10 pCt. eingehoben; mit Rücksicht auf das in der wärmeren Jahreszeit bei Beförderung der Eistransporte naturgemäss intretende grössere Manco, welches bei Berechnung des erwähnten Zuschlages die gewährten Frachtbegünstigungen zum grossen Theile absorbiren würde, hat die Direction der Ungarischen Staatsbahnen ihre Organe angewiesen, von der Einhebung des zehnpercentigen Frachtzuschlages abzusehen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Zur Eisenbahn-Tarifreform.) Wie die „Hamburger Nachrichten" mittheilen, hat das bayerische Staatsministerium der General-Direction der Bayerischen Staatseisenbahnen in einem Erlass mitgetheilt, dass die deutschen Staatseisenbahn-Verwaltungen von Preussen, Sachsen, Bayern, Württemberg, Baden und den Reichslanden sich dahin geeinigt haben, künftig in allen Tariffragen einig vorzugehen, beziehungsweise alle von der ständigen deutschen Tarifcommission beabsichtigten Tarifreformen gemeinsam zu prüfen und zu begutachten. Insbesondere wird durch diese Entschliessung die General-Direction zur gutachtlichen Aeusserung über die von der sächsischen Staatsbahn-Verwaltung gegebene Anregung aufgefordert, welche dahin geht, es sei von ferneren Tarifherabsetzungen Abstand zu nehmen, da diese die Eisenbahnrente dauernd herabmindern, so dass infolge des niederen Geldwerthes und der stets steigenden Betriebskosten die Bahnen die Rücksichten auf das Interesse der die Bahnen benützenden Kreise mit der immer mehr zunehmenden Unrentabilität der Eisenbahnen zu bezahlen hätten.

Preussen. (Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn: Uebernahme des Betriebes in eigene Verwaltung.) In der am 15. März abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung wurde beschlossen, den bisher von der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin geführten Betrieb der Bahn vom 31. März ab in eigene Verwaltung zu übernehmen. Gleichzeitig wurde zur Vermehrung und Verbesserung des Betriebsmateriales die Aufnahme einer Anleihe von Mk. 300.000 beschlossen.

Bayern. (Beschaffung von Wagenradsätzen.) Mit Genehmigung des zuständigen Staatsministeriums wurden von der bayerischen Staatsbahnverwaltung mit sechs der Vereinigung deutscher Radsatzwerke angehörigen Bergwerks- und Hüttenvereinen, sowie Metallwaaren- und Maschinenfabriken Ende Februar über die Beschaffung der für das laufende Jahr nothwendigen Wagenradsätze Verträge abgeschlossen. Der ganze Bedarf beläuft sich auf 2000 Stück im Gesammtkostenbetrage von ungefähr Mk. 570.000. Die Ablieferung sämmtlicher Radsätze hat bis längstens 1. August frachtfrei auf dem bayerischen Bahnhofe Aschaffenburg zu erfolgen.

Württemberg. (Wohlfahrtseinrichtungen im Bereiche der Staatseisenbahnen.) Der Verwaltungsbericht der kgl. württembergischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1900 enthält ausführliche Darstellungen der Wohlfahrtseinrichtungen bei den Verkehrsanstalten. Wir entnehmen der „Z. d. V. D. E.-V." folgende Angaben:

1. Pensionen an frühere Beamte der Eisenbahnverwaltung und deren Angehörigen. Es betrug am 31. März 1901 die Zahl der Pensionäre 81, der Witwen 97, der Waisen 37, der Betrag der Pensionen Mk. 300.448.

2. Unterstützungsverein für Angestellte der Verkehrsanstalten und ihre Hinterbliebenen. Es betrugen der Capitalsbestand aus den Vorjahren und neue Capitalsanlage Mk. 3,071.700, die Einnahmen im Jahre 1900: Mk. 1,447.110, darunter Staatsbeiträge Mk. 896.322, der Reservefonds am 31. März 1901: Mk. 373.914. Die Anzahl der beitragspflichtigen Mitglieder hat im Jahre 1900 betragen 6998, davon beim Eisenbahndienst 5394, im Genuss von ständigen Unterstützungen befanden sich am 31. März 1901 ehemalige Angestellte 1226, Witwen 1347, Waisen 951. Es entfallen auf Eisenbahnbedienstete ständige und ausserordentliche Unterstützungen der Mitglieder und der Hinterbliebenen Mk. 1,036.559.

3. Beihilfen (sogenannte Gratialien) an frühere Beamte und Bedienstete der Eisenbahnverwaltung und deren Angehörige Mk. 16.629.

4. Krankencassen. Die Zahl der Mitglieder betrug am 31. December 1900 bei der Krankencasse für die Wagenwerkstätte Cannstatt 795, bei der Eisenbahn-Betriebskrankencasse 8721 männliche und 102 weibliche, bei der Eisenbahn-Baukrankencasse 1439 männliche und 19 weibliche. Erkrankungsfälle kamen im Ganzen 8394 vor mit 149.231 Krankentagen. Die Gesammteinnahme beziffert sich auf Mk. 503.236, die Gesammtausgabe auf Mk. 494.745.

5. Unterstützungsfonds für Werkstättenarbeiter. Unterstützungen wurden gewährt an Mitglieder der früheren freiwilligen Krankencasse und an Angehörige solcher Mitglieder Mk. 2635.

6. Unfallversicherung (reichsgesetzliche). Die Zahl der durchschnittlich versicherten Personen im Bereiche der Eisenbahn- und Bodensee-Dampfschiffahrtsverwaltung betrug 9163, die der Unfälle 395 (davon Bestand aus den Vorjahren 366). Die Ausgaben hiefür erforderten Mk. 112.453, darunter Mk. 112.131 Entschädigungsbeträge.

7. Fürsorge für Beamte infolge von Betriebsunfällen auf Grund des Gesetzes vom 23. Mai 1890. Die auf Grund dieses Gesetzes an Beamte und deren Hinterbliebenen geleisteten Zahlungen betragen im Geschäftsbereich der Staatseisenbahnverwaltung Mk. 150.623, ausserdem wurden im Jahre 1900 aus Anlass der unter das Gesetz gehörenden Betriebsunfälle Mk. 2887 Unterstützungen gewährt.

8. Invalidenversicherung und Zuschusscasse hiezu (reichsgesetzliche). Der Invalidenversicherung gehörten an von der Eisenbahnverwaltung (Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbau) am 31. December 1900: 10.677 Personen An Versicherungsbeiträgen (von Arbeitern und Arbeitgebern zusammen) wurden entrichtet Mk. 171.119; ausserdem wurden im Jahre 1900 2 Altersrenten und 44 Invalidenrenten bewilligt. Der Mitgliederstand der Zuschusscasse betrug 5486 Angehörige der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsverwaltung. Die Einnahmen der Zuschusscasse haben betragen Mk. 239.384, die Ausgaben Mark 237.100 (einschliesslich Post- und Telegraphenverwaltung). Die Einnahmen des Unterstützungsfonds beliefen sich auf Mk. 27.318, die Ausgaben auf Mk. 27.479. Das Vermögen der Zuschusscasse betrug am Jahresschluss Mk. 1,047.627, des Unterstützungsfonds Mk. 86.457. Es bezogen Renten aus der Zuschusscasse (ehemalige Mitglieder, Witwen, Waisen) am 31. December 1900: 850, Unterstützungen aus dem Unterstützungsfonds 400 Personen.

9. Bahnärztlicher Dienst. Die Zahl der bahnärztlichen Bezirke betrug 142. Verausgabt wurden für bahnärztliche Untersuchung und Behandlung von Beamten und Arbeitern und für den ärztlichen Dienst Mk. 110.722.

10. Lebensversicherung. Am 31. December 1900 waren 3915 Angehörige der Eisenbahn- und Bodensee-Dampfschiffahrtsverwaltung und 942 der Post- und Telegraphenverwaltung mit einer Gesammtversicherungssumme von Mark 13,113.284, bei der Lebensversicherungs- und Ersparnissbank in Stuttgart versichert, ferner 880 Angehörige der Eisenbahn- und Bodensee-Dampfschiffahrtsverwaltung und 311 der Post- und Telegraphenverwaltung mit einer Gesammtversicherungssumme von Mk. 2,875.700 bei der Allgemeinen Rentenanstalt daselbst.

11. Sterbecasse für Angestellte der Verkehrsanstalten. Vermögen Mk. 93.796, Einnahme im Jahre 1900: Mk. 18.163, Ausgabe Mk. 16.898, Zahl der Mitglieder 831 mit einer Versicherungssumme von Mk. 390.800. Unter den Mitgliedern sind Angehörige der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsverwaltung 458.

12. Spar- und Darlehensverein von Angehörigen der Verkehrsanstalten. Unter diesem Namen hat sich ein Privatverein mit dem Sitz in Stuttgart gebildet mit dem Zweck, Ersparnisse der Mitglieder anzusammeln, sicher und nutzbringend anzulegen und durch Verzinsung und Antheil am Gewinn zu erhöhen, sowie den Mitgliedern in Bedarfsfällen durch Gewährung von Darlehen beizustehen. Die Wirksamkeit des Vereines hat am 1. Jänner 1900 begonnen. Die Spareinlagen betrugen im Jahre 1900: Mk. 47.012, die Darlehen an Mitglieder (in 32 Fällen) Mk. 3425. Die Einlagen werden mit 3 pCt. verzinst, die Darlehen sind mit 5 pCt. zu verzinsen. Die Zahl der Mitglieder betrug 738, darunter Angehörige der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsverwaltung 572. Ueber

13. Dienst- und Miethwohnungen wird noch besonders berichtet werden.

14. Badeanstalten. Am Ende des Jahres 1900 waren zur Benützung durch Beamte, Bedienstete und Arbeiter, sowie deren Familienangehörige gegen mässige Vergütung (5 bis 15 Pfg. für ein Bad) 10 besondere Badeeinrichtungen vorhanden, und zwar in den Dienstwohngebäuden an der Bahnhofstrasse in Stuttgart (9964 Bäder im Jahre 1900; diese Badeanstalt ist gegen erhöhte Vergütung auch Privaten zugänglich), den Werkstätten Aalen (3435 Bäder), Cannstatt (8429), Rottweil (2054), Stuttgart (1058), Ulm (3485), auf den Bahnhöfen Bietigheim (802), Mühlacker (1510), sowie in den Heizhäusern Güglingen (35) und Künzelsau (135). Ausserdem bestehen provisorische Badeeinrichtungen in den Betriebswerkstätten Crailsheim und Heilbronn.

Oldenburg. (Kreis Oldenburger Eisenbahn: Bau einer Kleinbahn von Lütjenbrode nach dem Fehmarnsund.) Einer Mittheilung der „Str.- und Kleinbahn-Ztg." zufolge genehmigte die ausserordentliche Generalversammlung den Bau einer Kleinbahn von Lütjenbrode nach dem Fehmarnsund, die Trajectanstalt über den Fehmarnsund und die Haltestelle an und auf der Insel Fehmarn. In der Verbindung mit diesem Antrage stand die Genehmigung des Projectes für den Bau der Kleinbahn auf der Insel Fehmarn, das gleichfalls angenommen wurde.

Amerika. (Bau des Isthmuscanales über Nicaragua.) Einem Telegramm aus Washington zufolge beschloss die Isthmuscanalcommission des Senats mit 7 gegen 4 Stimmen, Bericht zu erstatten zu Gunsten der Hepburnbill, welche sich für Erbauung des Isthmuscanales über Nicaragua ausspricht. Das Repräsentantenhaus nahm die Hepburnbill betreffend den Isthmuscanal an.

Südafrika. (Credit für neue Eisenbahnen, sowie Erweiterung und Verbindung der bestehenden.) Einem Londoner Blatte zufolge ist ein Credit von drei Millionen Pfund Sterling zum Baue neuer Eisenbahnen in Südafrika, sowie zur Erweiterung und Verbindung der bestehenden verlangt worden.

Aegypten. (Schmalspurbahnen, deren Anlage, Betrieb, Umfang und Verkehr.) „Cassier's Magazine" enthält die Schilderung eines grossen Netzes von Schmalspurbahnen in Aegypten, deren Spurweite 2 Fuss $5^1/_2$ Zoll (= etwa 75 cm) beträgt und das nach seiner Fertigstellung eine Länge von 500 Meilen (= 805 km) haben wird. Diese Schmalspurbahnen befinden sich am Nildelta in den ägyptischen Provinzen Behera und Garbieh, welche bis zum Jahre 1890 fast ohne jede Verkehrsverbindung mit den ausserhalb liegenden Städten und Dörfern waren. Zu jener Zeit begann man mit der Anlage von Landstrassen, und im Jahre 1896 erhielt die Firma John Birch & Co. in London die Concession, längs dieser Strassen Schmalspurbahnen zu bauen. Diese Concession ging dann später an eine in England gegründete Gesellschaft über, die den Namen „Egyptian Delta Light Railways" hat und deren Linien in Aegypten als „Chemins de fer Agricoles" bekannt sind. Die ägyptische Regierung garantirt eine jährliche Reineinnahme von £ 58 (= Mk. 1183·2) für die englische Meile. Im Ganzen sind bis jetzt in den Provinzen Behera und Garbieh 354 Meilen (= 569·94 km) dem Betriebe eröffnet, 37 Meilen (= 59·57 km) sind im Bau. Das obige Blatt beschreibt eingehend die Anlage der Linien, die Brücken, den Locomotiv- und Wagenpark, wobei als eigenartig eine Anzahl Wagen III. Classe erscheinen, die an den Seiten offen und mit Querbänken versehen sind. Zwei Salonwagen mit Drehgestellen sind für den Khedive bestimmt. Die Züge verkehren nach einem regelmässigen Fahrplan. In den mit dem 31. März 1900 endigenden sechs Monaten sind 545.400 Personen und 62 t Güter, in den mit dem 30. September 1901 endigenden sechs Monaten 1,493.000 Personen und 204.300 t Güter befördert worden. Die Personenzüge verkehren mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 16 Meilen (= 26·66 km) in der Stunde.

Grossbritannien. (Vortrag, betreffend die irländischen Eisenbahnen.) Einem Vortrage des Directors der irländischen grossen Westbahn J. Tatlow entnimmt das „Bull. d. l. comm. int. d. congr. d. ch. d. f." die Thatsache, dass auch in Irland trotz des zahlenmässigen Rückganges seiner Bevölkerung die Eisenbahnen sich während der letzten zehn Jahre des vorigen Jahrhunderts in aufsteigender Entwicklung bewegt haben. Dort hat die Bevölkerung infolge der massenhaften Auswanderung eine Verminderung von 4·3 pCt. erlitten, während sich die Volkszahl in England um 9 pCt. und in Schottland um 4·7 pCt. vermehrte. Dagegen hob sich das in Irland in Eisenbahnen angelegte Capital um 5·5 pCt., und sind hiebei noch Mk. 3,000.000 ausser Rechnung geblieben, welche von der Regierung als Zuschuss hergegeben wurden, um arme Landstriche mit Eisenbahnen auszurüsten. Auf diese Weise wurden die dünnbevölkerten und verkehrsschwachen Bezirke von Connemara, Achill, Kerry und Donegal mit Eisenbahnbauten bedacht, denen man die Bezeichnung „Balfourlinien" beigelegt hat. Sie werden von den bestehenden Gesellschaften betrieben und haben viel dazu beigetragen, den Touristenverkehr nach den malerischen Steilküsten der grünen Insel zu ziehen und auch den Fischversandt von dort zu entwickeln, so dass letzterer einen Zuwachs von vollen 100 pCt. erfahren hat. Uebrigens haben auch die Eisenbahn-Gesellschaften zu diesen Neubauten erheblich mit beigetragen, und von den 16 Millionen Mark, welche die von J. Tatlow geleitete Gesellschaft zu solchem Zwecke verausgabt hat, entfallen 9 Millionen Mark auf geleistete Staatszuschüsse und 7 Millionen Mark auf eigene Mittel der Gesellschaft, wenn man die nöthig gewordene Vermehrung der Betriebsmittel einrechnet. Auch ist der Staatszuschuss nur für eine leichte Bauart bemessen, die Gesellschaften aber haben, um die Linien auch für ihr eigenes Material befahrbar zu machen, auf eigene Kosten eine stärkere Bauart vorgezogen. Dass diese Massnahmen den neuerschlossenen Gegenden grosse Vortheile gebracht haben, ist unbestreitbar, ob sie aber auch dem Interesse der Actieninhaber in gleicher Weise förderlich gewesen sind, ist nicht so unzweifelhaft. In dem gedachten Zeitraume hat sich die Zahl der in Irland verwendeten Locomotiven um 17, die der Personenwagen um 27 und die der Güterwagen um 26 pCt. vermehrt, und ist die Zahl der geleisteten Zugskilometer von 21,900.000 auf 27,840.000 gestiegen; also um rund 27 pCt. Dagegen hob sich in der gleichen Zeit die Zahl der Locomotiven in England um 31, in Schottland um 29 pCt., die der Personenwagen in England um 30, in Schottland um 34 pCt., die der Güterwagen in England um 30, in Schottland um 36 pCt., und ist die Zahl der zurückgelegten Zugskilometer in England um 28 und in Schottland um 30 pCt. gestiegen. Das in den irländischen Bahnen angelegte Capital hat sich durchschnittlich mit 3·89 pCt. verzinst, während dasselbe in England eine durchschnittliche Rente von 4·02, in Schottland eine solche von 4·12 pCt. gewährte.

Frankreich. (Bau einer neuen Linie der Pariser Untergrundbahn Le Métropolitain.) Die Direction der Pariser Untergrundbahn Le Métropolitain (Altes Netz, vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 59 und 76 ex 1897) hat dem „Journal des Transports" zufolge den Beschluss gefasst, ihr Betriebsnetz durch den Bau einer neuen Linie zu ergänzen. Die neue Linie wird von der Station Palais-Royal aus unter geeigneten Strassenzügen der Arrondissements (Stadtbezirke) am rechten Ufer der Seine in nordost-südwestlicher Richtung bis zur Place du Danube (Quartier d'Amérique, Arrondissement des Buttes-Chaumont) führen. Die Trasse wird, in einer Länge von 6·600 km im Untergrunde den Boulevard de Magenta unterfahrend, in der Nähe der Porte d'Orléans die Untergrundlinie Cliquancourt — Porte d'Orléans übersetzen und die Ringbahnlinie der Boulevards extérieurs neuerdings unterfahren.

— (Warnungsapparat für Maschinführer während der Einfahrt in Stationen.) Die Direction der Französischen Staatsbahnen lässt, wie das „Journal des Transports" berichtet, derzeit Versuche mit einem vom Ingenieur Keller erfundenen Warnungsapparate vornehmen, welcher während der Fahrt, bezw. beim Einfahren in Stationen oder sonst blockirte Streckenabschnitte in Function tritt. Die Construction der Vorrichtungen ist einfach und kann an allen vorhandenen Distanzsignalen sowohl, als an Locomotiven mit geringen Kosten angebracht werden. Am Maste oder an der Scheibe eines nach welch immer einem System construirten Distanzsignals ist in horizontaler Richtung ein entsprechend langer Arm angebracht, von dessen äusserstem Ende ein an dieses mittelst eines Ringes befestigter, entsprechend langer Strick herabhängt. Bei freier Fahrt steht der Arm parallel zur Bahn; deckt aber die Scheibe die Einfahrt, wird er gleichzeitig mit dieser gegen das Geleise gerichtet. An der Locomotive ist an dem den Maschinführer-Perron deckenden Dache ein T-förmiges Eisen angebracht, dessen Arme über den äusseren Geleisestrang so weit hinausragen, um beim Passiren des Signals mit dem Stricke des auf „Deckung der Station" eingestellten Apparates zu collidiren, welcher sich durch den Krafteffect des ihm vom T-Eisen versetzten Schlages um dessen vorgestreckten Arm spiralförmig windet (wie z. B. beim Iliebe mit einer Peitsche nach einer Stange oder einem Ast). Das drehbare T ist nun durch einen Hebel mit der Signalpfeife, und zwar derart verbunden, dass die zum Lautgeben geöffnete Pfeife nur durch die Hand des Maschinführers wieder zum Schweigen gebracht werden kann, daher insolange ertönt, bis dies erfolgt.

Russland. (Projectirter Bau einer auf Viaducten zu führenden Metropolitan-Eisenbahn mit elektrischem Betriebe in St. Petersburg.) Einer Mittheilung des Fachblattes „Commercial et financial Chronicle" zufolge, bewirbt sich ein Consortium englischer Capitalisten um die Concession zum Baue und Betriebe einer Metropolitan-Eisenbahn im Bereiche von St. Petershurg. Die projectirte, normalspurig zu erbauende und mit elektrischer Kraft zu betreibende Linie soll in einer Länge von 104·650 km nicht nur die Haupt- und Residenzstadt in allen Richtungen des Hauptverkehres, und zwar auf Viaducten führend, durchschneiden, sondern auch die Endstationsbahnhöfe der in St. Petershurg einmündenden Eisenbahnen unter einander verbinden. Dem Kostenpräliminare zufolge werden Bau- und Betriebseinrichtung der projectirten Metropolitan-Eisenbahn ca. 190,000.000 Rubel = ca. 503,000.000 Francs beanspruchen und wird deren Verzinsung nach Eröffnung des Betriebes im Bereiche des Gesammtnetzes im ersten Jahre mit $1^1/_2$ pCt. und nach zehnjährigem Betriebe mit ca. 5 pCt. angenommen. Dem Betriebsplane zufolge sollen die Züge mit Intervallen von 2 Minuten und einer Fahrgeschwindigkeit von 30—45 englischen Meilen = 56—64 km per Stunde verkehren. Der ursprünglich in Aussicht genommene Bau einer Untergrundbahn, deren Herstellung wesentlich wohlfeiler zu stehen käme, würde, an massgebender Stelle eingezogenen Erkundigungen zufolge, keine Aussicht auf behördliche Genehmigung zu gewärtigen haben.

— (Umfang des Personen- und Güterverkehres auf der Transsibirischen Eisenbahn im Jahre 1900.) Einem Berichte des „Journal des Transports" zufolge, ergab der Verkehr der Transsibirischen Eisenbahn — deren im März 1891 begonnener Bau so rasche Fortschritte machte, dass nach zehnjähriger Bauzeit bereits ca. 6000 Werst im Betriebe standen — Ende 1900, und zwar im Vergleiche zu den Vorjahren, folgende Ziffern:

Im Jahre	Reisende	Gütertonnen
1895 (dreimonatlicher Betrieb) . .	211.000	57.000
1896	417.000	184.000
1897	600.000	440.000
1898	1,049.000	700.000
1899	1,075.000	657.000
1900	1,030.000	725.000

Den ersten Rang im Güterexporte, und zwar mit 42 pCt. des Gesammtverkehres, nehmen Cerealien ein, ferner hat der Export von chinesischem Thee ganz bedeutende Dimensionen angenommen (36.000 t). Importartikel sind Zucker, Webwaaren, Eisen etc., Metalle, Eisengeschmeide, Maschinen und Petroleum. Es wurden ferner im Jahre 1900 5447 Stück Pferde, 9705 Schlachtvieh, 585.000 Pud (1 Pud = 16·38 kg) diverse Fettstoffe, 320.000 Pud Thierhäute und Leder, 665.000 Pud frische Butter, 2,492.000 Pud geschlachtetes Fleisch, 1,390.000 Pud Steinkohlen, 239.000 animalische Wolle etc. verfrachtet. Eine genaue specificirende Statistik des Güterverkehres, sowie der bereits erzielten Productionsfähigkeit der einzelnen Gebiete Sibiriens lieferte eine anlässlich der vorjährigen Ausstellung in Glasgow unter den Auspicien der russischen Regierung verfasste Monographie. Dieser zufolge betrug der Güterverkehr des Jahres 1900 42,800 000 Pud, das ist im Vergleiche zu 1899 mit 39,700.000 um 3,100.000 Pud mehr.

Der Getreideexport mit 17,000.000 Pud bewegt sich zum grössten Theile gegen Westen, davon 2,100.000 Pud nach den Häfen des Baltischen Meeres, 1,400.000 Pud nach Archangel, 3,200.000 Pud nach den europäischen Gebietstheilen Russlands und dessen Nachbarländer, 3,600.000 Pud nach dem Uralgebiete, 6,800.000 Pud für die von der Transsibirischen Eisenbahn durchschnittenen Landestheile, insbesondere die getreideärmeren nördlichen Districte, und 400.000 Pud zur Verproviantirung des Stationspersonales der Eisenbahn selbst. Am Exporte participiren an erster Stelle mit rund 9,000.000 Pud die Sectionen zwischen Tscheliabinsk und Petropowlowsk. Einen ganz bemerkenswerthen Aufschwung nimmt der Export frischer und zerlassener Butter (des sogenannten Rindschmalzes), welcher von den in stetiger Zunahme begriffenen, rationell betriebenen Meiereien von Tomsk in Gefrierwagen bis Riga geliefert wird, woselbst diese Waare in mit Kühlräumen ausgestatteten Dampfern bis Dänemark und selbst bis England verfrachtet wird. In neuster Zeit verlegen sich, wie berichtet wird, die Colonisten auf die Geflügelzucht in grossem Massstabe, und zwar speciell im Interesse der Begründung eines constanten Exportes von Eiern.

— (Projectirter Ausbau einer das Schwarze Meer mit der Adria verbindenden, „Transbalkan-Bahn" genannten Linie.) Einem Berichte des „Journal des Transports" zufolge, befasst man sich in massgehenden Kreisen Russlands in neuester Zeit wieder ganz ernstlich mit dem Projecte einer das Schwarze Meer und die Adria mit Durchquerung der Balkanstaaten verbindenden Eisenbahn. Die Ausführung des bereits vor mehreren Jahren in Anregung gebrachten Projectes wurde damals aus dem Grunde als noch verfrüht beurtheilt, da vor Fertigstellung der Transsibirischen Eisenbahn der Bau dieser insbesondere zur Vermittlung des Getreideverkehres russisch-asiatischer Provenienz nach dem Südwesten Europas in Aussicht genommenen Linie keine Aussicht auf Rentabilität gehabt hätte. Die Trasse der in Aussicht genommenen combinirten Eisenbahnlinie im Anschlusse an die Schifffahrt im Schwarzen Meere soll, vom Hafen von Varna ausgehend, mit Einbeziehung der bulgarischen Linie Varna—Plevna—Sofia und deren neu zu erbauenden Verbindungsbahn zwischen Sofia und Ristovatz von dort aus mit Benützung der Theilstrecke Nisch—Ristovatz (Sibevce—Uesküb—Salonichi), sowie der Linie Verisovatz—Mitrovitza der Orientbahn-Gesellschaft und weiterhin die Trasse der projectirten Linie Verisovatz—Prisond verfolgend, im Drinathale bis Skutari in Albanien ausgehaut werden, von wo aus sie auf montenegrinischem Gebiete über San Giovanni di Medua und Dulcigno den als Kopfstation einzurichtenden, entsprechend zu erweiternden und zu vertiefenden Hafen von Antivari erreichen wird. Der Ausbau der Transbalkan-Bahn wird von besonderer Bedeutung für die Verproviantirung der getreidearmen Gebiete des westlichen Albaniens und insbesondere Montenegros sein, zu dessen volkswirthschaftlichem Gedeihen die Errichtung eines Stapel- und Handelsplatzes für russische, nach dem Südwesten Europas bestimmte Cerealien wesentlich beitragen wird.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets von Wien nach Dentsch-Altenburg und Hainburg, sowie umgekehrt.) Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft giht bekannt, dass ab 22. März l. J. zur Benützung des täglich ab Wien-Weissgärber verkehrenden Passagierschiffes nach Deutsch-Altenburg und Hainburg combinirte Tour- und Retourkarten ausgegeben werden, welche für den I., bezw. II. Schiffsplatz zu Thal und zur Rückfahrt per Bahn für die II., bezw. III. Classe berechtigen. Desgleichen werden derartig combinirte Karten in Hainburg (Bahnhof) und Deutsch-Altenburg (Bahnhof) nach Wien (Staatsbahnhof) zur Ausgabe gehracht, welche zur Retourfahrt auf dem Passagierschiffe Giltigkeit haben. Die Fahrpreise betragen von Wien-Weissgärber nach Deutsch-Altenburg, bezw. nach Hainburg und umgekehrt für I. Platz Schiff, II. Classe Bahn K 5.70 und für II. Platz Schiff, III. Clase Bahn K 3.40. Die Tour- und Retourkarten haben drei Tage Giltigkeit, 25 kg Freigepäck wird nur auf der Schiffsstrecke gewährt.

Kärnten. (Flössereiverkehr auf dem Drauflusse in Kärnten im Jahre 1901.) Nach der von der k. k. Landesregierung in Klagenfurt verfassten statistischen Zusammenstellung gestaltete sich der Flössereiverkehr auf der kärntnerischen Draustrecke im Jahre 1901 nachstehend:

Es verkehrten im politischen Bezirke Klagenfurt 13 (1900: 14) Flösse mit einem Holzbestande von 2254 (1900: 1960) q; im politischen Bezirke Spittal 173 (1900: 263) Flösse mit einem Holzbestande von 27.735 (1900: 58.740) q; im politischen Bezirke Villach 36 (1900: 17) Flösse mit einem Holzbestande von 4085 (1900: 543) q; im politischen Bezirke Völkermarkt 87 (1900: 33) Flösse mit einem Holzbestande von 13.670 (1900: 6375) q und einer beigegebenen Ladung von 850 (1900: 150) q. Der Gesammtverkehr auf der kärntnerischen Draustrecke im Jahre 1901 belief sich daher auf 309 (1900: 327) Flösse mit einem Gesammtholzbestande von 47.744 (1900: 67.618) q und einer beigegebenen Ladung von 850 q.

Im politischen Bezirke Wolfsberg war, wie seit dem Jahre 1896, auch im Jahre 1901 keine Flossfahrt zu verzeichnen.

Deutsches Reich. (Bau des grössten Lastkrahnes der Welt.) Aus Kiel wird dem „Triester Tagblatt" geschrieben: Im Laufe der letzten Monate ist auf der hiesigen Schiffswerfte Horwaldswerke ein Drehkrahn gebaut worden, der in Bezug auf Tragweite und Abmessungen als der grösste Krahn der Welt gelten kann. Der auf einem in den Kriegshafen hinein-

gebauten Molo vollständig freistehende, durch elektrische Kraft betriebene Krahn kann je zwei auf jeder Seite des Molo nebeneinander liegende Schiffe bedienen und mit seinem 45 m langen und 50 m über dem Fundament liegenden Lastarm über die Mastspitze der grössten Schiffe hinweg reichen. Die Tragfähigkeit dieses Riesenkrahnes beläuft sich auf 150 t, während das Eigengewicht 450 t beträgt. Das Fundament besteht aus einem massiven Betonblock, der wiederum auf und zwischen 280 Pfählen von 30 cm Durchmesser ruht. Einen Drehkrahn von gleicher Leistungsfähigkeit erhält in nächster Zeit auch die Krupp'sche Germaniawerfte.

Deutsches Reich. (Project der Verbindung des Ems-Hunte-Canales mit dem Dortmund-Emshäfen-Canal.) Einer Mittheilung des „Berliner Tageblatt" zufolge hat der Nordwestdeutsche Canalverein, dessen Hauptaufgabe es ist, die Canäle des Grossherzogtbums Oldenburg durch geeignete Verbindungen mit der Ems dem allgemeinen Verkehr zu erschliessen, neuerdings den Plan gefasst, den Ems-Hunte-Canal mit dem Dortmund-Emshäfen-Canal in geeigneter Weise zu verbinden. Während seither die Begradigung der Leda und Herstellung des Hunte-Ems-Canales auf die Abmessungen des Dortmund-Ems-Canales behufs Verbindung Oldenburgs mit Leer projectirt war, was einen Kostenaufwand von circa sieben Millionen Mark erforderte, stellt der neue Plan eine directe Verbindung Oldenburgs mit dem Dortmund-Ems-Canal oberhalb Aschendorf dar. Ein derartiger Wasserweg würde, da er in grossen Entfernungen durchwegs billiges Gelände durchschneidet, mit einem geringeren Kostenaufwand herzustellen sein, ausserdem aber würde er unabsehbare Moor- und Heideflächen für Culturzwecke nutzbar machen und somit die Hebung socialer Verhältnisse weiterer Kreise günstig beeinflussen.

Russland. (Schiffahrts- und Schiffbauprämien in Russland, deren Einführung betreffend.) Der „Triester Ztg." zufolge wird der „H. B. H." aus Russland geschrieben: Im Laufe der Verhandlungen des Congresses zu Charkow haben die Industriellen infolge des lobenswerthen Vorgehens des russischen Finanzministers, die Massregeln zu studiren, durch welche sich die russische Metallproduction heben liesse, unter Anderem auch den Wunsch für die Einführung von Schiffbauprämien in Russland ausgesprochen. Es sind daher verschiedene Vorschläge in diesem Sinne geäussert und discutirt worden; das Ergebniss wurde hierauf der russischen Regierung vorgelegt und von dieser, unter der directen Leitung des Grossfürsten Alexander, zu folgendem, so ziemlich dem Wortlaut entsprechenden Gesetzentwurfe ausgearbeitet:

1. Die Regierung Russlands wird dem Rheder als Darlehen 50 pCt. der Bausumme eines jeden in Russland gebauten Schiffes vorschiessen; doch muss diese Summe in 20 Jahren amortisirt werden, und zwar ohne Zinsen. Damit aber dieses Darlehen der freien Verwendung eines solchen Schiffes nicht hinderlich werde, wird bestimmt, dass für ein solches Schiff ausser dem Staatszuschusse auch noch eine zweite Hypothek bis zum Betrage eines Drittels geschlossen werden kann.
2. Die Regierung verpflichtet sich, das Schiff zu drei Vierteln seines Werthes mit 2 pCt. per Jahr zu versichern; man glaubt, dass auf diese Weise ein solches Schiff in die Lage versetzt werden wird, um den Regierungsvorschuss in der stipulirten Zeit zurückzahlen zu können.
3. Die russische Regierung wird die Hälfte der Kosten für die von einem in Russland gebauten Schiffe verbrauchten Kohlen tragen, unter der Bedingung, dass nur russische Kohlen gebraucht werden.
4. Dieses Gesetz ist für die Dauer von 20 Jahren anwendbar auf alle Schiffe, die in Russland aus russischem Material in den ersten zehn Jahren nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes gebaut werden.
5. Der Finanzminister reservirt sich das Recht, zehn Jahre nach der Anwendung dieses Gesetzes die Gerechtsame der russischen Flagge nur noch solchen Schiffen zu gewähren, die ausschliesslich in Russland gebaut sind.

Einige dieser Vorschläge haben lebhafte Debatten hervorgerufen und besonders eine sehr energische Opposition von Seite der russischen Rheder, die sich in der Regel fremden Materiales bedienen. Es besteht indes kein Zweifel darüber, dass dieses Gesetz von dem russischen Reichsrathe angenommen werden wird, denn die russische Industrie verlangt, dass die Regierung kräftige Mittel zu einem wirklichen Schutze für sie ergreift.

Schiffbauwesen in China. Einem Aufsatze des „Dresdner Journal", betitelt: „Die Chinesen als Schiffbauer und Seeleute", ist Folgendes zu entnehmen: Es gibt Sinologen, die der Meinung sind, dass jede neue Erfindung nur die Folge einer chinesischen sei, die man dort schon seit unvordenklichen Zeiten kenne und anwende. Sie entdeckten in der That den Schiffscompass und das ausbalancirte Steuerruder; auf dem Westflusse kann man noch das Prototyp der modernen Thurmschiffe sehen, und wenn der englische Capitän, der die Entdeckung gemacht hatte, dass durchlöcherte Segel besser segelten als ganze, nach dem Jangtsekiang käme, so würde er sehen, dass diese Erfindung den Chinesen nichts Neues ist. Der bebeutendste Schiffbaudistrict in China ist der Perlfluss. Dort tritt auch der Unterschied zwischen alter und neuer Zeit am Schärfsten hervor. In Hongkong sieht man auf den Werften vorzüglich hergestellte Frachtboote, gut modellirte hölzerne Dampfer, Heckraddampfer, Dampfjachten und die modernen Güter- und Passagierschiffe. Ohne fremde Beihilfe bauen die Chinesen allein prächtige hölzerne Dampfer bis zur Grosse von 400 Tons, und zwar in Kanton, wo sie Ideen und Zeichnungen für dieselben nicht aus europäischen Läden holen können, weil es dort keine gibt. Nicht allein an den grossen Centralpunkten, sondern auch in vielen an den Flussufern gelegenen Dörfern findet man eine bedeutende Schiffbauindustrie. Macao versendet alljährlich eine ausserordentlich grosse Zahl von Dschunken und Sampans. Einer der Hauptgründe, warum der Schiffbau sich gerade im Süden gut entwickelt hat, liegt in dem Umstande, dass Bauholz dort immer zu haben ist. China selbst ist ein baumarmes Land, aber die aus den prächtigen Wäldern Borneos, den Philippinen und anderen Sundainseln, sowie der Inselu des Bandameeres kommenden Hölzer finden hier ihren Hauptmarkt, und die Chinesen, die im Süden seit Jahrhunderten als Zimmerleute arbeiteten, haben eine Generationen hindurch geübte Fertigkeit, die sie befähigt, mit diesem Material besser umzugehen als irgend ein Arbeiter in der Welt. Die chinesischen Dschunken erscheinen auf den ersten Blick plump und ungeschickt, aber es ist auffallend, wie leicht sie zu handhaben sind. Das leichte lateinische Segel ist gut beweglich, und man bewundert die seemännische Art, mit der manövrirt wird, und dabei ist der „Mann" am Steuer in der Regel eine Frau mit einem kleinen Kinde auf dem Rücken, die nur von einem kleinen Jungen unterstützt wird. Die mächtigen Steuerruder sind, wenn sie nicht ausbalancirt sind, durchbrochen und bieten so dem Wasser wenig Widerstand, während sie doch die Steuerfähigkeit nur wenig beeinträchtigen. Das Steuerruder hat auch eine Vorrichtung, durch die es gehoben und gesenkt wird, so dass man es dem Wasserstande anpassen kann. Ausserordentlich einfach sind die Winden gebaut, aber sie erfordern einen grossen Aufwand von Körperkraft. Kanonen auf Deck sind nothwendig, gegenüber der in den chinesischen Gewässern noch immer nicht ganz unterdrückten Seeräuberei, und im Gegensatze zu jenen auf den Wällen der Städte sind sie in gebrauchsfähigem Zustande. Das hochaufgebaute Hintertheil erinnert an die spanischen Galeeren des Mittelalters. Der wasserdichte Verschlag ist eine Eigenthümlichkeit der chinesischen Schiffbaukunst. Es ist nicbt ungewöhnlich, dass man eine Dschunke in den Hafen kommen sieht, an der ein Ende sammt dem Mast und Allem, was an Deck war, vollkommen fehlt. Es befindet sich solch ein wasserdicbter Verschlag am Vordertheile wie am Hintertheile des Schiffes; auch der Schiffsraum dazwischen ist oft noch in wasserdichte Abtheilungen geschieden. Trotz ihrer Stärke und geschickten Führung haben die Dschunken allerdings in der Taifunzeit viel zu leiden, weil sie ihrer Bauart wegen sehr dem Spiele der Elemente preisgegeben sind.

Literatur.

Eisenbahn-Schematismus. Der 28. Jabrgang des Eisenbahn-Schematismus für Oesterreich-Ungarn pro 1902/1903, dieses in Eisenbahnkreisen sehr beliebten und für alle Interessenten des Eisenbahnwesens unentbehrlichen Nachschlagebuches, ist soeben erschienen und beim Redactionscomité (Wien, II/2, Nordbahnstrasse 50) und in allen grösseren Buchhandlungen zu haben.

Für Localbahnen.

Ein viele Jahre bei Haupt- und Localbahnen activ gewesener Directionsbeamter, vertraut mit den Registraturs-, Secretariats-, Einnahmen-, Controle-, Transport-, Reclamations-, Tarifs-, Zugförderungs-, Drucksorten-, Inventar- und statistischen Agenden, sowie Bilanzarbeiten, sucht Engagement ohne Altersversorgung. Anträge erbeten unter **„Pensionist 1248"** an die Administration dieses Blattes.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn. **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probennummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 2 vom 9. Jänner 1902 auf Seite 58 enthaltenen Kundmachung [17], Zeile 9 und 10, sind die Worte mit der Bezeichnung „Nur giltig für Petroleum" zu streichen.

Dementsprechend finden die verlautbarten Frachtsätze auch für die laut Güterclassification des Tarifes, Theil I, für den bezeichneten Güterverkehr in den Ausnahmetarif Nr. 15 eingereihten Artikel, als Petroleumnaphtha (Rohbenzin) und Mineralschmieröl, Anwendung.

Wien, am 3. April 1902. [284]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Abänderung des Stationsnamens Reichenbach i. L.

Die Station Reichenhach i. L. an der Linie Görlitz—Dresden erhält ab 1. Mai 1902 die Benennung „Reichenbach (Oberlausitz)".

Dresden, im April 1902. [285]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Gänzliche Aufhebung der Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe in der Station Wien.

Die im November 1901 kundgemachte, mit Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. November 1901, Z. 52.129/16, genehmigte und im December 1901 nur theilweise aufgehobene Herabsetzung der lagergeldfreien Abnahmefrist bei der Abgabe in der Station Wien tritt mit 12. April 1902 gänzlich, also auch hinsichtlich mineralischer Kohle und Kokes, ausser Kraft.

Wien, im April 1902. [286]

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Berichtigung des Tarifes, Theil II.

Zufolge des Ueberganges der Schweizerischen Nordostbahn in den Besitz des schweizerischen Bundes sind in dem vom 1. Jänner 1900 giltigen Tarife, Theil II, folgende Berichtigungen vorzunehmen:

Auf Seite 2—4, 159—165 ist die Ueberschrift „Schweizerische Nordostbahn" abzuändern in „Schweizerische Bundesbahnen".

Auf Seite 160—165 ist bei Basel, Konstanz, Schaffhausen und Singen die Bezeichnung „N.O.B." in „S.B.B." abzuändern.

Die für Basel S.B.B. giltigen Frachtsätze finden auch für Frachtgutsendungen (demnach mit Ausschluss von Eilgut aller Art) nach und von Basel-St. Johann Anwendung.

Wien, am 3. April 1902. [287]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Mai, für Frachterhöhung mit 15. Mai 1902, tritt für den Thüringisch-Hessisch-Sächsischen Verband ein neuer Tarif, Theil II, in Kraft, welcher den bisherigen Tarif vom 1. Jänner 1896 ausser Wirksamkeit setzt.

Exemplare des neuen Tarifes erliegen in der Station Reichenberg, sowie bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit und sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt, als auch bei der unterzeichneten Direction zum Preise von Mk. 1·25, resp. 147 Hellern erhältlich.

Wien, am 4. April 1902. [288]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Eröffnung der Personenhaltestelle Bazar für den Sommerverkehr.

Die in der Strecke Salzburg—Parsch—St. Leonhard—Drachenloch gelegene Personenhaltestelle Bazar wird für den Sommerdienst, und zwar vom 1. Juni bis 30. September 1902, als Station für den Personenverkehr eröffnet.

Salzburg, am 9. April 1902. [289]

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Tarif, Theil II, Heft 2, vom 1. März 1896.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die auf Seite 5 und 6 des Nachtrages VI zum oben bezeichneten Tarife unter fortlaufender Nummer 10 und 11 (Punkt 3) enthaltenen Frachtsätze für Petroleum etc. ab Kralup B.E.B. werden mit 19. April 1902 aufgehoben.

Gleichzeitig treten für die gleichen Relationen und Artikel anderweitige Frachtsätze in Kraft, welche unter „Tarifermässigungen im Güterverkehre" in diesem Blatte verlautbart erscheinen.

Wien, am 7. April 1902. [290]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl-Sauerbrunn.

Nachtrag I zum Gebührentarife, Theil II.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1902 tritt zu dem vom Tage der Betriebseröffnung, d. i. vom 1. Februar 1895 giltigen Gebührentarife, Theil II, für Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr der oben genannten Localbahn ein Nachtrag I in Kraft, welcher die Aenderung eines Stationsnamens und Druckfehler-Berichtigungen des Haupttarifes enthält.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der unterzeichneten General-Direction zum Preise von 10 Hellern per Stück bezogen werden.

Prag, am 5. April 1902. [291]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
als betriebführende Verwaltung der Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl-Sauerbrunn.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Druckfehler-Berichtigung in einer Kundmachung.

In der im Verordnungs-Blatte Nr. 38 vom 5. April 1902 enthaltenen Kundmachung [269] sind folgende Druckfehler zu berichtigen:

Im zweiten Absatz, 2. Zeile von oben, die Stationsbezeichnung Hiederdorf auf „Niederdorf“ und in der 4. Zeile die Anführung des A.-T. III auf „A.-T. II a“.

Wien, am 7. April 1902.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. Juni 1901. (Aenderungen der Bestimmungen über die Giltigkeit der Ausnahmetarife auf und mit den Localbahnen.) Die Bestimmungen über die Giltigkeit der Ausnahmetarife im Verkehre auf und mit den Localbahnen erfuhren mit Wirkung vom 1. April 1902 infolge der zum gleichen Termin erfolgenden Neuausgabe des Tarifheftes C, Abschnitt II, die nachverzeichneten Aenderungen.

Die Aenderungen sind theilweise nur von formeller Art, indem lediglich die Anordnung und Numerirung der verschiedenen Ausnahmetarife geändert wird.

Aenderungen sachlicher Art treten hauptsächlich ein, insofern als

a) der Kreis der Güter, welche den sogenannten Rohstofftarif geniessen, bedeutend erweitert wird; Näheres ergibt der neue Ausnahmetarif Nr. 2a;
b) der Geltungsbereich und die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifes für Wegbaumaterialien (neu Nr. 5b, alt Nr. 4) eine Erweiterung erfahren;
c) ein neuer Ausnahmetarif für Sand, Kies und Grand eingeführt wird.

Im Einzelnen wird bemerkt:

I. Abschnitt D, Ausnahmetarife.

1. Im Verkehre auf und mit den nachgenannten Localbahnen:

Ludwigsstadt-Lehesten,
Vohenstrauss-Waidhaus,
Kronach-Nordbalben,
Rottenhausen-Stadtlauringen,
Dettelbach Bahnhof-Dettelbach Stadt,
Thann-Matzbach-Haag,
Strullendorf-Schlüsselfeld,
Ungerhausen-Ottobeuren,
Landshut-Rottenburg a. Laaber,
Röthenbach b. Lindau-Scheidegg

gelten die nachverzeichneten Ausnahmetarife

Ausnahmetarife (neue) Nr.	für	Die Frachtsätze sind die gleichen wie für den seitherigen Ausnahmetarif Nr.	Tariftabelle des Heftes D vom 1. Juni 1901
1 a	Holz, Holzmehl etc. (Holztarif)	1 a	Seite 15, 17 u. ff.
1 b	Stammholz (Stammholztarif)	1 b	Seite 15, 17 u. ff.
1 c	Stammholz (Stammholz-Mainumschlagtarif)	9	Seite 47 u. ff.
2 a	Rohstoffe (Rohstofftarif)	6 a	Seite 15, 17 u. ff.
2 b	Sand, Kies und Grand (Sandtarif)	siehe unten	siehe unten
2 c	Torfstreu, Torfmulle; Holzsägemehl und Stroh zu Streuzwecken (Streumitteltarif)	5	Seite 15, 17 u. ff.
2 d	Schleifholz (Schleifholztarif)	2	Seite 15, 17 u. ff.
2 e	Brennholz und Torf (Brennholztarif)	2	Seite 15, 17 u. ff.
2 h	Kalkasche	5	Seite 15, 17 u. ff.
3	Kali zu Düngezwecken (Kalitarif)	6 b	Seite 15, 17 u. ff.
4	Düngekalk (Düngekalktarif)	6 c	Seite 15, 17 u. ff.
5 a	Steine (Steintarif)	3	Seite 15, 17 u. ff.
5 b	Wegebaustoffe (Wegebaustofftarif)	4	Seite 15, 17 u. ff.
6 a	Stein- und Braunkohlen, Stein- und Braunkohlen-Briquettes, Hochofen-Coaksabfälle	10	Seite 52
6 c	Stein- und Braunkohlen ab Aschaffenburg	10	Seite 52
10	Saatgut	Specialtarif III, bezw. halber Satz für Frachtstückgut	Seite 14, 16 u. ff.
11	Dachschiefer	Ausnahmetarif Nr. 11 (ungeändert)	Seite 57
13	Käseschab	Ausnahmetarif Nr. 8 (Specialtarif III, bezw. Stückgut-Specialtarif)	Seite 14, 16 u. ff.

nach Massgabe der näheren Bestimmungen des Tarifheftes C, Abschnitt II, und der einschlägigen besonderen Bestimmungen des Tarifheftes D.

Die Artikel, auf welche die vorbezeichneten Ausnahmetarife Anwendung finden, der örtliche und zeitliche Geltungsbereich, wie alle näheren Bedingungen sind dem ab 1. April 1902 giltigen Tarifheft C, Abschnitt II, zu entnehmen.

Die Frachtsätze des neuen Ausnahmetarifes 2b für Sand etc. sind aus der Kilometertarif-Tabelle des Heftes D (Seite 13 u. ff.) in der Weise zu ermitteln, dass von den Frachtsätzen der seitherigen Ausnahmetarife Nr. 3 (neu 5a) und 6 (neu 2a) jeweils der billigere angewendet wird.

In der Kilometertarif-Tabelle des Heftes D (Seite 15, 17 u. ff.) ändert sich hienach der Kopf für die Ausnahmetarife, wie folgt:

	Ausnahmetarif Nr.								
alt	1		2	3	4	5	6		
	a	b					a	b	c
neu	1 a	1 b	2 d	5 a	5 b	2 c 2 h	2 a	3	4

2. Im Verkehre auf und mit denjenigen Localbahnen, welche vorstehend unter Ziffer 1 nicht genannt sind, gelten die Ansnahmetarife

Nr. 1a, 1b, 1c, 2a–e, 2h, 3, 4, 5a, 5b, 6a, 6c, 10, 11, 13

und ausserdem die Ausnahmetarife

Nr. 2g (alt 12) für Zuckerrüben, Zuckerrübenabfälle und Pressrückstände der Zuckerfabrikation,

Nr. 8 (alt 21) für Fäkalien, Hausunrath und Strassenkehricht,

Nr. 12a (alt 25) für Abfallmineralöl

nach Massgabe der näheren Bestimmungen des Tarifheftes C, Abschnitt II, nnd der einschlägigen besonderen Bestimmungen des Tarifheftes D.

Die Frachtsätze sind dem ab 1. April 1902 giltigen Tarifhefte C, Abschnitt II, zu entnehmen. Ausgenommen sind die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 1c, welche in der besonderen Tariftabelle D (Seite 47—51) und jene für den Uebergangsverkehr von der Localbahn Jossa-Brückenau, welche im Tarifhefte D (Seite 99) enthalten sind.

3. Bei den weiteren Ausnahmefrachtsätzen, welche nur im Verkehre mit Stationen einzelner Localbahnen gelten und bei den einschlägigen Localbahnen im Abschnitte E angegeben sind, tritt eine Aenderung, abgesehen von der anderweitigen Numerirung, nicht ein.

II. Einzelne Aenderungen.

Die Nummern der an verschiedenen Stellen in den Abschnitten D (Absatz 4 und 5) und E (VI, VIII, X, XVI, XXI, XXIII, XXXIX, XLVIII) angeführten Ausnahmetarife sind entsprechend den Angaben unter I zu ändern. Ausnahmetarif Nr. 14 (Abschnitt E X, XVI) führt die neue Nummer 2f.

Unter Ziffer XXI (Localbahn Jossa—Brückenau) bei den Frachtsätzen für den Uebergangsverkehr mit Jossa tr. (Absatz 3) ändert sich der Kopf für die Ausnahmetarife, wie folgt:

Ausnahmetarif Nr.								
alt	1a und 1b	2	3	4	5	6a	6b	6c
neu	1a und 1b	2d	2b und 5a	5b	2c und 2h	2a	3	4

III. Umkartirungstarif.

Der seit 1. October 1898 als Anhang zu den Tarifheften C nnd D giltige Umkartirungtarif ist nunmehr dem Tarifheft C, Abschnitt II, vom 1. April 1902, als Abschnitt H beigegeben. Ein Aenderung in der Anwendbarkeit desselben für den Localbahnverkehr ist nicht eingetreten.

Ein Tarifnachtrag, welcher die vorstehend behandelten und sonstigen Aenderungen umfasst, wird baldthunlichst erscheinen.

Ausnahmetarif 9S für Schiffsbaueisen im Versandt nach binnenländischen Werften. (Einbeziehung der Station Nienbnrg a. d. Saale.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1902 wird die Station Nienburg a. d. Saale in den in den Gruppen- und Gruppenwechselverkehren der Preussisch-Hessischen Staatseisenbahnen, sowie im Reichsbahn-Staatsbahnverkehr bestehenden oben bezeichneten Ausnahmetarife als Empfangsstation einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Kgl. Preussisch-hessische Staatsbahnen etc. (Tarifirung von „Schlammdünger aus Kläranlagen“.) Im Gruppen- und Wechselverkehr der vereinigten Preussisch-hessischen Staatsbahnen, im Binnenverkehr der Militärbahn, im Militärbahn-Staatsbahnverkehr, im Binnenverkehr der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, im Reichsbahn-Staatsbahnverkehr, im Wechselverkehr der Preussisch-hessischen Staatsbahnen mit den Oldenburgischen Staatsbahnen und mit Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn ist vom 1. April 1902 ab im Waarenverzeichnisse des Ansnahmetarifes 2 (Rohstofftarif)

a) nachzutragen:
unter Ziffer 1 vor „Wollstaub“ der Artikel „Schlammdünger aus Kläranlagen“,

b) zu streichen:
unter Ziffer 4 der Artikel „Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation (Pressschlamm, Scheidekalk, Saturationsschlamm)“.

In dem gleichen Verkehrsnmfang nnd von dem gleichen Tage ab ist im Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation (Neuansgabe vom 1. August 1900) anf Seite 2 unter I. B a an Stelle der Worte „Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation (Pressschlamm, Scheidekalk, Saturationsschlamm)“ zn setzen: „Schlammdünger aus Kläranlagen“.

Frühjahrsausstellung des Vereines „Secession“ in München. (Frachtermässignng für Ausstellungsobjecte.) Anlässlich der in der Zeit vom 20. Februar bis 30. April 1902 in München stattfindenden Frühjahrsansstellung des Vereines „Secession“ in München haben für die Rückbeförderung der ausgestellt gewesenen Gegenstände auf den Linien der österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Bahnverwaltungen die im gemeinsamen Tarife, Theil I, Abtheilung B, Abschnitt C—IV (Generalgütertarif, I. Band, I. Abtheilnng, Seite 61), vorgesehenen Tarifbegünstigungen nnter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden.

M. WOLF
k. u. k. Hoflieferant 664
Wien, VI. Mariahilferstrasse 29
Telephon 4435
Uniformen, feine Civil-Garderobe.
Preiscourante auf Wunsch.

„COURIER“
Internationales Reise- und Fahrkarten-Bureau
NAGEL & WORTMANN 663
Fahrkarten-Stadtbureau der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn

FAHRKARTENBUREAU der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
WIEN, I. Operngasse 6. — ABBAZIA, Südbahn Hotel Stefanie.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Nächst der Station Salzburg, längs der Linie Salzburg—Wörgl von km 1·1 bis km 3·5 kommt die Anlage eines neuen Rangirbahnhofes und ferner abzweigend von diesem eine 1·2 km lange zweigeleisige Verbindungscurve zur Strecke Amstetten—Salzburg (310·8 10) zur Ausführung und werden die gesammten **Unterbauarbeiten** im annäherungsweisen Kostenbetrage von **K 1,225.000** an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und die Formularien für die letzteren, sowie die Projectspläne liegen ab 9. April 1902 bei der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck (Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau) während den Amtsstunden von 8 bis 12 Uhr und 2 bis 5 Uhr auf.

Diese Behelfe sind mit Ausschluss der Pläne bei der vorbezeichneten Dienststelle auch gegen Bezahlung erhältlich.

Die Offerte sind versiegelt bis **spätestens 9. Mai 1902, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungs-Protokolle der k. k. Staatbahn-Direction Innsbruck zu überreichen.

Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 3 Uhr Nachmittags statt.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen und dass sich des Weiteren die k. k. Staatsbahn-Direction das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Innsbruck, im April 1902.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
976	k. k. österr. Staatsbahnen		I. Petroleum, roh und raffinirt, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleum-Rückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Gondron, Petroleumpech), in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen, Asphaltkokes und Petroleumkokes; II. leere, gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralölfässer	Kralup B.E.B. Kolin St.E.G. und Oe.N.W.B.	Bludenz				Heller				
					Bregenz					227				
					Lochau					241				
					Dornbirn					241				
					Feldkirch					239				
					Hohenems					232				
										237				
						zu I. Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der bezüglichen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen; zu II. Aufgabe als Frachtgut in umgekehrter Richtung und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 60 Stück Petroleum- oder sonstige Mineralöl-Fässer per Frachtbrief und Wagen; gelangen weniger als 60 Stück leere Fässer zur Aufgabe, so ist die Frachtberechnung zu den nebenstehenden Frachtsätzen unter Zugrundelegung des Rechnungsgewichtes für 60 Fässer, welches für Holzfässer mit 2160 kg und für eiserne Fässer mit 3000 kg per Frachtbrief und Wagen festgesetzt wird, nur im Falle der ausdrücklichen Vorschrift dieser Frachtberechnungsweise am Frachtbriefe durch den Absender zulässig. Bei Transporten von leeren, gebrauchten Petroleum- und sonstigen Mineralöl-Fässern, auch eisernen, aller Art ist den Parteien behufs Ausnützung des Ladegewichtes der Wagen die Verwendung von geeigneten losen Ladevorrichtungen, über deren Zulässigkeit sich die Aufgabsbahn die Beurtheilung vorbehält, gestattet. Diese Ladevorrichtungen werden nach der Aufgabsstation kostenfrei rückbefördert, wenn die Aufgabe mittels Frachtbriefes und unter Nachweisung ihrer stattgehabten Verwendung erfolgt	vom 20. April 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2 vom 1. März 1896		Im Kärtirungswege		

k. k. österr. Staatsbahnen

betheiligten Verwaltungen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt: von der	2
Die Publication erfolgt: und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

I. Petroleum, raffinirt, Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, sowie überhaupt Mineralöle, schwere (aus Petroleum gewonnene Schweröle), welche bei 20° Celsius ein specifisches Gewicht von mehr als 0·835 und bei gleicher Temperatur eine Viscosität von höchstens 2·6 haben;
II. Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl)

Kralup B.E.B., Kolin St.E.G., Kolin Oe.N.W.B.

a) Buchs,
b) Lindau, bezw. Bregenz transit, *)
c) St. Margrethen

Aufgabe als Frachtgut in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der bezüglichen allgemein giltigen Tarifbestimmungen.

Die Sendungen müssen zum Export bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen nach Stationen ausserhalb des österr.-ungarischen Zollgebietes befördert werden.
Im Uebrigen sind die Bestimmungen des allgemeinen österr.-ungarischen Tarif-Theiles I, Abth. B, Abschnitt A, Punkt V, über die Anwendung der Exporttarife massgebend

vom 20. April 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2, vom 1. März 1896

ad I. a) 167·6 Heller,
„ I. b) 170 0 „
„ I. c) 171·2 „
„ II. Die obenstehenden um 10 pCt. erhöhten Frachtsätze ad I a), b), bezw. c)

Im Kartirungswege

*) Die für Lindau giltigen Frachtsätze gelangen unter den gleichen Bedingungen auch im Verkehre nach Bregenz transit, d. i. nur für Sendungen zur Ausfuhr aus dem österr.-ungarischen Zollgebiete, zur Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
978	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Holzzellstoff (Cellulose) in Bogen oder Tafeln, wenn diese derart durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauche als Papier oder Pappe nicht mehr dienen können	Hopfgarten	Antet	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif, Theil I, Abtheilung A (vom 1. Jänner 1899), und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tarif, Theil I, Abtheilung B (vom 1. April 1902), für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband	vom 1. Mai 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Theil II, Heft 1, vom 1. April 1902 des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes	Francs Gold für 1000 kg 23·65	23·45	0·20	Im Kartirungswege		
					Bar-sur-Aube				26·25	26·05	0·20			
					Bar-snr-Seine				27·20	27·00	0·20			
					Belfort				19·90	19·70	0·20			
					Chatillon-sur-Seine				26·55	26·35	0·20			
					Conlommiers				29·65	29·45	0·20			
					Docelles-Chéniménil				24·05	23·85	0·20			
					Epinal				23·80	23·60	0·20			
					Gray				24·00	23·80	0·20			
					Jony-sur-Morin le Marais				29·30	29·10	0·20			
					Langres (Marne)				24·65	24·45	0·20			
					Lépanges				24·20	24·00	0·20			
					Monterean loco und transit				29·35	29·15	0·20			
					Nogent-le-Perrenx-Bry (Verb.)				28·65	28·45	0·20			
					Noisy-le-Sec transit				30·45	30·25	0·20			
					Paris (Douane)				30·65	30·45	0·20			
					Paris (Reuilly)				30·65	30·45	0·20			
					Port-d'Atelier-Amance				23·20	23·00	0·20			
					Saint-Siméon				29·40	29·20	0·20			
					Sens (Lyon) transit				28·75	28·55	0·20			
					Troyes				27·35	27·15	0·20			
979	Südbahn-Gesellschaft		Schlacken der Pos. S—19 a) der Güterclassification des Tarifes, Theil I	dem bei Kilometer 71·1 der Strecke Marburg—Franzensfeste abzweigenden Stockgeleise der Gewerkschaft Streiteben	Prevali	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen in Prevali mittelst Strassenfuhrwerken in Ahfuhr gebracht werden	vom 15. April 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	16	12	4	Im Kartirungswege		Auf fragliche Sendungen finden im Uebrigen die Bedingungen hinsichtlich der Benützung der Geleise-Abzweigung für die Gewerkschaft Streiteben Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
980	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Bruchsteine und Bruchschotter	Kis-Czell	Kornenburg	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Aufgeber, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Ein directer Tarif besteht nicht	74 Heller		Im Kartirungswege		
981	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Harzleim	Bodenbach (B.N.B. oder St.E.G.) und Tetschen (Oe.N.W.B.)	Heinrichsthal	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	199 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
					Sandhübel					224 Heller				
982	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Transportable Holzbaracken, zerlegt	Tschernhausen	Wien Oe.N.W.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarife der Oesterr. Nordwestbahn	Heller	317	238 / 79	Im Kartirungswege		Alle event. Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
					Wien St.E.G. und K.F.N.B.					329	250 / 79			
					Kornenburg-Donauumschlag					309	230 / 79			
983	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	**Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.** Der im Nachtrage III zum Elbeumschlagstarife für Oesterreich vom 1. November 1899 enthaltene Ausnahmetarif Nr. 34 im Rückvergütungswege für Bruchmetall etc. gilt 14 Tage nach erfolgter Publication auch für den Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
984	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Cement (Pos. C—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Podgórze-Bonarka	Orlau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat der Absender, bezw. Empfänger zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1901	Besteht kein directer Frachtsatz	52 Heller		Im Kartirungswege		
985	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz und Borke laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes, Abtheilung I und II	Boba transit, für Sendungen von Stationen der Westungarischen Localbahn	sämmtlichen bayerischen Tarifstationen	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 15. April 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1902	Tarif, Theil IV, Heft 2 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1901		Die für Boba loco bestehenden Frachtsätze, gekürzt um 0·03 Mark per 100 kg		Im Kartirungswege		
986	k. k. Staatsbahn-Direction Prag	Localbahn Wolframs-Teltsch	Dampfkessel, eiserne Transmission und Maschinentheile; 2 Wagen Chamotteziegeln, Chamottemehl	Wolframs-Cejl	Teltsch	Einhaltung der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Tarif, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI	bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1902	Localtarif der Localbahn Wolframs-Teltsch	Verschieden	Verschieden	50% Nachlass unter Wahrung der im genannten Ausnahmetarife vorgesehenen Minimalgebühren	Im Rückvergütungswege		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 41. **Wien, 12. April 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Rechnungsjahr 1900. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Prag nach Bad Houschka.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die der Böhmischen Elektricitäts-Gesellschaft W. Suchanek & Comp. in Prag mit dem Erlasse vom 30. September 1901, Z. 34.917/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 124 vom 22. October 1901), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende normalspurige Kleinbahn von Prag über Žižkow, Gbell, Winař, Brandeis und Altbunzlau nach Bad Houschka auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 31. März 1902. Z. 13.761/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von der Lippner Schwebe zur Station Schwarzbach-Stuben.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Grossindustriellen Ernst von Porák in Kienberg in Böhmen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Bahn niederer Ordnung von der Station Lippner Schwebe der projectirten Bahn Oberhaid-Hohenfurt-Lippner Schwebe über Friedberg, Unter-Wuldau und Fleissheim zur Station Schwarzbach-Stuben der Staatsbahnlinie Budweis—Salnau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 2. April 1902 Z. 5327/2.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. März 1902,*) Z. 1022, betreffend die Concessionirung der mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahnlinie vom Hauptplatze in Graz durch die Sackstrasse bis zur Wickenburggasse.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den betheiligten k. k. Ministerien und dem k. und k. Reichs-Kriegsministerium der Grazer Tramway-Gesellschaft in Graz die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahnlinie vom Hauptplatze in Graz durch die Sackstrasse bis zur Wickenburggasse unter den im Folgenden näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten ertheilt.

*) Enthalten in dem am 27. März 1902 ausgegebenen XXIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 58.

§ 1.

Für die concessionirte Kleinbahnlinie werden der Gesellschaft die im Artikel V des eingangs bezogenen Gesetzes angeführten finanziellen Begünstigungen gewährt.

Die Dauer der im Artikel V, lit. d), des obigen Gesetzes vorgesehenen Steuerbefreiungen wird mit 15 Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt.

Bezüglich des Personenfahrkartenstempels hat die Bestimmung im Artikel XX, zweiter Absatz des vorangeführten Gesetzes, Anwendung zu finden.

§ 2.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Bau der im Eingange bezeichneten Kleinbahnlinie binnen längstens einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahnlinie dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen bis zum 31. December 1948 währenden Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der concessionirten Kleinbahnlinie hat die Gesellschaft über Verlangen der k. k. Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Der Gesellschaft wird zur Ausführung der concessionirten Kleinbahnlinie das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Gesellschaft auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Soweit zur Anlage der concessionirten Kleinbahnlinie öffentliche Strassen in Anspruch genommen werden, hat die Gesellschaft die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, beziehungsweise jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

§ 5.

Die Gesellschaft hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Kleinbahnlinie nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concession und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten technischen Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, soweit dieselben in Gemässheit der Bestimmungen im Abschnitte B des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen, endlich nach den Anordnungen des Eisenbahnministeriums und der sonst berufenen Behörden zu benehmen.

§ 6.

Im Uebrigen ist die eingangs bezeichnete Kleinbahnlinie als integrirender Bestandtheil des den Gegenstand der Kundmachungen des k. k. Eisenbahnministeriums vom 22. October 1897, R.-G.-Bl. Nr. 256, und vom 25. October 1900, R.-G.-Bl. Nr. 183, bildenden Netzes von mit elektrischer Kraft zu betreibenden Kleinbahnlinien in Graz anzusehen; demgemäss haben die §§ 6 bis einschliesslich 14 der erstbezogenen Kundmachung mit dem durch § 6 der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 25. October 1900, R.-G.-Bl. Nr. 183, bedingten Modificationen auch auf diese Linie sinngemäss Anwendung zu finden.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahnlinie vom Hauptplatze in Graz durch die Sackstrasse bis zur Wickenburggasse.

I. Allgemeine Bestimmungen.

Die gegenständliche Kleinbahnlinie ist theils eingeleisig, theils zweigeleisig und mit einer Spurweite von 1·435 m für den elektrischen Betrieb herzustellen.

Die eingeleisige, in dem engen Theile der Sackstrasse gelegene Bahnstrecke darf nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 10 km per Stunde befahren werden.

2. Trasse.

Die circa 0·78 km lange Linie zweigt aus der Linie Südbahnhof—Hilmteich des bestehenden, elektrisch betriebenen Kleinbahnnetzes der Grazer Tramway-Gesellschaft am Hauptplatze ab und führt in der Sackstrasse anfänglich zweigeleisig bis zur Admontergasse, hierauf im engen Theile der Sackstrasse eingeleisig bis zur Einbiegung in den Sackquai, auf demselben wieder zweigeleisig und schliesslich abermals eingeleisig einerseits zum Anschlusse an die Linie nach Andritz, andererseits zur Einbindung in die Ringlinie der Grazer elektrischen Kleinbahnen.

3. Unterbau.

Der Halbmesser der Bögen in der freien Bahn darf nicht weniger als 30 m betragen.

Die grösste Neigung der Bahn wird mit 22 Permille festgesetzt.

Der Abstand der Geleiseachsen in den zweigeleisigen Strecken ist mit mindestens 2·5 m zu bemessen.

4. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Rillenschienen aus Flussstahl im Gewichte von 50 kg per laufendes Meter unter Anwendung von eisernen Spurstangen auszuführen.

Die Detailconstruction des Oberbaues bleibt der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

5. Fahrbetriebsmittel.

Die für die gegenständliche Linie erforderlichen Fahrbetriebsmittel sind aus dem bereits entsprechend vermehrten Fahrbetriebsmittelbestande des elektrisch betriebenen Grazer Kleinbahnnetzes zu entnehmen.

6. Schlussbestimmung.

Im Uebrigen gelten für die gegenständliche Linie die Bestimmungen der für die normalspurigen Kleinbahnen mit elektrischem Betriebe im Gebiete der Stadt Graz und Umgebung unter dem 22. October 1897 aufgestellten und im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt unter Nr. 131 vom Jahre 1897 veröffentlichten Concessionsbedingnisse, insofern dieselben auch auf die gegenständliche Linie sinngemäss Anwendung finden können.

Wien, am 15. März 1902.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Ist ein Gehalt, soweit er den Betrag von K 800 übersteigt, für eine privilegirte Forderung gepfändet, so kommt eine gewöhnliche Forderung, für welche das Pfandrecht auf den Gehalt des Verpflichteten in der Priorität nach der privilegirten Forderung erwirkt wurde, erst dann zum Zuge, wenn die letztere Forderung aus dem K 1600 übersteigenden Theile des Gehaltes befriedigt wurde.

(Entscheidung vom 30. Jänner 1901, Z. 16.697.)

Das k. k. Bezirksgericht für Handelssachen hat mit Urtheil vom 5. October 1900, G.-Z. $\frac{IV.\ 1408-00}{4}$, erkannt: Die beklagte Firma Ed. H. & Co. ist schuldig, der klägerischen Firma K. J Dr. R. den eingeschränkten Klagebetrag von K 246·08$^2/_3$ sammt 6percentigen Zinsen vom 15. September 1900 als dem Klagetage und der hiemit auf K 55·84 bestimmten Processkosten binnen 14 Tagen bei Execution zu bezahlen.

Thatbestand:

Nach den übereinstimmenden Angaben beider Theile, rücksichtlich nach den vorgelegten Urkunden wurde mit Beschluss des k. k. Bezirksgerichtes Döbling vom 25. April 1900 der klägerischen Firma zur Hereinbringung ihrer vollstreckbaren Forderung wider L. St. von Mk. 5000 sammt Nebengebühren die Execution mittelst Pfändung des dem Verpflichteten L. St. als dauernd angestellten Maschinenmeister bei der Firma Ed. H. & Co. zustehenden Bezügen, soweit dieselben den Betrag von jährlich K 1600 übersteigen, bewilligt, und diese Executionsbewilligung der letztgenannten Firma als Drittschuldner noch vor dem 1. Juni 1900 behändigt. Laut Beschlusses des k. k. Executionsgerichtes in Wien vom 17. Juli 1900 wurden dann die gepfändeten Dienstesbezüge des L. St. der klägerischen Firma bis zur Höhe ihrer vollstreckbaren Forderung per Mk. 5000 sammt Nebengebühren zur Einziehung überwiesen. Unbestritten erscheint dann weiters, dass mit Beschluss des k. k. Bezirksgerichtes in Döbling vom 16. April 1900 der minderjährigen Helene und Ludwig K. wider L. St. zur Sicherstellung ihres Anspruches auf Leistung der in der Zeit vom 15. März 1900 bis 17. März 1901 am 15. eines jeden Monats fälligen Alimente im Betrage von je K 30, für beide K 60 und zur Hereinbringung von K 9·93 Kosten die Execution mittelst Pfändung der dem L. St. als dauernd Angestellten der Firma Ed. H. & Co. zustehenden Dienstesbezüge mit der Beschränkung, dass dem Verpflichteten ein Jahresbezug von K 800 frei bleiben müsse, bewilligt wurde. Unbestritten erscheint endlich, dass der Jahresgehalt des Verpflichteten sich auf K 2400 beläuft und in monatlichen Theilbeträgen von K 200 im Nachhinein ihm ausbezahlt wird und dass bis zum Tage der Klageeinbringung, (15. September 1900) ungeachtet des Umstandes, dass bis dahin vom Tage der Intimation der Pfändungsbewilligung ab vier Monatsgehalte per zusammen K 800 fällig wurden (Mai bis August), keinerlei Zahlung seitens der beklagten Firma an die Klägerin erfolgte. Klägerin, welche über eine ihr am 17. September 1900 zugekommene Zahlung von K 19·98 ihr Klagebegehren von K 266·66$^2/_3$ auf K 246·68$^2/_3$ sammt Zinsen und Kosten bei der Streitverhandlung restringirte, stützt ihren Klageanspruch auf folgende Berechnung: Der Monatsgehalt des Verpflichteten L. St. beträgt K 200, hievon sind laut Executionsbewilligungsbeschlusses vom 25. April 1900 der Execution entzogen K 133·33$^1/_3$, es erschienen per Monat zur Einziehung überwiesen K 66·66$^2/_3$. Es waren sonach bis 15. September 1901 von der beklagten Firma auszufolgen 66·66$^2/_3$ × 4 = K 266·66$^2/_3$. Ferner wurden am 17. September 1900 eingesandt K 19·98, verbleiben zur Auszahlung noch K 246·68$^2/_3$, welche eben den Gegenstand des restringirten Klagebegehrens bilden.

Der Umstand, dass mit dem früheren Executionsbewilligungsbeschlusse vom 16. April 1900 die Execution zur Sicherstellung der Alimentenforderung der minderjährigen Helene und Ludwig K. von monatlich K 60 (i. e. pro Jahr K 720) auf den Gehalt des L. St. geführt wurde, berühre die Klägerin nicht, da mit Rücksicht auf den Umstand, als nach dem letztcitirten Beschlusse dem Verpflichteten ein geringes Existenzminimum von jährlich fl. 400 = K 800 oder monatlich K 66·66$^1/_3$ frei zu bleiben habe, die Alimentenforderung per K 60, sowie die Forderung der Klägerin mit einem Theilbetrage von monatlich K 66·66$^1/_3$, zusammen also beide per K 126·66$^1/_3$ zugleich zur Befriedigung gelangen könne.

Kläger beantragt daher ein Erkenntniss nach seinem restringirten Klagebegehren.

Beklagte Firma beantragt die Abweisung des restringirten Klagebegehrens und wendet ein, dass bezüglich des Betrages von K 246·68⅔ der klägerischen Firma kein Anspruch wider sie (die beklagte Firma) zustehe, weil die Executionsbewilligung bezüglich der Alimentenforderung schon am 16. April 1900, also vor der zu Gunsten der klägerischen Firma bewilligten Gehaltspfändung erfolgt sei. Durch diese letztere Pfändungsbewilligung seien nun ausser den Kosten von K 9·94 noch per Monat K 60 von dem Gehalte des Verpflichteten in Abzug zu bringen. Es verbleibe also per Monat als ein der Execution nicht unterzogenes Vermögen K 140, bezw. im ersten Monate K 130·06. Auf dieses noch nicht der Execution unterzogene Vermögen kann der betreibende Gläubiger aber bezüglich des ersten Monates überhaupt nicht, bezüglich der drei weiteren Monate nur in Ansehung eines Betrages von K 6·66 einen Anspruch erheben, da nach dem der Klage beiliegenden, die Execution bewilligenden Beschlusse vom 25. April 1900 ihm nur die Execution auf die Gehaltsforderung des Verpflichteten, insoweit dieselbe K 1600 jährlich übersteigt, bewilligt wurde, und sonach per Monat K 133·34 dem Verpflichteten frei zu verbleiben habe. Nachdem die K 19·98 bereits am 17. September 1900 bezahlt wurden, sei der Antrag auf kostenpflichtige Abweisung der Klage begründet.

Gründe:

Mit der Executionsbewilligung vom 16. April 1900 wurde der ganze Gehalt des L. St., soweit derselbe den Betrag von K 800 übersteigt zur Sicherstellung der Alimentenforderung der minderjährigen Helene und Ludwig K. der Execution unterzogen, und bildeten sonach, da L. St. einen Jahresgehalt von K 2400 bezog, volle K 1600 des Gehaltes das Executionsobject für diese Forderung auf Leistung des aus dem Gesetze gebührenden Unterhaltes (Art. X, Z. 10, E.-G. zur E.-O.). Da diese Alimentenforderung für ein Jahr K 720, rücksichtlich zuzüglich welcher gemäss § 2 des Gesetzes vom 26. Mai 1888, R.-G.-Bl. Nr. 75, volle fl. 800 = K 1600 als Existenzminimum dem Verpflichteten zu verbleiben haben, der Execution unterziehbar. Es war daher vorliegendenfalls irrelevant, dass die Executionsbewilligung bezüglich der Alimentationsforderung der seitens der klägerischen Firma erwirkten Gehaltspfändung der Zeit nach vorausgegangen ist. Fasst man die ratio legis bezüglich der beiden vorcitirten Gesetzesbestimmungen ins Auge, so wollte die Gesetzesbestimmung des § 2 des Gesetzes vom 26. Mai 1888 wohl ein Existenzminimum für den Verpflichteten unter Berücksichtigung aller von ihm ex lege zu erhaltenden Personen bestimmen, während Art. IX, Z. 10, E.-G. zur E.-O. nur ein Existenzminimum für die Person des Verpflichteten normirt hat.

Es würde bei einer anderen Auffassung des Sinnes dieser beiden Gesetzesstellen dies sonst zu der Folge führen, dass eine gegen Gehalt angestellte Person dadurch, dass sie die ihr ex lege obliegende Verpflichtung zur Erhaltung ihrer Familie vorsätzlich nicht erfüllt, und die zur Inanspruchnahme der Alimentation berechtigten Familienmitglieder den Klage- und Executionsweg betreten lässt, sich ein bedeutend höheres Existenzminimum verschaffen könnte, als ihr dasselbe nach § 2 des Gesetzes vom 26. Mai 1888, R.-G.-Bl. Nr. 75, eingeräumt wird, oder, klarer zum Ausdrucke gebracht, ein seinen Alimentationsverpflichtungen nachkommender Beamter oder Privatbediensteter wäre wesentlich benachtheiligt gegenüber dem diese Pflichten ignorirenden Bediensteten. Da gegebenenfalls ausser der Alimentenforderung von jährlich K 720 keine andere Forderung mit der klägerischen Forderung, zu deren Gunsten die Gehaltspfändung bewilligt wurde, im gleichen Range concurrirte, so vermag Klägerin den auf einen Theilbetrag von K 66·66⅓ des Monatsgehaltes des Verpflichteten per K 200 begründeten Anspruch zu erheben, und musste die beklagte Firma als Drittschuldner verhalten werden, für vier Monate K 66·66⅔ und abzüglich der gezahlten K 19·98 den Betrag von K 246·68⅔ dem Kläger zu bezahlen. Der Ausspruch bezüglich der Kosten stützt sich auf § 41 C.-P.-O.

Das k. k Handelsgericht in Wien als Berufungsgericht hat mit Urtheil ddo. 5. November 1900, G.-Z. $\frac{\text{Bc. IX. } 172-00}{6}$, der Berufung der beklagten Firma Folge gegeben und den Kläger mit seinem eingeschränkten Klagebegehren abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Die in den Gesetzen vom 29. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 68, und vom 26. Mai 1888, R.-G.-Bl. Nr. 75, ausgesprochene Beschränkung der Executionsführung auf die Bezüge der im Privatdienste dauernd Angestellten erleidet gemäss Art. IX, Z. 10, des Gesetzes zur Executionsordnung eine Ausnahme zu Gunsten der privilegirten Gläubiger, dass nämlich im Falle einer Execution wegen Steuern und öffentlichen Abgaben etc., sowie im Falle einer Execution behufs Leistung des aus dem Gesetze gebührenden Unterhaltes dem Verpflichteten die Hälfte des sonst der Execution entzogenen Jahresbezuges frei bleiben muss. Das in den beiden erstbezogenen Gesetzen zu Gunsten der dauernd Angestellten statuirte sogenannte Existenzminimum per K 1600 bleibt jedoch dasselbe und wurde für die gedachten sogenannten privilegirten Forderungen keineswegs ein anderes Existenzminimum festgesetzt, sondern es besteht gegenüber den anderen Forderungen nur der Unterschied, dass wegen der privilegirten Forderungen ungeachtet des Existenzminimums eine Executionsführung unter Anwendung der Ausnahmebestimmung dann stattzufinden hat, wenn diese Forderungen nach der allgemeinen Bestimmung nicht zur Befriedigung gelangen würden, so dass, wenn dieselben aus den den Betrag von K 1600 übersteigenden Bezügen gedeckt werden, die Nothwendigkeit der Anwendung der Ausnahmebestimmung entfällt.

Der in der Rangordnung nachstehende Gläubiger kann nicht verlangen, dass infolge seines Hinzutrittes nunmehr für die privilegirte Forderung die Anwendung der Ausnahmebestimmung einzutreten habe, weil dadurch das den gedachten Forderungen eingeräumte Privilegium auch auf den nichtprivilegirten Gläubiger ausgedehnt würde, die Ausnahmebestimmung des Art. IX, Z. 10, E.-G. zur E.-O. aber nur zum Schutze der privilegirten Forderungen, nicht aber auch zum Schutze anderer Gläubiger gegeben wurde. Es kann daher der im erstrichterlichen Urtheil zum Ausdrucke gelangten Rechtsanschauung nicht beigepflichtet werden. Allerdings wird die Stellung jedes Gläubigers verschlechtert, wenn er nicht der einzige ist, allein er kann nicht verlangen, dass infolge seines Hinzutrittes oder bei gleicher Rangordnung mit einer privilegirten Forderung letztere ausschliesslich oder doch zuerst gemäss der Ausnahmebestimmung befriedigt werde, sondern er muss im ersteren Falle zuwarten, bis sein Pfandrecht durch Befriedigung der

vorausgehenden Forderung wirksam wird, im zweiten Falle aber wird die Vertheilung des Ueberschusses über K 1600 nach aliquoten Theilen erfolgen, und bezüglich des unbedeckten Restes der privilegirten Forderung, sowie auch dann, wenn dieser Ueberschuss bereits für andere Forderungen früher gepfändet worden wäre, wird erst das Ausnahmegesetz zur Anwendung zu kommen haben. Da nun im vorliegenden Falle von dem nach der allgemeinen Norm pfändbaren Gehaltsüberschusse des L. St. aus den Monaten Mai bis inclusive August 1900 für die Forderung des Klägers nichts erübrigt, so war das Klagebegehren abzuweisen.

Der k. k. Oberste Gerichtshof hat mit Urtheil vom 30. Jänner 1901, Z. 16.697, das Berufungsurtheil mit nachstehender Begründung bestätigt:

Die vom Kläger gegen das Urtheil des Berufungsgerichtes erhobene Revision wird auf den Revisionsgrund der unrichtigen rechtlichen Beurtheilung der Streitsache gestützt. Wenn das Berufungsgericht in Abänderung des Urtheiles des ersten Gerichtes das Klagebegehren abgewiesen hat, war diese Entscheidung keine rechtsirrthümliche. Denn das im Gesetze zu Gunsten der Alimentationsforderungen bestimmte Existenzminimum von K 800 kann immer nur von den Alimentationsberechtigten, nie aber von anderen Gläubigern in Anspruch genommen werden.

Wenn daher das Berufungsgericht demgemäss angenommen hat, dass, im Falle der Alimentationsberechtigte aus den den Betrag von K 1600 übersteigenden Beträgen Befriedigung erlangt, die Nothwendigkeit der Anwendung der Ausnahmebestimmung zu Gunsten der Alimentationsforderung entfällt, und da der dieser Forderung nachfolgende Gläubiger diese Ausnahmebestimmung nicht für sich geltend machen kann, so war diese Anschauung des Berufungsgerichtes dem Gesetze vollkommen entsprechend und es wird auf die diesfällige Begründung des angefochtenen Urtheiles verwiesen. Da somit der Revisionsgrund Z. 4, § 503, C.-P.-O. nicht vorliegt, konnte der Revision keine Folge gegeben werden.

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Rechnungsjahr 1900.

Von der im Reichseisenbahnamte bearbeiteten Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, abgesehen von den sogenannten Kleinbahnen, ist der die Ergebnisse des Rechnungsjahres 1900 umfassende Band XXI erschienen. Aus demselben veröffentlicht die „Zeitschrift des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ die folgenden Ergebnisszahlen, welchen — soweit angängig — die entsprechenden Angaben aus dem vor zehn Jahren erschienenen XI. Bande (Rechnungsjahr 1890) gegenübergestellt sind.

Die Eigenthumslänge der deutschen vollspurigen Eisenbahnen ist von 41.879 km am Ende 1890 auf 49.930 km am Ende 1900, also um 19·2 pCt. gewachsen. Von dieser Länge entfielen 1890: 37.944 km oder 90·6 pCt. auf Staatsbahnen und 3935 km oder 9·4 pCt. auf Privatbahnen, 1900 dagegen 45.886 km oder 91·9 pCt. auf Staatsbahnen und 4044 km oder 8·1 pCt. auf Privatbahnen. Nach der Betriebsart waren 1890: 31.542 km oder 75·3 pCt. Hauptbahnen und 10.337 km oder 24·7 pCt. Nebenbahnen, 1900 dagegen 32.278 km oder 64·6 pCt. Hauptbahnen und 17.652 km oder 35·4 pCt. Nebenbahnen vorhanden. Die Hauptbahnen haben somit nur 2·3 pCt., die Nebenbahnen aber um 70·8 pCt. zugenommen.

Bei einem Flächeninhalt von rund 540.743 km² besass Deutschland 1890: 41.818 km, 1900 dagegen 49.878 km vollspurige Eisenbahnen, so dass auf 100 km² entfielen 1890: 7·74 km und 1900: 9·22 km Eisenbahnen. Auf 100.000 Einwohner, deren im Reiche im ersteren Jahre 49·22 Millionen, im letzteren 56 Millionen gezählt wurden, kamen 1890: 8·50 km und 1900: 8·91 km Eisenbahnen.

An Betriebsmitteln zur Bewältigung des Verkehres standen den vollspurigen deutschen Eisenbahnen im Rechnungsjahre 1900: 19.069 Locomotiven, 32 Motorwagen, 38.404 Personenwagen, 412.260 Gepäck- und Güterwagen zur Verfügung. Gegen 1890 hat bei den Locomotiven eine Zunahme von 34·4 pCt., bei den Personenwagen von 45·5 pCt. und bei den Gepäck- und Güterwagen von 43·3 pCt. statfgefunden. Die Beschaffungskosten der Betriebsmittel haben sich von 1.671·57 auf 2.404·58 Millionen Mark oder um 43·9 pCt. erhöht. Von letzterem Betrage entfallen 831·20 Millionen Mark auf Locomotiven nebst Tendern, Mk. 880.000 auf Motorwagen, 384·84 Millionen Mark auf Personenwagen und 1.187·66 Millionen Mark auf Gepäck- und Güterwagen.

Von den eigenen und fremden Locomotiven und Motorwagen sind im Jahre 1900 in Zügen, im Vorspanndienste, bei Leerfahrten und im Rangirdienst 760·51 Millionen und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 15.303 Locomotivkilometer zurückgelegt worden, davon 511·91 Millionen als eigentliche Nutzkilometer, d. h. solche Wegelängen, auf denen die Maschine zur Beförderung eines Zuges diente. Gegen 1890 haben die Locomotivkilometer um 48·1 pCt., die Nutzkilometer um 51·2 pCt. und die auf das Kilometer Betriebslänge entfallenden Locomotivkilometer um 24 pCt. zugenommen. An Zügen entfielen auf das Betriebskilometer 1890: 7682 oder täglich 21·05 Züge, 1900: 9797 oder täglich 26·84 Züge.

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck-, Güter- und Postwagen haben auf den vollspurigen Betriebsstrecken im Jahre 1900: 18.789·65 Millionen und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 378.089 Wagenachskilometer geleistet. Auf die Personenwagen entfielen hievon 4164·96, auf die Gepäck- und Güterwagen 14.239·61 und auf die Postwagen 385·08 Millionen Achskilometer. Auch hier ist gegen das Jahr 1890 ein erhebliches Wachsthum zu verzeichnen: bei den Wagenachskilometern im Ganzen um 46·7 pCt., bei den Personenwagen um 70·2 pCt., bei den Gepäckwagen um 40·9 pCt. und bei den Postwagen um 50 pCt. Die auf das Kilometer Betriebslänge entfallende Anzahl Wagenachskilometer hat sich um 22·9 pCt. gehoben. Von den auf eigenen und fremden Betriebsstrecken geleisteten Achskilometern der eigenen Wagen entfielen auf eine Personenwagenachse 46.037, eine Gepäckwagenachse 50.486 und eine Güterwagenachse 15.960.

Die beförderte Nutzlast, die sich aus dem Gewicht der Personen nebst Handgepäck (zu 75 kg gerechnet), des Gepäcks, der Hunde, des Viehs und der Güter aller Art zusammensetzt, ist von 23.277·85 auf 38.460·40 Millionen Tonnenkilometer, also um 65·2 pCt., die todte Last, d. i. das Eigengewicht der Wagen, Locomotiven und Tender, von 61.789·98 auf 103.736·19 Millionen Tonnenkilometer, also um 67·9 pCt. gestiegen. Ausserdem wurden von den als Frachtgut beförderten

Eisenbahnfahrzeugen auf eigenen Rädern im Jahre 1890: 15·71 Millionen und im Jahre 1900 16·15 Millionen Tonnenkilometer oder 2·8 pCt. mehr geleistet. Auf jedem Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge wurde im Jahre 1900 eine Gesammtlast von 2·86 Millionen Tonnen gegen 2·04 Millionen Tonnen im Jahre 1890, mithin 38·7 pCt. mehr, bewegt.

Die Ausnutzung des Ladegewichtes der bewegten Achse ist bei den Personenwagen von 23·61 auf 25·17 pCt., bei den Gepäckwagen von 2·17 auf 2·52 pCt. gestiegen, bei den Güterwagen aber von 47·61 auf 45·90 pCt. zurückgegangen, obgleich die auf die einzelne (leere oder beladene) Güterwagenachse entfallende Nutzlast von 2·39 auf 2·80 t gestiegen ist. Der Rückgang findet seine Erklärung in der Erhöhung des Ladegewichtes der Güterwagen, mit dem die Ausnutzung nicht gleichen Schritt gehalten hat.

Der Personenverkehr hat in dem Zeitraum von 1890 bis 1900 einen weiteren erfreulichen Aufschwung genommen. Im Jahre 1900 wurde eine Einnahme von 572·96 gegen 357·06 Millionen Mark im Jahre 1890, mithin ein Mehr von 60·5 pCt. erzielt. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von Mk. 11.760 gegen Mk. 8725 im Jahre 1890, mithin ein Mehr von Mk. 3035, d. h. 34·8 pCt. Dagegen ist die Einnahme auf je 1000 Achskilometer der Personen- und Gepäckwagen von Mk. 112 auf Mk. 109 zurückgegangen, was sich vornehmlich durch den Hinzutritt neuer Bahnen mit anfänglich geringem Verkehr erklärt. An der Gesammteinnahme aus allen Verkehrszweigen war die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr mit 30·44 pCt. gegen 28·82 pCt. im Jahre 1890 betheiligt.

Die reine Personenbeförderung, einschliesslich Militär- und Sonderzüge, hat ein Mehr von 205·08 Millionen Mark, das sind 59·3 pCt., die Beförderung von Gepäck und Hunden ein solches von 7·68 Millionen Mark, das sind 72·7 pCt., aufzuweisen, während die Nebenerträge einen Zuwachs von 3·14 Millionen Mark, das sind 466·7 pCt., erzielten. Die erhebliche Steigerung der Nebenerträge ist hauptsächlich durch die Einführung der Bahnsteigkarten entstanden. Der Antheil der Wagenclassen an der Gesammteinnahme aus der Personenbeförderung stellt sich im Jahre 1900 auf 4·80 pCt. in der I. Classe, 23·38 pCt. in der II. Classe, 47·14 pCt. in der III. Classe und 22·50 pCt. in der IV. Classe; 2·17 pCt. entfallen auf die Militärbeförderung gegen 4·69, 26·53, 48·01, 17·86, 2·91 pCt. im Jahre 1890.

Auf jeden Einwohner Deutschlands entfielen im Jahre 1900 durchschnittlich 15 Eisenbahnfahrten gegen neun im Jahre 1890; dagegen ist die durchschnittlich zurückgelegte Wegstrecke von 26·34 auf 23·43 km gesunken. In dem Rückgange kommt die beträchtliche Zunahme der Stadt- und Vorortverkehre zum Ausdruck.

An Personenkilometern sind im Jahre 1900 im Ganzen 20.061·73 gegen 11.224·44 Millionen im Jahre 1890, also 78·7 pCt. mehr zurückgelegt worden; auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge beträgt die Zunahme 50·1 pCt. Der Antheil der Wagenclassen an den Personenkilometern stellte sich 1900 auf 1·71 pCt. in der I. Classe, 13·84 pCt. in der II. Classe, 48·30 pCt. in der III. Classe und 31·60 pCt. in der IV. Classe; auf die Beförderung von Militär entfielen 4·55 pCt. gegen 1·82, 16·05, 48·27, 28·02 und 5·84 pCt. im Jahre 1890.

Die durchschnittliche Einnahme für 1 Personenkilometer hat im Jahre 1890 Pfg. 3·08 betragen und ist auf Pfg. 2·75 im Jahre 1900 zurückgegangen. Die Ursache für diese Ermässigung von 10·7 pCt. ist theils in der Herabsetzung der Fahrpreise, theils in der vermehrten Ausgabe von Arbeiterfahrkarten, der stärkeren Benützung der Zeitkarten und in der durch Freigabe der Schnellzüge, Ausdehnung der Giltigkeitsdauer u. s. w. begünstigten Zunahme des Rückfahr- und Rundreiseverkehres, sowie in der vermehrten Benützung der IV. Classe gegenüber den höheren Classen zu erblicken.

Wie der Personenverkehr, hat auch der Güterverkehr hinsichtlich des Umfanges und der Erträgnisse in der Zeit von 1890 bis 1900 eine erhebliche Steigerung erfahren. Während die Einnahme im Jahre 1890 882 Millionen Mark betragen hat, ist sie im Jahre 1900 auf 1.309·07 Millionen gewachsen, mithin hat eine Zunahme von 48·4 pCt. stattgefunden. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von Mk. 21.239 gegen Mk. 26.407, also 24·3 pCt. mehr ein.

Die Einnahme auf je 1000 Achskilometer der Güterwagen hat sich von Mk. 94 auf Mk. 99 gehoben. Diese Steigerung, die auf den ersten Blick befremden könnte, weil der durchschnittliche Frachtertrag, wie weiter unten bemerkt, herabgegangen ist, rührt von der Erhöhung des Ladegewichtes der Güterwagen her. An der Gesammteinnahme aus allen Verkehrszweigen war die Einnahme aus dem Güterverkehr mit 69·56 pCt. gegen 71·18 pCt. im Jahre 1890 betheiligt.

Die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer der gegen Frachtberechnung beförderten Güter mit Ausschluss des Postgutes ist von 22.237·26 im Jahre 1890 auf 34.698·95 Millionen im Jahre 1900, also um 56 pCt. gestiegen. Bei Zurückführung der geleisteten Tonnenkilometer auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge hat sich eine Zunahme von 535.476 Tonnenkilometer im Jahre 1890 auf 699.955 Tonnenkilometer im Jahre 1900, mithin um 164.479 Tonnenkilometer oder 30·7 pCt. ergeben. Die geringere Zunahme der Verkehrsdichtigkeit gegenüber der des Verkehrsumfanges erklärt sich daraus, dass die neu hinzugetretenen Strecken den älteren Bahnen hinsichtlich der Verkehrsdichtigkeit beträchtlich nachgestanden haben.

Die durchschnittliche Einnahme auf ein 1 Tonnenkilometer des Frachtgutes ist von Pfg. 3·86 auf Pfg. 3·52 gefallen. Die danach eingetretene durchschnittliche Verbilligung der Frachten um 8·8 pCt. erklärt sich aus Tarifermässigungen verschiedener Art, wie Herabminderung der Einheitssätze, Versetzung vieler Artikel in niedrigere Tarifclassen, erweiterte Einführung ermässigter Ausnahmetarife für Massentransporte u. s. w.

Für die vollspurigen deutschen Bahnen beliefen sich die Bauaufwendungen, worunter die eigentlichen Baukosten und verschiedene sonstige Aufwendungen (Zinsen während der Bauzeit, Coursverluste, erste Ausstattung des Reserve- und Erneuerungsfonds u. s. w.) zu verzeichnen sind, im Jahre 1890 im Ganzen auf 10.213·97 Millionen Mark, somit auf 1 km der Eigenthumslänge auf Mk. 244.591. Sie sind im Rechnungsjahre 1900 im Ganzen auf 12.516·10 Millionen Mark und für 1 km der Eigenthumslänge auf Mk. 250.928 gestiegen. Beim Gesammtbetrage hat also eine Zunahme von 22·5 pCt. und für das Kilometer eine solche von 2·6 pCt. stattgefunden. Die Kosten des letzten Erwerbes, also das eigentliche Anlagecapital der jetzigen Eigenthümer, stellen sich etwas höher als die Bauaufwendungen, nämlich im Jahre 1890 auf 10.456·16 und im Jahre 1900

auf 12.749·41 Millionen Mark oder Mk. 255.605 auf 1 km.

Die gesammten Betriebseinnahmen ausschliesslich des Pachtzinses sind von 1.300·87 Millionen Mark im Jahre 1890 auf 2.027·09 Millionen Mark im Jahre 1900, also um 55·8 pCt. gestiegen, obwohl die durchschnittliche Betriebslänge nur um 19·4 pCt. zugenommen hat. Auch die auf das Kilometer Betriebslänge, sowie auf 1000 Wagenachskilometer aller Art und auf 1000 Nutzkilometer berechneten Einnahmen sind gestiegen, und zwar von Mk. 31.248 auf Mk. 40.790 = 30·5 pCt., bezw. von Mk. 102 auf Mk. 108 = 5·9 pCt. und von Mk. 3843 auf Mk. 3690 = 3 pCt.

Die Betriebsausgaben, ausschliesslich der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen und der Pachtzinse, sind in der Zeit von 1890 bis 1900 von 783·39 auf 1.263·99 Millionen Mark, also um 61·3 pCt., die Ausgaben auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge von Mk. 18.818 auf Mk. 25.434, also um 35·2 pCt. gestiegen. Die Mehraufwendungen sind zumeist auf die nachstehend erörterte Erhöhung der Besoldung der Beamten und Arbeiter, auf die Vermehrung ihrer Anzahl und auf die Steigerung der Materialpreise zurückzuführen. Auch die auf 1000 Nutz- und auf 1000 Wagenachskilometer aller Art berechneten Ausgaben sind gestiegen, nämlich von Mk. 2314 in 1890: auf Mk. 2469 in 1900, bezw. von Mk. 61 auf Mk. 67. Der Percentsatz der Betriebsausgaben im Verhältniss zu den Betriebseinnahmen hat sich im Jahre 1890 auf 60·22 und im Jahre 1900 auf 62·36 gestellt.

Unter Ausscheidung der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen, sowie der Pachtzinse hat der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betragen im Jahre 1890: 517·48, im Jahre 1900 763·10 Millionen Mark; er hat also um 47·5 pCt. zugenommen, dagegen ist er im Verhältniss zu der Gesammteinnahme nach Ausscheidung des Pachtzinses von 39·78 auf 37·65 pCt. gesunken.

Als Rente des auf die betriebenen Strecken verwendeten Anlagecapitales betrachtet, ergab der Betriebsüberschuss im Jahre 1890: 5·22, im Jahre 1900 dagegen 6·10 pCt.

Jedes Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge brachte im Jahre 1900: Mk. 15.355 gegen Mk. 12.430 im Jahre 1890, mithin ein Mehr von Mk. 2925 oder 23·5 pCt.

Die Anzahl der Beamten und Arbeiter einschliesslich der Handwerker, Lehrlinge und Frauen betrug im Jahre 1900: 537.122 Personen, mithin kam auf je 105 Einwohner ein Eisenbahnbediensteter. Gegen das Jahr 1890 hat eine Vermehrung der Beamten und Arbeiter um 136.836 Personen oder 34·2 pCt. stattgefunden, während zu gleicher Zeit die Eigenthumslänge der Eisenbahnen nur um 19·2 pCt. zugenommen hat. Das grössere Anwachsen der Zahl der Beamten und Arbeiter erklärt sich einerseits aus der inzwischen eingetretenen Verkehrssteigerung, andererseits aus den grossen Erleichterungen, die im Dienste namentlich des niederen Personales eingeführt wurden.

Die Besoldungen und sonstigen persönlichen Ausgaben für Beamte und Arbeiter betrugen im Jahre 1900 unter Hinzurechnung von 41·3 Millionen Mark für Wohlfahrtszwecke im Ganzen 734·80 gegen 468·48 Millionen Mark im Jahre 1890; sie haben mithin um 56·8 pCt. zugenommen. Die Gesammtsumme der persönlichen Ausgaben ist hienach beträchtlich mehr gewachsen, als die Gesammtzahl der Beamten und Arbeiter, so dass die durchschnittliche Aufwendung für jede beschäftigte Person von Mk. 1171 auf Mk. 1368 = 17 pCt. gestiegen ist.

Die Eigenthumslänge der dem öffentlichen Verkehre dienenden Schmalspurbahnen — ausschliesslich der sogenannten Kleinbahnen — betrug am Ende des Jahres 1890 1.051·00 km; bis Ende 1900 ist sie auf 1.799·63 km, also um 748·63 km oder um 71·2 pCt. gestiegen. An Betriebsmitteln standen den Schmalspurbahnen im Jahre 1900: 393 Locomotiven, 1081 Personenwagen und 8207 Gepäck- und Güterwagen zur Verfügung, während im Jahre 1890 nur 214 Locomotiven, 514 Personenwagen und 4503 Gepäck- und Güterwagen vorhanden waren. Von diesen Betriebsmitteln wurden geleistet im Jahre 1890: 3,656.934 Nutz- und 52,477.098 Wagenachskilometer, im Jahre 1900: 7,981.403 Nutz- und 124,221.414 Wagenachskilometer. An Baukosten wurden aufgewendet im Jahre 1890 im Ganzen 5420 Millionen Mark und auf 1 km Eigenthumslänge Mk. 52.124, im Jahre 1900 dagegen 98·73 Millionen Mark, bezw. Mk. 61.928. Die kilometrischen Kosten sind sonach um 18·8 pCt. gestiegen. Ausschliesslich der Ergebnisse der oberschlesischen Schmalspurbahnen sind die Betriebseinnahmen von 4·40 Millionen Mark im Jahre 1890 auf 9·84 Millionen Mark und die Betriebsausgaben von 2·99 auf 8·33 Millionen Mark gestiegen, während der Betriebsüberschuss von 1·41 auf 1·51 Millionen Mark gewachsen ist.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 116. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 8. April wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Eisenbahnminister und den Herrn Ministerpräsidenten als Leiter des Ministeriums des Innern:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Biankini und Genossen, betreffend die Zurücksetzung der einheimischen Arbeiter bei den Bahnbauten auf der Linie Spalato—Sinj.

II. An den Herrn Eisenbahnminister:

Seitens

2. der Herren Abgeordneten Choc und Genossen, betreffend die Verhältnisse des Maschinenpersonales der Königshofer Bahn bei Beraun in Böhmen;

3. der Herren Abgeordneten Fresl und Genossen, betreffend die Regelung der Vorrückungsverhältnisse der Locomotivführer der k. k. Staatsbahnen;

4. der Herren Abgeordneten Reichstädter und Genossen, betreffend die zwangsweise Aufgabe deutscher Frachtbriefe bei der Nordbahn in Prerau;

5. der Herren Abgeordneten Alwin Hanich und Genossen, betreffend die Regelung der Dienstes- und Gehaltsverhältnisse der Telegraphenbediensteten der Buschtéhrader Eisenbahn.

In derselben Sitzung wurde der Antrag, betreffend die Ausschaltung des Sonntages bei der Berechnung der Wagengebühr bei Eisenbahnen, dem Eisenbahnausschusse, sowie der Beschluss des Herrenbauses über die Regierungsvorlage eines Gesetzes, betreffend die Arbeitsstatistik, dem socialpolitischen Ausschusse zugewiesen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel. (Project der Haltestelle Rechberg sammt Schleppgeleise zur Papierfabrik.) Das von der Bauunternehmung Stern & Hafferl vorgelegte Project der Haltestelle Rechberg der Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel sammt Schleppgeleise zur Papierfabrik wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-B.-D. 2192.]

Projectirte Bahn niederer Ordnung von Kaltern auf den Mendelpass (Mendelbahn). (Detailproject: Neuerliche Anberaumung der unterbrochenen politischen Begehung, Stationscommission und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat die Fortsetzung der am 4. Februar 1902 wegen hoher Schneelage unterbrochenen politischen Begehung, Stationscommission und Enteignungsverhandlung für die Seilbahnstrecke der projectirten Mendelbahn für Donnerstag den 10. April 1902 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am genannten Tage um 1/2 8 Uhr Vormittags im Gemeindehause in Kaltern. Am 11. April 1902 findet ferner die politische Begehung der am 3. Februar 1902 ausgeschlossenen Theilstrecke, km 1·2 bis km 1·5/6, der Adhäsionsstrecke (Haltestelle Salegg) auf Grund eines neuen Projectes statt. [E.-M.-Z. 15.217.]

Localbahn Sattledt-Grünau (Almthalbahn). (Holzriesen in km 24·2/3, 25·9—26·0 und 27·5/6: Anberaumung einer Localerhebung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Linz beauftragt, hinsichtlich der Beschwerde mehrerer Grundbesitzer in Mühldorf (Gemeinde Viechtwang) wegen angeblich nicht entsprechender Herstellung der für ihre Zwecke in Baukilometer 24·2/3, 25·9—26·0 und 27·5/6 der Localbahn Sattledt-Grünau (Almthalbahn) errichteten Holzriesen und behufs Feststellung des wirklichen Sachverhaltes und eventueller Anbahnung der Verbesserung der beklagten Verhältnisse eine Localerhebung an Ort und Stelle unter Zuziehung sämmtlicher Interessenten anzuordnen und über das Ergebniss dieser Amtshandlung zu berichten. [E.-M.-Z. 9483.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Behebung einer Verkehrsstörung.

Kaschau-Oderberger Bahn.

9. April. In der Strecke Árvaváralja—Dluha der Arvathaler Localbahn wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Pilsen: Stationsnamenänderung.) Ab 1. Mai wird die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Neuhof—Weseritz gelegenen Personenhalte- und Verladestelle Mallowitz in „Mallowitz-Plahussen“ abgeändert werden.

— (Staatsbahn-Direction Innsbruck: Auflassung der Güternebenstelle Egg.) Die Güternebenstelle Egg wird mit dem Tage der Betriebseröffnung der Bregenzerwaldbahn aufgelassen werden.

— (Linie Iglau—Taus: Aenderung des Stationsnamens „Nemělkau“ in Nemelkau-Welhartitz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Ansuchen des Bauunternehmers H. K. Rudolf in Pilsen die Abänderung des Namens der Station „Nemělkau“ in „Nemelkau-Welhartitz“ mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1902 genehmigt und die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen beauftragt, die nöthigen Veranlassungen zu treffen. [E.-M.-Z. 13.624/20.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Aenderungen in der Verpackungsmethode von lebendem Geflügel und der Tarifirung dieser Waarengattung.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat, wie der „Pester Lloyd“ berichtet, über Ansuchen des gemeinsamen Tarifcomités das Referat in der Frage zeitgemässer Modificationen sowohl der Verpackungsmethode von lebendem Geflügel, als auch der Erstellung diesbezüglich abgeänderter Positionen des Allgemeinen Tarifes, Theil I, übernommen und auch bereits den Entwurf für die zukünftige transporttechnische und tarifarische Behandlung von Gütern dieser Kategorie durch ihre Organe im Detail ausarbeiten lassen.

Da die allgemeine Einführung dieser Neuerung im Verbandsverkehre vom Beschlusse des „Gemeinsamen Tarifcomités“ abhängt — die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aber die Erzielung eines diesbezüglich günstigen Erfolges, und zwar bereits in der Frühjahrs- und Sommersaison als gesichert betrachtet — hat sie sich, allerdings ohne damit ein Präjudiz schaffen zu wollen, veranlasst gefunden, die sofortige Einführung der beiden Neuerungen im Bereiche sämmtlicher Linien des eigenen Betriebsnetzes vorläufig probeweise anzuordnen und dies durch entsprechende Publicationen den in dieser Frage interessirten Committenten zur Kenntniss zu bringen.

Das Wesen der geplanten Reform liegt darin, dass bei Aufgabe von Geflügel in kleineren Mengen, also in Behältnissen, ein Unterschied in der Frachtberechnung zwischen Geflügel in Säcken und Körben oder in festgefügten Steigen zum Vortheile der letzteren Transportart gemacht werden soll; diese Neuerung hat offenbar den Zweck, das Publicum gewissermassen durch Frachtprämien zur guten Ausnützung der Eisenbahnwagen auch im eigenen Interesse anzuspornen und auf diese Art die Verwendung der voluminösen, zu Transportzwecken in jeder Hinsicht unzweckmässigen Körbe successive zu beseitigen. Bei Aufgabe des Geflügels in lebendem Zustande in ganzen Wagenladungen soll die bisherige Grundlage der Frachtberechnung (Normalgewichte der Wageneinrichtung + wirkliches Gewicht des Geflügels) dahin abgeändert werden, dass so wie beim Transport anderer lebender Thiere, der Quadratmeter der Wagenfläche die Tarifeinheit bildet. Hiebei soll, nachdem die Geflügelwagen viele Abtheilungen enthalten, ein gewisses Minimum der Fracht fixirt werden, welche Art der Frachtberechnung ohne wesentliche Aenderung der Frachtsätze durchführbar scheint und fürs Publicum den nicht zu unterschätzenden Vortheil hätte, dass die Frachtspesen ein bekannter Factor wären, was beim gegenwärtigen System ganz ausgeschlossen ist, während für die Eisenbahnen die bisher wiederholt vorgekommenen Fälle, dass die eingehobene Fracht die Transportkosten nicht deckt, aufhören würden. Die Direction der ungarischen Staatsbahnen hat nun, um die Vortheile der erwähnten billigeren Frachtberechnung bei Aufgabe des Geflügels als Frachtgut in festgefügten Behältnissen (Steigen) den Verfrachtern noch vor allgemeiner Durchführung der Reform im Tarife zugänglich zu machen, dieselbe rücksichtlich ihrer Linien im Begünstigungswege verlautbart. Diese Begünstigung wurde im „Vasuti és közlekédési közlöny“ wohl an keine besondere Bedingung geknüpft, die Direction hat jedoch aus diesem Anlasse an ihre Organe eine auch im Amtsblatte der kgl. Ungarischen Staatsbahnen („Közlöny“) mitgetheilte Instruction erlassen, laut welcher diese viereckigen Käfige oder Steigen die folgenden Masse nicht übersteigen sollen: Länge 120 cm, Breite 100 cm, Höhe für Hühnersteigen 35—38 cm, für Gänse- oder Truthühnersteigen 50—60 cm. Es ist dies ein Versuch, im Geflügeltransporte Normalemballagen (jedoch vorerst noch nicht obligatorisch) einzuführen, wie selbe bekanntermassen im Eierhandel ebenfalls ohne Zwang bereits seit Jahren bestehen. Nachdem die ungarischen Staatsbahnen bis zur tarifarischen Regelung der Frage auf Entfernungen bis 400 km einen Nachlass von 10 bis 14 pCt. gewähren (welcher im Falle der Durchführung der geplanten Frachterhöhung für Geflügel in Körben oder Säcken dieser Transportart gegenüber höher sein wird, als nach dem neuen Tarife) und hiedurch die Anschaffung neuer Behältnisse sicherlich erleichtert scheint, erwartet man, dass die Geflügelhändler auch im eigenen Interesse nicht ermangeln werden, die berechtigten Bestrebungen der Eisenbahnen dadurch zu unterstützen, dass sie ihre Geflügelsendungen künftig in Steigen (Käfigen) der angegebenen Masse zur Aufgabe bringen werden.

— (Ausnahmetarife für Sendungen von Werkhölzern nach Frankreich.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die zwischen der Station Mitrovitz und den Stationen der Französischen Ostbahn für Holztransporte giltigen Ausnahmetarife für die Station Mitrovitz-Saveufer neuerdings zur Anwendung gelangen. Diese Ausnahmetarife haben bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1902, Giltigkeit. [„Közlöny.“]

— (Ausnahmetarife für Weintraubenproducte im Verkehre mit Italien.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass im Verkehre von Weintraubenproducten italienischer Provenienz via Fiume-Venedig oder Ancona seit 1. November 1901 giltige und am 14. Februar 1902 ablaufende Ausnahmetarif für gewöhnlichen Wein, Most und Traubenmaische bis 14. Februar 1903 verlängert wird. [„Közlöny.“]

Ausland.

Deutsches Reich. (Statistik der elektrischen Bahnen am 1. October 1901.) Nach der „Elektrotechnischen Zeitschrift“ waren am 1. October 1901 bereits 113 Städte, beziehungsweise Bezirke mit elektrischen Bahnen ver-

sehen und in 20 weiteren Städten oder Bezirken solche Bahnen im Bau begriffen oder beschlossen. Die gesammte Streckenlänge, d. h. die mit Schienen belegte Streckenlänge betrug 3099 km, die gesammte Geleiselänge, einfaches Geleise gerechnet, 4549 km, während 7290 Motor- und 4977 Anhängewagen vorhanden waren. Nur 469 km Strecke mit 713 km Geleise befanden sich in communalem oder staatlichem Besitze, die übrigen ganz in Händen von Privatgesellschaften. Die ungünstige allgemeine wirthschaftliche Lage hat sich auch im Bau neuer elektrischer Bahnen bemerkbar gemacht, so dass in dem Berichtsjahre nicht so erhebliche Fortschritte auf diesem Gebiete zu verzeichnen sind wie in den vorhergehenden Jahren. Das Hauptereigniss des vergangenen Jahres waren die Versuche mit elektrischem Schnellverkehr auf der Militärbahn Marienfelde-Gossen, bei denen eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km in der Stunde erreicht wurde. Die Versuche haben gezeigt, dass ein elektrischer Schnellverkehr bei noch höherer als dieser Geschwindigkeit für die Zukunft nicht aussichtslos erscheint. Die Strassenbahn Hannover, Actiengesellschaft, hatte am 1. October 1901 eine Streckenlänge von 140 km, bei 292 km Geleiselänge. Im Betriebe befanden sich 277 Motor- und 564 Anhängewagen. Die Strecken mit Oberleitung waren 133 km, die mit Accumulatorenbetrieb 27 km lang. Unter den Motorwagen waren 115 einmotorige, 76 zweimotorige Accumulatorenwagen, 32 einmotorige, 51 zweimotorige Oberleitungswagen, 1 einmotoriger und 1 zweimotoriger Schneepflug, sowie 1 Wasserwagen. An Anhängewagen waren vorhanden 230 Personen-, 211 Güterwagen für Land- und Schienenwege, 35 gedeckte Güterwagen, 88 offene Lowries, 3 Sprengwagen und 4 Salzstreuwagen.

Deutsches Reich. (Betriebsunfälle auf deutschen Eisenbahnen im Monate Jänner 1902.) Im Monate Jänner 1902 sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 13 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 6 bei Personenzügen), 12 Entgleisungen in Stationen (davon 3 bei Personenzügen), 1 Zusammenstoss auf freier Bahn (bei Güterzügen), 19 Zusammenstösse in Stationen (davon 9 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 4 Bahnbedienstete getödtet, 7 Reisende und 11 Bahnbedienstete verletzt.

Preussen. (Förderung des Baues von Kleinbahnen.) Dem Hause der Abgeordneten sind Nachweisungen der aus dem Fonds zur Förderung des Baues von Kleinbahnen (Gesetze vom 8. April 1895, 3. Juni 1896, 8. Juni 1897, 20. Mai 1898 und 25. Mai 1900) bis zum Schlusse des Jahres 1901 bewilligten und der aus demselben Fonds bis 1901 noch in Aussicht gestellten Staatsbeihilfen, sowie Nachweisungen über die bis zum Schlusse der Etatsjahre 1899 und 1900 aufgekommenen Rückeinnahmen auf Staatsbeihilfen für Kleinbahnen zugegangen. Die bewilligten Staatsbeihilfen belaufen sich danach auf Mk. 43,937.132, die zunächst nur in Aussicht gestellten Beihilfen auf Mk. 6,648.987. In 24 Fällen liegen ausserdem noch Anträge auf Gewährung von Staatsbeihilfen in zahlenmässig bestimmter Höhe, nämlich im Gesammtbetrage von Mk. 8,625.000 vor, so dass sich die bewilligten, in Aussicht gestellten und in zahlenmässig bestimmter Höhe beantragten Staatsbeihilfen insgesammt auf Mk. 59,211.119 stellen. In 53 anderen Fällen sind Anträge auf Bewilligung von Staatsbeihilfen in nicht zahlenmässig bestimmter Höhe gestellt oder Anträge auf Bewilligung solcher Beihilfen noch zu erwarten.

Die Zusagen staatlicher Unterstützung des Baues der Kleinbahnen Rethem—Eystrup und Einheck—Northeim sind zurückgezogen, nachdem die Betheiligten die Ausführung der Unternehmen aufgegeben hatten. Abgelehnt ist in den letzten beiden Jahren nur der Antrag des Landkreises Emden auf Gewährung einer weiteren Staatsbeihilfe für die Kleinbahn von Emden nach Pewsum zur Deckung von Mehrkosten gegenüber dem Kostenanschlage, und zwar wegen der Leistungsfähigkeit des Kreises.

Am Schlusse des Jahres 1899 waren von den bewilligten Beihilfen 31 mit Mk. 9,536.828 voll gezahlt. Im Laufe der Jahre 1900 und 1901 sind weitere 38 Fälle mit Mk. 15,046.048 erledigt, so dass sich die vollgezahlten Beihilfen nunmehr auf Mk. 24,582.876 belaufen. Mit Hinzurechnung der auf die übrigen bewilligten Beihilfen bisher gezahlten Beträge von zusammen Mk. 6,202.562 ergibt sich hienach eine Gesammtausgabe von Mk. 30,785.438.

Die Rückeinnahmen auf die gezahlten Staatsbeihilfen haben bis zum Schlusse des Etatsjahres 1900 insgesammt Mk. 370.197 betragen.

— (Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Coaks- und Briquettesversandtes im Ruhr-Kohlenrevier.) Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirectionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Coakereien und Briquetteswerken sind vom 1. bis 7. März in 6 Arbeitstagen 92.256 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15.376 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Coaks und Briquettes beladen und auf der Eisenbahn versendet worden, gegen 96.635 und auf den Arbeitstag 16.106 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei einer gleichen Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 7. März auf den Arbeitstag 730 und im Ganzen 4379 Doppelwagen oder 4·5 pCt. weniger gefördert und zum Versandt gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— (Königlich Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Elberfeld: Eröffnung der Strecke Rath—Düsseldorf-Grafenberg.) Am 1. Mai wird die 3·2 km lange Verbindungsstrecke zwischen den Stationen Rath und Düsseldorf-Grafenberg dem Betriebe übergeben werden. Die neue Strecke Rath—Düsseldorf-Grafenberg wird während der Dauer der Industrie- und Gewerbeausstellung in Düsseldorf vom 1. Mai bis 31. October 1902 für den Personen- und Güterverkehr und vom 1. November 1902 ab nur für den Güterverkehr betrieben werden.

— (Eröffnung der Bahnstrecke Düsseldorf-Derendorf—Ausstellungsplatz.) Am 1. Mai wird die 5·1 km lange Bahnstrecke vom Bahnhofe Düsseldorf-Derendorf nach dem Gelände der Gewerbe- und Industrieausstellung in Düsseldorf eröffnet werden. Die Verbindungsbahn Düsseldorf-Derendorf—Ausstellungsplatz in Düsseldorf bleibt nur während der Ausstellung im Betriebe und hat den Zweck, die aus Anlass der Ausstellung einzulegenden und auf dieser Strecke allein verkehrenden regelmässigen Sonderpersonenzüge unmittelbar nach dem Ausstellungsplatze und von da zurückzuleiten. Der am Ende dieser Strecke als Kopfstation eingerichtete Ausstellungsbahnhof wird nur für Personenabfertigung und Privattelegrammverkehr eingerichtet werden. Eine Abfertigung von Reisegepäck von und nach dem Ausstellungsbahnhof findet nicht statt.

— (Directionsbezirk Halle a/S.: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Schleife.) Zufolge Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction ist die an der Bahnstrecke Cotthus—Görlitz zwischen den Verkehrsstellen Spremberg und Weisswasser gelegene Haltestelle Schleife am 1. April für den unbeschränkten Viehverkehr eröffnet worden. Leichen und Fahrzeuge bleiben nach wie vor von der Abfertigung ausgeschlossen.

— (Directionsbezirk Essen: Aufnahme der Station Essen K. M. unter der Bezeichnung Essen-Segeroth als selbstständige Tarifstation.) Voraussichtlich ab 1. Juni, spätestens mit der Wiedereröffnung der Station Essen (Hauptbahnhof) für den allgemeinen Güterverkehr, wird die Station Essen K. M. unter der Bezeichnung „Essen-Segeroth“ als selbstständige Tarifstation mit den wirklichen Entfernungen in die Gütertarife aufgenommen. (Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 19. März.)

— (Hygienische Anordnungen bei den Preussischen Staatseisenbahnen.) Nachdem bereits im Bereiche der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin durch Placate vor dem Ausspucken auf den Bahnhöfen gewarnt wird, hat der Minister — einer Mittheilung des „Berliner Tageblatt“ zufolge — kürzlich dieselbe Anordnung an sämmtliche Eisenbahn-Directionen ergehen lassen. In gleicher Weise, wie bisher im Bezirke der Eisenbahn-Direction Berlin geschehen, ist allgemein durch Anschlag in den Wartesälen, Vorräumen und auf den Bahnsteigen der Staatsbahnstationen nachstehende Aufforderung an das Publicum zu richten: „Zur Förderung der öffentlichen Gesundheitspflege wird dringend ersucht, in den Bahnhofsräumen, auf den Bahnsteigen, Treppen und in den Wagen das Ausspucken zu unterlassen. Kgl. Eisenbahn-Direction.“ Spucknäpfe sind an geeigneten Plätzen in den Vorräumen, sowie in den Warteräumen aufzustellen, wie bereits durch den Erlass vom 1. April 1898, auf dessen genaueste Beachtung nochmals hingewiesen wird, bestimmt ist. Die Eisenbahncommissäre werden gleichzeitig ersucht, den Verwaltungen der unterstellten Privatcisenbahnen ein gleiches Vorgehen zu empfehlen.

Schweiz. (Bodensee-Toggenburg-Bahn: Anleihe für den Bau der Linie Romanshorn—St. Gallen—Wattwyl.) Dem Eisenbahnbauunternehmer der Bodensee-Toggenburg-Bahn ist von Seiten einer Gruppe erster schweizerischer Banken unter Führung der Creditanstalt in Zürich ein Angebot auf Uebernahme einer 3·5percentigen Anleihe von 10 Millionen Francs für den Bau der Linie Romanshorn—St. Gallen—Wattwyl zugegangen.

— (Eisenbahnbau in der Schweiz im Jahre 1901.) Im Jahre 1901 befanden sich in der Schweiz insgesammt

32 Bahnlinien im Bau, gegen 30 in den beiden vorangegangenen Jahren. Zu den Ende 1900 unvollendet gebliebenen Linien kamen im Laufe des Jahres 1901 12 neue hinzu.

Bulgarien. (Projectirte Einführung directer Tarife im Verkehre mit den Nachbarstaaten und Deutschland via Ungarn.) Die fürstlich bulgarische Regierung hat im Laufe des Jahres 1901 den grössten Theil der für den Localverkehr auf den Bulgarischen Staatsbahnen giltigen Gütertarife einer Umarbeitung unterzogen. Man geht nun, wie der „Pester Lloyd" berichtet, in Sophia daran, die Reform der Eisenbahntarife für den Waarentransport auch auf den directen Verkehr mit den Nachbarstaaten Türkei, Serbien, Ungarn, Oesterreich und Deutschland, beziehungsweise auf den Transitverkehr durch Bulgarien, auszudehnen. Zu diesem Zwecke hat das bulgarische Ministerium die directen Gütertarife im Verkehre mit Serbien, Oesterreich-Ungarn, der Türkei etc. gekündigt und sollen die jetzigen Tarife am 1. Juli 1902 ausser Kraft treten und durch neue Frachtsätze ersetzt werden. Unser Consulat in Constantinopel weist nun darauf hin, dass für mehrere wichtige dortige Importartikel aus Oesterreich-Ungarn, wie Spiritus, Zucker, Bier, Glas, Eisen und Stückgüter aller Art, ferner im Export ab Constantinopel nach der Monarchie für Eier, mit 1. Juli 1902, infolge der neuen bulgarischen Frachtsätze, Tariferhöhungen von Frcs. 10 bis 50 per Waggon eintreten sollen.

Türkei. (Gesellschaft der Anatolischen Eisenbahnen. Errichtung einer Actiengesellschaft für den Bau und Betrieb der Hafen- und Quaianlagen, sowie der Docks und Lagerhäuser in Haidar Pascha.) Dem „Berliner Tageblatt" zufolge hat die Gesellschaft der Anatolischen Eisenbahnen als Concessionärin der Hafenbauten in Haidar Pascha eine eigene Actiengesellschaft für den Bau und Betrieb der Hafen- und Quaianlagen, sowie der Docks und Lagerhäuser in Haidar Pascha, unter der Firma: „Société du Port de Haidar Pascha, tête de ligne du chemin de fer d'Anatolie" errichtet. Das Actiencapital beträgt 3 Mill. Francs, wovon 60 pCt. eingezahlt sind. Der Verwaltungsrath setzt sich wie folgt zusammen: Präsident Carl Schrader, Vicepräsident Director Gwinner; Verwaltungsräthe: Director Steinthal, Doctor K. Zander, Präsident, und E. Huguenin, Vicepräsident und Director der Anatolischen Bahnen in Constantinopel.

Russland. (Fertigstellung der mandschurischen Eisenbahn.) Wie der „N. Fr. Presse" aus Chaharowsk gemeldet wird, ist am 3. November, dem Tage der Thronbesteigung des Czars Nikolaus II., die Fertigstellung der mandschurischen Eisenbahn erfolgt. An diesem Tage nämlich wurde bei der Station Menduche der mandschurischen Bahn die letzte Schiene gelegt, wodurch der Anschluss der nördlichen Zweiglinie dieser Bahn an die grosse sibirische Eisenbahn hergestellt worden ist. Jetzt besitzt Russland eine nur durch den Baikalsee unterbrochene Linie von Moskau bis Wladiwostok. Die Ringbahn um den Baikalsee, deren Bau bereits begonnen wurde, dürfte in Bälde fertiggestellt werden, so dass dann der Atlantische mit dem Stillen Ocean durch einen ununterbrochenen Schienenstrang verbunden sein wird. Diese kolossale Arbeit hat Russland in einem Zeitraume von nur 10 Jahren vollbracht und dadurch eine neue Weltstrasse geschaffen. Eine Milliarde Rubel hat der Bau der sibirischen und der mandschurischen Eisenbahn verschlungen, aber diese Opfer erscheinen im Vergleiche mit den von Russland auf dem asiatischen Continent erreichten Vortheilen gering. Durch diese Bahn ist Russlands Stellung an den Gestaden des Stillen Oceans eine ganz andere geworden, denn das europäische Russland dient nunmehr dem fernen Osten als unmittelbare Basis. Die Frage von der Einverleibung der Mandschurei ist mit der Fertigstellung der mandschurischen Eisenbahn eine völlig müssige. Die Mandschurei ist durch die Bahn in die unmittelbarste Einflusssphäre Russlands gerückt und unterliegt nun Russland kraft der Umstände. Einfacher konnte die mandschurische Frage gar nicht gelöst werden, und Russland hat durch diese gewaltige Verkehrsader ein neues Reich gewonnen, welches sowohl durch seine Bodenreichthümer, wie seine Einwohnerzahl bedeutend ist. Denn, wenn man die Einwohnerzahl der Mandschurei mit der Sibiriens vereinigt, so ergibt sich die respectable Ziffer von 15,000.000. Die sibirische Eisenbahn ist bekanntlich in drei Strecken getheilt worden: in die westsibirische Linie von Tscheljabinsk bis zum Flusse Ob (1380 Werst), in die mittelsibirische Bahn vom Ob bis Irkutsk (1754 Werst), in die Endstrecke Wladiwostok—Grafskaja, sodann die Linie Grafskaja—Chabarowsk (347 Werst) und die Strecke Myffowaja—Stretensk (1009 Werst), da sich ausserdem die Baikalringbahn (292 Werst und die Linie Chabarowsk—Stretensk (2000 Werst) anschliessen. Die mandschurische Bahn ist einfach als die Fortsetzung der grossen sibirischen Eisenbahn zu betrachten. Von der Station „Sibirj" der Transbaikal-Eisenbahn nimmt die Linie ihren Lauf durch das Territorium des Himmlischen Reiches, beim Dorfe Nagadan, in der Nähe des Dalajnorsees, und führt nach der Stadt Chailar, um über die Gebirgskette des Chingan in das Flusstbal von Ronni zu gelangen, das die Bahn, 17 Werst von Zigikar entfernt, übersetzt. Hierauf durchschneidet die Hauptlinie unweit der Stadt Chuliutschen, hart bei Cbarkin den Sungarifluss und führt nach der Stadt Asche-'be, deren Einwohnerzahl 40.000 beträgt. Im Südosten vom Sungariflusse, den Fluss Mudantsjan durchschneidend, führt die Hauptlinie durch gebirgiges Land bis Nikolskoje, wo sie an die Assurilinie anschliesst. Die südmandschurische Linie trennt sich von der Hauptlinie bei Charbin und führt über Knoutschensi, Tscbantufu, Mukden, Jukan nach Port Arthur, um auch diese Stadt mit dem 16 Werst davon entfernten Talienwan zu verbinden. Die Hauptlinie sowohl, als auch deren südliche Zweigbahn führen durch die dichtbevölkertsten Theile der Mandschurei. Die Länge der Magistrallinie beträgt 1440, jene der südmandschurischen Linie 980 Werst, so dass die Gesammtlänge der ostchinesischen Eisenbahn 2420 Werst beträgt. Da die sibirische Eisenbahn eine Länge von 7000 Werst hat, so beträgt die Länge der sibirischen mit der mandschurischen Eisenbahn 9420 Werst. Vor zehn Jahren hat Kaiser Nikolaus II., damals noch Thronfolger, in Wladiwostok den ersten Spatenstich zum Baue dieser grossen Eisenbahn gethan und nun steht das Riesenwerk vollendet da, ein Werk, das für den Welthandel von unermesslicher Bedeutung, für Russland aber von ungeheurer politischer Tragweite ist.

Afrika. (Deutsche Colonien. Usambarabahn: Baufortschritt.) Nach einem beim amtlichen Colonialblatte eingegangenen Telegramm hat die Bauspitze der Usambarabahn Anfangs März Korogwe erreicht. Die Eröffnung des Betriebes bis dahin war für den 15. März in Aussicht genommen.

— (Project der Ueberlandbahn Cap-Alexandrien.) Ueber das Project der grossen Ueberlandbahn Cap-Alexandrien theilt die „Neue Freie Presse" ihren Lesern Folgendes mit: Die genannte Bahn hat eine Gesammtlänge von 5600 engl. Meilen. Von Capstadt bis Bulowayo (1370 engl. Meilen) ist sie fertig; von Alexandrien bis Omdurman, bezw. Faschoda (2000 engl. Meilen) beinahe. Die Begehung zur Trassenführung bis zur Südspitze des Tanganyikasees hat stattgefunden. Die Bahn durchschneidet theilweise dichtbevölkerte, wasserreiche, fruchtbare Gebiete; Gold- und Kohlenlager (Gwelo) sind vorhanden. Das Hochplateau, wo der Cheromasee liegt, ist ein prächtiges Ackerbau- und Weideland. Auf dem Tanganyikasee werden 400 engl. Meilen Dampferfahrt in die Trasse eingeschaltet. Dann muss die Bahn bis zum Anschlusse an die Süd-Ugandabahn entweder auf deutschem oder auf belgischem Gebiete weitergeführt werden. Die Ugandalinie soll dann an die Weisse Nil-Bahn anschliessen. Man hofft in längstens zehn Jahren den schwarzen Continent der Länge nach zu durchqueren.

Amerika. (Löhne und Arbeitszeit bei den amerikanischen Bahnen.) In ihrem statistischen Bericht für das Jahr 1900 macht die Interstate Commerce Commission über den durchschnittlichen Tagesverdienst der den wichtigsten Classen angehörenden Eisenbahnbediensteten in den Vereinigten Staaten für das Jahr 1900 folgende Angaben:

Oberbeamte Mk. 12·54, andere Beamte Mk. 6·26, Buchhalter u. s. w. Mk. 2·63, Stationsbeamte Mk. 2·10, andere Stationsbedienstete Mk. 1·92, Locomotivführer Mk. 4·50, Heizer Mk. 2·57, Schaffner Mk. 3·80, andere Zugsbedienstete Mk. 2·35, Zimmerleute Mk. 2·45, Maschinenarbeiter Mk. 2·76, andere Werkstättenarbeiter Mk. 2·08, Streckenaufseher Mk. 2·02, andere Streckenarbeiter Mk. 1·46, Signalbedienstete Mk. 2·16, Telegraphisten Mk. 2·35, andere Bedienstete und Taglöhner Mk. 2·05.

Die Eisenbahnarbeiter sind theils nach Zeit, theils nach Stückarbeit bezahlt; für das Zugspersonal gilt eine gewisse Anzahl von zurückgelegten Meilen — meist 80 oder 100 Meilen — als ein Arbeitstag. In der Regel beträgt die tägliche Arbeitszeit, von Ausnahmefällen abgesehen, 10 Stunden für das Zugspersonal und für Telegraphisten und Werkstättenarbeiter. Streckenarbeiter klagen fast allgemein über zu lange Arbeitszeit, die im Süden und Westen oft von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang dauert, in anderen Gegenden jedoch 10 bis 11 Stunden täglich beträgt. Gesetzlich festgelegt ist der zehnstündige Arbeitstag für Eisenbahnarbeiter in den Staaten Newyork, Ohio und Minnesota. Andere Staaten schreiben eine Höchstgrenze der Arbeitszeit und gewisse Ruhepausen vor; so ist die zulässige längste Arbeitszeit in Georgia 13 Stunden, nach denen 10 Stunden Ruhe gewährt werden muss, in Florida 13 Stunden und 8 Stunden Ruhe, Ohio 15 Stunden und 8 Stunden Ruhe, Colorado 18 und 8, Nebraska 18 und 8 u. s. w. Die Vereinigung der Eisenbahnarbeiter tritt für den allgemeinen gesetzlichen Achtstundentag ein. Auf den

amerikanischen Expresszügen ist das Zugspersonal heute in der Regel nicht länger als 5 bis 6 Stunden täglich beschäftigt.
[„Z. d. V.-D. E.-V."]

Aegypten. (Projectirter Bau der Suezcanal-Eisenbahn.) Einem Berichte des „Journal des Transports" zufolge, wurde der Vertrag zwischen der ägyptischen Regierung und der Suezcanal-Actiengesellschaft — den Umbau der Linie Cairo—Ismaila bis Suez betreffend — bereits als perfect abgeschlossen. Die von Cairo ausgehende, bis Ismaila führende Tramwaylinie (Eigenthum der Suezcanal-Actiengesellschaft) wird auf deren Kosten als Eisenbahn für den Vollbetrieb umgebaut und bis zum Hafen von Suez ausgebaut werden und sind die Kosten dieser beiden Arbeiten mit rund Frcs. 10,000.000 präliminirt. Die Dauer der Concession endet so wie jene für den Canal im Jahre 1968, zu welchem Zeitpunkte die Gesammtlinie in den Besitz des ägyptischen Staates übergehen wird. Die Suezcanal-Gesellschaft wird die bis Suez verlängerte Linie ebensowenig wie die Tramway Cairo—Ismaila selbst betreiben sondern diese, gleich der letzteren, der Regierung verpachten. Die directe Verbindung von Cairo mit dem Hafen von Suez wird die Interessensphäre der beiden Compaciscenten in gleichem Ausmasse günstig beeinflussen. Der Bau der neuen Strecke sowohl als auch der Umbau der Tramwaylinie soll je früher in Angriff genommen werden, da im Sinne des Vertrages die gesammte Linie bis spätestens October 1903 betriebsfähig herzustellen ist. Ausser einem lebhaften Güterverkehr ist auch eine lebhafte Personenfrequenz zu gewärtigen.

Japan. (Länge des Eisenbahnnetzes bis Anfang 1900 innerhalb seines zwölfjährigen Bestandes.) Einem Berichte des „Board of trade Journals" zufolge ist das Eisenbahnnetz Japans seit dem Jahre 1888, in welchem das Gesammtnetz nur eine Länge von 500 km hatte, bis zum Jahre 1900 um 4082 km verlängert worden. Die Zunahme, die, wie aus nachstehender Tabelle zu ersehen, nicht gleichmässig erfolgte, betrug somit im zwölfjährigen Durchschnitt 340 km. Die Länge der Netze der Staatsbahnen und jener des Privateigenthums (Actiengesellschaften) betrug in Kilometern:

	Staatsbahnen	Privatbahnen	Insgesammt
1888	328	181	509
1889	70	286	356
1890	—	419	419
1891	—	506	506
1892	—	246	246
1893	11	96	107
1894	37	250	287
1895	18	254	272
1896	59	285	344
1897	48	658	706
1898	170	584	754
1899	80	86	166
Gesammtlänge der Linien	821	3861	4582

Die Länge der Eisenbahnen des Privatbesitzes übersteigt jene der Staatsbahnen um 3040 km, d. i. im Verhältnisse von rund 3 : 1.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Vindobona" von Calcutta.) Dieser Dampfer von 2689 Tonnen Gehalt ist am 9. Februar 1902 nach 35tägiger Fahrt mit 2 Passagieren und 2038 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 799 t nach Fiume und 413 t nach dem Auslande bestimmt waren, von der 8. Calcuttareise in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Calcutta 1200 kg Thee (wovon 500 kg für das Ausland), 20.700 kg Sackleinwand (für das Ausland), 26 375 kg Indigo (wovon 1065 kg für Fiume und 9375 kg für das Ausland), 96.578 kg Häute (wovon 10.810 kg für das Ausland), 1,783.140 kg Jute (wovon 797.790 kg für Fiume und 316.833 kg für das Ausland), 105.407 kg Baumwolle (wovon 54.353 kg für das Ausland), 2000 kg Effecten und 2958 kg Sennesblätter. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 1,623.790.

— (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 Tonnen Gehalt ist am 8. Februar 1902 mit 26 Passagieren und 2241 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 1314 t Zucker, von Triest in der 2. Bombay-Eilfahrt abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 1540 kg Esswaaren, 11 kg Muster, 500 kg Kaffee, 68 kg Baumwollwaaren, 2000 kg Bohnen, 38.800 kg Mehl, 89 kg Schafwollwaaren, 213 kg Metallwaaren, 220 kg Seife, 13.498 kg Esswaaren, 6000 kg Kartoffel, 425 kg Glaswaaren und 1914 kg Wein; nach Gedda 12.900 kg Zucker; nach Suakim 688 kg Töpferwaaren; nach Suez 26 kg Esswaaren; nach Aden 950 kg Mehl und 497 kg Baumwollwaaren, 476 kg Häute und 80 kg Theaterdecorationen; nach Zanzibar 764 kg Seife und 1800 kg Perlen; nach Massau 691 kg Glaswaaren und 2240 kg Perlen; nach Gibuti 1659 kg Bier und 20.560 kg Zucker; nach Bombay 6875 kg Knöpfe, 4981 kg Mützen, 1118 kg Muster, 258.088 kg Papier, 3450 kg Spielkarten, 26.143 kg Kaffee, 19.209 kg Baumwollwaaren, 20.160 kg Cement, 42 kg Esswaaren, 5000 kg Farben, 728 kg Garne, 8046 kg Kurzwaaren, 18 498 kg Lampen, 10.248 kg Baumwollwaaren, 6920 kg Schafwollwaaren, 13.000 kg Manufacturwaaren, 386 kg Knöpfe, 3380 kg Baumwollwaaren, 471 kg Kurzwaaren, 4709 kg Manufacturwaaren, 98.639 kg Metallwaaren, 7674 kg Waaren aus leonischen Gespinnsten, 5233 kg Möbel, 5635 kg Holzwaaren, 12.490 kg Quecksilber, 3465 kg Mineralöl, 1006 kg Uhren, 11.865 kg Seife, 204 kg Schuhwaaren, 1493 kg Chemikalien, 4560 kg Perlen, 20.837 kg Töpferwaaren, 29.932 kg Glaswaaren, 1,280.160 kg Zucker, 6250 kg Zündhölzchen, 1980 kg Metallwaaren, 563 kg Holzwaaren und 80.081 kg Glaswaaren; nach Bohrein 192 kg Parfumeriewaaren; nach Bassorah 1620 kg Farben; nach Cochin 36 kg Perlen; nach Calicut 566 kg Kurzwaaren, 2836 kg Papier, 275 kg Manufacturwaaren, 9564 kg Metallwaaren und 123 kg Kurzwaaren; nach Cannanore 224 kg Baumwollwaaren; nach Mangalore 1475 kg Kurzwaaren, 8033 kg Metallwaaren und 195 kg Kurzwaaren; nach Bushire 1830 kg Zündhölzchen; nach Shanghae 447 kg Glaswaaren, 5587 kg Papier, 73 kg Muster, 1784 kg Kurzwaaren, 496 kg Baumwollwaaren, 2538 kg Manufacturwaaren, 9809 kg Holzwaaren, 49.535 kg Metallwaaren, 1685 kg Glasperlen, 5304 kg Töpferwaaren, 1710 kg Glaswaaren, 8232 kg Seife und 10.050 kg Farben; nach Tientsin 1001 kg Schafwollwaaren und nach Shanghae optim Hongkong 23.700 kg Zündhölzchen. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 1,554.982.

— (Abfahrt des Dampfers „Silesia" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 3340 Tonnen Gehalt ist am 11. Februar 1902 mit 3 Passagieren und 3621 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 1939 Tonnen Zucker, von Triest in der ersten Kobereise abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 1939 kg Bier, 842 kg Esswaaren und 11.750 kg Zucker; nach Aden 5725 kg Tabak; nach Colombo 13.288 kg Papier, 10.000 kg Dünger, 2665 kg Baumwollwaaren, 5484 kg Metallwaaren, 337 kg Glasperlen und 207 kg Glaswaaren; nach Tuticorin 209 kg Metallwaaren; nach Negapatan 1120 kg Papier; nach Sidney 136 kg Wein; nach Penang 18.241 kg Papier, 5935 kg Cercsin, 266 kg Kurzwaaren, 5706 kg Baumwollwaaren, 244 kg Holzwaaren, 189 kg Manufacturwaaren, 21.960 kg Metallwaaren, 1143 kg Seife, 1964 kg Töpferwaaren, 1016 kg Wein und 122.400 kg Zucker; nach Penang or Singapore 180.000 kg Cement; nach Singapore 787 kg Opium, 4000 kg Bier, 1443 kg Mützen, 70.670 kg Papier, 103 kg Muster, 1080 kg Cement, 9682 kg Ceresin, 88.425 kg Kurzwaaren, 31.332 kg Baumwollwaaren, 984 kg Manufacturwaaren, 53.945 kg Metallwaaren, 275 kg Holzwaaren, 7825 kg Möbel, 485 kg Glasperlen, 272 kg Seife, 10.195 kg Töpferwaaren, 830 kg Wein, 773 kg Glaswaaren und 226.457 kg Zucker; nach Manila 6488 kg Bier, 35.795 kg Papier, 10.241 kg Baumwollwaaren, 352 kg Manufacturwaaren, 153 kg Holzwaaren und 746 kg Perlen; nach Saigon 11.317 kg Papier; nach Atjeh 500 kg Papier; nach Bankok 1200 kg Bier, 171 kg Kurzwaaren und 1527 kg Baumwollwaaren; nach Macassar 2524 kg Baumwollwaaren und 1323 kg Töpferwaaren; nach Menado 410 kg Papier; nach Benkselen 263 kg Töpferwaaren; nach Pekalongan 842 kg Metallwaaren; nach Palembang 1106 kg Baumwollwaaren, 860 kg Metallwaaren und 160 kg Perlen; nach Batavia 1993 kg Papier, 6575 kg Ceresin, 1142 kg Baumwollwaaren, 624 kg Manufacturwaaren, 4704 kg Metallwaaren, 2710 kg Seife und 1054 kg Töpferwaaren; nach Samarang 8035 kg Papier, 94.810 kg Ceresin und 102 kg Manufacturwaaren; nach Soerabaya 1545 kg Bier, 518 kg Knöpfe, 87.275 kg Ceresin, 250 kg Mützen, 14.072 kg Papier, 388 kg Kurzwaaren, 441 kg Seife, 389 kg Spiritus, 3134 kg Töpferwaaren und 2930 kg Perlen; nach Cheribon 5256 kg Papier, 760 kg Ceresin, 588 kg Baumwollwaaren, 63 kg Metallwaaren und 1021 kg Möbel; nach Padang 546 kg Perlen; nach Hongkong 19 611 kg Papier, 79 kg

Muster, 483 kg Kurzwaaren, 505 kg Baumwollwaaren, 7680 kg Manufacturwaaren, 63.319 kg Metallwaaren, 4752 kg Pflanzen, 3863 kg Seife, 1458 kg Töpferwaaren, 560 kg Glaswaaren, 810.299 kg Zucker und 1068 kg Metallwaaren; nach Yokohama 45 kg Muster, 318 kg Baumwollwaaren, 61.337 kg Papier, 633 kg Garne, 515 kg Manufacturwaaren, 25 077 kg Metallwaaren, 790 kg Seife, 323.250 kg Zucker und 4080 kg Glasperlen; nach Kobe 10.200 kg Perlen, 178.471 kg Papier, 13.393 kg Metallwaaren, 6520 kg Chemikalien, 921 kg Seife und 359.900 kg Zucker; nach Moji 171.808 kg Zucker; nach Tientsin 418 kg Waaren aus leonischen Gespinnsten und nach Yokohama or Kobe 73.877 kg Papier, 109 kg Manufacturwaaren und 236.440 kg Zucker. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 2,217.746.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 9. bis 15. April 1902.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

9. April, *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Bosnia", Capitän N. Tomanovich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

10. „ *) um 8½ Uhr Früh (Kildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän B. Bednarz,
mit Berührung von Pola,[1] Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsendungen nach Bari.

11. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro).
Dampfer „Sultan", Capitän V. Ivellich,
mit Berührung von Rovigno, Pola,[1] Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

12. „ *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Almissa", Capitän N. Chersich,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

15. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie),
Dampfer „Leda", Capitän F. Nasso,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnnovo (Megline), Teodo, Risano, Cattaro, Bari, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7.10 Uhr Früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

10. April, Dampfer „Thetis", Capitän R. Signorelli } um
14. „ Dampfer „Thetis", Capitän R. Signorelli } Mitternacht

Vergnügungsfahrt nach Venedig.

9. April, um Mittag Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän B. Bednarz.

Levante und Mittelmeer.

10. April, um 11½ Uhr Vorm. (Kildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Habsburg", Capitän A. Leva,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

10. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A),
Dampfer „Jupiter", Capitän F. Tosoni,
mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus, Smyrna, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna und Kustendjè.

13. „ um 11 Uhr Vorm. (Linie Triest-Alexandrien B),
Dampfer „Helios", Capitän L. Soich,
mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Alexandrien, Port Said, Bernttl, Jaffa, Caifa, Beyrutb, Limassol Larnaca, Tripolis, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Dardanellen und Constantinopel.

13. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A)
Dampfer „Medea", Capitän S. Tomanovich.
mit Berührung von Fiume,† Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Smyrna, Cesmè, Chios und Vathy.

15. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Bucovina", Capitän C. Buzik,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Varna, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura, und Prevesa.

17. „ um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien,
Dampfer „Bohemia", Capitän B. Vidos,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

11. „ Extra (circa) Dampfer „Tirol", nach Port Said, Suez, Bombay, Singapore, Hongkong und Shanghai.

12. April, (circa) um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta),
Dampfer „Perseveranze", Capitän . . . . . ,
[von Fiume†) am 8. April] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Colombo, Rangoon und Calcutta.

25. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „Nippon", Capitän G. Klansberger,
[von Fiume†) am 21. April] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokobama und Kobe.

3. Mai, um 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bombay,**)
Dampfer „Imperator", Capitän C. Androvich,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

**) Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates anfgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets zwischen Wien—Budapest und umgekehrt.) Die gesellschaftliche Direction gibt bekannt, dass ab 26. März l. J. combinirte Tour- und Retourkarten zwischen Wien und Budapest zur Ausgabe gebracht werden. Diese Tour- und Retourkarten haben 14tägige Giltigkeit, gerechnet vom Tage der Abstempelung in Wien, bezw. in Budapest, und berechtigen sowohl auf der Schiffs- als auf der Bahnstrecke zur einmaligen Fahrtunterbrechung innerhalb der Giltigkeitsdauer gegen Anmeldung beim Stationsvorstande der Unterbrechungsstation. Die Fahrpreise betragen:

Wien—Budapest oder umgekehrt, I. Platz Schiff, I. Classe Bahn (Schnellzug) K 36; I. Platz Schiff, II. Classe Bahn (Schnellzug) K 27.

Wien—Budapest oder umgekehrt, I. Platz Schiff, I. Classe Bahn (Personenzug) K 29; I. Platz Schiff, II. Classe Bahn (Personenzug) K 22.

Wien—Budapest oder umgekehrt, II. Platz Schiff, III. Classe Bahn (Personenzug) K 14; III. Platz Schiff, III. Classe Bahn (Personenzug) K 12.

Beim Uebersteigen von einer niederen Wagen- (Schiffs-) Classe in eine höhere, bezw. bei Benützung einer höheren Zugsgattung als der am Billet angegebenen, ist die tarifmässig entfallende Preisdifferenz nach den Bestimmungen der Localtarife der betreffenden Verwaltung nachzuzahlen. Kinder bis zum vollendeten 4. Lebensjahre, für welche besondere Plätze nicht beansprucht werden, fahren gebührenfrei. Einzelne Kinder bis zum 10. Lebensjahre geniessen keine Ermässigung. Zwei Kinder unter 10 Jahren können mit einer combinirten Tour- und Retourkarte fahren. Dem Reisenden steht es frei, auf der Fahrt von Budapest nach Wien entweder die Linie Budapest—Bruck a. d. Leitha, oder die Linie Budapest—Marchegg zu benützen. Express- und Luxuszüge können ab Budapest mit Fahrkarten I. Classe Schnellzug gegen Aufzahlung benützt werden. 25 kg Freigepäck wird nur auf der Schiffsstrecke gewährt.

Kette, Deutsche Elbeschiffahrts-Gesellschaft in Dresden. Der Bericht über das Geschäftsjahr 1901 hebt hervor, dass der in der Mitte dieses Jahres eingetretene allgemeine wirthschaftliche Niedergang das Schiffahrtsgeschäft und den Werftbetrieb der Gesellschaft ungünstig beeinflusste. Die Schiffswerfte der Gesellschaft in Uebingen hat an fertigen Arbeiten für Mk. 2,023.627 (+ Mk. 220.460) zur Ablieferung gebracht. Die Schiffahrt wurde bis zum Jahresschlusse nur an wenigen Tagen des December durch Eisgang behindert. Der Rohgewinn stellt sich auf Mk. 987.686. Nach Abschreibungen in der Höhe von Mk. 622.535 bleibt ein Reingewinn von Mk. 365.150, der in folgender Weise verwendet werden soll: Mk. 12.996 zum Schiffsversicherungsfonds, Mk. 16.420 zum Reservefonds, Mk. 21.839 an den Vorstand und die Beamten als Tantième, Mk. 290.250 als 4½percentige Dividende, Mk. 2699 dem Aufsichtsrathe und Mk. 20.945 für neue Rechnung.

Deutsches Reich. (Kettenschleppschiffahrt auf dem Main.) In der Sitzung des Finanzausschusses der bayerischen Abgeordnetenkammer am 15. März gelangte der Etat über den Betrieb der Kettenschleppschiffahrt auf dem Main für die Jahre 1902 und 1903 zur Berathung. Der Berichterstatter stellte in der Generaldebatte im Hinblicke darauf, dass er von preussischen Abgeordneten Aeusserungen gehört habe, wonach dort wenig Neigung bestehe, auf die bayerischen Wünsche einzugehen, die Frage, wie es mit der Fortsetzung der Maincanalisation stehe. Hierauf erwiderte der Vertreter der Staatsregierung, dass selbe bestrebt sei, die Fortsetzung der Maincanalisation bis Aschaffenburg zu fördern, und es sei erst vor Kurzem eine hiefür eingesetzte Commission zusammengetreten,

welche eine Reihe schwieriger Fragen, insbesondere Tariffragen, aufgeworfen habe. Die hierwegen zu pflegenden Erhebungen seien in Bayern bereits abgeschlossen und würden diese nun zum Meinungsaustausche mit Preussen führen; für letzteres sei diese Angelegenheit im Hinblicke auf die allgemeine Canalvorlage eine besonders schwierige; von Seite Bayerns geschehe das möglichste zur Förderung der Angelegenheit. Ein anderes Mitglied des Finanzausschusses suchte sich schliesslich noch zu vergewissern, ob es richtig sei, dass Hessen für die Canalfortsetzung keine Kosten übernehmen wolle; der Vertreter der Staatsregierung bestätigte dies mit dem Beifügen, dass, wenn eine Vereinbarung zustande komme, Bayern die Kosten der Canalisirung von Hannau bis Aschaffenburg werde allein tragen müssen. Hierauf gelangte der von der Staatsregierung vorgelegte Etat für die laufende Finanzperiode einstimmig zur Annahme.

— (Schiffs- und Güterverkehr auf der Oder im Breslauer Ober- und Unterwasser.) Das Gesammtgewicht der im Jahre 1901 in Breslau angekommenen, und von dort abgeschwommenen Schiffsgüter, einschliesslich des Durchgangsverkehres (dagegen mit Ausschluss des Flossverkehres) belief sich — wie dem „Breslauer General-Anzeiger" entnommen wird — auf 40,863.820 Ctr. (gegen 40,464.000 Ctr. im Jahre 1900 und 45,739.860 Ctr. im Jahre 1899), so dass eine Zunahme der Transportmenge von 399.820 Ctr., die hauptsächlich auf Kohlentransporte entfällt, zu verzeichnen ist. Von dem Gesammtverkehre entfielen 13,640.720 Ctr. (gegen 14,214.240 Ctr. im Jahre 1900 und 17,292.340 Ctr. im Jahre 1899) auf den Berg- und Thalverkehr der von Breslau abgeschwommenen Güter, 8,475.140 Ctr. (gegen 8,829.600 Ctr. im Jahre 1900 und 8,974.820 Ctr. im Jahre 1899) auf den Berg- und Thalverkehr der in Breslau angekommenen Güter und endlich 18,747.960 Ctr. (gegen 17,420.820 Ctr. im Jahre 1900 und 19,473.200 Ctr. im Jahre 1899) auf den Breslauer Durchgangsverkehr zu Berg und zu Thal. Die Gesammtzahl der in Breslau angekommenen, von Breslau abgeschwommenen und der in Breslau durchgegangenen Schiffe belief sich auf 21.955 Stück mit einer Gesammttragfähigkeit von 85,126.800 Ctr. (gegen 18.494 Fahrzeuge mit 78,334.980 Ctr. Tragfähigkeit im Jahre 1900). Von den 21.955 Fahrzeugen waren 11 959 beladen und 9996 unbeladen, so dass sich die Durchschnittsbelastung eines beladenen Fahrzeuges auf 3417 Ctr. stellte (gegen 3580 Ctr., bezw. 3510 Ctr. in den Jahren 1900 und 1899).

Unter den verfrachteten Gütermengen stehen, wie immer, die Steinkohlentransporte mit 23,100.820 Ctr. oder 56·6 pCt. des Gesammtverkehres obenan (gegen 21,555.380 Ctr. oder 50·8 pCt. im Jahre 1900). Es folgten Zucker und Melasse mit 2,636.000 Ctr. (1900: 2,655.720), Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten mit 1,986.960 Ctr. (1900: 1,735.620), Eisenerze und andere Erze mit 1,287.720 Ctr. (1900: 1,777.960), Stückgüter mit 1,185.040 Ctr. (1900: 1,394.080), Cement, Trass, Kalk etc. mit 1,173.300 Ctr. (1900: 222.980), Mehl und Mühlenfabrikate mit 1,033.920 Ctr. (1900: 1,208.920), Mauersteine und Fliessen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren mit 989.540 Ctr. (1900: 1,399.460), Düngemittel mit 952.920 Ctr. (1900: 1,180.660), Bau- Nutz- und Brennholz (mit Ausnahme von Flossholz) mit 885.600 Ctr. (1900: 1,426.460), unedle Metalle, roh und als Bruch mit 879.840 Ctr. (1900: 764.840), Petroleum mit 774.320 Ctr. (1900: 795.420), fette Oele und Fette mit 727.000 Ctr. (1900: 711.720), verarbeitetes Eisen aller Art mit 634.420 Ctr. (1900: 790.660), Steine und Steinwaaren mit 563.380 Ctr. (1900: 495.640), Häringe und Fische mit 347.760 Ctr. (1900: 273.460), Theer, Pech und Harze aller Art, sowie Asphalt mit 345.260 Ctr. (1900: 356.500), Roh- und Bruch-eisen mit 284.760 Ctr. (1900: 518 200), Erde, Lehm und Kies mit 247.640 Ctr. (1900: 272.160), Kaffee und Cacao mit 171.150 Ctr. (1900: 178.440), Reis mit 133.120 Ctr. (1900: 210.780), Fastagen, Fässer, Kisten und Säcke mit 57.000 Ctr. (1900: 82.240), Maschinen und Maschinentheile mit 54.800 Ctr. (1900: 49.320), Bier mit 45.340 Ctr. (1900: —), Coaks mit 37.500 Ctr. (1900: 33.600), Häute, Felle, Leder und Pelzwerk mit 36.640 Ctr. (1900: 34.280), Thonwaaren, Steingut und Porzellan mit 33.800 Ctr. (1900: 33.780), Salz mit 29.100 Ctr. (1900: 31.500), Knochenkohle und Knochenmehl mit 28.700 Ctr. (1900: 93.026), Soda mit 25.100 Ctr. (1900: 22.020), Gemüse und Pflanzen mit 22.720 Ctr. (1900: 25.180) u. s. w.

Ausserdem wurde ein Flossverkehr von 343 Flössen mit 486 Stämmen hartes Holz im Gewichte von 1128 Ctr. und 26.255 Stämmen weiches Holz im Gewichte von 43.000 Ctr. ermittelt (gegen 523 Flösse mit 18.800 Ctr. hartes Holz und 648.980 Ctr. weiches Holz).

Durch Eis, bezw. Eisgefahr war die Schiffahrt nur beim Beginne des Jahres, und zwar in der Zeit vom 1. Jänner bis 10. März unterbrochen. Eine theilweise Unterbrechung, bezw. starke Behinderung der Schiffahrt durch Hochwasser hat in der Zeit vom 14. bis 19. April stattgefunden. Ueberdies wurde die Schiffahrt in noch viel stärkerem Masse als im Jahre 1900 durch öfteren Wassermangel aussergewöhnlich stark behindert, bezüglich eines grossen Theiles der Fahrzeuge sogar unterbrochen. Der höchste Wasserstand der Oder stellte sich im Jahre 1901 am Breslauer Oberpegel auf 6·14 m, am Breslauer Unterpegel auf + 3·14 m, der niedrigste Wasserstand am Oberpegel auf 4·38 m, am Unterpegel auf — 1·44 m, und im Jahresdurchschnitt auf 4·92 m am Oberpegel und — 0·52 m am Unterpegel.

Durch die Personendampfschiffahrt endlich wurden im Jahre 1901 befördert im Breslauer Oberwasser 852.588 Personen, im Unterwasser 290.955 Personen (gegen 815.263, bezw. 357.068 Personen im Vorjahre).

Dänemark. (Internationaler Schiffahrtscongress in Kopenhagen.) Die Vorbereitungen für den im Juli 1902 in Kopenhagen abzuhaltenden internationalen Schiffahrtscongress, die Jahresversammlung der „Association internationale de la Marine", fangen jetzt an, bestimmte Gestalt anzunehmen. Nicht allein dadurch, dass sich wahrscheinlich verschiedene Regierungen auf dem Congresse vertreten lassen werden, sondern auch durch die auf demselben zur Verhandlung kommenden Hauptpunkte hat die Tagung nicht nur eine nationale, sondern eine internationale Bedeutung. Die Hauptverhandlungsgegenstände sind:

1. die maritime Meteorologie;
2. das Seeterritorium (nähere übereinstimmende Festsetzung der Grenzen, Vermessungen etc.);
3. Seefischerei (Schleppnetzfischereifrage, Märkte für Fische, gemeinsame Regelung der Schonzeit und Schongebiete für Fische);
4. Errichtung einer internationalen Schiffahrtscommission mit einem zu derselben gehörigen ständigen Bureau, in Uebereinstimmung mit den bereits bestehenden Institutionen bei dem Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen, und
5. die Frage, bezüglich der Errichtung von Versuchsbassins zur Erprobung des Widerstandes des Wassers auf den Schiffsrumpf.

Die Anregung zu Punkt 4 ist von dänischer Seite gegeben worden. Der Gedanke zur Errichtung eines ständigen Schiffahrtsbureaus wurde zuerst auf der nordischen Schiffahrtszusammenkunft im Jahre 1888 in Kopenhagen gegeben. [„Triester Zeitung".]

Amerika. (Construirung eines siebenmastigen Segelschiffes.) Ueber die in Boston erfolgte Construirung eines ganz aus Stahl bestehenden siebenmastigen Segelschiffes meldet ein deutsches Blatt Folgendes: Die Erfindung des Dampfschiffes durch Fulton und die der Schiffsschraube durch Ressel haben auf allen Meeren der Erde einen derartigen Aufschwung der Dampfschiffahrt zur Folge gehabt, dass man den Niedergang der Segelschiffahrt mit Sicherheit voraussah und bereits die Zeit ungefähr berechnete, wo das letzte Segelschiff aufhören würde, Dienst zu thun. Aber gerade im Verkehrswesen hat man immer die Erfahrung gemacht, dass die Erde für Alle Raum hat. Ebensowenig wie durch die Eisenbahnen die Pferde auf den Aussterbeetat gesetzt wurden oder die Binnencanäle verödeten, ebensowenig wie das Automobil die Eisenbahn verdrängen wird, vermochte das Dampfschiff die Segler ausser Cours zu setzen. Ja, es scheint, als ob in neuerer Zeit eine neue Aera für die letzteren anbricht. Dampfschiffe und Dampfbetrieb verursachen erhebliche Kosten, die durch die grössere Geschwindigkeit dieser Schiffe und den hiedurch bedingten öfteren Umsatz des in ihnen ruhenden Capitals doch nicht in hinreichendem Masse gedeckt werden. Ausserdem ist die Grösse und damit der Fassungsraum der Dampfschiffe an bestimmte Grenzen gebunden, denn bei Vergrösserung über ein gewisses Mass hinaus steigt durch den verstärkten Widerstand des Wassers der Kraftbedarf dieser Schiffe derart, dass ihr Betrieb unlohnend wird. Da es nun eine grosse Anzahl Güter gibt, wie Hölzer, Petroleum, Getreide u. s. w., bei denen ein Interesse an möglichst raschem Transport nicht vorliegt, so benützte man dafür mit Vorliebe wegen der grösseren Billigkeit Segelschiffe. In jüngster Zeit hat man nun begonnen, auch die Segelschiffe den Anforderungen des gesteigerten Verkehres anzupassen, indem man zunächst ihre Dimensionen erheblich vergrösserte und sie selbst ganz aus Eisen herstellte. Zur Fortbewegung dieser schweren Schiffskörper, sowie ihrer starken Ladung ist natürlich eine grössere Anzahl Segel

nöthig als die, welche sich an den Masten selbst der grösseren Dreimaster anbringen lässt. Man rüstete deshalb diese Schiffe zunächst mit fünf Masten aus. Das erste derselben wurde auf einer deutschen Werft gebaut. Es war dies der riesige Fünfmaster „Maria Riekmers", der vor zwei Jahren seine erste Fahrt, die zugleich seine letzte sein sollte, von Bremerhaven aus antrat. Er wurde zum letztenmale im Ocean zwischen Afrika und Indien gesehen und ist seitdem spurlos verschwunden. Ihm folgte der ebenfalls in Deutschland gebaute fünfmastige Segler „Potosi", der sich glänzend bewährt hat. In Amerika wurde fast gleichzeitig mit dem „Potosi" gleichfalls ein Fünfmaster gebaut, dem vor einem Jahre ein Sechsmaster folgte. Der neueste Typ dieser Riesenschiffe ist ein Siebenmaster, welcher von B. B. Crowninshield in Boston construirt worden ist. Er besteht durchwegs aus Stahl; selbst die Masten sind aus diesem Material hergestellt; sie haben eine Höhe von über sechzig Metern, und die Gesammtfläche aller Segel beträgt 13.539 m². Das ganze Schiff ist 133 m lang und hat 14 m Tiefgang. Es vermag eine Ladung von 7500 Tons aufzunehmen. Die stählernen Masten sind innen mit Fichtenholz ausgefüllt. Bei der Takelage sah man von Masten mit Raaen ab; die Segelanordnung der Schooner wurde vorgesehen. Zum Aufziehen der riesigen, schweren Segel dient eine besondere an Bord befindliche Dampfmaschine. Da somit keine Segelbedienung nöthig ist, besteht die ganze Bemannung des mächtigen Schiffes nur aus neunzehn Mann.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Innsbruck - Hall in Tirol. (Generalversammlung.) Am 16. März 1902 fand in Innsbruck die IX. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Innsbruck-Hall in Tirol unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Josef Wackernell und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs k. k. Bezirkscommissär Felix Gabos statt. Bei derselben waren 18 Actionäre erschienen, welche 322 Actien mit 159 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1901 die Transporteinnahmen Kronen 210.833·72 (gegen 1900 + K 6096·62), die verschiedenen Einnahmen K 8800·26 (— K 548·34), die Ausgaben K 149.681·54 (+ K 25.836·43), der Betriebsüberschuss K 69.952·44 (— Kronen 20.288·15) und der Reingewinn K 78.817 (— K 21.877·73). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ferner wurde beschlossen, den Reingewinn per Kronen 78.817 zur Actientilgung (K 1000), zur Dotirung des Betriebsreservefonds (K 10.930·24), zur Auszahlung der Verwaltungsrathstantièmen (K 3474·44), sowie einer 6percentigen (wie im Vorjahre) Dividende (K 59.650) zu verwenden und den Rest per K 3762·32 auf neue Rechnung vorzutragen. Das ausscheidende Mitglied des Verwaltungsrathes Dr. Josef Wackernell wurde wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 13.306.]

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Selbstthätige Wagenkuppelung.) Auf dem Wege zur dereinstigen Einführung einer solchen auf den Bahnen des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen ist ein weiterer Schritt zu verzeichnen. Das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat sich damit einverstanden erklärt, dass von der kgl. Eisenbahn-Direction in Berlin die Kuppelungen von Janney, Eastman und Gould nach Feststellung der Gesammtzeichnungen durch den vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen eingesetzten Ausschuss erprobt werden.

In dem diese Erprobungen genehmigenden Erlasse verweist das Ministerium darauf, dass die Versammlung des genannten Ausschusses in München am 12. December 1901 sich fast einstimmig für die Tieflage der selbstthätigen Kuppelung entschieden habe, um die spätere Anordnung eines Mittelbuffers zu ermöglichen und die Anbringung von Vorrichtungen zum Ausrücken der Kuppelung bei offenen Güterwagen mit beweglichen Stirnwänden und bei Wagen mit Uebergangsbrücken nicht zu erschweren. Da die Wahl dieser Anordnung den Nachtheil haben würde, dass während der Uebergangszeit auf eine doppelte Verbindung — die Sicherheitskuppelung, deren Anbringung im Jahre 1878 begonnen und inzwischen durchgeführt ist — würde verzichtet werden müssen, wozu eine Abänderung des § 12, Abs. 4, der Betriebsordnung nothwendig wäre, so ordnet das Ministerium an, dass zunächst durch eingehende Versuche festzustellen sei, ob die einfache Schraubenkuppelung allen Anforderungen im Betriebe entspricht und welche Erfahrungen beim Aufeinanderstossen von Wagen, die mit Mittelbuffern versehen sind, in Krümmungen gewonnen werden. Es erscheine auch zweckmässig, die Versuche mit Kuppelköpfen fortzusetzen, die in der Höhe des jetzigen Zughakens angebracht seien, wobei der Unterschied in den Kosten für die Ausrüstung eines Wagens anzugeben sei. Ueber das Ergebniss der Versuche soll dem Ministerium demnächst berichtet, ihm auch über Ort und Zeitpunkt der Versuche rechtzeitig Anzeige erstattet werden. [Z. d. V. D. E.-V."]

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.) Die Güterwagenparksverzeichnisse Nr. 30 (pfälzische Eisenbahnen) und Nr. 88 (niederländische Staatseisenbahnen) sind neu herausgegeben worden. Zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen" ist der Nachtrag II erschienen. Durch die neu herausgegebenen Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 30 und Nr. 88 werden die im Juni 1898, bezw. Juni 1897 ausgegebenen Verzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben.

— (Vereinskilometerzeiger.) Neu herausgegeben ist der Kilometerzeiger Nr. 36 (kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld); ferner ist erschienen der II. Nachtrag zum Kilometerzeiger Nr. 32 (kgl. Eisenbahn-Directionen zu Berlin und Stettin) und der III. Nachtrag zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern". Der im August 1899 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 36 nebst Nachtrag wird durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger aufgehoben.

Wilhelm Beck & Söhne, Wien

k. u. k. Hof-Uniformen- und Uniformsorten-Fabrikanten

Fabrik: VI/2, Hirschengasse 25

Centralbureau: VIII/1, Langegasse 1.

Leistungsfähigstes Etablissement für die Herstellung von Lieferungsmontnren, Kappen und Kürschnerwaaren für Eisenbahnen, Verkehrsanstalten, Finanz- und Sicherheitswachen, Veteranen, Feuerwehren etc. etc.

Illustrirte Kataloge frei.

Das

k. k. Versteigerungs-Amt

WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17

übernimmt: Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen, Partiewaaren, Gegenstände jeder Art,

wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**

Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 680

H. R. Heinicke, Wien

III. Marxergasse 6.

Special-Geschäft für

Fabrik-Schornsteinbau und Dampfkessel-Einmauerungen,

einschlägige Reconstructionen und Reparaturen.

Prospecte und Kostenanschläge spesenfrei.

Erbauer des höchsten Schornsteines der Erde von 140 m Höhe.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. via Korneuburg.

Tarifergänzungen.

Der Tarif für den Oesterreichischen Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. via Korneuburg, giltig vom 1. März 1902, ist wie folgt zu ergänzen:

Auf Seite 24 ist beim Ausnahmetarif Nr. 7 (Papier) in der Nomenclatur nach dem Worte „Strohpapier" der Artikel „Cigarettenpapier in Bogen" einzuschalten und die Station der k. k. österr. Staatsbahnen

	a)	b)	c)
		Centimes	
Heinrichsthal mit den Frachtsätzen .	235	178	165

sowie die Station der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn

Pelsdorf mit den Frachtsätzen . . .	329	243	178

neu aufzunehmen.

Auf Seite 27 ist in den Ausnahmetarif Nr. 10 (Baumwollwaaren etc.) die Station der k. k. österr. Staatsbahnen

	a)	b)
	Centimes	
Würbenthal mit den Frachtsätzen . . .	183	183

neu aufzunehmen.

Der Kilometerzeiger dieses Tarifes ist durch Einbeziehung der Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen

auf Seite 40	Heinrichsthal .	—	305	12	24
„ „ 41	Würbenthal . .	—	312	12	24

und der Station der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn

auf Seite 42	Pelsdorf . . .	397	425	12	24

zu ergänzen.

Wien, am 9. April 1902. [292]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Bestätigung der bei Saatgut aller Art etc. beizubringenden Bestellscheine und Cumulativ-Bestellscheine durch den k. k. Landesculturrath für das Herzogthum Bukowina in Czernowitz.

Da der k. k. Landesculturrath für das Herzogthum Bukowina in Czernowitz neben dem für das genannte Kronland bereits bestehenden Landesculturvereine zur Bestätigung der laut Pos. 137 des 1. Anhanges zum Heft 1, Abschnitt A, bezw. Pos. 29 des Anhanges zum Heft 2, Abschnitt A, des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen bei Saatgut aller Art etc. beizubringenden Bestellscheine und Cumulativ-Bestellscheine ermächtigt wurde, ist das den citirten Anhangspositionen beigedruckte Verzeichniss der landwirthschaftlichen Corporationen, welche zur Bestätigung der Bestellscheine und Cumulativ-Bestellscheine berufen sind, durch Aufnahme des obgenannten k. k. Landesculturrathes entsprechend zu ergänzen.

Wien, am 7. April 1902. [293]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Aufhebung des Tarifes, Theil VI (Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst aus Ungarn), vom 1. December 1896 und Einführung eines neuen Tarifes.

Der oben bezeichnete Tarif sammt Nachtrag I tritt mit 31. Mai 1902 ausser Kraft.

Als Ersatz gelangt mit Giltigkeit vom 1. Juni 1902 ein neuer Tarif zur Einführung, welcher im Allgemeinen Ermässigungen, theilweise aber auch Erhöhungen der zur Zeit bestehenden Frachtsätze enthält.

Wien, am 9. April 1902. [294]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Abänderung des Aufhebungstermines für Anstossfrachtsätze.

Die Giltigkeit der mit Kundmachung [226] im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 31 vom 18. März 1902, Seite 867, ausser Kraft gesetzten Anstossfrachtsätze für die Stationen Adolfsthal, Gojau, Goldenkron, Krems-Mřitsch, Krumau, Oberplan, Salnau, Schwarzbach-Stuben, Stein-Irresdorf und Stägenwald des Tarifes, Theil II, Heft 5, für den obbezeichneten Verkehr wird bis einschliesslich 9. Mai 1902 verlängert.

Wien, am 5. April 1902. [295]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Bayerischer Vicinal- und Localbahn-Schnitt-Tarif vom 16. Juli 1900. (Erweiterte Fassung des Verzeichnisses der Ausnahmetarifgüter.) Das Verzeichniss der Ausnahmetarifgüter im Abschnitte Ausnahmetarife, Besondere Bestimmungen, Absatz B, Ziffer 1 (Seite 60 des Schnitt-Tarifes), erhielt für den Verkehr mit den kgl. Bayerischen Vicinal- und Localbahnstationen mit Giltigkeit vom 1. April 1902 folgende erweiterte Fassung:

Absatz B, Ziffer 1, für:

a) Düngemittel, folgende: Dünger (Mist- und Abtrittsdünger); Gaskalk, Gipsasche, Kalkasche (Staubkalk), Kalkmehl aus Muscheln; Mülldünger (Haus- und Strassenkehricht, ausgenommen Kehricht der Metallverarbeitungsstätten); Phosphate, mineralische, aller Art, gemahlene und ungemahlene, namentlich Thomasschlacken und Thomasmehl; Wollstaub;
b) Erde, gewöhnliche, Kies u. s. w., Thon } wie im Specialtarif III genannt;
c) Kartoffeln, sowie Abfallwasser und Pressrückstände der Kartoffelstärke-Fabrikation, nass oder getrocknet, auch gemahlen (Pülpe);
d) Rüben des Specialtarifes III, sowie Schnitze, auch gedörrte und getrocknete, Schnitzabfälle und Köpfe davon, auch Pressrückstände der Rübenzucker-Erzeugung, auch gemahlen, Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation (Presschlamm, Scheidekalk, Saturationsschlamm);
e) Brennstoffe des Specialtarifes III, folgende:
Gascoaks, wenn von Gasanstalten versendet (wegen Steinkohlen, Braunkohlen, Hochofencoaks, Briquettes u. s. w., siehe unter Ziffer 2);

Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisirt; Holzkohlenbriquettes, unverpackt (Holzkohlenbriquettes, verpackt, auch Presskohlen zum Heizen der Eisenbahnwagen gehören zu den Gütern des Specialtarifes II);
Holzbriquettes (Briquettes aus Holzabfällen als Sägespänen, Holzsägemehl, Hobelspänen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz u. dgl.) hergestellte;
Torf, Presstorf, Torfbriquettes und Torfkohle;

f) Grubenholz, wie im Specialtarif III unter Holz genannt, Holzsägespäne (Holzsägemehl);
g) Torfstreu und Torfmull;
h) Erze, auch aufbereitete u. s. w., wie im Specialtarif III genannt;
i) Schlacken, ungeformt, auch Schlackenmehl, Schlackensand, Schlackenkies.

Die unter Ziffer 2—6 des Absatzes B enthaltenen Artikelverzeichnisse bleiben ungeändert, unter Ziffer 2 ist der Artikel

Torf,

welcher vorstehend unter Ziffer 1e aufgeführt ist, zu streichen.

Die Verzeichnisse der Ausnahmetarifgüter für den Verkehr mit bayerischen Stationen der Localbahn-Actiengesellschaft in München (Nachtrag II, Seite 7) bleiben vorerst ungeändert.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1902. (Tarifnachtrag II.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1902 kam der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Aenderungen zu § 63 (Lieferfrist) der Eisenbahn-Verkehrsordnung.
II. Neues Verzeichniss der Ausnahmetarife.
III. und IV. Aufnahme der Stationen Etzenricht, Hoppingen und Hurlach.
V. Neue Ausnahmetarife Nr. 2—2c (Rohstofftarife), Ergänzung zum Ausnahmetarif Nr. 5a und b (Steine), Ausnahmetarif Nr. 15 (Eis).

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf nachstehende Ausstellungen Anwendung:

1. die Geflügelausstellung in Asch
— 6. mit 8. April 1902 —;
2. die Geflügel- und Vogelausstellung in Augsburg;
— 23. mit 25. März 1902 —
(gleiche Vergünstigung gewährt auch die Württembergische Staatseisenbahn);
3. die internationale Ausstellung von Kunstgegenständen in Budapest
— 1. April mit 31. Mai 1902 —;
4. die Kaninchenausstellung in Dresden
— 26. März mit 2. April 1902 —;
5. die Kunstausstellung in Karlsruhe
— 25. April mit 15. October 1902 —;
6. die Wandergemäldeausstellungen in Memel—Tilsit—Allenstein
— vom 13. April mit Anfang Juli 1902 —;
7. den 20. Münchener Pferdemarkt in München
— 9. mit 11. April 1902 —;
(die Aufgabe der unveräussert bleibenden Pferde zur frachtfreien Rücksendung hat bis längstens 14. April zu erfolgen);
8. die Geflügel- und Vogelausstellung in München
— 18. mit 25. März 1902 —;
9. die Vogel- und Geflügelausstellung in Nürnberg
— 4. mit 8. April 1902 —;
10. die Geflügelausstellung in Nürnberg
— 22. mit 26. Februar 1902 —;
11. die internationale Ausstellung für moderne decorative Kunst in Turin
— April mit November 1902 — und
12. die Geflügelausstellung in Windsbach
— 30. und 31. März 1902 —.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Mais ab solchen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, an welchen sich ein in die Bestimmungen B über die Behandlung und Verrechnung von Einlagerungsgütern aufgenommenes Lagerhaus befindet; giltig vom 15. October 1901. (Aenderungen und Ergänzungen.) Auf Seite 2 ist unter den „Bemerkungen"

a) in Ziffer 2 das Wort „und" zwischen den Worten „Wien" und „Passau" zu streichen

und hinter dem Worte „Passau" einzuschalten:
„Deggendorf und Regensburg"

b) als Ziffer 7 anzufügen:
„Für die in Deggendorf umgeschlagenen Sendungen erhöhen sich die in der Tariftabelle angegebenen Frachtsätze ab dem Lagerhause in Landau a. Isar nach den Stationen Dingolfing, Moosburg, Freising, Lohhof, Frontenhausen und Gangkofen um den Betrag von Mk. 0·01 per 100 kg."

Ausnahmetarif für die Beförderung von Mais ab Regensburg Donaulände transit nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, giltig vom 1. April 1902. (Neueinführung.) Mit Wirksamkeit vom 1. April 1902 gelangte ein Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Mais in Wagenladungen von 10.000 kg ab Regensburg Donaulände transit (Herkunft von Wien und weiter) nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen zur Einführung.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Stationen der orientalischen Eisenbahnen), Tarif vom 15. August 1898. (Berechnung der Declarationskosten und Portoauslagen seitens der Versandtstationen.) Die General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erliess an ihre Organe nachstehendes Circular:

„Die gemäss Artikel 14, Absatz 6f, des Tarifes zu erhebenden Declarationskosten und Portoauslagen sind in Zukunft von den Versandtstationen zu berechnen und betragen zusammen 50 Pfg. für jede Sendung.

Frankfurt a. M. etc. - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1902 (Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern. (Aenderung des Rohstofftarifes etc.)

I. Mit Giltigkeit vom 1. April 1902 wurde der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) auf Seite 64 des Tarifes, wie folgt, geändert:

1. Die den einzelnen Artikeln beigesetzte Bezeichnung des Giltigkeitsgebietes
— wie:

}	im gesammten Verbandsverkehr.
}	im Verkehr zwischen sämmtlichen Rhein- und Mainhafenstationen einerseits und Heidingsfeld etc. andererseits

u. s. w. —
ist für sämmtliche Artikel (Ziffer 1—9) zu streichen.
2. Ziffer 5c) und Ziffer 6b) erhalten folgende Fassung:
„5c) Holzbriquettes (Briquettes aus Holzabfällen, als Sägespänen, Holzsägemehl, Hobelspänen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz u. dgl.) hergestellte**;
„6b) Holzsägespäne (Holzsägemehl)**;

** Im Verkehre mit Mannheim Bad, Bahn und Ludwigshafen a. Rh. nur giltig im Verkehre mit denjenigen bayerischen Stationen, für welche im Kilometerzeiger — Abschnitt E — im Verkehre mit Mannheim E. D. Mainz Entfernungen vorgesehen sind."

II. Ausnahmetarif 2a bekommt die Nummer 2b.

III. Auf Seite 67 des Tarifes ist folgender Ausnahmetarif neu einzutragen:

Ausnahmetarif 2a
für
Holz, wie im Specialtarif III unter Holz, Ziffer 1—5, 7 und 8, genannt,
giltig im Verkehre mit sämmtlichen Rhein- und Mainhafenstationen einerseits und den bayerischen Sationen Marxgrün und Probstzella andererseits,
bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen oder bei Frachtzahlung hiefür.

Die Berechnung der Frachtsätze erfolgt, soweit nicht nachstehend Ausnahmen vorgesehen sind, auf Grund der im Kilometerzeiger vorgesehenen Entfernungen, sowie der (Seite 66 enthaltenen) Kilometer-Tariftabelle für den Rohstofftarif.

Im Verkehre mit Ludwigshafen a. Rh. findet die Berechnung der Frachtsätze nach Massgabe der Bestimmungen unter Ziffer 3 auf Seite 37 statt, unter Verwendung des Anstossbetrages für Güter des Specialtarifes III.

Im Verkehre von Mannheim Industriehafen sind die Bestimmungen Seite 38, Ziffer 4, zu beachten.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingnngen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
987	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Todtes Geflügel und Eier, sowie zusammengeladene Sendungen von Eiern und todtem Geflügel	den in der nachstehenden Tabelle angeführten Stationen		Die Sendungen sind mit direct nach Stationen des Zollauslandes lautenden Frachtbriefen in Mengen à 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung hiefür aufzugeben	vom 15. April 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarife der betheiligten Bahnen		Siehe nachstehende Tabelle		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1903 an die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen zu bewirken ist	

Von	Nach					
	Eger trs.		Passau trs.		Simbach trs.	
	Frachtsätze für 100 kg					
	Pfennig	Centimes	Pfennig	Centimes	Pfennig	Centimes
Apahida	451	557	402	496	405	500
Baja	375	464	326	403	329	407
Bánffy-Hunyad	425	525	376	464	379	468
Banócz	412	509	363	448	366	452
Brassó	533	658	484	597	487	601
Csucsa	416	514	367	453	370	457
Déva	448	554	399	493	402	497
Eszék	404	500	355	439	358	453
Fehértemplom	448	554	399	493	402	497
Felvincz	467	577	418	516	421	520
Gyulafehérvár	465	574	416	513	419	517
Héjasfalva	499	617	450	456	453	560
Kis-Ujszállás	335	415	286	354	289	358
Kolozsvár	445	550	396	489	399	493
Maros-Csapó	476	588	427	527	430	531
Maros-Ludas	470	580	421	519	424	523
Maros-Vásárhely	481	594	432	533	435	537
Medgyes	486	600	437	539	440	543
Munkács	428	529	379	468	382	472
Nagy-Enyed	470	580	421	519	424	523
Nagy-Károly	404	500	355	439	358	443
Nagy-Mihály	416	514	367	453	370	457
Nagy-Szeben	497	614	448	553	451	557
Nagyvárad	384	474	335	413	338	417
Nyárádtő	478	591	429	530	432	534
Orsova	472	584	423	523	426	527
Piski	451	557	402	496	405	500
Segesvár	497	614	448	553	451	557
Szátmár-Németi	416	514	367	453	370	457
Szászváros	454	561	405	500	408	504
Székely-Kocsárd	465	574	416	513	419	517
Torda	462	571	413	510	416	514
Tövis	470	580	421	519	424	523
Ujvidék	396	489	347	428	350	432
Zombor	375	464	326	403	329	407

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	in der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
988	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Mineralwasser, auch künstliches, in beliebiger Verpackung	Eger	Salzburg	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 15. April 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1895 für den Bayerisch-Oesterreichischen Grenzverkehr	230 Heller	224 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		
989	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Auf Plateauwagen verladene Strassenbahn- und Eisenbahn-Fahrzeuge	Györ (U.St.E.)	Amsterdam H.B. und N.St.B. loco und transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 15. April 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil II, Heft 3 vom 1. Juni 1901 für den Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Bestebt kein directer Frachtsatz	319 Pfennige		Im Kartirungswege		
990	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Rübensamen (Zuckerrübensamen)	Weimar (Station der kgl. E.-D. Erfurt)	den in der Schnitt-Tafel I a des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes aufgeführten Stationen und vice versa	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 16. April 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil II, Heft 1 für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Vide nntenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Schnitt-Tafel I b. *)

Zwischen dem Schnittpunkte nnd	nach Russland						von Russland	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	nach Stationen der Gruppe **)							
	I		II		III			
	5000 kg	10.000 kg	5000 kg	10.000 kg	5000 kg	10.000 kg	5000 kg	10.000 kg
	in Pfennig per 100 Kilogramm							
Weimar	247	212	210	175	261	229	325	293

*) Zur Bildung der Gesammtfrachtsätze sind die Schnittfrachtsätze der Schnitt-Tafel I a der Seite 106 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes zu entnehmen.
**) Siehe Seite 48 des Tarifes.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif. auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	nnd im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
991	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kunstwolle	Skalitz-Boskowitz	Brünn St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	56 Heller	48 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		
				oder vice versa										
992	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Alte gebrauchte Eisenbahnschienen. Altes gebrauchtes Kleinmaterial	Olmütz St.E.G. transit	Jenschowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	Verschieden	94 Heller		Im Rückvergütungswege	Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, bis längstens Ende Februar 1903	Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zum Bau eines Lateralcanales von Vranau bis Horin bestimmt sein
993	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Güter der Classe II nach Massgabe der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Kotzmán	Kufstein S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut unter 5000 kg per Frachtbrief	vom 1. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Verschieden	1348 Heller incl. Manipulationsgebühr, bezw. ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		Hiedurch wird die Publication im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 129 vom 5. November 1901, Post 2320, hinsichtlich der angeführten Relationen gegenstandslos
				Lužan						1329				
				Nepolokoutz						1323				
				Sniatyn Załncze						1316				
				Zablotów						1304				
				Zaleszczyki						1383				
				Znczka						1336				

Fortlaufende Nummer	994	995	996
1			
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn
von der Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Eisen- und Stahlmateriale, sowie Eisen- und Stahlwaaren zu Schiffsbau- und Ausrüstungszwecken der k. und k. Kriegsmarine, insoweit die betreffenden Artikel unter die Positionen E—5 und E—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, rangiren	Cellulose der Pos. 32a) und b) der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Essigsäure (Essigsprit), Aceton
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Smichow (k.k.St.B.)	Niklasdorf	Ungvár
nach	Triest / Pola	Arnau oder Freiheit-Johannisbad	Dresden-Elbkai / Schönpriesen-Umschlag / Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des neben bezogenen Verbandtarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen an die k. und k. Kriegsmarine adressirt sein. Das Aufladen obliegt dem Absender	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen
in der Zeit	vom 1. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 20. April 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, Theil II, Heft 3, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	Elbe-Umschlagstarif für Ungarn vom 1. August 1899
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	233 / 215 Heller	198 Heller	387 / 335 *) / 340 *) Pfennig
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	Den Bahnanstalten bleibt es vorbehalten, sich von der Bestimmung dieser Sendungen Ueberzeugung zu verschaffen		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schlepphahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennig für 100 kg

997

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

betheiligten Verwaltungen

Zucker aller Art (exclusive Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker)

Jiřitz

Triest

im See-Exportverkehre nach dem Auslande (aus dem österr.-ungar. Zollgebiete) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	a) bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen; b) „ „ „ „ 10.000 „ „ „ „ „

Unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen und bei Einhaltung der für den Verkehr mit Triest festgesetzten besonderen Vorschriften

vom 15. April 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902

Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3

Bestehen keine Frachtsätze

232 Heller	ad a) 409 Heller ad b) 295 „

Nach Massgabe der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest", Ziffer VIII, im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest", Ziffer VIII, beizubringenden Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist	

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt: von der	2
Die Publication erfolgt: und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	6
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und giltig in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
998	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Melasse, osmosirte Melasse und Osmosé- (Abfall-) Wasser	Littau	Lieben (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif, bezw. Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes	118 Heller	107 Heller	11 Heller	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien
999	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Chlorkalium	den im Ausnahmetarif Nr. 14 C des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Verbandtarifes aufgenommenen deutschen Stationen	den im Ausnahmetarif Nr. 14 C des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Verbandtarifes aufgenommenen österreichischen Stationen									
1000	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes Nr. 14 C b (Chlorkalium)	Stassfurt	Welwarn	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 14 C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 20. April 1902 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1902	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	Besteht kein directer Frachtsatz	115 Pfennig		Im Kartirungswege		
1001	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Braunkohle											

Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Verband, Tarif, Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 20. April 1902 ab erhält die Waarenbezeichnung des Ausnahmetarifes Nr. 14 C (Chlorkalium n. s. w.) auf Seite 179 des vorbezeichneten Tarifheftes nachstehende Fassung:

„**14 C Chlorkalium** (Kali, salzsaures)
a) zur Verwendung in Oesterreich zur Kunstdüngerfabrikation oder als Düngemittel;
b) für andere Zwecke."

Die gegenwärtig im Ausnahmetarif Nr. 14 C aufgeführten Frachtsätze erhalten die Bezeichnung „**14 C a**".

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 146 vom 17. December 1901 unter fortl. Nr. 3372 für Brauukohleusendungen nach Floridsdorf-Jedlesee Oe.N.W.B. verlautharten ermässigten Kartirungsfrachtsätze gelten vom 15. April 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902 im Kartirungswege unter den gleichen Bedingungen auch für Braunkohleusendungen nach der nur dem Uebergangsverkehre auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn dieuenden Station Jedlersdorf Oe.N.W.B.

1002

Buschtěhrader Eisenbahn

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt — von der	2
Die Publication erfolgt — und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspackete) als gewöhnliches Eilgut

Komotau (B.E.B.)

Saaz (B.E.B.)

1. Abfertigung erfolgt mittelst Gepäckscheines, d. i. ohne Beibringung eines (Eilgut-) Frachtbriefes.
2. Jedes Zeitungspacket muss in einer conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges, an der Gepäckscassa abgeliefert werden.
3. Der Absender haftet für alle Folgen, welche wegen der etwaigen Nichtbeachtung der behördlichen Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen.
4. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferzeit wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen.
5. Die entfallenden Transport- und Stempelgebühren sind jedesmal sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Aufnahmebescheinigung wird nicht ausgefertigt.
6. Eine Avisirung der Sendungen findet nicht statt, der Adressat hat vielmehr für die rechtzeitige Abnahme derselben in der Adressstation vorzusorgen.
7. Die Bestätigung des Empfängers ist nachträglich im Aviso-Zustellungsbuche der Bestimmungsstation zu leisten

vom 15. April 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902

Localgütertarif

Verschieden

Tarifmässiger Frachtsatz für gewöhnliche Eilgüter von 94 Hellern per 100 kg, bezw. der auf Grund der auf Seite 7 der Abtheilung B des Tarifes, Theil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902 unter Punkt 4 enthaltenen Bestimmungen sich ergebende Frachtsatz von 70 Hellern per 100 kg, falls den daselbst normirten Bedingungen entsprochen ist

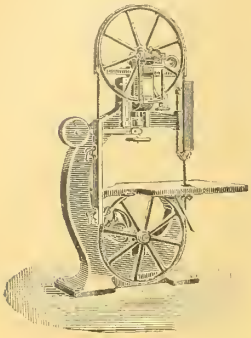
Im Kartirungswege

Die mindeste Transportgebühr beträgt 40 Heller per Sendung. Ausserdem wird für jede Sendung die ärarische Stempelgebühr von je 10 Heller eingehoben

Weltausstellung Wien 1873
Fortschrittsmedaille.

Gegründet
1853.

Weltausstellung Paris 1900
Grand Prix.



G. Topham

Maschinenfabrik und Eisengiesserei
Wien, Favoriten.

Specialitäten: 665

Sägewerks- und Holzbearbeitungsmaschinen in vollkommenster Ausführung nach neuesten formvollendeten Modellen für alle Zwecke der Holzindustrie.

Dampfmaschinen mit Präcisions-Schieber- und zwangläufiger Ventilsteuerung (Patent Elsner). Über 400 im Betriebe.

Transmissionen mit und ohne Ringschmierlager, sowie auf Maschinen geformte Zahnräder aller Art.

Spindel- und Excenterpressen, hydraulische Pressen und die zugehörigen Pumpwerke.

Specialfabriken
für
Pumpen und Waagen
Grösstes Lager. 669
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

Der seit **1807** schon bekannte und als Specialität berühmte
Becher'sche Karlsbader Englisch-Bitter
ist der beste aller Magenliqueure. Ueberall käuflich. Vielfach prämiirt. Firma beachten, da viele werthlose Nachahmungen ausgeboten werden. Johann Becher, Liquerfabrik, Karlsbad in Böhmen 691. Vertreter in Wien: Carl Zechmeister, XVIII. Gentzgasse 19.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien für den Bedarf der k. k. Staatsbahn-Directionen, und zwar:

Materialgattung	K. k. Staatsbahn-Direction										
	Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Pilsen	Prag	Olmütz	Krakau	Lemberg	Stanislau
	Ausgeschriebenes Quantum in Kilogramm										
Petrolcum	554.000	290.000	278.000	320.000	29.000	200.000	400.000	80 000	400.000	.	350.000
Fluid	31.500	20.000	6 300	2.000	.	.	400	.	.	.	.
Benzin	38.600	10	80	.	.	.	225	.	.	.	150
Mineralschmieröl für Maschinen	400.000	140.000	106.000	150.000	13.000	125.000	110.000	27.000	90.000	.	120.000
Mineralschmieröl für Wagen	52.000	30.000	8.000	32.000	4.500	25.000	50.000	13.000	64.000	.	30.000
Vaselin und Cylinderöl	200.000	75.000	70 000	115.000	14.000	74.000	120.000	15.000	72.000	.	75.000
Terpentin, fein	9.100	3.000	1.800	5.000	140	5.000	4.400	900	6.000	.	5.000
Terpentin, ordinär (Kienöl), und Putzöl	1.400	.	160	.	.	.	5.500	1.800	.	.	.
Leinöl	600	100	.	300	.	.	70	50	100	.	100
Fischthran	650	50	50	100	.	.	170	.	100	.	200
Stearinöl	.	50	80	100	.	.	.	.	.	.	.
Heizöl (für Locomotivfeuerung)	.	.	400.000	.	.	.	.	.	.	.	.

wird für die Zeit vom 1. Juli 1902 bis 30. Juni 1903 im Offertwege vergeben.

Nähere Angaben über die benöthigten Quantitäten und Materialgattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse bei den betreffenden k. k. Staatsbahn-Directionen eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Offertformularien benützt werden müssen, sind, per Bogen mit einem 1 Krone-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Lieferung von Beleuchtungs- und Schmiermaterialien" bei der betreffenden k. k. Staatsbahn-Direction bis längstens **30. April l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Die Preise sind franco einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen inclusive aller Spesen zu notiren.

Die zu dem Offerte gehörigen Qualitätsmuster sind separat verpackt franco aller Spesen in einer zur Erprobung derselben hinreichenden Quantität beizustellen.

Die Lieferung sämmtlicher Artikel wird im Laufe des Jahres 1902/1903 nach Massgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Theilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Der Offerent hat das Recht, der am Amtssitze der betreffenden k. k. Staatsbahn-Direction stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen. Bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien findet die Offerteröffnung am **1. Mai l. J., Vormittags 10 Uhr,** statt.

Den k. k. Staatsbahn-Directionen steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Diese Lieferungs-Ausschreibung wird unter Einem auch seitens jeder der eingangs erwähnten k. k. Staatsbahn-Directionen für ihren Amtsbezirk unter Angabe der Zeit der Offerteröffnung in den betreffenden Provinz-Amtsblättern verlautbart.

Wien, am 10. April 1902. — [ad Z. 26.479/02.]

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

STAATS-EISENBAHN-

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 42. **Wien, 15. April 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte. — Die Eisenbahnen der Cap-Colonien im Jahre 1900. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Komotau nach Postelberg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Hof- und Gerichtsadvocaten Dr. Albert Saxl in Wien die mit dem Erlasse vom 6. April 1898, Z. 12.382/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 46 vom 23. April 1898), auf die Dauer eines Jahres ertheilte und mit den Erlässen vom 16. März 1899, Z. 8427/2, vom 27. März 1900, Z. 12.557/2, und vom 4. April 1901, Z. 12.091/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 40 vom 8. April 1899, Nr. 43 vom 14. April 1900 und Nr. 43 vom 13. April 1901), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Komotau über Eidlitz, Bielenz, Welmschloss, Tattina und Wittosess nach Postelberg neuerlich auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 2. April 1902. Z. 14.282/2.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahnen von der Palackýbrücke in Prag einerseits nach Hodkovička, andererseits zum Holeschowitzer Hafen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Stadtrathe der königlichen Hauptstadt Prag die mit den Erlässen vom 6. April 1898, Z. 7451/2, und vom 3. Juni 1898, Z. 22.420/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 48 vom 28. April 1898 und Nr. 70 vom 21. Juni 1898), ertheilte und mit den Erlässen vom 5. April 1899, Z. 15.387/2, vom 17. Jänner 1900, Z. 382/2, und vom 13. Februar 1901, Z. 5564/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 49 vom 29. April 1899, Nr. 13 vom 1. Februar 1900 und Nr. 25 vom 26. Februar 1901), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahnen von der Palackýbrücke in Prag einerseits nach Hodkovička, andererseits über den projectirten Quai im Adalbertsviertel, den Franzensquai, die Kreuzherrn- und Salnitergasse, ferner über die Ringstrasse des Assanirungsrayons, den projectirten Umschlagsplatz im Petersviertel und über die Hetzinsel zum Holeschowitzer Hafen unter den im erstcitirten Erlasse angeführten Bedingungen und Vorbehalten bis zum 6. April 1903 verlängert.

Wien, am 2. April 1902. Z. 14.134/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Radnitz nach Pürglitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Gutsbesitzer Jaroslav Jirsa in Zwikowetz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Radnitz über Wejwanow, Mlečitz, Zwikowetz, Skrej und Nezabuditz nach Pürglitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 4. April 1902. Z. 7686/2.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

I. Das verbotswidrige Verhalten eines Reisenden während der Eisenbahnfahrt begründet ein Verschulden desselben an dem ihm hiebei zustossenden Unfalle.

II. Nach § 2 des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, trifft die Eisenbahnunternehmung der Beweis eines für den Unfall causalen Verschuldens des Beschädigten, nicht aber der Nachweis seines Alleinverschuldens und besteht eine gesetzliche Vermuthung für ein concurrirendes Mitverschulden der Eisenbahn nicht.

Hat die Eisenbahnunternehmung das Verschulden des Beschädigten dargethan, dann ist es Sache des letzteren, das Mitverschulden der Unternehmung nachzuweisen.

(Entscheidung des k. k. Obersten Gerichtshofes vom 2. Mai 1901, G.-Z. 3711; Bestätigung des Urtheiles des k. k. Oberlandesgerichtes in Brünn vom 9. Jänner 1901, G.-Z. $\frac{\text{B c I } 128/00}{17}$, Abänderung des Urtheiles des k. k. Landes- als Handelsgerichtes in Troppau vom 9. November 1900, G.-Z. $\frac{\text{Cg } 30/00}{12}$.

Josef B., Taglöhner in H., welcher anlässlich einer Eisenbahnfahrt durch Herabstürzen von der Plattform eines Waggons körperliche Verletzungen erlitten hatte, klagte die Unternehmung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Zahlung eines Schmerzensgeldes von K 6000, auf Ersatz des Verdienstentganges von K 2·40 für jeden Werktag, und zwar vom 12. November 1899 an auf Lebensdauer und auf Ersatz der Gerichtskosten.

Der Gerichtshof erster Instanz sprach dem Kläger K 3000 an Schmerzensgeld und an Verdienstentgang K 1·20 für jeden Werktag vom 12. November 1899 auf Lebensdauer, sowie den Ersatz der Gerichtskosten zu.

Thatbestand.

Josef B. hat seine Klageansprüche auf folgende Umstände gestützt:

Am 30. September 1899 fuhr der Kläger mit einem Personenzuge von K. nach St., wo der Zug gegen circa $9^1/_4$ Uhr Abends ankam. Kläger war infolge der mitgemachten Waffenübung, sowie infolge der langen Fahrt abgespannt und schlief während derselben im Coupéwagen III. Classe ein. In St. wurde er von den Mitreisenden aufgeweckt, worauf er sofort seinen Koffer nahm, die Coupethüre öffnete, auf die Plattform hinaustrat und sich umsah, ob der Zug, der in langsamer Bewegung war, bereits in St. einfahre oder nicht, hiebei sei er jedoch, obwohl er sich mit der einen Hand an eine eiserne Stange anhielt, plötzlich hinausgefallen und sei ihm der rechte Fuss bis zum Knöchel überfahren worden.

Das Hinausfallen aus dem Wagen sei deshalb erfolgt, weil auf der Plattform die niedrige Blechthüre offenbar offen gestanden sei, da er kein Hinderniss wahrgenommen habe. Er hatte nicht beabsichtigt, während der Zug im Gang war, herauszuspringen, da er glaubte, in die Station einzufahren und das Anhalten des Zuges erwarten wollte. Factisch sei jedoch der Zug bereits von der Station St. weggefahren und habe er das Stationsgebäude infolge seiner Eile, weil es Nacht war und er aus dem Schlafe geweckt worden war, irrthümlich auf der entgegengesetzten Seite der Station gesucht. Er sei nach dem Unfalle sofort in das Spital befördert worden, wo ihm der Fuss bis zum Knöchel abgenommen wurde und wo er bis zum 12. November 1899 verblieb.

Er habe als Politirer täglich K 2·40 verdient und begehre die noch nicht verfallenen Verdienstbeträge in monatlichen Raten vorhinein. Schmerzen habe er am rechten Fusse fast beständig.

Die beklagte Kaiser Ferdinands-Nordbahn gesteht den vom Kläger geschilderten Sachverhalt zu, begehrt jedoch kostenpflichtige Abweisung des klägerischen Begehrens aus dem Grunde, weil Kläger gegen die bestehende Verordnung die innere Wagenthüre, während der Zug in Bewegung war, öffnete, sich auf die Plattform begab, und weil Kläger offenbar abgesprungen sei, da die Blechthüre, resp. die an dem Wagen, in welchem der Kläger die Reise mitmachte, auf beiden Seiten der Plattform angebrachten hohen Coupéthüren zu waren.

Die beklagte Kaiser Ferdinands-Nordbahn behauptet nämlich, dass Kläger in einem Waggon gefahren sei, welcher eine von beiden Abgangsseiten mit hohen Coupéthüren verschlossene Plattform habe, weshalb Kläger, da diese Coupéthüren zweifach gesperrt seien, dieselbe geöffnet haben müsse. Nach Aussage der Zeugen Georg S. und Ferdinand M., sowie nach dem Localaugenscheine sind die auf der Plattform angebrachten Thüren beim letzterwähnten Wagen III. Classe, resp. bei dieser Wagentype von aussen mit einem sogenannten Coupéschlüssel versperrbar und ausserdem noch mit einer aussen angebrachten Falle (Vorreiber) verschliessbar, so dass der Reisende die so verschlossene Thüre in der Weise öffnen muss, dass er von innen mittelst eines Handgriffes den Haken umdreht, sodann das Fenster öffnet, den aussen befindlichen Vorleger aus der Falle hebt und sodann die äussere Waggonklinke öffnet. Die Waggontype mit der Plattform, welche lediglich von Blechthüren begrenzt wird, wurde beim Localaugenscheine gleichfalls besichtigt.

Die Blechthüre, deren Höhe vom Fussboden der Plattform gemessen 94 cm beträgt und dem Kläger bis 5 cm unterhalb seines Nabels reicht, wird in der Weise zugemacht, dass sie, weil nach innen zu öffnen, sich an eine nach aussen angebrachte eiserne Backe anlehnt. Damit jedoch diese Blechthüre durch Luftbewegung, Erschütterung oder Neigung des Waggons während der Fahrt sich nicht wieder von selbst öffnet, indem die Thüre nach innen aufgeht, ist dieselbe von aussen durch eine umlegbare eiserne Schnalle, die in einen Schlitz des eisernen Backens eingreift, verschlossen, damit sie sich nicht rühren kann und daher feststeht.

Nach der Aussage der vier Conducteure, die den kritischen Zug begleiteten, waren bei demselben am

30. September 1899 7 Waggons III. Classe mit der offenen, lediglich mit Blechthüren begrenzten Plattform und blos ein Waggon mit der oben geschilderten verschlossenen Plattform. Nach Aussage des Conducteurs Carl M. waren sämmtliche von der Waffenübung heimkehrenden Reservisten in einem Waggon III. Classe, dessen Plattform mit einer Blechthüre begrenzt ist, und in einem zweiten Waggon III. Classe, dessen Plattform mit hohen Thüren begrenzt ist, untergebracht und beide Waggons seiner Obsorge anvertraut.

Es bestätigen die Conducteure Franz S., Ignaz I. und namentlich Carl M., welche die Waggons III. Classe zu beaufsichtigen hatten, dass alle Ausgangsthüren vor Abgang des Zuges von jeder Station, also auch die Blechthüren, ordnungsmässig geschlossen wurden. Zeuge M. bestätigt überdies noch, dass in St. in dem ihm anvertrauten Waggon III. Classe mit der mit Blechthüren umgrenzten Plattform vor Abgang des Zuges auch die dem Stationsgebäude nicht zugekehrte, also die entgegengesetzte Ausgangsseite begrenzende Blechthüre zu war, resp. von ihm, wenn sie offen war, zugemacht wurde.

Die Conducteure und auch Zeuge M. vermochten selbstverständlicherweise nicht anzugeben, in welchem Wagen III. Classe der Kläger gefahren sei; letzterer erklärte, dass er in einem Waggon III. Classe gefahren sei, dessen Plattform mit Blechthüren begrenzt war.

Der Sachverständige Dr. K. bestätigt, dass der Kläger nach dem Unfalle grosse Schmerzen haben musste, dass dieselben nur nach normalem Krankheitsverlaufe nach erfolgter Amputation verschwunden sein konnten, dass der Kläger, namentlich wegen des Umstandes, weil er einen selbst gebauten, daher nicht zweckmässig construirten Stelzfuss trage, höchst unsicher gehe, und überhaupt nur eine sitzende Arbeit leisten könne, weil das rechte Bein oben und unten atrophisch und um viel schwächer als das linke Bein geworden sei, so dass der Unterschenkel fortwährend zittere.

Die beklagte Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat im Laufe der Verhandlung zugegeben, dass die Arbeit des Politirens, welche Kläger versah, zumeist stehend verrichtet werden müsse, und hat sofort zugestanden, dass sich Kläger täglich K 2·40 verdient haben mochte. Der Kläger gibt endlich an, dass er keine Thüre auf der Plattform geöffnet habe, dass er über keine Thüre hinüber gefallen sei und dass die Blechthüre offen gewesen sein muss, als sich der Unfall ereignete.

Alle übrigen Beweise wurden wegen Irrelevanz abgelehnt.

Entscheidungsgründe:

Nachdem die Conducteure nicht in der Lage waren, zu sagen, ob der Kläger in der Wagentype mit der durch hohe Thüren abgeschlossenen Plattform oder in dem Wagen mit Blechthüren auf der Plattform gefahren sei, und in dieser Richtung nur die klägerische Angabe vorhanden ist, nach welcher Kläger bestimmt nur in einem Wagen gefahren sei, welcher Blechthüren auf der Plattform hatte und in einem solchen nach dem Zeugnisse des M. thatsächlich Reservisten gefahren sind, so nahm der Gerichtshof als erwiesen an, dass Kläger in einem solchen Wagen III. Classe am kritischen Tage gefahren sei.

Nach § 21, al. I, der Instruction II, Nr. 21, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Zugsbegleitungspersonale, sind die Conducteure, wenn der Zug in Ordnung sein soll, verpflichtet, die oben beschriebene Blechthüre auch in der Weise von aussen zu schliessen, dass sie sich von selbst nicht öffnen kann, da sonst diese Blechthüre sammt der Verschlussvorrichtung keinen Zweck hätte, andererseits der Zweck dieser Blechthüre nur als Schutzvorrichtung zu Gunsten des reisenden Publicums gedacht werden kann. Diese Verpflichtung kann durch den Umstand nicht abgelehnt werden, dass es vielleicht Wagentypen mit gar keinen Blechthüren, resp. Schutzvorrichtungen auf der offenen Plattform gibt, weil dann der Reisende sein Verhalten demgemäss einrichten wird und muss.

Der Gerichtshof nahm nun auf Grund der beeideten Aussage des Klägers als erwiesen an, dass er sich diese Blechthüre nicht selbst geöffnet habe, noch dass sie etwa über sein Ersuchen von Jemandem geöffnet worden sei, dass sie vielmehr schon offen war, weil die Art der Oeffnung dieser Blechthüre nur einem Manne, der öfters auf der Bahn fährt, bekannt ist, letzterer Umstand beim Kläger aber kaum zutrifft, weil ferner diese Blechthüre von einer dritten Person zuvor geöffnet worden sein konnte und weil es auch nicht unmöglich ist, dass die von aussen nicht verschlossene Thüre von selbst, infolge irgend einer Bewegung des Waggons zuvor, aufgegangen sein konnte.

In dieser Richtung konnte der Gerichtshof den Aussagen der Conducteure, namentlich des Zeugen M., dass die kritische Blechthüre zur Zeit des Unglücksfalles ordnungsmässig geschlossen war, keinen Glauben schenken, weil die Erfahrung lehrt, dass diese Blechthüren während der Fahrt mitunter ohne Verschulden der Conducteure offen stehen, zumal die Conducteure sich namentlich des Nachts und an der von der Ausgangsseite der Station entgegengesetzten Seite nicht leicht überzeugen können, ob diese Thüre zu oder offen ist, und weil andererseits der Kläger sein sonstiges Verschulden offen zugegeben hat und dessen Aussage dem Gerichtshofe sonach vollkommen glaubwürdig erschien.

Diese Ueberzeugung hätte nicht alterirt werden können, wenn auch der Zeuge G., welcher bestätigen sollte, dass auf der der Station St. abgekehrten Seite damals Niemand ausgestiegen ist, daher diese Blechthüre von keiner dritten Person geöffnet worden sein konnte, vernommen worden wäre, weil dieser Zeuge weder bestätigen kann, dass bei diesem Zuge gerade die kritische Blechthüre offen oder zu war, noch dass sie vom Kläger geöffnet wurde, und dies allein ist entscheidend.

Wäre diese Blechthüre in der kritischen Zeit ordnungsmässig verschlossen oder doch wenigstens zu gewesen, so wäre — da ein Herausfallen über die Thüre wegen der Höhe derselben im gegebenen Falle nicht leicht möglich und deshalb ausgeschlossen ist, weil sonst Kläger in anderer Weise, namentlich infolge Ueberstürzen, am Kopfe hätte verwundet sein müssen — der Unfall nicht geschehen, weshalb die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die eine unabwendbare Handlung einer dritten Person nicht nachgewiesen hat, nach dem § 1 des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, ersatzpflichtig ist, da das behauptete alleinige Verschulden des Klägers als erwiesen nicht angenommen wurde.

Andererseits hat der Kläger den Unfall insofern mitverschuldet, weil er zuwider der Verordnung im § 16, P. 2, und § 22, P. 1, des Betriebsreglements für Eisenbahnen, R.-G.-Bl. Nr. 207 ex 1892, und der Verordnung im § 95 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, die zur Plattform führende innere Waggonthür geöffnet, sich auf die

Plattform begeben und von dort aus hinausgebeugt hat, obwohl der Zug im Gange war.

Demgemäss war der Schadenersatz nach § 1304 a. b. G.-B. zu theilen.

Da die beklagte Kaiser Ferdinands-Nordbahn den Verdienstentgang von K 2·40 täglich zugegeben hat, im § 1 des Haftpflichtgesetzes für Eisenbahnen, letztere den Ersatz nach Massgabe der §§ 1325 bis 1327 a. b. G.-B. zu vertreten haben, woraus folgt, dass die beklagte Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach § 1325 auch das dort angeführte Schmerzensgeld zu ersetzen hat, zumal nach § 1 des Haftpflichtgesetzes ihr Verschulden vermuthet wird, so wurde sowohl das angesprochene Schmerzensgeld, als auch der tägliche Verdienstentgang getheilt, wobei rücksichtlich des Schmerzensgeldes der zugesprochene Betrag von K 3000 mit Rücksicht auf die bisher ausgestandenen und noch auszustehenden Schmerzen des Klägers als nicht zu hoch gegriffen angesehen wurde.

Der gegen dieses Urtheil überreichten Berufung des belangten Bahnunternehmens wurde seitens des Berufungsgerichtes Folge gegeben und das Klagebegehren zur Gänze kostenpflichtig abgewiesen.

Entscheidungsgründe;

Es wurde auf Grund der eigenen Angaben des Klägers festgestellt, dass er auf der Station St. während der Bewegung des Zuges — ungeachtet des Bestandes der Vorschrift des § 16, Punkt 2, des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, R.-G.-Bl. Nr. 207 ex 1892, ferner der Vorschrift des § 95 der kaiserl. Verordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, sowie der Vorschrift des § 22, Punkt 1, des erwähnten Eisenbahn-Betriebsreglements, R.-G.-Bl. Nr. 207 ex 1892, welche das Verbot des Auf- und Absteigens, des Betretens der Plattform und des Aufenthaltes auf der Plattform, sowie des Oeffnens der Waggonthüren während der Fahrt enthalten — durch die von ihm geöffnete Waggonthüre auf die Plattform des von ihm benützten Waggons getreten sei, sich dort mit der rechten Hand an einer Eisenstange anhielt, während er mit der linken Hand einen Koffer trug und sich etwas hinausneigte, um zu sehen, ob man schon zum Bahnhofgebäude gelange, und dass es dabei geschehen sei, dass er über die Stiegen des Waggons hinunterfiel.

Des Weiteren wurde auf Grund der beeideten Aussagen der als Zeugen abgehörten Conducteure Anton K., Ignaz J. und Carl M., woraus hervorgeht, dass unmittelbar vor dem fraglichen Unfalle die Blechthüren der fraglichen Plattformen geschlossen waren, als erwiesen angenommen, dass der Kläger auf der Station St. aus dem von ihm benützten Wagen mittelst Oeffnen der Waggonthüre, während der Zug im Gange — im Abfahren — sich befand, sich auf die Plattform begeben, daselbst sich etwas hinausgebeugt habe und von der Plattform, sei es infolge dieses Hinausbeugens, sei es nach von ihm erfolgtem Oeffnen der Blechthüre der Plattform, auf der rechten Seite der Zugrichtung heruntergefallen sei, und dass ihm am Unfallsorte die von ihm behaupteten Körperverletzungen durch Ueberfahrenwerden beigebracht worden seien.

Durch die erwähnten, nicht nur ein Verschulden des Klägers begründenden, sondern auf die angegebene Weise verbotswidrig vorgenommenen Handlungen desselben ist die ihm zugegangene Körperverletzung entstanden; nur durch diese Handlungen allein ist der Causalzusammenhang mit der erlittenen Verletzung hergestellt.

Dieser auf ein alleiniges Verschulden hinweisende Causalzusammenhang ist schon auf Grund der Angaben des Klägers vollkommen erwiesen.

Die Frage des Offengestandenseins der Blechthüre der Plattform unmittelbar vor dem Unfalle spielte hiebei keine Rolle. Die Plattformeinrichtung mit dem Blechthürverschluss am vom Verunglückten benützten Wagen war nur eine zufällige, nicht vorgeschriebene, wie auch aus den Worten „auf den Wagen etwa befindlichen Plattform“ im § 22, Punkt 1, des letzterwähnten Eisenbahn-Betriebsreglements hervorgeht.

Es bestand keine Vorschrift für die Conducteure, diese Thürchen zu schliessen, und wenn auch diese Thürchen unmittelbar vor dem Unfalle geschlossen worden wären, konnte der Unfall, sei es durch Herausbeugen des Klägers, sei es durch eigenmächtiges, leicht zu bewerkstelligen gewesenes Oeffnen der Blechthüre, wie dies als erwiesen angenommen worden ist, ebenso geschehen, als wenn diese Blechthüre offen gewesen wäre. Das Wesentliche war, dass der Kläger verbotswidrig sich auf die Plattform — in die Gefahr — begeben, und sich, wie er selbst zugab, hinausgebeugt hat.

Es war daher der Berufungsantrag gesetzlich gerechtfertigt.

Der k. k. Oberste Gerichtshof als Revisionsgericht hat der vom Kläger überreichten Revision keine Folge gegeben.

Gründe:

Die Revision wurde nur auf § 503, Z. 4, C.-P.-O., gestützt, und ist demnach lediglich zu prüfen, ob der vom Berufungsgerichte festgestellte Sachverhalt eine richtige rechtliche Beurtheilung erfahren habe oder nicht (§§ 498 und 513 C.-P.-O.).

Die Frage ist zu bejahen.

Angesichts der unbestrittenen Feststellung, dass der Kläger zuwider der für das Verhalten der Eisenbahnfahrgäste beim Ein- und Aussteigen, sowie während der Fahrt bestehenden, im angefochtenen Urtheile bezogenen Vorschriften sich während der Fahrt die Wagenthüre selbst öffnete, auf die Plattform trat, sich dort, mit der einen Hand an einer Eisenstange haltend, mit der anderen den Koffer tragend, etwas hinausneigte, um zu sehen, ob der Zug bereits zum Stationsgebäude gelange, angesichts ferner der berufungsgerichtlichen Annahme, dass Kläger entweder infolge dieses Hinausbeugens oder nach von ihm bewerkstelligtem Oeffnen der Blechthüre der Plattform auf der rechten Seite der Zugsrichtung herunterfiel, kann von dem in der Revision behaupteten Mitverschulden der beklagten Betriebsunternehmung keine Rede sein.

Uebrigens ist hervorzuheben, dass nach § 2 des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, die Eisenbahnunternehmung der Beweis eines für den Unfall causalen Verschuldens des Beschädigten, nicht aber der Nachweis seines Alleinverschuldens trifft, und dass eine gesetzliche Vermuthung für concurrirendes Mitverschulden der Bahn nicht besteht.

Hat nun die Bahn, wie im vorliegenden Falle, das Verschulden des Beschädigten dargethan, dann ist es Sache des letzteren,

das Mitverschulden der Unternehmung nachzuweisen.

Diesen Beweis ist Kläger schuldig geblieben. Denn selbst dann, wenn die erstrichterliche Feststellung, dass das Blechthürchen der Plattform im kritischen Zeitpunkte offen gestanden ist, der rechtlichen Beurtheilung zugrunde zu legen wäre, was im Hinblick auf den angerufenen Revisionsgrund nicht zutrifft, fehlt jeder Nachweis, dass dieses Offenstehen auf ein Verschulden der Bahn oder ihrer Bediensteten zurückzuführen ist, zumal auch der Gerichtshof erster Instanz das Oeffnen der Thüre durch eine dritte Person oder durch Zufall nicht ausschliesst.

Es liegt sonach dem Urtheile zweiter Instanz ein Rechtsirrthum umsoweniger zugrunde, als es für die Entscheidung der Sache vollkommen gleichgiltig ist, ob das schuldbare Verhalten des Klägers an sich zu entschuldigen ist oder nicht, zumal objectives Verschulden, d. h. ein für den erlittenen Unfall causales Verhalten des Beschädigten genügt, um die beklagte Bahn von der Haftpflicht zu befreien.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Präcisirung der Verantwortlichkeit der Eisenbahn bei verspäteter Ablieferung von am Bestimmungsorte angelangten Waarensendungen.

Im Sinne der Curialentscheidung, Z. 34 ex 1902, bleibt die Verantwortlichkeit der Eisenbahn für die aus was immer für Gründen (mit Ausnahme von vis major) verspätete Ablieferung von am Bestimmungsorte angelangten Waarensendungen auch in solchen Fällen aufrecht bestehend, wenn die Waare noch während jener Zeitfrist ausgefolgt wurde, welche im Sinne der bestehenden Vorschriften zur Verfrachtung in Anspruch genommen werden konnte, und wird hiedurch die Pflicht der Eisenbahn nicht aufgehoben, die am Bestimmungsorte bereits angelangte Waarensendung dem Adressaten sofort ohne Verspätung auszufolgen. [„Pester Lloyd."]

Rechtshandlungen eines bereits falliten Kaufmannes sind auf Grund der Zahlungseinstellung im Concurse nicht anfechtbar.

Die Rechtshandlungen eines gewesenen Kaufmannes können auf Grund der Zahlungseinstellung nur insofern erfolgreich angefochten werden, wenn dieselben noch zu jener Zeit erfolgten, in welcher das Geschäft betrieben wurde. Später vorgekommene Rechtshandlungen sind jedoch im Sinne der Curialentscheidung unter Z. 3536 ex 1901 auf Grund der Zahlungseinstellung im Concurse nicht anfechtbar. [„Pester Lloyd."]

Die Eisenbahnen der Cap-Colonien im Jahre 1900.

Wir entnehmen einem Consulatsberichte aus Capstadt nachstehende Mittheilungen:

Die von der Cap-Regierung verwalteten Eisenbahnen erreichten im Jahre 1900 die in der folgenden Zusammenstellung angegebene Ausdehnung und lieferten nachstehend verzeichnetes Erträgniss:

	Westliches System	Mittleres System	Oestliches System	Alle Systeme
Englische Meilen (im Jahresdurchschnitte)	865	794	344	2.003
Capital verausgabt Lst.	9,075.042	8,056.230	4,028.095	21,159.367
Kosten per Meile „		Daten fehlen		10.456

Die Einnahmen der Bahnen setzten sich aus folgenden Posten zusammen:

	1900	1899
Passagierverkehr Lst.	805.248	747.967
Packete und Zustellungen „	218.016	123.699
Viehtransport „	104.735	63.229
Waarentransport „	2,295 458	1,780.749
Andere Einnahmen „	59.006	57.699
Miethe von verliehenem Fahrmaterial „	38.074	19.632
Zusammen . Lst.	3,520.537	2,792.975

Die Zahl der beförderten Passagiere belief sich im Jahre 1900 auf 13,640.414 gegen 11,006.870 im Jahre 1899. Der Pferdetransport erreichte im Gegenstandsjahre die Zahl von 85.274, was gegenüber dem vorhergehenden Jahre eine nahezu 50percentige Zunahme bedeutet. Was den Transport von Waaren und Producten betrifft, so zeigen coloniale Artikel Abnahmen, importirte Artikel aber eine Zunahme, so Getreide von 57.970 auf 103.271 t.

Am Ende des Berichtsjahres waren im Ganzen 2089 Meilen gegen 1990 zu Ende des Jahres 1899 dem Verkehre geöffnet, und zwar wurde die Sterkstroam-Indwe-Linie von 66 Meilen Länge am 1. November käuflich erworben und die Bowker's Park-Tarkastad-Linie (32 Meilen) am 5. December vollendet. 25 der obigen 2089 Meilen sind zweigeleisig.

Im Baue begriffen waren ferner folgende Linien: Malmesbury—Greys Pass (Länge 79½ Meilen), Port-Elizabeth-Avontuur—Sir Lowry's Pass-Caledon (Länge 53 Meilen), Oudtshoorn—Klipplaat (Länge 156 Meilen), Somerset East—King William's Town (Länge 154 Meilen), Grand Junction Railways, Mossel Bay to Oudtshoorn (Länge 75 Meilen).

Im Folgenden soll ein Vergleich der Verwaltungs- und anderer Kosten mit dem gesammten Ertrag der Regierungsbahnen in den letzten 6 Jahren geboten werden:

Jahr	Ertrag	Kosten	Gewinn
1895 Lst.	3,390.093	1,596.013	1,194.080
1896 „	4,078.561	1,921.809	2,056.652
1897 „	3,070.897	1,898.316	1,172.581
1898 „	2,953.093	2,012.390	940.703
1899 „	2,792.975	1,830 321	962.654
1900 „	3,520.537	2,198.205	1,322.332

Zu bemerken ist, dass der Abfall in dem Ertrag und Gewinn 1897/98 auf den Umstand zurückgeführt werden muss, dass die Bahnlinie durch die Oranje River Colony, welche bis dahin in der Berechnung inbegriffen war, damals durch die Regierung des Oranje-Freistaates übernommen wurde.

Das Strassenbahnnetz der Cape Tramway Company (eines höchst gewinnbringenden Unternehmens) fand durch die Anlage der Linie Sea—Point—Camp's Bay—Kloof und durch die Erwerbung der Cape Town—Sea—Point Railway eine Ergänzung; auch wird der Bau einer Linie zu den Docks in Erwägung gezogen.

Die beiläufige Länge der einzelnen elektrischen Strassenbahnen in englischen Meilen ist folgende: Capstadt 25 Meilen (betrieben mit 53 Wagen), Port-Elizabeth 12 Meilen (20 Wagen), East London 5 Meilen. In Durban ist eine Strassenbahn im Baue begriffen.

Wie ein englisches Fachblatt anführt, wurde fast das ganze Material für diese Bahnen (mit Ausnahme der eisernen Träger) aus Amerika bezogen.

Die Frage der Vorzüge schmalspuriger Bahnlinien wird noch immer vielfach erörtert und scheint in der Regierung der Cap-Colonie Förderer, in jener Rhodesias Gegner zu finden. Interessant ist diesbezüglich ein Artikel in der „British and South African Export Gazette" vom Jänner 1901, worin der folgende Vergleich zwischen einer schmalspurigen Bahn und Ochsentransport aufgestellt wird: Material für eine 3 Meilen lange Bahn, 6 Waggons mit und 6 ohne Bremsen mit einer Tragfähigkeit von je 3000 lbs. und eine Locomotive, zusammen Lst. 1000. 18 Wagen mit einer Tragfähigkeit von je 2000 lbs. = Lst. 360, 80 Ochsen zu Lst. 8 = Lst. 640, zusammen Lst. 1000. Die besprochene Bahnlinie hätte eine Spurweite von 18—20 Zoll und Schienen von 12—20 lbs. Solche Industriebahnen sollen auf den Zucker- und anderen Plantagen Natals schon vielfach (173 Meilen) in Verwendung sein.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 117. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 9. April stellten die Herren Abgeordneten Dötz, Schönerer und Genossen einen Antrag, betreffend die Verstaatlichung der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

In derselben Sitzung wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seiten

1. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Dienstzeit bei der Direction Villach der k. k. Staatsbahnen;
2. der Herren Abgeordneten Alwin Hanich und Genossen, betreffend das Vorgehen des Advocaten Dr. Patzowsky in Böhmisch-Leipa in Sachen der Localeisenbahnunternehmung Leipa-Steinschönau.

In der 119. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. April beantwortete der Herr Justizminister nachstehende Interpellation, wie folgt:

In der Sitzung vom 28. März 1901 haben die Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen und in der Sitzung vom 19. November 1901 die Herren Abgeordneten Choc und Genossen an mich und Se. Excellenz den Herrn Eisenbahnminister Anfragen gerichtet, welche die Nothwendigkeit von Massnahmen anlässlich von Eisenbahnunfällen zum Gegenstande haben.

Ich beehre mich, diese Anfragen im Einvernehmen mit Sr. Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister nachstehend zu beantworten:

Was zunächst den Umstand betrifft, ob nicht die Staatsanwälte auf die Nothwendigkeit einer Verfolgung höherer Verwaltungsorgane von Eisenbahnunternehmungen aus Anlass von Eisenbahnunfällen aufmerksam zu machen wären, so erachte ich eine derartige ausdrückliche Weisung nicht für geboten.

Sobald sich anlässlich eines Eisenbahnunfalles der Verdacht einer strafbaren Handlung ergibt, ist gemäss § 64 St.P.O. die Anzeige an die Staatsanwaltschaft, bezw. an das Bezirksgericht, in dessen Sprengel sich der Unfall ereignet hat, zu erstatten.

Dem hiedurch veranlassten Strafverfahren muss vorbehalten bleiben festzustellen, ob und inwieweit eine bestimmte Person ein strafbares Verschulden an dem Unfalle trifft. Das Justizministerium würde seinen Wirkungskreis überschreiten, wenn es von vornherein allgemein einen bestimmten Kreis von Personen bezeichnen würde, gegen welche sich die gesetzlich vorgeschriebenen Erhebungen zu richten hätten. Es muss vielmehr der fallweisen Beurtheilung der Staatsanwaltschaft, bezw. im Falle einer Anklage der richterlichen Entscheidung überlassen bleiben, festzustellen, ob im Thatbestande eine strafbare Handlung gegeben sei und wem sie zur Last falle.

Ich bemerke in dieser Richtung, dass die Bestimmungen der §§ 337 und 432 St.G. keinen Unterschied in Bezug auf die dienstliche Stellung der strafrechtlich verantwortlichen Personen machen und dass § 433 St.G. geradezu eine Reihe von Fällen behandelt, in welchen das Verschulden höherer Bahnorgane in Betracht kommt.

Die Rücksichtnahme auf die Unabhängigkeit der Rechtsprechung schliesst eine Einflussnahme meinerseits aus. Ich habe ferner aus den zu meiner Kenntniss gelangten Strafacten nicht den geringsten Anhaltspunkt dafür gewinnen können, dass die Staatsanwaltschaften oder die Gerichte die ihnen durch die Strafprocessordnung vorgezeichnete Pflicht einer unbefangenen, von jeder Voreingenommenheit freien Prüfung des Sachverhaltes in irgend einer Weise ausseracht gelassen hätten.

Was insbesondere die Beweismittel anbelangt, so muss ich auf die Bestimmung des § 258 St.-P.-O. verweisen, nach welcher „das Gericht die Beweismittel in Ansehung ihrer Glaubwürdigkeit und Beweiskraft sowohl einzeln, als auch in ihrem inneren Zusammenhange sorgfältig und gewissenhaft zu prüfen hat" und die Richter „über die Frage, ob eine Thatsache als erwiesen anzunehmen sei, nicht nach gesetzlichen Beweisregeln, sondern nur nach ihrer freien, aus der gewissenhaften Prüfung aller für und wider vorgebrachten Beweismittel gewonnenen Ueberzeugung entscheiden".

Soweit in den erwähnten Anfragen jene Massregeln berührt sind, die seitens des Eisenbahnministeriums zur Verhütung von Eisenbahnunfällen zu treffen wären, so hat das Eisenbahnministerium der Frage einer im Interesse des Dienstpersonales durchzuführenden wesentlichen Vereinfachung des Instructionswesens stets sein volles Augenmerk zugewendet.

Die Möglichkeit einschneidenderer Reformen auf diesem Gebiete hängt jedoch von der vorgängigen Fertigstellung einer Reihe höchst schwieriger und complicirter Vorarbeiten ab, in welcher Hinsicht die geeigneten Einleitungen bereits getroffen sind.

Das Eisenbahnministerium wird nicht verfehlen, bezüglich der angestrebten Reform des Instructionswesens auch die Meinungen berufener Fachmänner einzuholen und dieselben zur Mitarbeit heranzuziehen.

Anlangend die Anregung, dass die Instructionen und sonstigen Vorschriften den Angestellten in deren Muttersprache mitgetheilt werden, so erscheint diesem Wunsche bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen durch die schon vorlängst getroffene Einrichtung Rechnung getragen, als alle für den Gebrauch des niederen Personales bestimmten Instructionen und sonstigen Dienstvorschriften, welche die verantwortlichen Dienstpflichten des einzelnen Bediensteten festlegen und umschreiben, ausser der Dienstsprache auch noch in den Landessprachen herausgegeben und dem diesfalls in Betracht kommenden Personal thatsächlich zum Gebrauche ausgefolgt werden.

Das Eisenbahnministerium behält die Uebertragung der bestehenden und der neu erscheinenden Instructionen in die einzelnen Landessprachen fortgesetzt im Auge und unterlässt nicht, von vorstehend skizzirten Gesichtspunkten aus die Uebersetzung solcher Vorschriften je nach Massgabe des thatsächlichen Bedürfnisses von Fall zu Fall zu verfügen.

In der am 10. April abgehaltenen Sitzung des Budget-Ausschusses des Abgeordnetenhauses wurde zur Berathung der Regierungsvorlage, betreffend die Erneuerung des Vertrages mit der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, über Antrag des Obmannes Dr. Kathrein ein achtgliedriges Subcomité eingesetzt.

In dasselbe wurden die Abgeordneten Berger, Dr. Fořt, Kienmann, Dr. Pergelt, Prochazka, Schwegel, Starzyński und Vuković gewählt. Das Subcomité constituirte sich und wählte zum Obmanne Abg. Freiherrn von Schwegel, zum Schriftführerr Abg. Berger.

In der am 10. April unter Vorsitz des Obmannes Dr. Ferjančič und in Anwesenheit Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnministers Dr. Ritter von Wittek abgehaltenen Sitzung des Justiz-Ausschusses des Abgeordnetenhauses erstattete Abg. Dr. Pattai den Bericht über das Haftpflichtgesetz.

Abg. Dr. Sylvester wandte sich gegen die Art und Weise, wie jetzt Gesetze gemacht werden. Das Haftpflichtgesetz vom Jahre 1869, welches in den Rahmen der bürgerlichen Privatrechte gehört, sei als besonderes Gesetz kungemacht worden, jetzt wolle man wegen einiger weniger Ergänzungsbestimmungen desselben Rechtscomplexes wieder ein neues Haftpflichtgesetz schaffen. Eine solche Zersplitterung sei für die Gesetzeskunde und Rechtspraxis gleich nachtheilig. Man solle die Rechtsgegenstände möglichst vereinfachen und daher unter Aufhebung des bestehenden Haftpflichtgesetzes an die Schaffung eines neuen Haftpflichtgesetzes gehen, in dem auch die alten Bestimmungen Platz fänden. Der Gesetzentwurf sei schon im Titel verfehlt, statt einer Ausdehnung enthalte er zum Theile eine Einschränkung des alten Gesetzes. Während nach dem alten Gesetze bezüglich des Strassenverkehres kein Unterschied gemacht werde, weise der Entwurf eine Begünstigung für die Eisenbahnen im Strassenverkehre auf. Es enthalte daher das neue Gesetz eigentlich mehr eine Einschränkung als eine Ausdehnung. Er sei mit dem Berichterstatter bezüglich der Streichung dieser Bestimmung vollkommen einverstanden, verlange aber die Ausdehnung der Haftpflicht auf alle mit besonderer Gefährlichkeit betriebenen Fahrmittel. Beispielsweise sind die Automobile gefährlicher als die Strassenbahnen, man müsste daher die Haftpflicht auf diese Vehikel ausdehnen. Darum beantrage er die Schaffung eines neuen Haftpflichtgesetzes, welches auf alle mit aussergewöhnlicher Naturkraft und besonderer Gefährlichkeit betriebenen Fahrmittel Anwendung finde. Redner stellte den Antrag: „Der Referent werde ersucht, den Entwurf in der Weise umzugestalten, dass unter Aufhebung des Gesetzes vom 5. März 1869 und unter Zugrundelegung der gedachten Ausdehnungen der Haftpflicht ein neuer Entwurf geschaffen werde, worin der gesammte Rechtscomplex in Betreff der Fahrmittel vereinigt ist."

An der Debatte betheiligten sich noch die Abgeordneten Dr. Ofner und Dr. Schücker, worauf

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek die von der Regierung gewählte Terminologie erläuterte und mit den Vorrednern in der Anschauung übereinstimmte, dass es sehr wünschenswerth sei, die bezüglich der Haftpflicht der elektrischen Bahnen bestehende Lücke so rasch als möglich durch Annahme des Gesetzentwurfes auszufüllen. Die vom Berichterstatter hervorgehobene Differenz bezüglich des § 2 der Regierungsvorlage hält der Minister gegenüber der werthvollen Uebereinstimmung mit den Hauptprincipien des Entwurfes für ziemlich untergeordnet.

Er legte die Gesichtspunkte dar, welche die Regierung bestimmt haben, mit dem vorgeschlagenen § 2 einen Versuch zu machen, die specielle Eigenthümlichkeit der Strassenbahngefahren in einer auch die Unternehmungen berücksichtigenden Weise zu erfassen. Hiebei war die Regierung von dem Bestreben geleitet, insbesondere auch kleinere und schwächere Gemeinden, welche derartige Unternehmungen ins Leben rufen, gegen eine zu weit gehende Ausdehnung der Haftpflicht zu schützen. Findet dieser Vorschlag keinen Anklang, so könne dies doch für das Zustandekommen des Gesetzes kein Hinderniss bilden.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag Sylvester abgelehnt und das Gesetz in der vom Referenten vorgeschlagenen Fassung zum Beschlusse erhoben. Zum Berichterstatter für das Haus wurde Abg. Dr. Pattai bestellt.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Waidhofen a/Th.-Zlabings. (Mauerwerks- und Eisenconstructionspläne für die Thayabrücke in km 3·3/4 und für den offenen Durchlass in km 8·512.) Die von der Bauunternehmung „Union-Baugesellschaft" vorgelegten Mauerwerks- und Eisenconstructionspläne für die Thayabrücke in km 3·3/4 und für den offenen Durchlass in km 8·512 der Localbahn Waidhofen a/Th.-Zlabings wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-B.-D. 2211.]

— (Verlegung des Durchlasses in km 11·4/5.) Ueber Ansuchen der Bauunternehmung „Union-Baugesellschaft" wurde die Verlegung des 0·8 m weiten Durchlasses von km 11·4/5 der Localbahn Waidhofen a/Th.-Zlabings nach km 11·5/6 genehmigt. [E.-M.-Z. 14.963.]

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Bauconsenserertheilung.) Die k. k. niederösterr. Statthalterei hat den Bauconsens für die Anlage einer normalspurigen Schleppbahn zur Gasanstalt der Imperial Continental Gas-Association in Floridsdorf im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 14.434.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates Februar.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluss des Monates Februar folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund)	
		im Baue am 1. Februar 1902	verbleiben im Baue am 1. März 1902
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten:			
Lemberg—Sambor—galiz.-ungar. Grenze:			
Theilstrecke Lemberg—Sambor . .	76·8	—	—
a) Einfahrt in die Station Lemberg km 0·0—3·076	—	3·1	3·1
b) km 3·076—10·821	—	7·7	7·7
c) km 10·821—76·054 (Sambor) .	—	66·0	66·0
Tauernbahn	—	—	—
Karawanken- und Wocheiner Bahn . .	—	—	—
Pyhrnbahn	—	—	—
II. Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Erweiterung der Station Salzburg . .	—	—	—
Werkstättenbahnhof in Pilsen . . .	—	—	—
Umbau des Bahnhofes Lemberg . .	—	—	—
Linie Rzeszów—Radymno: Stationserweiterung Jaroslau-Sokaler Abzweigung	—	—	—
Linie Drohobycz—Boryslaw: Stationserweiterung Boryslaw . . .	—	—	—
Linie Chyrow—Stryj: Stationserweiterung Sambor	—	—	—
Linie Wien—Egger: Zweites Geleise in der Strecke Absdorf—Ziersdorf	14·9	14·9	14·9
Linie Wels—Salzburg: Zweites Geleise in der Strecke Lambach—Vöcklabruck	21·9	21·9	21·9
Stationserweiterung Vöcklabruck . .	—	—	—
Stationserweiterung Hallwang . . .	—	—	—
b) auf Privatbahnen:			
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:			
Verbindungscurve zwischen der Linie Wien—Brünn und dem oberen Bahnhofe zu Brünn	—	—	—
Linie Brünn—Pardubitz: Stationserweiterung Böhm.-Trübau .	—	—	—
Buschtěhrader Eisenbahn:			
Linie Prag—Komotau:			
Zweites Geleise in der Strecke Kladno—Smečna-Sternberg . . .	5·0	5·0	5·0
Zweites Geleise in der Strecke Milostin-Kounowa—Satkau-Teschnitz	9·3	9·3	9·3
Summe der Hauptbahnen . .	127·9	127·9	127·9

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund)	
		im Baue am 1. Februar 1902	verbleiben im Baue am 1. März 1902
B. Local- und Kleinbahnen:			
I. Neubauten:			
Triest-Parenzo:			
Theilstrecke Triest—Buje	59·7	59·7	59·7
Theilstrecke Buje—Parenzo	63·7	63·7	63·7
Spalato-Sinj	40·0	40·0	40·0
Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn)	34·7	34·7	34·7
Görz-Haidenschaft (Wippachthalbahn)	26·0	26·0	26·0
Teltsch-Zlabings	29·5	29·5	29·5
Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings	27·0	27·0	27·0
Wlaschim—Unter-Kralowitz	24·2	24·2	24·2
Kühnsdorf-Eisenkappel	17·6	17·6	17·6
Nixdorf-Rumburg-Schönlinde	24·2	17·6	17·6
Karlsbad-Merkelsgrün	13·9	13·9	13·9
Laun-Libochowitz	19·4	19·4	19·4
Tannwald-Grünthal	7·0	7·0	7·0
Kimpolung-Dorna watra:			
Theilstrecke Valeputna—Jakobeni	11·8	11·8	11·8
Theilstrecke Jakobeni-Dorna watra	11·1	11·1	11·1
Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf	25·5	25·5	25·5
Gmünd—Weitra—Gross-Gerungs	45·0	45·0	45·0
Kaaden-Willomi z	19·7	19·7	19·7
Radonitz-Duppau	13·4	13·4	13·4
Elektrische Kleinbahn Triest-Scorcola-Opčina	5·1	5·1	5·1
Elektrische Kleinbahn Dornbirn-Lustenau	11·2	—	11·2
Elektrische Strassenbahn in Marienbad	2·2	—	2·2
Elektrische Kleinbahnen in Graz	1·0	1·0	1·0
Elektrische Kleinbahnen in Wien	0·3	0·3	0·3
Summe der Local- und Kleinbahnen	533·2	519·8	533·2

Es sind sonach durch den Baubeginn der elektrischen Kleinbahn Dornbirn-Lustenau 11·2 km und der elektrischen Strassenbahn in Marienbad 2·2 km, somit 13·4 km Kleinbahnlinien zugewachsen. Es verbleiben somit am Schlusse des Monates Februar 1902 an Hauptb hnen 127·9 km und an Local- und Kleinbahnlinien 533·2 km in Bauausführung. Hervorzuheben wäre noch, dass der Sohlstollenvortrieb bis zum 1. März 1902 beim Tauerntunnel Nordseite 333·3 m (gegen 305·0 m im Vormonate) und Südseite 141·6 m (gegen 113·2 m im Vormonate), dann beim Karawankentunnel Nordseite 305·3 m (gegen 266·3 m im Vormonate) und Südseite 337·2 m (gegen 281·7 m im Vormonate), ferner beim Wocheinertunnel Nordseite 611·8 m (gegen 560·2 m im Vormonate) und Südseite 492·9 m (gegen 460·0 m im Vormonate) und beim Bossrucktunnel der Pyhrnbahn Nordseite 218·0 m (gegen 160·0 m im Vormonate) und Südseite 340·8 m (gegen 298·0 m) im Vormonate beträgt und dass die Installationsbauten bei diesen vier Tunnels fortgesetzt werden.

Localbahn Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf. (Situationsplan der Zugförderungs- und Werkstättenanlage in km 0·5.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den von der Bauabtheilung Hermann Bachstein vorgelegten Situationsplan der Zugförderungs- und Werkstättenanlage in km 0·5 der in Bau befindlichen Localbahn Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf genehmigt. [E.-M.-Z. 56.922 ex 1901.]

Localbahn Kimpolung-Dorna watra. (Project für eine Variante der Theilstrecke km 109·5/9 des Schleppgeleises zur Dampfsäge in Dorna watra und Project für die Erweiterung der Geleiseanlagen und Lagerplätze in der Station Dorna watra: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 2. April 1902 die vom Verwaltungsrathe der Bukowinaer Localbahnen vorgelegten Projecte, und zwar: a) für eine Variante der Theilstrecke Kilometer 109·5/9 des Schleppgeleises zur Dampfsäge in Dorna watra und b) für die Erweiterung der Geleiseanlagen und Lagerplätze in der Station Dorna watra der Localbahn Kimpolung-Dorna watra principiell genehmigt und an die k. k. Landesregierung in Czernowitz mit dem Auftrage geleitet, die politische Begehung und Enteignungsverhandlung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Landesregierung ermächtigt, bei anstandslosen Commissionsergebnissen für die bezüglichen Projecte den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu ertheilen. [E.-M.-Z. 14.363.]

Projectirte elektrische Kleinbahn Trient-Sarche-Tione-Condino-Caffaro mit Abzweigung Sarche-Arco. (Vorlage des generellen Projectes: Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 6. April 1902 die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, hinsichtlich des von Sr. Hochwürden Don Giacomo Redolfi, Erzpriester und Decan in Condino, namens des Actionscomités vorgelegten generellen Projectes für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende, für den Personen- und Frachtenverkehr bestimmte Kleinbahn mit der Spurweite von 1 m und theilweiser Strassenbenützung, von Trient über Sarche, Tione und Condino an die Reichsgrenze in der Richtung gegen Caffaro nebst einer Abzweigung von Sarche nach Arco, wobei der Anschluss an die Station Arco der Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee und die Mitbenützung der genannten Localbahn zwischen Arco und Riva a. G. in Aussicht genommen ist, im Sinne der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, beziehungsweise des § 3 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 49.458 ex 1901.]

Localbahn Radonitz-Duppau (Kaadner Localbahnen). (Variante km 10·1—13·6: Ergebniss der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung; Bauconsensertheilung ex commissione.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilte Ergebniss der am 4. März 1902 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich der Variante km 10·1—13·6 der im Baue befindlichen Localbahn Radonitz-Duppau (Kaadner Localbahnen), auf Grundlage dessen dem Landesausschusse des Königreiches Böhmen der Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione ertheilt worden ist, wurde genehmigend zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 14.087.]

Localbahn Stammersdorf-Auersthal. (Oberbau-Normalpläne.) Die vom niederösterr. Landeseisenbahnamte im Namen des niederösterr. Landesausschusses vorgelegten Oberbau-Normalpläne für die Localbahn Stammersdorf-Auersthal wurden mit Ausschluss des Normalplanes Nr. 2a (Vertheilung des Oberbaumateriales im currenten Geleise) vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt [E.-M.-Z. 16.604.]

Projectirte Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae. (Herstellung der Wasserkraftanlage am Katzenbache bei Podhrdo aus Anlass des Baues des Wocheiner Tunnels (Südseite): Ergebniss der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung; Bauconsensertheilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Triest mitgetheilte Ergebniss der am 5. März 1902 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des von der k. k. Trassirungsexpositur in Assling vorgelegten Projectes, betreffend die Herstellung einer Wasserkraftanlage am Katzenbache bei Podhrdo aus Anlass des Baues des Wocheiner Tunnels (Südseite) im Zuge der projectirten Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach) — Görz — Triest-St. Andrae wurde zur Kenntniss genommen. Mit Rücksicht auf das anstandslose Ergebniss der obbenannten Amtshandlung hat das k. k. Eisenbahnministerium unter der Voraussetzung der Erwerbung der erforderlichen Baugründe und Rechte den Bauconsens für das gegenständliche Project nach Massgabe der einschlägigen Vorschriften der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 ertheilt. Die k. k. Statthalterei in Triest wurde eingeladen, mit der Fällung der bezüglichen Enteignungserkenntnisse vorzugehen. [E.-M.-Z. 12 636.]

Localbahn Görz-Haidenschaft (Wippachthalbahn). (Eisenconstruction der Brücken in km 10·9/10, 14·71 und km 20·2/3.) Die von der Actiengesellschaft R. Ph. Waagner in Wien vorgelegten Pläne über Abänderungen bei den Eisenconstructionen für die Brücken in km 10·9/10, 14·71 und 20·2/3 der Localbahn-Görz-Haidenschaft (Wippachthalbahn) wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-B.-D. 2212.]

Elektrische Kleinbahn Mattuglie-Abbazia—Lovrana. (Hochbauten: Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Triest hat hinsichtlich der vom Fürsten Alfred Wrede in Wien vorgelegten, vom Standpunkte der Landesbauordnung,

sowie der Localinteressen entsprechend befundenen Projecte für den Dampfschornstein zur Kraftstation in Mattuglie und für die Erweiterung und Adaptirung des Brunnenhauses in Ičići zu einer Unterstation für die projectirte elektrische Kleinbahn Mattuglie-Abbazia—Lovrana den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst mit dem Zeitpunkte der Concessionsertheilung in Kraft tritt.

[E.-M.-Z. 8523.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Stationsnamenänderung.) Ab 1. Mai wird die Station Berkowitz-Melnik der Linie Wien—Bodenbach den Namen „Unter-Berkowitz“ führen.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Eröffnung der Haltestelle Bazar für den Sommerverkehr.) Die an der Strecke Salzburg—Parsch—St. Leonhard—Drachenloch gelegene Personenhaltestelle Bazar wird für den Sommerdienst, und zwar vom 1. Juni bis 30. September als Station für den Personenverkehr eröffnet werden.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Umbau und Erweiterung der Stationen Kolozsvár [Klausenburg] und Piski.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat, wie „Vasuti és közlekedési közlöny“ berichtet, den Umbau und die Erweiterung der Station Kolozsvár der Hauptlinie Budapest — Nagyvárad (Grosswardein) — Brassó (Kronstadt)—Predeal und der Linie Kolozsvár—Deés-Zilak, bezw. Deés—Beszlersze—Borgoprund der Szamosthal-Eisenbahn-Actiengesellschaft, sowie der Station Piski ihrer Hauptlinie Budapest—Arad—Piski—Tövis (—Brassó—Predeal), deren gegenwärtige Ausgestaltung den Anforderungen des Verkehres nicht mehr entspricht, beschlossen. Die Beköstigung der Arbeiten in der Station Kolozsvár ist mit Kronen 230.000, in der Station Piski mit K 260.000 veranschlagt und sollen beide Stationen noch im Laufe des Jahres 1902 fertiggestellt werden.

— (Ausbau des zweiten Geleises im Bereiche der Hauptlinie Budapest—Kelenföld—Bruck a. d. L. [—Wien].) Der zufolge G.-A. XXX ex 1897 genehmigte Ausbau des zweiten Geleises im Bereiche der Hauptlinie Budapest—Kelenföld—Bruck a. d. L. (—Wien) hat bereits rund K. 8,000.000 in Anspruch genommen, und zwar im Jahre 1897 K 400.000, 1898 K 2,000.000, 1899 K 1,200.000, 1900 K 2,400.000 und im Jahre 1901 K 2,000.000. Innerhalb dieser Zeit wurde nicht nur das zweite Geleise zwischen Kelenföld und Acs in einer Länge von 102 km gelegt, sondern auch die mit der Neuanlage des Schienenstranges im Zusammenhange stehende Erweiterung der Stationsanlagen durchgeführt. Im Laufe dieses Jahres wird nun der Weiterbau in der Richtung Acs—Györ (Raab) in einer Länge von 37 km und die erforderliche Erweiterung der Stationsanlagen— beides ohne Störung des gegenwärtigen Betriebes — durchgeführt werden.

— (Statistik des Güterverkehres der Station Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen im Monate Februar 1902.) Einem Berichte des „Pester Lloyd“ zufolge war der Waarenverkehr der Eisenbahnstation Fiume im Monate Februar in der Importrelation um 30 pCt. grösser, als im vorigen Februar, während die in Fiume per Eisenbahn angelangten Waaren um nahezu 10 pCt. weniger ausmachten, als im vorigen Monate. An dem grösseren Import participirten in erster Reihe Phosphat, von welchem Artikel nicht weniger als 5529 t aufgegeben wurden, ferner 1404 t Chilisalpeter. Bei den übrigen Importartikeln ist keine nennenswerthe Aenderung zu constatiren. Bei den Exportartikeln zeigen Dauben, Tannin und galizisches Rohöl eine Steigerung, während bei Cerealien, Kohle und Nutzholz eine grössere, bei Zucker und Mehl eine kleinere Abnahme gegen den Februar des vorigen Jahres sich zeigt. Ueberdies trafen per Eisenbahn in Fiume über Agram 3520 und aus Stuhlweissenburg 1140 Pferde für Südafrika ein. In den zwei ersten Monaten des Jahres trafen in der Eisenbahnstation Fiume 123.355 t, um 9000 t weniger ein und wurden aufgegeben 53.888 t, um 8210 t weniger als in der entsprechenden Periode des Vorjahres.

— (Projectirte Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen den in Budapest einmündenden Staatsbahnlinien und der Localbahn Budapest-Czinkota: Politisch-administrative Begehung.) Am 19. Februar fand unter Führung des Ministerialsecretärs Dr. Arpád Kepessy und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden, sowie jener der Directionen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Budapest-Czinkotaer Localbahn (Eigenthum der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft) die politisch-administrative Begehung einer die letztere mit der Theilstrecke Köbánya (Steinbruch)—Budapest der Staatsbahnen verbindenden Linie und von dieser abzweigend, eines bis zur Cavalleriekaserne führenden Stockgeleises statt. Dem Projecte zufolge sind beide Linien zur Abwicklung des Lastenverkehres bestimmt. Die Vertreter der Behörden verliehen dem Wunsche Ausdruck, die erstgenannte Linie nur mit provisorischem Charakter zu bauen, da bei der definitiven Ordnung des Ostbahnhofes die Budapest—Czegléder Linie ohnebin mit einer anderen Linie verschmolzen werden würde: doch sei Vorsorge zu treffen, dass auch in diesem Falle eine anderweitige Verbindung ermöglicht werde, die gleichfalls geeignet erscheinen sollte, durch Ableitung und Vertheilung des Güterverkehres von der Hauptlinie ein wirksames Mittel gegen die sich stetig mehrenden, auch die Sicherheit des Schnellzugsverkehres bedrohenden Stauungen der Güterzüge innerhalb der Endstrecken der in Budapest einmündenden Hauptlinien zu bieten. Da ein Einverständniss sämmtlicher Mitglieder der Commission erzielt wurde, ist das dem Minister vorzulegende Protokoll auch in diesem Sinne verfasst worden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate Februar.) Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monate Februar ergibt für 74 Bahnen, die schon im Februa 1901 im Betriebe waren, Folgendes:

Gesammtlänge 44.973·54 km.

Einnahme	im Ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	pCt.
für alle Bahnen im Februar 1902					
aus dem Personenverkehre . . .	27,953.976	+ 1,281.715	636	+ 15	+ 2·42
aus dem Güterverkehre . . .	81,224.994	— 1,674.380	1.814	— 81	— 4·27
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1901 bis Ende Februar 1902					
aus dem Personenverkehre . . .	398,942.424	— 3,823.083	10.735	— 316	— 2·86
aus dem Güterverkehre . . .	897,539.649	— 32,755.697	23.699	—1359	— 5·42
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Jänner bis 31. December in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende Februar 1902					
aus dem Personenverkehre . . .	8,819.752	+ 587.008	1.372	+ 58	+ 4·41
aus dem Güterverkehre . . .	19,977.371	— 2.568	3.058	— 80	— 2·55

Preussen. (Elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin: Signalfarben, deren Verbesserung betreffend.) Wie das „Berliner Tageblatt“ mittheilt, bringt die elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin jetzt eine bemerkenswerthe Verbesserung zur Durchführung. Es handelt sich um die Verbesserung der Orientirung durch Signalfarben sowohl bei den Wagen, als auch auf den Haltestellen. Das Stirnschild am vorderen Wagen der Züge war bisher weiss, auf dem sich der Endpunkt der Linie in schwarzen Buchstaben befand. Diese Grundfarbe wird jetzt

nach den einzelnen Linien unterschieden. Ein rothes Schild bedeutet die Richtung zum Zoologischen Garten, ein grünes die Richtung zum Potsdamer Platz und ein weisses die Richtung zum Stralauer Thor. In denselben Farben wie die Stirnschilder werden auch die Schilder mit der Angabe über das Endziel des zunächst abfahrenden Zuges auf den Haltestellen gehalten. Diese bestehen bekanntlich auf den Bahnhöfen der Hochbahnstrecke aus Signalarmen, die emporgezogen werden, in ähnlicher Weise, wie bei der Stadtbahn. Auf den Haltestellen der Untergrundbahn hängen diese Schilder von der Decke herab. Auf der Haltestelle Potsdamer Platz ist ausserdem ein derartiges Schild aus durchsichtigem Glas angebracht, das elektrisch beleuchtet wird.

Preussen. (Wagenbeschädigungen auf Privatanschlussgeleisen.) Das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat die kgl. Eisenbahn-Directionen davon in Kenntniss gesetzt, dass nach den von der kgl. Eisenbahn-Direction in Essen a/Ruhr gemachten Wahrnehmungen ein nicht unerheblicher Theil der an den Güterwagen vorkommenden Beschädigungen auf die unsachgemässe Behandlung der Wagen auf Privatanschlussgeleisen, namentlich auf die Verwendung unzweckmässiger Bremsvorrichtungen, wie Grubenhölzer, starke Holzklötze u. dgl., zurückzuführen sei, dass die genannte Direction daher die Anschlusswerke ihres Bezirkes zur Beschaffung und Benützung geeigneter Bremsschuhe veranlasst habe und nach einem vorliegenden Berichte hiedurch die Zahl der Wagenbeschädigungen wesentlich eingeschränkt worden sei. Die kgl. Eisenbahn-Directionen sind daher beauftragt, die Verhältnisse ihres Bezirkes ebenfalls einer Prüfung zu unterziehen und, soweit nöthig, das zur Verhütung von Schäden Erforderliche zu veranlassen.

Bayern. (Verkehrsstellen der Staatseisenbahnen.) Nach der neuesten amtlichen Zusammenstellung ist der gegenwärtige Stand folgender: 31 Güterstationen, 42 Bahnstationen erster Classe, 210 Bahnstationen zweiter Classe, 181 Bahnstationen dritter Classe, 205 Bahnstationen vierter Classe, 132 Bahnstationen fünfter Classe, 113 Haltestellen an Nebenbahnen mit Wärtern, 180 Haltestellen an Nebenbahnen mit Agenten, 4 Güterdienststellen ohne Personenverkehr an Nebenbahnen, 2 Ladestellen mit Wagenladungs-, jedoch ohne Personenverkehr an Nebenbahnen, 55 Halteplätze für den Personenverkehr an Hauptbahnen, 186 Halteplätze für den Personenverkehr an Nebenbahnen, endlich 14 Halteplätze sowohl für den Personen- als auch für den Wagenladungsverkehr an Nebenbahnen, zusammen 1355 Verkehrsstellen; mehr gegenüber dem Vorjahre um 28 Stellen. Die Gesammtstreckenlänge der bayerischen Staatseisenbahnen ist um 16 km gestiegen und beträgt gegenwärtig 5881 km; hievon entfallen 4091 km auf Haupteisenbahnen und 1790 km auf Nebeneisenbahnen.

Frankreich. (Zwillingswagen der Französischen Nordbahn.) Um an Wagenpersonal zu sparen, werden in den Kohlenfernzügen zwischen Valenciennes und Paris je zwei Bremswagen derart zusammengesetzt, dass sich die Bremshäuschen gegenüberstehen. Die beiden Wagen bleiben stets mit einander verbunden und werden als vagons jumelés bezeichnet. Die Bremsen jedes Wagens werden mittelst eines Hebels, an dem ein Gewicht befestigt ist, bethätigt. Der Hebel kann durch den Bremser mit Hilfe einer Kurbel gehoben werden, die ihrerseits in jeder Lage durch eine Sperrklinke festgehalten wird. Der die Bremsen beider Wagen bedienende Mann kann mit der Hand jede Bremse einzeln oder mittelst einer Schnur beide Sperrklinken gleichzeitig lösen und somit beide Bremsen zu gleicher Zeit in Wirksamkeit setzen. Da er bequem von einer Plattform zur anderen übertreten kann, ist er in der Lage, beide Bremsen — eine nach der anderen — wieder zu lösen. Bei dem Wagenpersonal der Fernzüge werden hiedurch ganz wesentliche Ersparnisse erzielt. Der Dienstwechsel ist derart eingerichtet, dass diese kleinen Personale (1 Zugsführer und 3 Bremser) nur Fernzüge mit Zwillingswagen begleiten.

Italien. (Sardinische Secundärbahnen: Aus dem Geschäftsberichte pro 1901.) Der Geschäftsbericht pro 1901 der Sardinischen Secundärbahnen führt aus, dass der Ausstand vom Juli 1901 ganz plötzlich und ohne vorhergangene Ankündigung eingetreten sei. Eine Folge derselben war eine Erhöhung der Beamtengehalte um jährlich Lire 60.000, die äusserste Grenze, bis zu welcher es der Leitung unter den obwaltenden Verhältnissen möglich war, zu gehen. Obgleich die Verträge mit der Regierung und dem Personal — im Gegensatz zu denen der festländischen Betriebsgesellschaften — den Sardinischen Secundärbahnen keine Verpflichtungen betreffs Festsetzung von Bestimmungen über die Anstellungsbedingungen des Personales auferlegen, hat es der Aufsichtsrath doch für richtig gehalten, solche auszuarbeiten, um den berechtigten Wünschen der Beamten nach Möglichkeit entgegenzukommen. Ausserdem wurde der Generalversammlung noch ein wichtiger Vorschlag zur Annahme unterbreitet, dahingehend, dass von der 5 pCt. übersteigenden Dividende 40 pCt. dem Personal als Gewinnantheil zufallen. Von dieser Massregel, die zur Voraussetzung die Besserung der wirthschaftlichen Lage der Insel, und zwar schon in nächster Zukunft, hat, erhoffen die betheiligten Factoren eine Förderung des socialen Friedens aller an der Gesellschaft interessirten Kreise. Die Actionäre gaben ihre Zustimmung und beschlossen die nothwendige Statutenänderung. Die Dividende wurde auf 5 pCt. = Lire 12·50 festgesetzt; hievon sind bereits Lire 6·25 abschlägig gezahlt.

Russland. (Die Finnländischen Eisenbahnen im Jahre 1900.) Die deutsche „St. Petersburger Zeitung" theilt aus dem Berichte der Verwaltung der Finnländischen Staatseisenbahnen für das Jahr 1900 die nachfolgenden interessanten Zahlen mit. Danach betrug die Gesammteinnahme Mk. 27,698.066 (gegen Mk. 25,047.144 im Jahre 1899). Die Gesammteinnahme stieg um 10·6 pCt. (gegen 13 8 pCt. im Jahre 1899). Die Ausgaben betrugen Mk. 20,545.252 (Mk. 17,502.676) und der Reingewinn somit Mk. 7,152.814. Der Reingewinn war um Mk. 391,653 oder 5·2 pCt. geringer als 1899. Der Capitalswerth der Finnländischen Staatseisenbahnen wird auf Mk. 250,800.000 veranschlagt, der Reingewinn für 1900 entspricht also einer Rente von 2·85 pCt. (3·31 pCt.). Das finanzielle Ergebniss des Eisenbahnverkehres war, wie ersichtlich ist, im Jahre 1900 recht ungünstig. Obwohl die Einnahmen bedeutend stiegen, war der Reingewinn doch nur gering, da eine nothwendig gewordene Vermehrung des Dienstpersonales und die hohen Heizmaterialpreise die Kosten des Unterhaltes und der Verwaltung der Eisenbahnen in weit beträchtlicherem Masse steigerten, als im Budget veranschlagt worden war. Die Länge der Finnländischen Staatseisenbahnlinien betrug 2650 km; rechnet man die doppelten Geleise mit, so sind es 3305 km. Neue Bahnlinien wurden dem Verkehre nicht übergeben. Dagegen stieg die Länge der Privateisenbahnlinien im Berichtsjahre von 184 auf 281 km, also um 52·72 pCt. Das rollende Material der Staatseisenbahnen bestand Ende 1900 aus 310 Locomotiven, 755 Personenwagen und 8547 Güterwagen. Ausserdem verkehrten noch 26 der finnischen Postverwaltung gehörige Wagen und 29 Petroleumwagen, die verschiedenen Actiengesellschaften gehörten, auf den Bahnen. An Heizmaterial verbrauchten die Locomotiven 511.000 m³ Holz und 460.000 q Steinkohlen. Für Holz wurden Mk. 1,923.000, für Steinkohlen Mk. 1,114.000 verausgabt. Die Steigerung des Zugsverkehres war zwar nicht unbedeutend, indessen doch geringer als in den letzten Jahren. Die von den Zügen zurückgelegte Weglänge belief sich auf 9,770.000 km (8,886.000 km). Der Zugsverkehr nahm 1898 um 16·1 pCt. und 1899 um 14 pCt., 1900 dagegen um 9·9 pCt. zu. Der Personenverkehr stieg im Berichtsjahre von 318,900.000 auf 337,200.000 Personenkilometer, also um nur 5·7 pCt., gegen 13 pCt. in 1899 und 27 pCt. in 1898. Hingegen weist der Güterverkehr eine sehr erfreuliche Steigerung auf (19·4 pCt.). Auf jeden Personenzug kamen im Durchschnitt 57·9, auf jeden Personenwagen 7·4 Reisende. Jeder Güterzug beförderte eine Nettolast von durchschnittlich 86·3 t und jeder Güterwagen war im Durchschnitt mit 3 t belastet. Der Rundreiseverkehr nahm in ungewöhnlich hohem Grade (32·1 pCt.) zu. Auf ihn entfallen 31,433.000 Personenkilometer, während es 1899 23,784.000 und 1898 21,919.000 Personenkilometer waren. Diese starke Zunahme des Rundreiseverkehres ist durch die Pariser Weltausstellung zu erklären. Die Zahl der verkauften Rundreisehefte betrug 19.135. Davon galten 16.144 Hefte für Reisen im Grossfürstenthum und 2991 für ausländische Reisen. 1899 wurden 16.016 Rundreisehefte verkauft. Die Zahl der inländischen Rundreisehefte stieg um 1568 oder 10·8 pCt., während die Zahl der für Rundreisen im Auslande verkauften Hefte von 1140 auf 2991 stieg. Bis jetzt werden die Finnländischen Staatsbahnen noch selbstständig von der Regierung des Grossfürstenthums verwaltet und erfreuen sich eines ausgezeichneten Rufes. Eine augenblicklich noch offene Frage ist es, wie lange diese für Finnland bisher segensreiche Selbstständigkeit erhalten bleiben wird. Bei dem derzeitigen Vorgehen der russischen Regierung, Alles, was durch Verträge mit Finnland sichergestellt war, zu beseitigen, kann die Befürchtung, dass auch hier das Streben nach Gleichmacherei die Oberhand gewinnen wird, nicht unterdrückt werden.

Schiffahrt.

Besuch der Schifferschulen in Aussig, Tetschen und Tichlowitz. Dem Berichte des Ausschusses des Elbevereines an die Generalversammlung dieses Vereines ist zu entnehmen, dass die drei Schifferschulen in Aussig, Tetschen und Tichlowitz am 2. Jänner 1902 eröffnet wurden. Dieselben zählten am Beginne an Frequentanten: Aussig 6 in der I. Classe, 8 in der II. Classe, Tetschen 14 in der I. Classe, 14 in der II. Classe, Tichlowitz 19 in der I. Classe, 20 in der II. Classe. Zum Schlusse waren in Aussig 6 in der I. Classe, 6 in der II. Classe, in Tetschen 14 in der I. Classe, 12 in der II. Classe, in Tichlowitz 18 in der I. Classe, 17 in der II. Classe. Der Schulschluss erfolgte am 28. Februar l. J. und wurden bei demselben 73 Frequentanten gezählt. Als Ursache des namentlich in Aussig, wo zumeist dem Schifferstande angehörende Frequentanten sich befinden, schwachen Besuches der Schifferschulen bezeichnet der Bericht den abnormal mild abgelaufenen Winter der zur Folge hatte, dass viele Elbefahrzeuge keine Winterruhe eintreten liessen, so dass die auf diesen Fahrzeugen befindlichen jüngeren Schiffer nicht in ihre Heimat zurückkehren konnten.

Elbeschiffahrt. Wie die Zeitschrift das „Schiff" mittheilt, machte am Sonntag den 23. März l. J. der auf der Schiffswerfte Uebigen für die „Kette" D.E.G. vor Kurzem erbaute eiserne Dampfkahn Namens „Kette 100" seine erste Thalfahrt aus Böhmen nach Hamburg. Reich beflaggt setzte der unter eigenem Dampf stehende mit 18·726 Ctr. Zucker beladene Kahn sich um 6 Uhr von Aussig in Bewegung und traf bereits ½10 Uhr in Schandau ein, um nach der Zollrevision um ½12 Uhr seine Fahrt fortzusetzen. Durch Dresden passirte der Kahn gegen ½4 Uhr. Die Ankunft desselben in Hamburg war auf Donnerstag oder Freitag angesagt. Die Thalgeschwindigkeit betrug 10—12 km pro Stunde. Das Fahrzeug hat bei einer Länge über Steven von 76 m und einer Breite über Spante von 11 m eine Tragfähigkeit von 1198 t und ist mit eigenem Dampfkessel und Maschine von 55 Pferdekräfte, die die Schiffsschraube treibt, ausgestattet. Es ist dieses Fahrzeug somit bis jetzt das grösste der auf der Elbe verkehrenden Schiffe, das gestattet, bei voller Ladung eine Menge von fast 120 Waggons in sich aufzunehmen.

Dortmund-Emscanal. Ueber die Entwicklung des Verkehres auf dem Dortmund-Emscanale gibt eine vergleichende Zusammenstellung, welche auf Grund der in der deutschen Reichsstatistik enthaltenen Zahlen für die Jahre 1894, 1898 und 1900 verfasst wurde und die wir dem „Frankfurter Journal" entnehmen, nachstehendes Bild. Der Emder Hafen hatte einen Binnenschiffahrtsverkehr von 17.762 t 1894, 18.209 t 1898, 77.313 t 1900; ausserdem aber verkehrten daselbst von und nach dem Ems- Jadecanal 26.922 t 1898, 84.467 t 1900, so dass sich in den beiden letztgenannten Jahren der gesammte statistisch aufgenommene Binnenschiffahrtsverkehr Emdens von 45.131 auf 161.780 t gehoben hat. In Leer lauten die betreffenden Zahlen für die drei Jahre 1894, 1898 und 1900: 100.937, 164.989 und 199.802. In Uleppen stellte sich der Verkehr auf 27.494, 3075 und 278.733 t; dort hat sich also der Verkehr seit 1894 mehr als verzehnfacht. Was den gesammten Canalverkehr betrifft, stellte sich dieser in den Jahren 1898 bis 1901 auf 55.000, 102.500, 292.846 und 395.509 t bergwärts, 64.500, 98.000, 183.593 und 237.663 t thalwärts; der Gesammtverkehr, welcher 1898: 119.500 t umfasste, erreichte 1901: 633.172 t. Für die Häfen Dortmund und Münster lauten die Zahlen für die Jahre 1899, 1900 und 1901 62.663, 110.895 und 157.748 t, resp. 82.019, 151.634 und 208.663 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 4, 1902). Aus den vorstehenden Zahlen geht hervor, dass der Verkehr auf dem Dortmund-Emscanal einen sehr bedeutenden Aufschwung genommen hat.

Russland. (Neue Bestimmungen für die freiwillige russische Flotte, giltig bis zum Jahre 1912.) Den „Hamburger Nachrichten" zufolge sind die neuen Bestimmungen für die freiwillige russische Flotte, die bis zum Jahre 1912 Giltigkeit haben, kürzlich veröffentlicht worden. Nach denselben zahlt der Staatsschatz jedes Jahr 600.000 Ruhel an die Flotte, die dafür verpflichtet ist, einen regelmässigen Dienst zwischen Russland und dem fernen Osten aufrecht zu erhalten und im Allgemeinen zur Entwicklung des russischen Handels beizutragen. Die Schiffe der Flotte sind verpflichtet, jährlich wenigstens 18 Reisen von Odessa oder Sanct Petersburg nach Wladiwostok zu machen und auf dem Wege hin und zurück wenigstens neunmal Port Arthur und Shanghai anzulaufen. Sie haben ferner einen regelmässigen Dienst mit der Strafniederlassung auf der Insel Sachalien herzustellen. Auf Verlangen des Kriegsministeriums muss die Zahl der Reisen so weit erhöht werden, wie die zur Verfügung stehenden Schiffe der Flotte erlauben. Die Schiffe ihrerseits behalten das Recht, auch dann Passagiere und Handelsgüter zu tragen, wenn sie sich im Regierungsdienst befinden und erfreuen sich gewisser Privilegien den Privatfahrzeugen gegenüber, soweit der Transport von Mannschaften und Vorräthen für die Ministerien, der Armee und der Marine in Betracht kommt. Alle Fahrzeuge und alle Vertreter der Flotte sind frei von kaufmännischen Steuern und Abgaben. Die Officiere, Aerzte und Mannschaften müssen aus dem activen Bestand der kaiserlichen Marine genommen werden, oder für die Stellen, welche sie zu bekleiden haben, besonders ausgebildet sein. Auch in dem letzteren Falle müssen sie, wie alle anderen Angestellten der Flotte, russische Unterthanen sein. Die Ernennung von Commandanten bedarf der Bestätigung durch das Marineministerium. Die Verwaltung der Flotte liegt in den Händen eines Comité, welches seinen Sitz in St. Petersburg hat und dem Marineministerium unterstellt ist. Präsident dieses Comité ist ein vom Kaiser ernannter activer Admiral. Von den übrigen Mitgliedern müssen zwei dem Marineministerium, eines dem Kriegsministerium, eines dem Finanzministerium und eines dem kaiserlichen Controlbureau angehören. Der Inspector der Flotte ist gleichzeitig rathgebendes Mitglied des Verwaltungscomité.

Personal-Nachrichten.

Der k. k. Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern an Stelle des nach Saaz versetzten k. k. Statthaltereirathes Karl Bloch den nunmehrigen k. k. Bezirkshauptmann Carl Ritter Roth von Rothenhorst in Kaaden mit den Functionen eines Regierungscommissärs in Gemässheit des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, für die den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 22. December 1900, R.-G.-Bl. Nr. 220, bildenden Localbahnen Kaaden-Willomitz und Radonitz-Duppau betraut. [E.-M.Z. 10.650/7.]

Bau-Ausschreibung.

Im Bezirke der k. k. Staatsbahn-Direction Villach wird in der Station Knittelfeld beim Maschinen- und Kesselhause der Werkstättenanlage ein Dampfrauchfang zur Ausführung gelangen und werden die bezüglichen Arbeiten im Offertwege vergeben.

Die Bausumme für diese Herstellung beträgt K 10.500.

Als Vollendungstermin für die in Rede stehenden Arbeiten wird der 1. October 1902 bestimmt.

Die bezüglichen Offerte, mit einem Kronenstempel per Bogen versehen, sind bis 10. Mai 1902, 12 Uhr Mittags, an die k. k. Staatsbahn-Direction Villach, versiegelt und mit der Aufschrift **„Offert für die Herstellung eines Dampfrauchfanges beim Maschinen- und Kesselhause in der Station Knittelfeld"** einzureichen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 10. Mai 1902, 3 Uhr Nachmittags, statt.

Der Offertleger hat mit seinem Offert bis 10. Juni 1902 im Worte zu verbleiben.

Das Vadium beträgt 5 pCt. der offerirten Bausumme, welches dann nach Zuschlag als Caution liegen bleibt.

Die auf die Ausführung bezughabenden Projectspläne, allgemeine und specielle Bedingnisse, Baubeschreibung und Kostenberechnungen sind im Bureau der Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau der k. k. Staatsbahn-Direction Villach einzusehen und können daselbst auch die Offertformulare behoben werden.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass sich die k. k. Staatsbahn-Direction Villach das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Villach, am 10. April 1902.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Villach.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco

Moritz **TILLER** & Co. k. k. Hoflieferanten

Firma-Inhaber M. Tiller — J. Toffler 659

WIEN, VII. Mariahilferstrasse 22.

Specialfabriken

für

Pumpen und Waagen

Grösstes Lager. 669

W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

K. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.

Verkauf von Altmaterialien.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction beabsichtigt nachstehend angeführte, im Materialmagazine in Stanislau lagernde Altmaterialien im Wege einer öffentlichen Offert-Concurrenz zu verkaufen, und zwar:

Post-Nr.	Nähere Bezeichnung der zum Verkaufe bestimmten Materialien	Menge in Kilogramm
1	Altes Eisenblech, auch Blechabfälle, bis 5 mm Stärke	30.000
2	Alte Siederohre	10.000
3	Altes Plattenblech, auch Kesselbleche, über 4 mm Stärke	4.190
4	Alter Eisendraht und Drahtgewebe	300
5	Altes Gusseisen, unverbrannt, in kleinen Stücken	30.000
6	Altes Gusseisen, unverbrannt, in grossen Stücken, u. zw.: 3 Herzstücke, 8 Radscheiben, 1 Krahnsäule und 1 Kesseluntersatz	3.565
7	Altes Gusseisen (alte Bremsklötze)	30.000
8	„ „ verbrannt	5.000
9	„ Pauscheisen, unverbrannt	100.000
10	Pauscheisen, verbrannt	7.000
11	Zerreneisen	20.000
12	Alte Stahldrahtreifen mit Nuth, Tiegelflussstahl	15.518
13	„ „ ohne „ Martinstahl	16.464
14	„ „ mit „ „	4.583
15	Alte Radsterne mit schmiedeiserner Nabe	2.558
16	„ „ „ gusseiserner Nabe	8.130
17	Gusseiserne Rohrspäne	300
18	Schmiedeisen und Stahldrehspäne	65.000
19	Alter Stahl in grösseren Stücken (Flussstahl), Herzstücke	2.754
20	Alter Blattfederstahl	3.000
21	Alter Volutfederstahl	2.000
22	Galvanisches Kupfer von Telegraphenbatterien	85
23	Gewöhnliches Bruchmessing	1.000
24	Bruchmetall (Rothguss ohne Einguss)	1.500
25	Alter Packfong	84
26	Kupferspäne	500
27	Messingspäne, verunreinigte	110
28	Metallspäne von Rothguss	820
29	Oelfässer mit einem Boden bis 2 hl per Stück	100

Die diesbezüglichen Angebote sind unter Benützung des vorgeschriebenen Offertformulares, mit einer 1 Krone-Stempelmarke versehen, unter Anschluss eines unterschriftlich anerkannten, ebenfalls gestempelten Exemplares der Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen unterschrieben, mit einer das Offert als solches kennzeichnenden Ueberschrift versehen, versiegelt und frankirt, **bis zum 30. April 1902, 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction einzureichen.

Um 10 Uhr Vormittags erfolgt am nächsten Tage die commissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Offerenten zugegen sein können.

Vor Ueberreichung des Offertes ist bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Directionscasse ein Vadium von 10 pCt. der Kaufsumme im Baaren oder in Werthpapieren zu erlegen.

In dem Offerte ist die Nummer des Erlagscheines anzugeben.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze ausgeschriebene Quantum oder nur auf einen beliebigen Theil desselben erstrecken und sind die Preise per je 100 kg loco Waage, ab Materialmagazin Stanislau zu erstellen.

Die bezüglichen Offertformularien, sowie Verkaufsbedingnisse sind bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction erhältlich. Offerte, welche auf dem vorgeschriebenen Formulare nicht verfasst werden oder den obangeführten Bestimmungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, die eingelaufenen Offerte rücksichtlich der ganzen offerirten Menge oder nur auf Theilquantitäten zu berücksichtigen oder auch ganz abzulehnen.

Stanislau, im April 1902.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Altmaterial-Verkauf.

Von Seite der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction wird das im Materialmagazine in Pilsen sich im Laufe des II. Quartals 1902, das ist vom 1. April bis 30. Juni 1902 voraussichtlich ansammelnde Altmaterial hiemit zum Verkaufe offerirt, und zwar:

Abfälle von Hanf, Jute, Kautschuk, Leder, Schafwoll-, Posamentir- und Tuchwaaren, alte Siederohre, alter Stahl in grossen Stücken, Eisen- und Plattenblech, Eisendraht, unverbranntes und verbranntes Gusseisen, desgleichen Pausch- und Zerreneisen, Radsterne mit guss- und schmiedeisernen Naben, Tyres aus Flussstahl mit und ohne Nuth, gusseiserne Bohr- und Drehspäne, schmiedeiserne und Stahldrehspäne, Blattfedern-, Feilen-, Volutfedern, Werkzeug- und Zerrenstahl, altes Bruchglas, alter Pappendeckel, Maculatur-, Stampf- und Korbpapier, Telegraphenstreifen, Dynamoöl, Metallspäne, verunreinigt, von Rothguss, Kupferspäne, galvanisches Kupfer, Bruchmessing, Plattenkupfer, Telegraphenzink und Zinkblech.

Nähere Angaben über die approximativen Quantitäten sind aus dem Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die ins Offert einzusetzenden Preise haben sich per 100 kg franco Waage Materialmagazin Pilsen zu verstehen.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze ausgeschriebene Quantum oder auch nur auf einen Theil desselben erstrecken und behält auch die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen es sich vor, die Anbote rücksichtlich des ganzen verlangten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Die Offerte, zu deren Verfassung nur die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden dürfen, sind mit einer ordnungsmässig überschriebenen 1 Krone-Stempelmarke per jeden Bogen versehen, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offert für den Ankauf von Altmaterial"

bis längstens den 30. April 1902, 12 Uhr Mittags, bei der unterzeichneten k. k. Staatsbahn-Direction einzubringen und ist sich darin ausserdem noch ausdrücklich zu erklären, dass man mit den Bedingnissen für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen vollkommen einverstanden ist.

Die Eröffnung der Offerte erfolgt am 1. Mai l. J., um 10 Uhr Vormittags, im Directionsgebäude in Pilsen und kann jeder Offerent oder dessen ausgewiesener Stellvertreter dieser Eröffnung beiwohnen. Offerte, welche nach dem obigen Termine einlaufen oder den Bedingungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Pilsen, im April 1902.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Marienbad.

(Kaiserstrasse Nr. 42, Haus „Vergissmeinnicht".)

Das bisher nur für die Fahrkartenausgabe und Gepäcksabfertigung eingerichtet gewesene Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Marienbad wird am 1. Mai 1902 auch als selbstständige Aufgabs- und Verrechnungsstelle für Eilgut, Expressgut und Markencolli eröffnet.

Das Stadtbureau wird demnach für Eilgüter auch die Ausfertigung von Nachnahmescheinen und Francaturnoten, die Auszahlung von Baarvorschüssen und Nachnahmen nach Eingang, sowie den Ausgleich der zurücklangenden Francaturnoten vornehmen.

Reisegepäck, sowie Eil- und Expressgüter, mit Ausnahme der Markencolli, werden über Verlangen des Aufgebers auch aus dessen Wohnung oder Geschäftslocale abgeholt und sodann der eisenbahnmässigen Abfertigung zugeführt.

Die diesfälligen Anmeldungen, welche schriftlich, mündlich oder telephonisch geschehen können, haben unter genauer Angabe der Adresse innerhalb der Amtsstunden des Stadtbureau zu erfolgen.

Das Stadtbureau wird an Wochentagen ununterbrochen von 8 Uhr Früh bis 6 Uhr Abends für den Parteienverkehr geöffnet sein.

An Sonn- und Feiertagen wird in der Zeit von 9 Uhr Vormittags bis 12 Uhr Mittags nur die Ausgabe von Fahrkarten, und in der Zeit von 9 bis 11 Uhr Vormittags auch die Aufnahme von Reisegepäck, Eilgut, Expressgut und Markencolli stattfinden.

Von der Aufnahme und eisenbahnmässigen Abfertigung im Stadtbureau sind ausgeschlossen: Leichen, lebende Thiere, explosive Gegenstände und Sendungen, bei welchen einzelne Frachtstücke mehr als 750 kg wiegen oder länger als 7 m sind.

Die Transportgebühr für Reisegepäck, Eil- und Expressgut, sowie für Markencolli wird zu den ab der Station Marienbad giltigen Tarifsätzen, bezw. kilometrischen Entfernungen berechnet.

Für die Ausfertigung von Eilgutfrachtbriefen im Stadtbureau gelangt eine Schreibgebühr von 10 Hellern per Stück zur Einhebung.

Für die im Stadbureau zur Aufgabe gelangenden Gepäcksstücke, Eilgüter, Expressgüter und Markencolli werden die im nachstehenden Tarife ersichtlichen Zustreiftaxen erhoben. Diese Zustreiftaxen werden für jede Sendung getrennt berechnet.

TARIF.

Vom	Nach	Für	Im Gewichte	Zustreiftaxe K	Zustreiftaxe h
Stadtbureau	dem Bahnhofe Marienbad	Reisegepäck	bis zu 10 kg	—	60
			für jede weitere 10 kg eine Mehrgebühr von	—	20
		Eilgut, Expressgut und Markencolli	**a) für Reiseeffecten:** bis zu 50 kg	—	80
			für jede weitere 10 kg eine Mehrgebühr von	—	20
			b) für Handels- und sonstige Güter: bis zu 50 kg	—	50
			für jede weitere 10 kg eine Mehrgebühr von	—	10

Die Bestellten des Stadtbureau sind verpflichtet, den Zustreiftarif stets bei sich zu führen und den Parteien auf Verlangen vorzuweisen.

Die vom Stadtbureau auszufertigenden Gepäckscheine, Aufnahmsbescheinigungen und sonstigen Begleitdocumente zu diesen Sendungen werden den Stampiglienaufdruck „Marienbad, Stadtbureau" tragen.

Pilsen, im April 1902. [296]

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer und Französischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Aenderung von Fahrpreisen und Einführung neuer directer Gepäckssätze.

Mit 1. Mai 1902 treten für die nachverzeichneten Stationsverbindungen an Stelle der bisherigen Fahrpreise folgende geänderte Fahrpreise in Wirksamkeit:

Wien (Südbhf. oder Westbhf.) — Mentone über Cormons—Ventimiglia— oder $\frac{\text{Leoben}}{\text{Amstetten}}$ — Pontebba—Ventimiglia

I. Classe . . . . . Frcs. 143·40
II. Classe . . . . . „ 100·95.

Bozen—Gries—Mentone über Peri—Ventimiglia

I. Classe . . . . . Frcs. 75·20
II. Classe . . . . . „ 53·35.

Weiters gelangen mit 1. Mai 1902 folgende directe Gepäckssätze neu zur Einführung:

Von Trient (Trento) über Peri nach	Bahnweg in Italien	Je 10 kg Reisegepäck	
		für das Gesammtgewicht	ausserdem für das 30 kg per Billet übersteigende Gewicht
		Francs	
San Remo	Verona—Mailand—Vigevano oder Voghera Novi	2·48	—
Ventimiglia		2·55	—
Nizza	Verona—Mailand—Vigevano oder Voghera Novi—Ventimiglia	2·59	0·13
Cannes		2·59	0·26

Die gleichen Massnahmen treten auch für die Gegenrichtung in Wirksamkeit.

Wien, am 11. April 1902. [297]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarisch - Rumänischer Personenverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf.

Aenderungen der Preise der Rückfahrkarten im Verkehre mit Braunschweig und Magdeburg.

Mit 1. Juni 1902 treten anstatt der im Tarife vom 1. Juni 1897 für den obenbezeichneten Verkehr enthaltenen Preise der Rückfahrkarten mit 45tägiger Geltungsdauer zwischen Wien $\frac{\text{Staatsbhf.}}{\text{od. Nordbhf.}}$ und Braunschweig Hauptbhf., dann zwischen Aussig, Prag St.E.G. und Wien $\frac{\text{Staatsbhf.}}{\text{od. Nordbhf.}}$ einerseits und Magdeburg Hauptbhf. andererseits nachstehende Preise in Kraft:

	Ueber Bodenbach—Dresden—Leipzig oder Falkenberg	Rückfahrkarten		
		Fahrgeld ausschliesslich tarifmässigen Zuschlages für D- und L-Züge		
		I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
		Mark		
Wien $\frac{\text{Staatsbhf.}}{\text{od. Nordbhf.}}$—Braunschweig Hauptbhf. .		122·30	85·60	49 70
Aussig—Magdeburg Hauptbhf.		43·50	32·20	21·70
Prag St.E.G.—Magdeburg Hauptbhf. . . .		63·30	45·40	28·30
Wien $\frac{\text{Staatsbhf.}}{\text{od. Nordbhf.}}$—Magdeburg Hauptbhf. .		111·90	77·80	44·50

Wien. am 12. April 1902. [298]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Einbeziehung der Station München-Schwabing in die Ausnahmetarife Nr. 1 und 30.

In den Ausnahmetarif Nr. 1 ist auf Seite 14, bezw. in den Tarif, Theil II, Abth. A, ist auf Seite 346 in den Ausnahmetarif Nr. 30 die Station München-Schwabing mit nachstehenden, ab 20. April 1902 in Wirksamkeit tretenden Schnittsätzen aufzunehmen:

Schnittsätze nördlich von Italien		Ausnahmetarif Nr. 1 a	b	c	d¹	d²	e	f	g	30 a
		Franken für 100 kg.								
München-Schwabing	Pino .	6·49	6·31	3·36	2·36	2·22	1·84	1·74	1·74	2·63
	Chiasso	7·00	6·78	3·64	2·56	2·42	1·98	1·88	1·88	2·85
	Peri .	4·82	2·61	2·11	1·80	1·72	1·52	1·44	1·42	1·79

Wien, am 12. April 1902. [299]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Friedländer Bezirksbahnen.

Localbahn Friedland-Hermsdorf.

Einführung eines Nachtrages I zu dem Localtarife, Theil II.

Mit der Giltigkeit ab 1. Mai 1902 tritt ein Nachtrag I zu dem Localtarife, Theil II, der Localbahn Friedland-Hermsdorf in Kraft, mit welchem die Personentarife durch Herabsetzung der bestehenden Einheitssätze ermässigt werden.

Durch diesen Nachtrag werden die bisherigen Einheitssätze nebst den Stationstarifen für Personen und Hunde aufgehoben.

Tarifnachträge sind zum Preise von 10 Hellern per Stück bei der Betriebsdirection in Friedland und in den einzelnen Stationen erhältlich.

Friedland i. B., am 12. April 1902. [300]

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit den Französischen Ostbahnen über Elsass-Lothringen und über die Schweiz.

Druckfehler-Berichtigungen im Tarife, Theil II, Heft 1

In dem am 1. April 1902 in Kraft getretenen Tarife, Theil II, Heft 1, sind nachstehende Druckfehler-Berichtigungen durchzuführen:

Auf Seite 68: Die Frachtsätze der Gruppe **7 i** für Wien Hauptzollamt sind zu streichen. Die richtigen Frachtsätze für diese Gruppe im Verkehre mit Paris Douane und Paris Reuilly beziffern sich mit Frcs. 93·50 und sind unter Delle Grenze einzustellen.

Auf Seite 110: Der Frachtsatz der Gruppe **54 c**, 10.000 kg, von Görz nach Delle Grenze ist von Frcs. 45·80 auf Frcs. **44·80** abzuändern.

Auf Seite 123: Die Frachtsätze der Gruppe **21**, **21 a** und **21 c** für 5000 kg im Verkehre mit Belfort loco und transit, sowie jene der Gruppe **21 b** für 5000 kg im Verkehre mit Belfort loco und transit und Soissons transit sind von Frcs. 60·60 auf Frcs. **60·80** richtig zu stellen.

Auf Seite 127: Der bei der Gruppe **64 a** für Paris a) unter Delle Grenze in der Rubrik für 10.000 kg eingestellte Frachtsatz von Frcs. 42·50 ist zu streichen.

Auf Seite 131: Bei Gruppe **75** ist der für 5000 kg unter Delle Grenze eingestellte Frachtsatz im Verkehre mit Soissons transit von Frcs. 45·50 um eine Zeile höher zu setzen.

Auf Seite 132: Bei Gruppe **75 d** soll es statt Hirson loco und transit richtig Hirson transit heissen; der für den Verkehr mit dieser Station unter Alt-Münsterol Grenze eingestellte Frachtsatz für 10.000 kg von Frcs. 32·90 ist zu streichen. Der richtige Frachtsatz mit Frcs. **34·90** ist unter Novéant Grenze in die Rubrik für 10.000 kg einzusetzen.

Auf Seite 133: Der Frachtsatz der Gruppe **75 f** im Verkehre mit Paris von Frcs. 34·90 ist aus der Rubrik für 10.000 kg unter Novéant Grenze in die gleiche Rubrik unter Amanweiler Grenze zu übertragen.

Wien, am 10. April 1902. [301]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Ermässigung der Frachtsätze für Tabak etc., Erdwachs und Bohnen im Verkehre mit Altona.

Mit Giltigkeit vom 20. April 1902 werden die Frachtsätze der Station Altona für Tabak etc. (Ausnahmetarif Nr. 20) und Erdwachs (Ausnahmetarif Nr. 31) des Tarifes, Theil II, Heft 1, sowie jene nach Altona transit für Bohnen (Ausnahmetarif b) des Tarifes, Theil II, Heft 3, mit denjenigen für Hamburg B, bezw. nach Hamburg B transit gleichgestellt.

Wien, am 8. April 1902. [302]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I, sowie eines neuen Anhanges zum Tarife, Theil II, Heft 2.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1902 tritt zu dem vom 1. Jänner 1900 giltigen Tarife für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2 (Verkehr mit Triest) der Nachtrag I, sowie ein neuer, die besonderen Begünstigungen enthaltender Anhang zu dem bezeichneten Tarifhefte in Wirksamkeit.

Durch diesen Anhang wird der gleichnamige, vom 1. Jänner 1900 giltige Anhang gleichzeitig ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Nachtrages und Anhanges werden zum Preise von K 0·80, resp. K 0·60 bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich sein.

Wien, am 11. April 1902. [303]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.
(Tarif, Theil II, Heft 2.)

Aenderung der Schnittfrachtsätze für Getreide etc. für den Verkehr nach einigen sächsischen Stationen.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1902 werden die im oben bezeichneten Tarife auf Seite 26 für Hof S.St.B., auf Seite 28 für Mehltheuer, auf Seite 29 für Mühltroff, auf Seite 32 für Schleiz und Schönberg in Sachsen und auf Seite 34 für Zeulenroda in verschiedener Höhe vorgesehenen Schnittfrachtsätze der Schnitt-Tafel Ib für Getreide etc., A/B, aufgehoben und an deren Stelle im Verkehre mit sämmtlichen in der Schnitt-Tafel Ia enthaltenen österreichisch-russischen Grenzstationen nachstehende neue Schnittfrachtsätze eingeführt:

Vom Schnittpunkte nach	A und B Getreide etc. Pfennig
Hof S.St.B.	267
Mehltheuer	256
Mühltroff	260
Schleiz	266
Schönberg in Sachsen	259
Zeulenroda	256

Wien, am 11. April 1902. [304]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages VII zu dem vom 1. Jänner 1901 giltigen Localgütertarife, Theil II, Heft 3.

Mit 1. Mai 1902 gelangt zum Localgütertarife, Theil II, Heft 3, der Nachtrag VII zur Einführung.

In diesen Nachtrag wurde anlässlich der durch die k. k. österr. Staatsbahnen am 1. Juli 1902 erfolgenden Betriebsübernahme der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn der Tarif für dieselbe, giltig vom 1. Juli 1902, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Ergänzungslinie Tannwald—Grünthal aufgenommen.

Ausserdem sind in dem oberwähnten Nachtrage Aenderungen, bezw. Ergänzungen, giltig vom 1. Mai 1902, und insoweit Tariferhöhungen eintreten, giltig vom 15. Juni 1902, enthalten.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 5. April 1902. [305]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Aenderung von Schlafwagencoursen.

Vom 1. Mai angefangen werden bis Ende August 1902 die bislang in der Relation Wien—Ala verkehrenden Schlafwagen nur mehr in der Strecke Wien—Franzensfeste über Marburg und umgekehrt verkehren.

Weiters wird der derzeitige Schlafwagencours Budapest—Ala mit 31. Mai 1902 aufgelassen, und verkehren diese Schlafwagen vom 1. Juni 1902 nur in der Strecke Budapest—Franzensfeste über Pragerhof—Marburg und umgekehrt.

Die Schlafstellenpreise bleiben unverändert und betragen daher:

	I. Classe	II. Classe
	Kronen	
Wien—Villach oder umgekehrt . . .	11·—	7·40
Wien—Franzensfeste oder umgekehrt	20·—	15·—
Villach— „ „ „	9·—	7·60
Budapest— „ „ „	21·60	—

Wien, am 12. April 1902. [306]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Bayerisch-Schweizerischer Verkehr. Gütertarif für Genf transit und Verrières transit vom 1. Juli 1872. (Frachtsätze für chlorsaures Kali.) Für chlorsaures Kali (Chlorate de potasse) in Herkunft von Le Fayet-St. Gervais traten am 5. April 1902 nachstehende Frachtsätze in Kraft:

nach	Von Genf transit	
	5000 kg	10.000 kg
	Centimes für 100 kg	
Furth i. W.	607	550
Simbach	528	478

Deutscher Eisenbahn - Gütertarif, Theil I, Abtheilung B, vom 1. April 1902. (Aenderung der Ziffer 6 der Position Holz des Specialtarifes III.) Die General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erliess an ihre Organe nachstehendes Circular:

„Es wird vorbehaltlich der Erläuterung weiterer Punkte auf die Aenderung der Ziffer 6 der Position Holz des Specialtarifes III in der deutschen Güterclassification aufmerksam gemacht.

Hienach dürfen vom 1. April 1902 an zu den Frachtsätzen für Grubenholz nur mehr abgefertigt werden folgende zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Hölzer: Rundhölzer bis zu 20 cm Zopfstärke (am dünnen Ende ohne Rinde gemessen) und bis zu 7 m Länge, ferner Schwellen, Stege, Schwartenbretter, Schwartenpfähle, sämmtlich bis zu 6 m Länge, sowie dünne Brettchen bis zu 1·5 m Länge.

Die Abfertigungsstellen haben die Einhaltung der neu festgesetzten Dimensionen bei den als „Grubenholz“ aufgegebenen Sendungen sorgfältig zu überwachen.

Für den inneren bayerischen Verkehr tritt die Classificationsänderung erst am 1. Juni 1902 in Kraft.“

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1003	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Bâttaszék	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Marchegg, Simmering, Floridsdorf, Stadlau	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Local-, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		Die von Bâttaszék gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für die von dieser Station stammenden Locosendungen. Auf den Frachtbriefen und Frachtbrief-Duplicaten der bezüglichen Sendungen ist daher von dem Stationsvorstande zu bestätigen, dass die Sendung eine Locosendung ist, d. h. nicht per Eisenbahn hingelangt ist, sondern mittelst Strassenfuhrwerken angeführt wurde
				Decs						147				
				Ocsény						146				
				Pilis-Berek						149				
				Bâttaszék	Wien-Lagerhaus, Wien-Praterquai					155				
				Decs						151				
				Ocsény						150				
				Pilis-Berek						153				
1004	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	a) Freudenthal b) Würbenthal	Bodenbach (B.N.B. oder St.E.G.) Chotzen Gross-Priesen Jungbunzlau (Oe.N.W.B.) Königgrätz (S.N.D.V.B.) Leitmeritz (Oe.N.W.B.) Lohositz (St.E.G.) Melnik Nimburg (St.E.G.) Pardubitz (St.E.G.) Peček Randnitz Schönpriesen Tetschen (Oe.N.W.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) / b) 160 / — 94 / 103 167 / 176 150 / 159 113 / 122 161 / 170 162 / 171 154 / 163 140 / 149 117 / 126 129 / 138 154 / 163 170 / 175 160 / —		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
1005	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K.F.N.B.	Schieferthon, gebrannt oder geröstet, lose oder in Säcken	Strebichowitz-Winaritz	Aussig St.E.G. Blansko Brnck a/L. Marchegg (K.F.N.B. oder St.E.G.) Vlarapass	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif, Theil II, Heft 1	Heller 72 126 155 152 189	Heller 45 87 111 111 114	Heller 27 39 44 41 75	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen obliegt den Parteien

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1006	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Trass und Tuffsteine	Kruft	Reichenberg (A.T.E. und S.N.D.V.B.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Eisenbahnwagen	vom 18. April 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil II, Heft 9, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Mark		Im Kartirungswege		
				Plaidt						1·39				
										1·38				
1007	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz und Borke laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes, Abschnitt a) und b)	Boba transit für Sendungen von Stationen der Westungarischen Localbahnen	sämmtlichen süddeutschen Tarifstationen	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil IV, Heft 2, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1900		die für Boba loco bestehenden Frachtsätze, gekürzt um Mark 0·03 per 100 kg		Im Kartirungswege		
1008	k. k. österr. Staatsbahnen		Quadersteine aus der Pos. 8—55 b) der Güterclassification	Urfahr	Wien I (K.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif		Heller		Im Kartirungswege		
			Saumsteine aus Pos. 8—55 b) der Güterclassification							77	13			
										67	7			
										64				
										60				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Portl.-ausg. Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1009	Oesterreichischen Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Schlempekohle	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz †)	Bubna St.E.G. Bubentsch St.E.G.	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. November 1899		Pfennig 54**)		Im Kartirungswege		
					Jungbunzlau B.N.B.					49*)				
					Lieben Oe.N.W.B. St.E.G. Prag B.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G. Prag-Anglobank Oe.N.W.B. Prag St.B. trs. K.k.St.B.					54**)				
					Smiřitz S.N.D.V.B.					82*)				
					Vysočau B.N.B. Wysočan Oe.N.W.B.					54**)				
				Schönpriesen-Umschlag	Bubna St.E.G. Bubentsch St.E.G.					49**)				
					Lieben Oe.N.W.B. St.E.G. Prag B.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G. Prag-Anglobank Oe.N.W.B. Prag St.B. trs. K.k.St.B.					49**)				
					Smiřitz S.N.D.V.B.					77*)				
					Vysočau B.N.B. Wysočan Oe.N.W.B.					49**)				
				Dresden-Elbkai	Bubna St.E.G. Bubentsch St.E.G.					83				
					Jungbunzlau B.N.B.					78				
					Lieben Oe.N.W.B. St.E.G. Prag B.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G. Prag-Anglobank Oe.N.W.B. Prag St.B. trs. K.k.St.B.					83				
					Smiřitz S.N.D.V.B.					111				
					Vysočau B.N.B. Wysočan Oe.N.W.B.					83				
				sowie umgekehrt										

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennig für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennig für 100 kg.

**) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennig für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennig für 100 kg.

†) Im Verkehre zwischen Aussig-Landungsplatz und Jungbunzlau ändert der Frachtsatz von 49 Pfennig keine Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1010	Oesterr. Nordwestbahn		Steine des Specialtarifes 3	Sktsch	Stockeran	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898	Heller 78	Heller 16	Heller 32	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Beschotterung der Reichs- oder Bezirksstrassen bestimmt sein. Auf den Begleitbriefen muss entweder die Reichsstrassen-Verwaltung, die Bezirksstrassenausschuss oder eine Bezirkshauptmannschaft als Empfänger erscheinen	
					Spillern				78	46	32			
					Kornenburg				80	48	32			
					Langenzersdorf				81	48	33			
					Floridsdorf-Jedlesee				82	49	33			
1011	Oesterr. Nordwestbahn	bethelligten Verwaltungen	a) Holz zu Grubenzwecken bis zu 6 m Länge, bezw. Holz der Classe C b) Holz des Specialtarifes 2	Gabel	Dnby	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine	a) b) 102 104		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	
					Kladno					104 106				
					Strebichowitz-Winaritz					114 116				
1012	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Milch	Bratelsbrunn	Wien Nordbahnhof via Lundenburg	Aufgabe als Eilgut und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller 121	Heller 100	Heller 21	Im Kartirungswege			
			Milchgefässe, leere, gebranchte, mit dem Eigenthumsmerkmale des Besitzers versehen	Wien Nordbahnhof	Bratelsbrunn via Lundenburg				121	100	21				

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg			
1013	k. k. österr. Staatsbahnen												
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn												
	a) Steinkohlen b) Coaks												
	Granica transito												
	Nadbrzezie-Landungsplatz transit (für Russland)												
	Die Frachtzahlung hat a) bei Steinkohlen nach dem Ladegewichte, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) nach der Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; b) bei Coaks nach dem factischen Gewichte, in minimo für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen zu erfolgen. Aufgabe der Sendungen als Frachtgut mit directen von der Aufgabestation nach Nadbrzezie-Landungsplatz transit (für Russland) lautenden Frachtbriefen. Die Weiterbeförderung ab Nadbrzezie-Landungsplatz auf dem Wasserwege hat spätestens binnen sechs Wochen (42 Tagen), vom Tage des Eintreffens der Sendung in Nadbrzezie-Landnogsplatz an gerechnet, zu erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des Tarifes, Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr massgebend												
	vom 20. April 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902												
	Tarif, Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr												
	783 Heller per Tonne												
	Im Rückvergütungswege												
	Gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefe bei überwiesenen Gebühren, eventuell auch der Frachtbrief-Duplicate bis Nadbrzezie-Landungsplatz bei frankirten Gebühren und der Original-Zolldocumente über die erfolgte Ausfuhr nach Russland, welche Belege keinen Frachtrückerstattungsstempel tragen dürfen und bis längstens Ende März 1903 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau vorzulegen sind. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr des Gutes nach Russland nicht möglich sein sollte, muss letztere auf den zur Frachterstattung vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt bestätigt werden. Diese mit Datum, ferner den Stempel und der Unterschrift der k. k. Zollbehörde versehene Bestätigung muss in gleicher Weise bahnseitig vom Stationsvorstande und Magazinsbeamten gezeichnet werden												

Fortlaufende Nummer	1	1014	1015
Die Publication erfolgt	2	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht	4	Baumwolle, rohe; Baumwollabfälle, auch Abfälle von Baumwollengarn und von Twisten	Kupfer der Pos. K—34a Zinn der Pos. Z—4a } der Güterclassification des Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Bremen*) (Hauptbahnhof Freibezirk) Melk Brake (Oldenbg.) Melk Bremerhaven*) Geestemünde*) Nordenham Pöchlarn Hamburg B.*) Melk Wilhelmsburg H. Harburg H. Pöchlarn Stettin, Swinemünde während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff Melk und umgekehrt	Triest oder Finme Oderberg
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Pöchlarn Pöchlarn Pöchlarn Pöchlarn Pöchlarn	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen obliegt dem Absender
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 1. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Verbandsgütertarif, Theil II, für den Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischen Seehafenverband	Tarif, Theil II, für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Es bestehen keine directen Frachtsätze	402 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	366 384 384 369 369 336 334	358
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		64
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14	*) Siehe Vorbemerkung in dem in Rubrik 8 bezeichneten Tarife	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1016	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	a) Falkenau-Hillemühl b) Schönfeld (B.N.B.) c) Tannenberg (B.N.E.)	Auscha (A.T.E.) Gastorf Liebeschitz Lihoch Melnik Michelob Ober-Rzepsch Ploschkowitz-Pitschkowitz Polepp Saaz (B.E.B. und k.k.St.B.) oder umgekehrt	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Tarif, Theil II, Heft 1, des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1901 und Localgütertarife	Heller ad a | b | c — — — 79 89 — — — — 85 93 — 90 93 — — — — — — — — — — 76 86 —	Heller ad a | b | c 48 47 44 63 70 67 — 50 47 68 71 70 71 71 70 73 78 78 52 51 48 55 54 51 61 68 65 — — 63	Heller ad a | b | c — — — 16 19 — — — — 17 22 — 19 22 — — — — — — — — — — 15 18 —	Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
27	Nr. 141 vom 5. December 1901	2887 2888	K. k. Staatsbahn-Direction Krakau		Nachlass der Auflegegebühren bei Sendungen unter 5000 kg	Station Friedrichshütte		In der Ruhrik 4 der nebenstehend bezeichneten Veröffentlichungen hat es zu lauten: „Nachlass der Auflege- und Ablegegebühren bei Sendungen unter 5000 kg	

Wiener Wechselstuben-Gesellschaft
KAPUN, HANAKAMP & Co.
Wien, I. Kärnthnerstrasse 18
Eingang: Neuer Markt 3, Halbstock. 661

Coulantester Ein- und Verkauf aller Gattungen Werthpapiere, Münzen und Valuten.

Besorgnng von Capitalsanlagen, Heiratscautionen, Vinculirungen, solideste Ausführung von Börseaufträgen, provisionsfreie Einlösung von Coupons, Revisionen, Evidenzhaltung von verlosbaren Werthpapieren, Depotverwahrung nnd -Verwaltung. Lose auf Raten. Promessen. Commissionsweise Versicherung von verlosbaren Werthpapieren gegen Coursverlust. Belehnung von Werthpapieren. Annahme von Baareinlagen znr conto-correntmäss'gen Verzinsung.

Das
k. k. Versteigerungs-Amt
WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17
übernimmt: Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen, Partiewaaren, Gegenstände jeder Art, wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**
Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 680

Königshofer Cementfabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Hegelgasse 8, offerirt 677
Schlacken-Cement
in stets gleichmässiger, insbesondere auch bei den **Wiener Communalbauten,** sowie bei den bedeutendsten Eisenbahnbauten **(Jeschken-Tunnel, Elbe-Brücke der Aussig-Teplitzer Bahn)** etc. im weitesten Umfange erprobter Qualität zu billigsten Preisen. — Anfragen und Bestellungen erledigt umgehend die Direction der **Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Hegelgasse 8.** Telephon 9265.

Krahne
Personen- und Lastenaufzüge, hydraulische Maschinen, Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben und Schiebebühnen, Waggons und Waggonets, Eisengüsse etc. etc. 667
liefert: Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Simmering vormals H. D. Schmid.

Die **stimmfähigen Actionäre** des

k. k. priv. Oesterreichischen Credit-Institutes für Verkehrs-Unternehmungen und öffentliche Arbeiten

werden hiemit zu der **am 30. April 1902, um 10 Uhr Vormittags,** im Gebäude der **Niederösterreichischen Escompte-Gesellschaft, Wien,** Freiung Nr. 8, stattfindenden

sechsten ordentlichen Generalversammlung

eingeladen, in welcher folgende Gegenstände zur Verhandlung gelangen werden:

1. Vortrag des Rechenschaftsberichtes und Vorlage des Bilanzabschlusses pro 1901.
2. Berichterstattung der Rechnungsrevisoren.
3. Verwendung des Geschäftserträgnisses und Bestimmung der für das abgelaufene Geschäftsjahr zu zahlenden Dividende.
4. Antrag des Verwaltungsrathes auf Abänderung der §§ 61 und 87 der Statuten.
5. Wahl von Mitgliedern des Verwaltungsrathes.
6. Wahl eines Rechnungsrevisors.

Jene Herren Actionäre, welche an dieser Generalversammlung theilzunehmen beabsichtigen, werden demnach eingeladen, mindestens je fünf Actien **vom 17. April l. J.** angefangen **bis längstens 21. April d. J. inclusive**

in **Wien** bei unserer Hauptcasse und
bei der Liquidatur der Niederösterreichischen Escompte-Gesellschaft

gegen Empfangnahme der Legitimationskarte zu hinterlegen.

Wien, am 11. April 1902.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 43. **Wien, 17. April 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 27. März 1902, Z. 6922, an die Verwaltungen sämmtlicher Privatbahnen mit Locomotivbetrieb, +) betreffend die Festsetzung des Termines für die obligatorische Einführung des Fahrens in Raumdistanz.

Die vorliegenden Berichte zu dem h. ä. Erlasse vom 29. Mai 1901, Z. 8174, **) womit den geehrten Bahnverwaltungen für die obligatorische Einführung des Fahrens in Raumdistanz der in Aussicht genommene Termin bekanntgegeben wurde, liefern in ihrer Gesammtheit ein erfreuliches Bild des Fortschrittes, welcher in der Anwendung dieses Systems, sowie in der Herstellung der hiezu nothwendigen besonderen Einrichtungen bereits erzielt worden ist, und bringen die Bereitwilligkeit, die auf einzelnen Linien noch erforderlichen Arbeiten ehethunlichst bewirken zu wollen, in dankenswerther Weise zum Ausdrucke. Die in ganz vereinzelten Fällen hinsichtlich der Einhaltung des voraussichtlichen Termines geäusserten Bedenken vereinigen sich in dem Hinweise darauf, dass die Ausführung der zweckdienlichen baulichen Herstellungen einen über diesen Termin hinausreichenden Zeitraum in Anspruch nehmen dürfte. Diese Bedenken erscheinen nicht nur durch den Umfang der im Bereiche der betreffenden Verwaltungen selbst schon bestehenden gegenständlichen Vorsorgen, sondern auch durch die Erfahrungen widerlegt, welche gelegentlich der gleichzeitigen Einführung des Fahrens in Raumdistanz auf dem gesammten Netze der k. k. österr. Staatsbahnen gesammelt worden sind, weshalb eine Hinausschiebung des ursprünglich ins Auge gefassten Termines nicht geboten wäre. Demnach findet das Eisenbahnministerium hiemit zu verfügen, dass vom 1. April 1904 angefangen die Abfertigung der in gleicher Richtung verkehrenden Züge auf sämmtlichen österreichischen Eisenbahnen — Zahnradbahnen ausgenommen — auch rücksichtlich des Civilverkehres nur nach dem Systeme des Fahrens in Raumdistanz erfolgen darf.

Wittek m. p.

*) Ausgenommen jene der Zahnradbahnen, die Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Co. und die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft.

**) Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 143 vom 10. December 1901.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Entscheidung über die Auflassung einer Niveauübersetzung über eine Eisenbahn gehört ausschliesslich zur Competenz des Eisenbahnministeriums. Demzufolge ist deshalb eine gerichtliche Besitzstörungsklage wegen Unzulässigkeit des Rechtsweges ausgeschlossen.

(Entscheidung vom 12. August 1901, Z. 12.734.)

Das k. k. Bezirksgericht in E. hat in der Rechtsangelegenheit mehrerer Grundbesitzer wider die X-Bahn wegen Störung des Besitzes des Geh- und Fahrtrechtes über den Bahnkörper der genannten Bahn mit Beschluss vom 29. Mai 1901, G.-Z. $\frac{\text{C. II. } 110-1}{3}$, zu Recht erkannt: Das Verfahren über die gegen die X-Bahn angebrachte Klage wegen Störung im Besitze des Geh- und Fahrtrechtes über den Bahnkörper der genannten Bahn ist wegen Unzulässigkeit des Rechtsweges nichtig und wird eingestellt. Die Kläger sind schuldig, der Beklagten die mit K 44·10 bestimmten

Processkosten binnen 14 Tagen bei Execution zu bezahlen.

In der Begründung wird ausgeführt: Die mündliche Verhandlung hat ergeben, dass die Beklagte seitens des k. k. Eisenbahnministeriums den Bauconsens zur Auflassung der Niveauübersetzung in km x und zur Verlegung derselben nach km y erhalten habe. Wenn nun die Kläger behaupten, dass sie durch die infolge des den Bauconsens ertheilenden Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums seitens der Beklagten vorgenommene Umlegung der Niveauübersetzung in ihrem Rechte, über die Uebersetzung bei km x zu gehen und zu fahren, gestört worden seien und die Wiederherstellung des letzten Besitzstandes verlangten, so müsste, um beurtheilen zu können, ob die Beklagte durch die Umlegung der Niveauübersetzung widerrechtlich einen Eingriff in die Privatrechte der Kläger gemacht habe, eine Prüfung der Gesetzmässigkeit des der Beklagten ertheilten Bauconsenses vorgenommen werden. Zu einer solchen Prüfung sind ausschliesslich die Verwaltungsbehörden, nicht aber die Gerichte berufen. Das eingeleitete Verfahren ist daher nichtig und war einzustellen. Die Entscheidung über die Kosten beruht auf der Bestimmung des § 41 C.-P.-O.

Ueber Recurs der Kläger hat das k. k. Kreisgericht in E. mit Beschluss vom 21. Juni 1901, G.-Z. $\frac{\text{R.IX.200—1}}{1}$, ausgesprochen:

1. Dem Recurse wird, insofern mit dem angefochtenen Beschlusse das Verfahren über die Klage wegen Störung im Besitze wegen Unzulässigkeit des Rechtsweges für nichtig erklärt und eingestellt wurde, keine Folge gegeben, sondern der angefochtene Beschluss in dieser Richtung bestätigt.

2. Dagegen wird dem Recurse, insofern mit dem angefochtenen Beschlusse die Kläger schuldig erkannt wurden, der Beklagten, die mit K 44·10 bestimmten Processkosten zu bezahlen, stattgegeben und der angefochtene Beschluss in dieser Richtung abgeändert, dass die Kosten des Verfahrens erster Instanz gegenseitig aufgehoben werden. An Recurskosten hat die Beklagte den Klägern den Betrag per K 14·26 binnen 14 Tagen bei Execution zu bezahlen.

In der Begründung dieses Beschlusses heisst es:

Ad 1. Der angefochtene Beschluss ist aus der durch die Recursausführungen nicht widerlegten Begründung desselben und in der weiteren Erwägung zu bestätigen, dass jede Besitzstörung auch das Moment der Eigenmächtigkeit voraussetzt, von einer Eigenmächtigkeit aber nicht gesprochen werden kann, wenn die Handlung über Gestattung oder im Auftrage der Verwaltungsbehörde vorgenommen wird, weil weiters das Besitzrecht der Kläger auch schon bei der von der politischen Behörde durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung geltend gemacht und zum Gegenstande eines Protestes gegen die projectirte Auflassung der Niveauübersetzung in km x gemacht worden ist, die Kläger jedoch mit ihrer hiegegen eingebrachten Einwendung abgewiesen worden sind und der Bauconsens für das vorliegende Project ertheilt worden ist, die Gerichte aber zu einer Ueberprüfung der diesfälligen Entscheidung des Eisenbahnministeriums nicht berufen erscheinen.

Ad 2. Dagegen war dem Recurse in der zweiten Richtung Folge zu geben, weil nach § 51 C.-P.-O. in dem Falle, als das Verfahren infolge eines Rechtsmittels oder von Amtswegen aufgehoben und dessen Nichtigkeit ausgesprochen wird, die Kosten, falls nicht ein Verschulden einer Partei oder des Gerichtes an der Einleitung und Fortführung des Verfahrens vorliegt, gegenseitig aufzuheben sind, im vorliegenden Falle aber weder ein Verschulden der Kläger, noch ein Verschulden des Gerichtes an der Einleitung oder Fortführung des Verfahrens vorliegt und auch nicht behauptet wurde. Es wurden deshalb in Abänderung des angefochtenen Beschlusses die Kosten des aufgehobenen Verfahrens erster Instanz gegenseitig aufgehoben. Der Ausspruch über die Recurskosten ist in den §§ 41 und 50 C.-P.-O. begründet.

Dem hiegegen seitens der Beklagten erhobenen Revisionsrecurse hat der k. k. Oberste Gerichtshof mit Enscheidung vom 12. August 1901, Z. 12.734, keine Folge gegeben, in der Erwägung, dass zwar die Kläger in der Frage der Zulässigkeit des Rechtsweges sachfällig geworden sind, dass jedoch bei den Kosten eines aufgehobenen Verfahrens das Verschulden der Partei massgebend ist, § 51 C.-P.-O, dass der Inhalt der Klage und die Nebenumstände aber ein Verschulden der Kläger nicht erschliessen lassen.

I. Ein Verschulden kann nach § 1297 a. b. G.-B. jedem zugerechnet werden, der den Verstandesgebrauch besitzt, somit auch einem Minderjährigen, welcher das 7. Lebensjahr überschritten hat.

II. Das Betreten des Bahnkörpers und das Berühren von Schutzvorrichtungen des Eisenbahnbetriebes, zu welchen ordnungsmässig das Publicum nicht gelangen kann, begründet demnach auch bei einem $7\frac{1}{2}$jährigen Knaben ein Selbstverschulden an dem ihm hiebei zustossenden Unfalle und daher auch einen Haftausschliessungsgrund für die Eisenbahnunternehmung.

(Entscheidung des k. k. Obersten Gerichtshofes vom 8. October 1901, Z. 11.016; in Bestätigung der gleichlautenden Urtheile des k. k. Landes- als Handelsgerichtes in Linz vom 3. Mai 1901, G.-Z. $\frac{\text{Cg. II 7}}{1}$ und des k. k. Oberlandesgerichtes in Wien vom 26. Juni 1901, $\frac{\text{Bc III 91}}{1}$.)

Am 25. Jänner 1901 betrat der $7\frac{1}{2}$jährige Johann Pl. in der Nähe der Station Kl. den Bahnkörper, spielte mit der daselbst befindlichen Zugscheibe und steckte schliesslich zwischen dieselbe und die Drahtleitung die rechte Hand, wobei er nicht unerhebliche Verletzungen davontrug.

Sein Vater klagte das Eisenbahnärar auf Zahlung eines Schmerzensgeldes von K 1000 und einer Jahresrente von K 200 bis zum vollendeten 20. Lebensjahre des Knaben. Diese Klage wurde in allen drei Instanzen kostenpflichtig abgewiesen.

Thatbestand:

Der klägerische Anwalt behauptet, dass der $7\frac{1}{2}$ Jahre alte Sohn des Johann Pl., Namens Johann Pl., am 25. Jänner 1901 mit mehreren gleichaltrigen Knaben in die Schule nach Kl.-M. gegangen sei. Als die Knaben am Drahtzuge des Läutewerkes, und zwar bei der Wegübersetzung in der Nähe des Bahnhofes Kl.-M. vorüberkamen, sahen sie die Zugscheibe sich bewegen.

Dies interessirte sie. Sie fingen mit der Zugscheibe zu spielen an und schliesslich steckte der Knabe Johann Pl. die rechte Hand in dieselbe und wurde an dieser und der linken Hand, mit der er sich helfen wollte, verletzt.

Johann Pl. erfuhr nach dem ärztlichen Parere Quetschungen der Endphalangen, und zwar am Mittel-

finger der linken Hand und an dem kleinen und Ringfinger der rechten Hand. Der Knabe habe sich vom 27 Jänner bis 14. Februar 1901 im Kinderspitale zu L. in ärztlicher Behandlung befunden und sei am letzteren Tage entlassen worden, nachdem ihm am Ringfinger der rechten Hand die Endphalanx abgenommen worden und nachdem der Mittelfinger der linken Hand und der kleine Finger der rechten Hand vollständig geheilt war; da am Ringfinger der rechten Hand die Wunde, die durch die Abnahme der Endphalanx entstanden war, noch granulirte, so wurde im Parere erklärt, dass die vollständige Heilung erst in ein bis zwei Wochen erfolgen werde.

Für den dem Johann Pl. zugestossenen Unfall hafte nach dem Haftpflichtgesetze das Eisenbahnärar, weil der Drahtzug sammt Zugscheibe und Läutewerk zu den Betriebsvorrichtungen der Staatsbahnen gehören und weil der Drahtzug wegen des einfahrenden Zuges von der mehr als 400 m entfernten Station behufs Schliessung der Schranken bei der Wegübersetzung in Gang versetzt wurde.

Auch sei der minderjährige Johann Pl. mit Rücksicht auf sein Alter von $7^1/_2$ Jahren noch nicht imstande einzusehen, dass das Berühren einer sich drehenden Zugscheibe eine Gefahr für ihn herbeiführen könne. Ein zweifelloses Verschulden der Staatsbahnverwaltung liege auch darin, dass dieser Drahtzug unmittelbar oder doch wenige Schritte von jenem Wege entfernt, den die Schulkinder täglich mehrere Male passiren müssen, ganz offen — wenn auch innerhalb des Bahnkörpers — liege, durch keine Schutzvorrichtung umgeben sei, und dass das Wächterhaus, von dem aus der Drahtzug in Bewegung gesetzt wird, mehr als 400 m von der besagten Zugscheibe entfernt sei.

Dass die Bahnverwaltung selbst sich eines Verschuldens bewusst sei, gehe aus dem Umstande hervor, dass dieselbe nach dem Unfalle den Raum vom lebenden Zaun bis zum Schlagbaum abschloss, was noch an den Gruben, in denen die Pfosten standen, erkenntlich sei.

Johann Pl. habe durch die ihm zugefügte Beschädigung und erfolgte Abnahme des Fingergliedes arge Schmerzen erlitten; er habe ferner durch die Beschädigung auch einen bleibenden Nachtheil insofern erlitten, als der Ringfinger der rechten Hand um das erste Glied verkürzt worden ist.

Infolgedessen sei Johann Pl. nicht mehr in der Lage, ein Handwerk zu erlernen und zu betreiben, er wird vielmehr durch Kopfarbeit sich sein Brot verdienen müssen und wird daher seine Ausbildung vertheuert und erschwert werden. Kläger begehre daher für seinen Sohn Johann Pl. ein Schmerzensgeld von K 1000, weiters bis zu seiner Selbsterhaltungsfähigkeit, die mit Rücksicht auf die oben gegebenen Umstände erst mit dem vollendeten 20. Lebensjahre eintreten dürfte, eine jährliche Rente von K 200 oder eine Capitalsabfindung von K 2500.

Das beklagte Eisenbahnärar führt dem gegenüber aus, dass das Läutewerk sich etwa 3 bis 4 m von der Wegübersetzung entfernt auf der Bahntrace befinde und man zu demselben nur gelangen könne, wenn man den Bahnkörper mit Verletzung der Vorschrift des § 96 der kaiserlichen Verordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, betritt. Richtig sei, dass die Zugscheibe, beziehungsweise Ablenkungsrolle sich deshalb in drehender Bewegung befand, weil die Zugschranken wegen Herannahens eines Zuges durch entsprechende Manipulation am Motor vom Streckenwächter geschlossen worden waren.

Als der Knabe Johann Pl. nach erlittener Verletzung von dem Arbeiter P. St. in das Stationsgebäude gebracht wurde, habe er diesem und den Eisenbahnbeamten H. und W. gesagt, sein Schulkamerad J. Sch. habe seine Hand in die Rolle gewaltsam hineingestossen. Johann Pl. sei laut des beigebrachten Taufscheines $7^1/_2$ Jahre alt, somit alt genug, um einzusehen, dass das Betreten des Bahnkörpers, sowie das Festhalten eines in Bewegung befindlichen Drahtzuges eine Gefahr für seine körperliche Sicherheit enthalte.

Eine Haftpflicht des Acrars trete gemäss § 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, nicht ein, weil der Unfall des Johann Pl. entweder durch eigenes Verschulden desselben oder durch Verschulden seines Schulkameraden erfolgt sei.

Eine Schutzvorrichtung an dem Läutewerk und der Ablenkungsrolle anzubringen, sei nicht nothwendig, weil das Läutewerk am Bahnkörper aufgestellt ist und weil das Publicum durch den Eisenbahnverkehr mit dem Läutewerk in keinerlei Berührung komme.

Es wird daher Abweisung des Klagebegehrens und Kostenersatz beantragt. Die als Zeugen einvernommenen Mitschüler des Johann Pl. sagen übereinstimmend aus, dass, als sie am kritischen Tage in die Schule gingen, Johann Pl. und J. Sch. in den Materialgraben hinabgestiegen waren, von dort Steine heraufwarfen und sodann über die Böschung zur Strasse heraufkrochen. Das Läutewerk stehe etwa zwei Schritte vom Strassenrande entfernt und man könne zu ihm sowohl vom Materialgraben, als auch von der Strassenübersetzung aus gelangen.

Johann Pl. sei, sobald er auf die Wegübersetzung gelangt war, zum Läutewerk gegangen, und habe trotz der Warnungsrufe seiner Mitschüler und insbesondere des J. Sch. das Drahtseil ergriffen, wobei die eine Hand des Johann Pl. zwischen das Seil und die Rolle gerieth und hiedurch mehrfache Quetschungen erlitt.

Entscheidungsgründe:

Auf Grund des Geständnisses des Klägers und der Aussage der Zeugen hat der Gerichtshof als erwiesen angenommen, dass der $7^1/_2$ Jahre alte Johann Pl. am 25. Jänner 1901 Nachmittags bei der Wegübersetzung des Bahnhofes in Kl.-M. dadurch verunglückte, dass er das um die Ablenkungsrolle des bei dem Zugschranken aufgestellten Läutewerkes geschlungene, sich aber bewegende Drahtseil mit den Händen aufhalten wollte, wodurch ihm einige Finger seiner Hände derart gequetscht wurden, dass ihm das oberste Glied des Ringfingers der rechten Hand abgenommen werden musste.

Der Gerichtshof ist der Ansicht, dass die dem Johann Pl. zugestossene körperliche Verletzung zwar als durch eine Ereignung im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn zugefügt angesehen werden müsse, weil die Zugschranken sammt Drahtseil und das dazu gehörige Läutewerk zur Sicherung des Verkehres bestimmt sind und weil das Schliessen der Bahnschranken von der mehr als 400 m entfernt gelegenen Station nur deshalb geschah, um die anstandslose Durchfahrt des herannahenden Eisenbahnzuges zu sichern.

Der Gerichtshof kam aber weiters zur Ueberzeugung, dass Johann Pl. an dem ihm zugestossenen Unfalle selbst schuldtragend ist, weil derselbe entgegen den Bestimmungen des § 96 der kaiserlichen Verordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, und ungeachtet der Warnung seines Kameraden J. Sch. den Bahnkörper, auf

dem sich das Läutewerk — wenn auch nur einige Schritte vom Schlagbaum entfernt — befindet, betrat und aus reinen Uebermuth das sich eben bewegende Drahtseil, um es aufzuhalten, mit der Hand anfasste.

Zur Anbringung einer Schutzvorrichtung an der Ablenkungsrolle des Läutewerkes erscheint die beklagte Eisenbahnverwaltung gemäss § 96 der vorbezogenen kaiserlichen Verordnung nicht verpflichtet, weil Kinder und andere unberufene Personen auf dem Bahnkörper und bei dem Läutewerk nichts zu thun haben.

Dass dem Johann Pl., als er sich auf den Bahnkörper zum Läutewerk begab, das Ungehörige seines Thuns bewusst sein musste, geht aus dem Umstande hervor, dass sein $1\frac{1}{2}$ Jahre jüngerer Kamerad J. Sch. ihn warnte und ihm zurief, es nicht zu thun, welche Warnung Johann Pl. allerdings nicht beachtete.

Aus diesen Thatsachen schloss der Gerichtshof, dass dem Johann Pl., als er den Bahnkörper betrat, das Ungehörige seines Thuns bewusst war.

Da nun der Beschädigte durch eigenes Verschulden zu der ihm zugestossenen Verletzung Veranlassung gegeben hat, so ist die Abweisung des Klagebegehrens begründet.

Dieses Erkenntniss wurde vom Oberlandesgerichte in Wien und von dem Obersten Gerichtshofe vollinhaltlich mit dem nachstehenden Beifügen bestätigt:

Dem beschädigten $7\frac{1}{2}$ Jahre alten Knaben trifft a) juristisch und b) nach den concreten Umständen des Falles eigenes Verschulden an seiner Verletzung.

Ad a) Ein $7\frac{1}{2}$ Jahre altes Individuum hat nach dem Standpunkte des bürgerlichen Gesetzbuches, weil nicht mehr „Kind" (§ 21 a. b. G.-B.), schon die rechtliche Fähigkeit Besitz zu erlangen (§ 310 a. b. G.-B.), dann ein Versprechen anzunehmen (§ 865 a. b. G.-B.) und kann sich auch nicht auf § 1308 a. b. G.-B. berufen, weil die Gesetzgebung offenbar annimmt, dass ein Unmündiger, der nicht mehr „Kind" ist, die Folgen seiner Handlung immerhin schon einzusehen fähig ist.

Ad b) Auch kann nach dem festgestellten Sachverhalte nicht behauptet werden, dass bei dem $7\frac{1}{2}$jährigen Verletzten ein Grad von Aufmerksamkeit vorausgesetzt werde, welcher mit der gewöhnlichen Verstandesreife eines $7\frac{1}{2}$jährigen Knaben nicht vereinbarlich sei.

[E.-M.-Z. 52.415 ex 1901]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 119. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. April wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet, u. zw.:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Choc und Genosssen, in Betreff des Avancements der Locomotivführer und Heizer der Buschtěhrader Bahn;

2. der Herren Abgeordneten Daszyński und Genossen, betreffend das Vorgehen des Bahnarztes Dr. Josef Zoll in Krakau gegenüber dem Eisenbahnpersonale;

3. der Herren Abgeordneten Dr. Licht und Genossen, betreffend die Einhebung eines Wagenstandgeldes an Sonn- und Feiertagen bei Industriegeleisen und die Langwierigkeit der Erledigung von Reclamationen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Zufahrtsgeleise zur Remise Ottakring: Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Die k. k. General-Inspection wurde beauftragt, die technisch-polizeiliche Prüfung für das betriebsfähig fertiggestellte Zufahrtsgeleise zur Remise Ottakring der Wiener elektrischen Strassenbahnen in der Maroldingergasse vorzunehmen und wurde dieselbe gleichzeitig ermächtigt, bei anstandslosem Ergebnisse dieser Amthandlung die Benützungsbewilligung im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 14.978.]

Elektrische Kleinbahn Dornbirn-Lustenau. (Normalpläne für den Oberbau.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Consortium in Dornbirn vorgelegten Normalpläne für den Oberbau der mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn von Dornbirn nach Lustenau genehmigt. [E.-M.-Z. 13.844.]

Projectirte Localbahn Schönbichl-Vils-Reutte. (Detailproject: Anberaumung der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat hinsichtlich des Detailprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Reichsgrenze bei Schönbichl über Vils nach Reutte die Durchführung der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und mit der Feststellung der feuersicheren Herstellungen für Montag den 21. April 1902 anberaumt. Die mit der Vornahme dieser Amtshandlungen betraute Commission wird sich unter der Leitung des k. k. Statthaltereirathes Arthur Meusburger am genannten Tage um 9 Uhr Vormittags in Vils (Gasthof des Georg Huter) versammeln und zunächst die Trassenfrage hinsichtlich der gegenüber der Trassenrevision vom 13. und 14. September 1898 wesentlich verlegten Theilstrecke km 0·0 bis km 10·4 erörtern. [E.-M.-Z. 16.300.]

Projectirte Localbahn Stankau-Přestitz-Nepomuk. (Anberaumung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung für die Theilstrecke Stankau—Přestitz und Anberaumung der Trassenrevision und Stationscommission für die Theilstrecke Přestitz—Nepomuk.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Beginn für die Durchführung der politischen Begehung hinsichtlich des Projectes für die Theilstrecke Stankau—Přestitz und die Vornahme der Trassenrevision und Stationscommission hinsichtlich der Theilstrecke Přestitz—Nepomuk der projectirten Localbahn Stankau-Přestitz-Nepomuk für den 22. April 1902 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am genannten Tage um $11\frac{1}{2}$ Uhr Vormittags in der Bahnstation Stankau. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Statthaltereisecretär Heinrich Mahling betraut. [E.-M.-Z. 16.468.]

Localbahn Tabor-Bechyn. (Typenplan einer Wagenremise mit zwei Motorwagen.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den vom Standpunkte der Landesbauordnung, sowie der Localinteressen entsprechend befundenen Typenplan einer Wagenremise für zwei Motorwagen der Localbahn Tabor-Bechyn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums genehmigt. [E.-M.-Z. 14.636.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Benützung von Güterwagen auf Nebenbahnen.) Für die Benützung von Güterwagen auf Nebenbahnen im Verkehre mit den preussisch-hessischen Staatsbahnen sind die Bedingungen durch einen Erlass des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten vom 6. März festgestellt. Danach übernimmt es die Staatseisenbahnverwaltung, eine Nebenbahn mit vollspurigen leeren Güterwagen für den Uebergangsverkehr nach Streeken der Staatseisenbahnen zu versorgen und gesteht ihr das Recht auf Wiederbenützung der ihr beladen zugeführten Wagen für diesen Verkehr zu, wenn die Nebenbahn eine ihrem Uebergangsverkehre entsprechende Anzahl vollspuriger Wagen in den Staatsbahnwagenpark einstellt. Die Versorgung des Binnenverkehres der Nebenbahn wird von der Staatsbahn ebenfalls übernommen, wenn erstere auch die für diesen Verkehr erforderliche Anzahl Wagen zum Staatsbahnwagenpark stellt. Wegen des Ueberganges vollspuriger Wagen auf Schmalspurbahnen mit Rollbockbetrieb bleibt in Betreff der technischen Voraussetzungen besondere Vereinbarung vorbehalten. Die Zahl der einzustellenden Wagen wird für die ersten

vier Jahre zur Zeit des Concessionsverfahrens festgestellt, alsdann aber wird alljährlich ermittelt, ob die Anzahl der von der Nebenbahn eingestellten Wagen für ihren Verkehr ausgereicht hat. Dies geschieht in der Weise, dass auf den Uebergangsstationen Nachweise darüber geführt werden, welchen Aufenthalt die übergehenden offenen und gedeckten Wagen — nach Tagen und Stunden — auf der Nebenbahn gehabt haben. Hienach wird am Jahresschlusse die Gesammtaufenthaltszeit für jede der beiden Wagengattungen besonders berechnet, und diese Aufenthaltszeit getheilt durch 365, ergibt den Wagenbedarf der Nebenbahn nach Zurechnung eines sechspercentigen Zuschlages für die in Aushesserung befindlichen Wagen. Ergibt sich hienach die Unzulänglichkeit der eingestellten Wagenzahl, so kann eine entsprechende Erhöhung in Zwischenräumen von vier zu vier Jahren gefordert werden. Im entgegengesetzten Falle ist die Nebenbahn berechtigt, die überschüssige Anzahl ihrer Wagen zurückzuziehen. Die von der Nebenbahn eingestellten Wagen dürfen von der Staatsbahn wie eigene benützt werden. Ergeben die auf den Uebergangsstationen geführten Aufschreibungen, dass die Zahl der eingestellten Wagen dem Verkehrsbedürfnisse der Nebenbahnen im verflossenen Jahre nicht genügte, so hat die Nebenbahn für jeden fehlenden gedeckten Wagen Mk. 296 und für jeden fehlenden offenen Wagen Mk. 253 jährlich zu entrichten. War aber die Zahl der von der Nebenbahn eingestellten Wagen höher als ihr Bedarf, so ist zunächst noch festzustellen, ob und inwieweit dies auch für die Monate September, October und November der Fall gewesen ist, und bejahendenfalls erhält die Nebenbahn eine antheilige Vergütung nach den eben gedachten Sätzen. Nebenbahnen, welche Wagen eingestellt haben, brauchen für die ihnen von der Staatsbahn leer oder beladen zugeführten Wagen eine Miethe nicht zu zahlen; dagegen haben diejenigen Nebenbahnen, welche Wagen nicht eingestellt haben, bei Ueberschreitung der tarifmässigen Ladefristen Wagenstandgeld zu entrichten. Bei Wagenmangel wird den Nebenbahnen der von ihnen angeforderte Bedarf nur in denselben Percentsätzen geliefert wie den Stationen der anschliessenden Staatsbahnstrecken. Auch hat die Nebenbahn, sobald die Staatsbahn eine allgemeine Verkürzung der Ladefristen eintreten lässt, eine solche für ihre Stationen einzuführen. Die Staatsbahnverwaltung übernimmt an den in ihren Wagenpark eingestellten Nebenbahnwagen die Ausführung sämmtlicher Unterhaltungsarbeiten einschliesslich der Erneuerung der Achsen und Radreifen, sowie deren bahnpolizeiliche Untersuchung gegen eine jährliche Vergütung von Mk. 150 für den bedeckten und Mk. 120 für den offenen Wagen. Diese Entschädigungen ermässigen sich jedoch für die ersten 10 Jahre nach der Inbetriebstellung eines neuen Wagens auf die Hälfte. Ausserdem aber werden die Kosten der Beseitigung derjenigen Schäden, die an diesen Wagen während ihres Aufenthaltes auf der Nebenbahn entstehen, ihr besonders in Rechnung gestellt, indem jeder der vertragschliessenden Theile für vorkommende Beschädigungen an den Wagen nach Massgabe des Vereins-Wagenübereinkommens haftet. Die Nebenbahn hat hiebei jedoch für alle Beschädigungen aufzukommen, auch wenn deren Wiederherstellungskosten für den Wagen den Betrag von Mk. 40 nicht erreichen. Die von den Uebergangsstationen geführten Aufschreibungen über den Wagenaufenthalt werden der Nebenbahnverwaltung zur Anerkennung übersandt und von der vertragschliessenden Staatsbahn-Direction der Abrechnung über die zu zahlende Entschädigung zu Grunde gelegt.

Streitigkeiten über die aus diesen Verträgen entspringenden Rechte und Pflichten sind zunächst der vertragschliessenden Staatsbahn-Direction zur Entscheidung vorzulegen. Gegen deren Bescheid steht der Nebenbahn innerhalb vier Wochen nach Zustellung die Berufung auf ein schiedsrichterliches Verfahren zu, für das die betreffenden Bestimmungen der deutschen Civilprocessordnung massgebend sind. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Deutsches Reich. (Projcct einer Kleinbahn von Eckernförde nach Owschlag.) In der kürzlich stattgefundenen Sitzung des Kreistages wurde — den „Hamb. Nachr." zufolge — beschlossen, eine Kleinbahn von Eckernförde nach Owschlag nach dem vorliegenden Projecte des Kreisausschusses zu bauen. Die Kosten werden sich auf rund Mk. 956 000 belaufen. Hievon zahlt die Provinz ein Viertel, während der Staat vom Reste die eine Hälfte übernimmt und der Kreis die andere Hälfte aufbringen muss. Man hofft schon zum 1. August mit den Arbeiten beginnen zu können.

Preussen. (Verbesserung der Stückgutbeförderung.) Mit dem Erlasse des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten vom 17. August 1901 war die Verbesserung der Güterbeförderung vornehmlich durch die Bildung von Ortswagen angestrebt worden. Nach einem neuerlichen Erlasse des Herrn Ministers vom 14. März ist indessen, wie vereinzelte örtliche Revisionen ergeben haben, eine planmässig durchgreifende Ordnung noch nicht überall angebahnt. Namentlich fehlt es noch an der Zusammenfassung des Verkehres mehrerer Linien. Der Erlass dringt nun von neuem auf eine vollkommene Organisation der Zusammenfassung des Gutes zur Verbesserung der Beförderungsverhältnisse. Diese Zusammenfassung soll namentlich durch Zusammenführung des Gutes nach den durch Lage und Umfang der vorhandenen Anlagen gegebenen Sammelpunkten (grossen Umladestellen und anderen grösseren Verkehrsplätzen) erreicht werden. Es soll bei der Feststellung des Leitungsweges nicht darauf ankommen, dass er der kürzeste, sondern dass er der im Interesse der Beförderung und Wirthschaftlichkeit günstigste ist. Für die Auswahl des Weges ist besonders die betriebliche Leistungsfähigkeit der Strecken und der Umfang der auf ihnen vorhandenen Umladeanlagen bestimmend. Den Mehrleistungen an Achskilometern auf Umwegen gegenüber sind die Vortheile zu berücksichtigen, die — abgesehen von dem Bedürfnisse des Verkehres an Beschleunigung wie auch an möglichstem Schutz des Gutes vor Beschädigung und Verschleppung — die verminderten Umladungen und die infolge glatter Durchbeförderung verringerten Zugumbildungen und sonstigen Rangirleistungen, die bessere Ausnützung der Zugkraft, die geringeren Zugförderungskosten auf der betrieblich vortheilhafteren Linie u. s. w. ergeben.

Um die Zusammenfassung des Verkehres mehrerer Linien vollkommen zu ordnen und die Beförderungswege für die preussischen Staatsbahnen auszuwählen, beruft das Ministerium einen Ausschuss, bestehend aus den kgl. Eisenbahn-Directionen in Hannover, welcher die Geschäftsleitung übertragen wird, Berlin, Breslau, Danzig, Essen a. d. Ruhr und Frankfurt a. M. Zunächst sind von allen Directionen ziffermässige Ermittlungen über die Verkehrsbewegung anzustellen, um danach unter Beobachtung obiger Gesichtspunkte die zweckmässigsten Sammelpunkte und die Zuführungswege zu ihnen und sodann die weiteren Leitungs- (Lade-) Vorschriften festzulegen. Für letztere Arbeiten ist das Gebiet der preussischen Staatsbahnen in Gruppen zu theilen, deren Festsetzung nach dem von allen Directionen gelieferten Material über die Verkehrsbewegung durch die Directionen des Ausschusses zu erfolgen hat. Der Ausschuss hat die einzelnen Gruppen unter sich zu vertheilen und mit den betheiligten Directionen die Leitungswege innerhalb der Gruppen aufzustellen. Sobald die Arbeiten in den Gruppen vorläufig festgestellt sind, hat der Ausschuss die Angliederung der Wege der verschiedenen Gruppen aneinander und ihre endgiltige Feststellung vorzunehmen. An allen grundlegenden Berathungen haben der Beförderungsdecernent und der Güterzug-Fahrplandecernent theilzunehmen. Nach sechs Monaten ist von der Eisenbahn-Direction in Hannover zu berichten, wie weit die Fertigstellung der Leitungs- (Lade-) Vorschriften in den einzelnen Bezirken gediehen ist.

Der Erlass macht ferner noch auf eine Anzahl von Punkten aufmerksam, deren Beachtung geeignet sei, die Zeit von der Annahme der Stückgüter zur Beförderung bis zu ihrer Aushändigung an die Empfänger möglichst zu verkürzen. Es dürfen insbesondere die Stückgutwagen, wie überhaupt alle Frachten auf den Uebergangsbahnhöfen nicht aufgehalten werden, sondern müssen genau in dem vorgeschriebenen Plane Beförderung finden. Die Stationsvorsteher haben sich täglich bei der Begehung des Bahnhofes davon zu überzeugen, ob die Frachten planmässigen Weitergang finden. Auch Meldungen der Stationsbeamten über Verzögerungen werden zweckmässig sein. Die Durchführung des vorgeschriebenen Beförderungsplanes ist auch durch örtliche Prüfung seitens der Vorstände der Betriebs-Inspectionen und der Directionsdecernenten (der betriebstechnischen sowohl, als auch der Beförderungs- und der Güterzug-Fahrplandecernenten) sicherzustellen.

Ferner soll die Behandlung des Stückgutes nach dem Eintreffen auf der Empfangsstation noch besser geordnet werden. Durch die Vorstände der Verkehrs-Inspectionen ist zu diesem Zwecke für jede Station festzulegen, binnen welcher Frist das mit den einzelnen Zügen angekommene Gut zu avisiren und auf dem Schuppen ausgabebereit zu halten ist. Sollte durch Verschiebung des Dienstes eine Beschleunigung in der Behandlung des Empfangsgutes erreichbar sein, so ist das Nöthige zu veranlassen. Namentlich muss für jeden Zeitpunkt der Ueberweisung an den bahnamtlichen Rollfuhrmann die Zeit bestimmt werden, binnen welcher die Auslieferung an den Empfänger zu erfolgen hat. Die genaue Innehaltung der Fristen ist vertraglich und durch Aufsicht sicherzustellen. Es wird z. B. zu verlangen sein, dass das bis Mittag dem bahnamtlichen Bestätterer überwiesene Gut noch an demselben Tage bestellt

wird. Um die Tageszeit für die Bestätterung ausnützen zu können, ist der Lade- und Abfertigungsdienst so zu ordnen, dass möglichst viel Gut am Morgen ausgabebereit steht oder wenigstens so rechtzeitig, dass seine Auslieferung am selben Tage noch bewirkt sein muss. Ueber sämmtliche Zeitabschnitte ist ein schriftlicher Plan bei der Güterabfertigungsstelle aufzulegen, der bei Revisionen eine Handhabe zur Prüfung bietet, ob die Fristen innegehalten sind, sowie auch, ob die Festsetzungen verbesserungsfähig sind.

Zur Controle, ob die Güter pünktlich abgefahren oder avisirt werden, empfiehlt der Erlass, die Eingangsstempel, welche eine Angabe über die Tageszeit (Vormittags, Nachmittags) nicht enthalten, bei Gelegenheit entsprechend zu vervollständigen.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Preussen. (Fortsetzung der Berliner Unterpflasterbahn vom Zoologischen Garten bis zum Knie in Charlottenburg.) Einer Mittheilung des „Berl. B.-Cour." zufolge ist der Bau der Fortsetzung der Berliner Unterpflasterbahn vom Zoologischen Garten bis zum Knie in Charlottenburg insofern bereits in Angriff genommen worden, als die städtische Verwaltung in Charlottenburg angefangen hat, das Gelände für die Arbeiten freizulegen. Die freien Plätze im Zuge der verbreiterten Hardenbergstrasse und ein Theil der Vorgärten, die dem Verkehre zum Opfer fallen, sind schon ihres Schmuckes beraubt. Vom jetzigen Endpunkte der Unterpflasterbahn, südlich von der Brücke der Stadtbahn ist die Bahn bis auf etwa 50 m in der Hardenbergstrasse vollständig ausgebaut. Man schüttet nunmehr Kies auf, um die Geleise zu verlegen. Im Laufe dieses Monates wird dieser Theil des Bahnhofes fertiggestellt werden.

— (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Aufstellung von Hilfsgeräthschaftswagen für Eisenbahnunfälle.) Den „Hamb. Nachr." zufolge sind auf Grund des Erlasses des Ministers der öffentlichen Arbeiten über die Aufstellung von Hilfsgeräthschaftswagen für Eisenbahnunfälle (vergl. Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 30 vom 15. März, Seite 845) an nicht weniger wie 249 Stationsorten Hilfsgeräthschaftswagen aufgestellt worden. Auf die einzelnen Directionsbezirke sind die Wagen selbstverständlich verschieden, und zwar dem Umfange des Verkehres angemessen vertheilt. So sind auf die Direction Essen 25, auf Köln 22, auf Cassel 18 entfallen, während Stettin 6, Danzig 5 und Magdeburg 4 Hilfsgeräthschaftswagen erhielten. An einzelnen Stationsorten sind mehrere dieser Wagen aufgestellt, so in Gleiwitz, Witten, Oberhausen, Siegen, Saarbrücken je 2, in Köln-Nippes, Hannover je 3 und in Dortmund 4 Wagen.

— (Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn.) In der am 15. März abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung wurde beschlossen, den bisher von der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin geführten Betrieb der Bahn vom 31. März ab in eigene Verwaltung zu übernehmen. Gleichzeitig wurde zur Vermehrung und zur Verbesserung des Betriebsmateriales die Aufnahme einer Anleihe von Mk. 300.000 beschlossen.

Bayern. (Locomotivbeschaffung für die Staatseisenbahnen.) Mit Genehmigung des zuständigen Staatsministeriums hat die General-Direction mit zwei bayerischen Locomotivfabriken über die Anfertigung und Lieferung von 15 Stück $^3/_4$-gekuppelten Güterzug-Verbundlocomotiven der Classe C VI mit vierachsigen Tendern von 18 m³ Wasserinhalt und von 20 Stück $^2/_3$-gekuppelten Tender-Zwillingslocomotiven der Classe D II (Rangirlocomotiven) Verträge abgeschlossen. 17 der Locomotiven sind bis 31. Juli, die weiteren 18 Stück bis längstens 31. October in Anlieferung zu bringen. Der Gesammtkostenaufwand beziffert sich auf annähernd Mk. 1,710.000.

— (Wagenbeschaffung für die Staatseisenbahnen.) Die General-Direction der Bayerischen Staatseisenbahnen hat an zwei bayerische Wagenfabriken die Anfertigung und Lieferung von 441 verschiedenartigen Wagen vergeben, und zwar: 7 zweiachsige Localbahn-Personenwagen II. Classe mit Postabtheilung, 2 zweiachsige Localbahn-Personenwagen II. und III. Classe, 7 zweiachsige Localbahn-Stückgutwagen, 150 zweiachsige, gedeckte Güterwagen mit 15 t Ladegewicht, zugleich mit Ausrüstung für Mannschafts- und Pferdetransport, 220 zweiachsige Arbeitswagen mit 15 t Ladegewicht mit Handspindelbremse, 15 vierachsige Plattformwagen mit 30 t Ladegewicht, 25 zweiachsige Plattformwagen mit 15 t Ladegewicht, 10 zweiachsige Kühlwagen mit 15 t Ladegewicht und 5 zweiachsige Kesselwagen für Petroleumtransporte mit 15 t Ladegewicht und einem Kessel von 18 m³ Fassungsraum. Die Localbahnwagen sind bis 1. Juli abzuliefern, während für die allmälige Ablieferung sämmtlicher übrigen Wagen der Zeitraum vom 1. Juni bis einschliesslich 1. October festgesetzt worden ist. Der Kostenaufwand für sämmtliche Wagen beläuft sich auf etwas über Mk. 1,420.000.

Sachsen. (Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate Februar.) Die Verkehrseinnahmen zeigten im Monate Februar besonders im Personenverkehre eine merkliche Besserung. Es wurden nämlich nach vorläufiger Feststellung vereinnahmt Mk. 2,292.690 im Personenverkehre, Mk. 174.245 mehr als im Februar de Vorjahres, Mk. 5,296.500 im Güterverkehre, Mk. 22.327 mehr, Mk. 7,589.190 im Ganzen, Mk. 196.572 mehr. In den beiden ersten Monaten dieses Jahres betrug die Einnahme Mk. 4,729.940 im Personenverkehre, Mk. 326.297 mehr als im gleichen Zeitraume des Vorjahres, Mk. 10,565.950 im Güterverkehre, Mk. 276.895 weniger, Mk. 15,295.890 im Ganzen, Mk. 49.402 mehr.

— (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen: Stationsnamenänderung.) Ab 1. Mai 1902 erhält die Station Reichenbach i/L. (an der Bahnstrecke Görlitz—Dresden) die nähere Bezeichnung „Reichenbach (Oberlausitz)".

Deutsches Reich—Russland. (Eisenbahnproject Kalisch—preussische Grenze.) Da die russische Regierung den Ausbau der früher beschlossenen Eisenbahnlinie Kalisch bis zur preussischen Grenze auf unbestimmte Zeit verschoben hat, hat Deutschland — wie die „Köln. Ztg." berichtet — diplomatische Verhandlungen mit Russland eingeleitet, um diesen Beschluss rückgängig zu machen.

Holland. (Aus dem Geschäftsberichte des Rotterdamischen Lloyd für das Jahr 1901.) Die „Hamb. Nachr." entnehmen dem Geschäftsberichte des Rotterdamischen Lloyd für das Jahr 1901 Folgendes: Die Gesellschaft erzielte im Jahre 1901 einen Bruttogewinn von fl. 821.450. Die Abschreibungen betragen fl. 640.275, darunter auf Schiffe fl. 612.745. Verfügbar bleiben demnach fl. 181.175, woraus 3 pCt. Dividende vertheilt und fl. 1175 vorgetragen werden sollen. Der Bericht schreibt das ungünstige Resultat verschiedenen Ursachen zu, u. A. dem Umstande, dass die Gesellschaft nicht von den ermässigten Kohlenpreisen profitiren könnte. In der zweiten Hälfte des Jahres konnten die Frachtdampfer von Niederländisch-Indien zudem keine regelmässige Beschäftigung finden, so dass anderwärts Fracht gesucht werden musste. Auch die Postdampfer mussten wiederholt mit leerem Raum fahren. Der Schaden konnte durch die höheren Frachten zu Beginn des Jahres nicht gut gemacht werden. Die neuen Dampfer „Besocki" und „Kedivi" sind nur 7, bezw. 4 Monate im Betriebe gewesen. Im April soll der Doppelschraubendampfer „Goentoer" abgeliefert werden. Der Dampfer „Bromo" wurde nach Halifax zum Buchwerthe verkauft. Der Reserve- und Erneuerungsfonds betrug Ende December 1901 fl. 214.929. Das Assecuranzconto beläuft sich auf fl. 642.108 gegen fl. 524.707 des Vorjahres.

Serbien. (Ausbau des Eisenbahnnetzes.) Wie der halbamtliche „Dnewnik" meldet, bildete sich in Paris ein französisches Consortium zwecks völlständigen Ausbaues des serbischen Eisenbahnnetzes und hinterlegte bei der serbischen Regierung eine Caution von Frcs. 100.000.

Brasilien. (Oeste de Minas-Eisenbahn-Gesellschaft: Verschiebung des Termines zur Versteigerung der Oeste de Minas-Eisenbahn.) Wie der „Berl. B.-Cour." mittheilt, ist telegraphischen Meldungen aus Rio de Janeiro zufolge der Versteigerungstermin der Oeste de Minas-Eisenbahn neuerdings auf den 15. Juli festgesetzt worden. Diese Hinausschiebung ist von den Emissionsbanken und der Schutzvereinigung betrieben und mit der Unterstützung des deutschen Gesandten in Rio de Janeiro erreicht worden. Ohne diese nochmalige Verschiebung wäre es der Schutzvereinigung nicht möglich gewesen, an der Versteigerung theilzunehmen, da einerseits die bestehenden Schwierigkeiten bezüglich der Verwendung der Obligationen als Zahlmittel im Falle der Ersteigerung der Bahn noch nicht behoben sind, und andererseits auch nicht feststeht, ob und unter welchen Bedingungen die frühere Concession auf den Erwerber übergeht. Die Vertreter der Obligationäre in Rio de Janeiro sind beauftragt worden, hierüber zunächst Klarheit zu schaffen und eventuell wegen eines neuen Concessionsvertrages mit der Regierung von Minaes Geraes in Verhandlung zu treten.

Russland. (Projectirte Eisenbahnbauten.) Wie die „Hamb. Nachr." mittheilen, beziffert der St. Petersburger Correspondent des Londoner „Globe" an der Hand einer amtlichen Bekanntmachung die in dem diesjährigen russischen Budget für Eisenbahnbauten ausgeworfene Summe mit Rubel

420,304.897. Diese ausserordentlich hohe Summe wird durch die Länge der projectirten Linien (es sind insgesammt nicht weniger als 3788 Meilen) erklärt. Es handelt sich um sechs Strecken, nämlich um die zwischen Bologoye und Sidlce, Orenburg und Taschkend, Kars und Eriva, St. Petersburg und Wiatka, Witeyak und Globine, sowie Kiew und Kovel. Besonders die ersten drei Linien seien von strategischem Werthe, da sie die russische Machtstellung in Polen, Centralasien und Kleinasien bedeutend stärken.

Schiffahrt.

Donauverkehr in Regensburg im Jahre 1901. Im Jahre 1901 wurde die Dampfschiffahrt in Regensburg Mitte März eröffnet und erst im December geschlossen. Die Wasserstände waren insofern günstig, als das Jahr hochwasserfrei war und auch das Niederwasser keinen zu tiefen Stand erreichte. Im Vorjahre kamen in Regensburg 198 Dampfer an (1900: 233) und gingen 199 (1900: 233) ab. Schleppe langten 563 (1900: 622) ein und gingen 565 (1900: 623) ab. Der Gesammtumschlag bezifferte sich mit 184.345 t gegenüber 183.241 t im Vorjahre. Der Umschlag im Thalverkehre umfasste 29.715 t (1900: 22.340), im Bergverkehre 154.630 t (1900: 160.901). An diesem Umschlage waren betheiligt: Die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit 110.255 t (1900: 122.914) im Bergverkehre und 22.988 t (1900: 20.806) im Thalverkehre, die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit 33.457 t (1900: 31.306), bezw. 6727 t (1900: 1534), die Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft mit 10.918 t im Bergverkehre (1900: 6680). Im Bergverkehre wurden Getreide, Mehl und Holz in grossen Quantitäten, im Thalverkehre insbesondere Producte der chemischen und Eisenindustrie befördert.

Suezcanal. (Verkehr im Jahre 1901.) Nach den neuesten amtlichen Veröffentlichungen der Suezcanal-Gesellschaft haben im Jahre 1901 im Ganzen 3699 Schiffe mit 15,163.233 Tonnen den Suezcanal durchfahren. Etwa 4·5 pCt. der gesammten Schiffsladungen kamen auf Kriegs- und Transportschiffe. An Canalgebühren haben diese Schiffe — wie der „Leuchtthurm" mittheilt — im Ganzen über 100 Millionen Francs bezahlt. Die bisher höchste Einnahme an Gebühren hatte das Jahr 1899 mit 91 Millionen Francs für 3607 Schiffe aufzuweisen. Fast 94 pCt. aller Schiffe durchfuhren den Canal bei Nacht mit Hilfe von elektrischen Scheinwerfern. Die mittlere Dauer der Durchfahrt eines Schiffes betrug im letzten Jahre 15 Stunden 47 Minuten, der mittlere Gesammtaufenthalt im Canal 18 Stunden 41 Minuten. Für die den Canal bei Nacht durchfahrenden Schiffe betrug die Dauer des Gesammtaufenthaltes im Canal im Mittel 17 Stunden 54 Minuten, für die ihn bei Tage durchfahrenden dagegen 30 Stunden 19 Minuten. Man ersieht hieraus deutlich den Vortheil der elektrischen Beleuchtung.

Statistik der Stapelläufe der Kriegsmarinen der Welt im Jahre 1901. Den „Hamb. Nachr." zufolge haben nachbenannte Stapelläufe der Kriegsmarinen der Welt im Jahre 1901 stattgefunden, und zwar: Deutschland 4 Linienschiffe: „Mecklenburg", „Wettin", „Zähringen" und „Schwaben". England 6 Linienschiffe: „Albemarle", „Cornwallis", „Duncan", „Exmouth", „Montagu" und „Russell"; 10 Panzerkreuzer: „Drake", „Good Hope", „King Edward", „Leviathan", „Bachante", „Euryalus", „Bedford", „Essex", „Kent" und „Monmouth"; 3 Avisos: „Fantome", „Odin" und „Merlin"; 2 Flusskanonenboote: „Moorken" und „Teal"; drei Torpedobootzerstörer: „Roebuck", „Succes" und „Arab"; 1 Unterseeboot. Frankreich 3 Panzerkreuzer: „Leon Gambetta", „Dupetit-Thouars" und „Desaise"; 4 Torpedobootzerstörer: „Rapière", „Pertuisane", „Flamberge" und „Escupette"; 10 Unterseeboote: „Gnôme", „Korrigan", „Lutin", „Farfadet", „Silure". „Français", „Algerien", „Espadon", „Sirène" und „Triton", Holland 1 Panzerschiff: „De Rigter". Italien 2 Linienschiffe: „Regina Margherita" und „Benedette-Brin"; 2 Torpedobootzerstörer: „Vlembo" und „Ostro". Japan 1 Torpedobootzerstörer: „Shirakumo". Oesterreich-Ungarn: zwei Linienschiffe: „Árpad" und „Habsburg". Portugal 1 Torpedobootzerstörer: „Tejo". Russland 3 Linienschiffe: „Borodino", „Imperator Alexander III." und „Cesarewitsch"; 1 Panzerkreuzer: „Bogaryt"; 1 Kreuzer I. Classe: „Dehakow"; 4 Torpedobootzerstörer: „Gayara", „Sowa", „Voros" und „Losos". Schweden 3 Küstenpanzerschiffe: „Aeran", „Wasa" und 6 Tapperhetten. Vereinigte Staaten von Nordamerika: 3 Linienschiffe: „Maine", „Ohio" und „Missouri".

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 8. April 1902 den Ministerialsecretär im Ministerraths-Präsidium Dr. Friedrich Karmiński zum Ministerialsecretär extra statum im Handelsministerium allergnädigst zu ernennen und demselben taxfrei den Titel und Charakter eines Sectionsrathes zu verleihen geruht.

Call m. p.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 8. April 1902 den Ministerialsecretären im Handelsministerium Friedrich Diehl, Dr. Hugo Bach und Dr. Franz Müller taxfrei den Titel und Charakter eines Sectionsrathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Call m. p.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 12. April 1902 dem Stellvertreter des General-Inspectors der österreichischen Eisenbahnen, Hofrathe Franz Heindl, das Ritterkreuz des Leopold-Ordens mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 12. April d. J. den Ministerialsecretär Eduard Pichler Edlen von Deeben zum Sectionsrathe im Eisenbahnministerium allergnädigst zu ernennen und dem Ministerialsecretär in demselben Ministerium Oskar Freiherrn von Pusswald den Titel und Charakter eines Sectionsrathes mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

Offert-Ausschreibung.

In der Station **Stams** der Linie Innsbruck—Bludenz und in der Station **Lustenau** der Linie Bregenz—St. Margrethen kommen im Laufe des heurigen Jahres nachstehend genannte **Hochbauten** zur Ausführung, und zwar:

a) in Stams ein Aufnahmsgebäude mit Nebengebäude, ein Fracbtenmagazin sammt Verladerampe im beiläufigen Gesammtwerthe von K 42.000;
b) in Lustenau die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes, die Verlängerung des Frachtenmagazins und die Herstellung einer Verladerampe im beiläufigen Werthe von K 20.000.

Diese Hochbauten werden im Wege der öffentlichen Concurrenz für jede Station separat vergeben, und sind dieselben am 1. October 1902 zu vollenden.

Die auf die Ausführung dieser Hochbauten bezughabenden Pläne uud Kostenvoranschläge, die allgemeinen und besonderen Baubedingnisse liegen vom 12. April bis 28. April 1902, Mittags 12 Uhr, an den Werktagen von 8—12 Uhr und von 2—5 Uhr Nachmittags in der Abtheilung 3, und zwar im Hochbaubureau der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck, das Offert-Elaborat für Lustenau auch in der Kanzlei der k. k. Bahnerhaltungssection Feldkirch zur Einsichtnahme auf, und können dortselbst die Offertformularien behoben werden.

Die bezüglichen Offerte, mit 1 Kronen-Stempel per Bogen adjustirt, sind bis längstens **28. April 1902, 12 Uhr Mittags,** im Kanzlei-Expedite der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck unter versiegeltem, mit der Aufschrift „Offert für die Herstellung der Hochbauten in { Stams / Lustenau " versehenen Couvert, einzureichen.

Dem Offerte ist der Erlagschein des bei der Cassa der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck eingelegten Vadiums, welches 5 Percent der offerirten Bausumme beträgt, beizuschliessen.

Die Offerteröffnung findet am Tage der Einreichung des Offertes, d. i. am 28. April 1902, um 2½ Uhr Nachmittags, statt, und steht es den Offerenten frei, dieser Offerteröffnung persönlich anzuwohnen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass sich die k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck das Recht vorbehält, über die Annahme, beziehungsweise Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden.

Innsbruck, am 7. April 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

Verkauf von Altmaterialien.

Die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau beabsichtigt, nachstehend specificirte, im Materialmagazin zu Neu-Sandec angesammelte Altmaterialien im Wege einer öffentlichen Concurrenz zu verkaufen, und zwar:

Nähere Bezeichnung der zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien	Menge in Kilogramm
Altes Eisenblech bis 5 mm stark	20.000
„ „ über 5 mm stark	5.711
Alter Eisendraht und Drahtgeflechte	1.000
Altes Gusseisen, unverbrannt (Lagertheile)	30.000
„ „ „ in grossen Stücken	8.092
„ „ „ Herzstücke	1.666
„ „ Bremsklötze	30.000
„ „ verbrannt	3.000
Pauscheisen, unverbrannt	30.000
„ verbrannt	—
Feuerrohre, Eisen	15.000
Zerreneisen	20.000
Alte Stahlradreifen mit Nuthen (Martinstahl)	3.449
„ „ ohne „	3.807
Alte Radsterne mit schmiedeiserner Nabe	2.084
„ „ „ gusseiserner Nabe	1.595
Schmiedeiserne und Stahl-Drehspäne	30.000
Alter Stahl in grösseren Stücken (Herzstücke)	940
„ Blattfederstahl	3.000
Alte Stahlachsen	—
Alter Volutfederstahl	5.000
Gewöhnliches Bruchkupfer	1.672
„ Platten-Feuerbox	862
„ Bruchmessing	297
Galvanisches Kupfer von Tel.-Batterien	—
Bruchmetall-Rothguss	1.209
Altes Packfong	—
Kupferspäne	1.319
Metallspäne von Rothguss	1.319
Altes Bruchzink, Zinkblech und Zinkblechabfälle	431
Schläuche, imprägnirt	80
Hanfwaarenabfälle, Stricke und Schnüre	—
Hanfwaarenabfälle, diverse Schläuche mit Kautschukeinlage	—
Kautschukwaarenabfälle mit Einlage	600
Lederwaarenabfälle	50
Leinenwaarenabfälle	30
Plachenabfälle, getheert und ungetheert	1.500
Schafwollwaarenabfälle, Loden und Kotzen	—
Bruchglas	1.000
Maculaturpapier	2.000
Linoleumabfälle	35
Oelfässer bis 2 hl	—
Packfässer Stück	—
Petroleumfässer „	100
Alte Dienstkleider	467

Die diesbezüglichen auf dem hiezu aufgelegten Formulare verfassten und gestempelten Offerte sind gesiegelt und mit der Aufschrift **„Offerte auf Ankauf von Altmaterialien“** versehen, bis zum **30. April 1902, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direction einzureichen. Um 10 Uhr Früh am 1. Mai 1902 erfolgt die commissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit dem Offerte sind die Bedingnisse B H, Form Nr. 109, gestempelt und gefertigt und ein Vadium, jedoch gesondert, in der Höhe von 10 pCt. der ganzen Kaufsumme bei der Casse der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau, und zwar im Baaren oder in Wertheffecten, letztere 10 pCt. unter dem Tagescourse berechnet, zu erlegen.

Die Offerte können auf die ganzen zum Verkaufe bestimmten Mengen oder nur auf Theilquantitäten derselben lauten, und sind die Preise loco Wagen Materialmagazin in Neu-Sandec zu erstellen.

Die erstandenen Materialien müssen von dem Ersteher binnen längstens acht Tagen nach erfolgter Verständigung über die Annahme eines Offertes bei der in dem Verständigungsschreiben bezeichneten Casse baar bezahlt werden, und muss die Uebernahme derselben binnen 30 Tagen, vom Datum des Verständigungsschreibens an gerechnet, erfolgen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch sechs Wochen, vom Schlusstermine der Offerteinreichung an gerechnet, im Worte zu bleiben.

Es ist Sache der Herren Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien vor Einreichung der Offerte zu besichtigen, indem spätere wegen Qualität der erstandenen Materialien etwa vorgebrachten Reclamationen nicht berücksichtigt werden.

Die bezüglichen Offertformularien, sowie die Verkaufsbedingnisse sind im Bureau für Zugförderungs- und Werkstättendienst der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction erhältlich.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, die eingelaufenen Offerte rücksichtlich der ganzen offerirten Mengen oder nur auf Theilquantitäten zu berücksichtigen, sowie auch ganz abzulehnen. Die nicht auf dem vorgeschriebenen Formulare verfassten Offerte, welche den Text des dazu aufgelegten Formulares wortlaut nicht enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Krakau, am 6. April 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

(Nachdruck wird nicht gezahlt.)

M. WOLF
k. u. k. Hoflieferant 664
Wien, VI. Mariahilferstrasse 29
Telephon 4435
Uniformen, feine Civil-Garderobe.
Preiscourante auf Wunsch.

„COURIER“
Internationales Reise- und Fahrkarten-Bureau
NAGEL & WORTMANN 663
Fahrkarten-Stadtbureau der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn

FAHRKARTENBUREAU der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
WIEN, I. Operngasse 6. — ABBAZIA, Südbahn Hotel Stefanie.

Liman & Petzold WIEN III, Matthäusgasse 8.
Im Nu entfernt den Rost „Antoxin“. Erspart 5/6 Arbeitszeit und eine Menge Putzwolle.
„Rostschutzöl“ schützt jeden Gegenstand vor Rost unter allen Verhältnissen. 655

H. R. Heinicke, Wien
III. Marxergasse 6.
Special-Geschäft für
Fabrik-Schornsteinbau und
Dampfkessel-Einmauerungen,
einschlägige Reconstructionen und Reparaturen.
Prospecte und Kostenanschläge spesenfrei.
Erbauer des höchsten Schornsteines der Erde von 140 m Höhe.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung directer Frachtsätze für Hanf und Werg.

Mit 15. April 1902 gelangen zwischen den unten angeführten Stationen directe Frachtsätze für Hanf, roh und ungesponnen, sowie für Werg zur Einführung. Dieselben gelten bis auf Widerruf und sind bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief im Kartirungswege anzuwenden:

a) für Hanf, roh und ungesponnen | b) für Werg

Von	Nach									
	Breslau M. F. Bhf.		Breslau O. S. Bhf.		Breslau Oderthor-Bhf.		Grünberg i. Schl.		Neusalz a. O.	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
	Pfennig für 100 kg									
Budapest und Köbánya alle Bahnhöfe	203	179	203	179	207	182	240	213	232	205
Hegyes-Feketehegy loco	253	227	250	225	254	227	298	259	290	254
„ „ trans.	250	224	247	222	251	224	295	256	287	251
Priglevitza Szt. Iván	254	229	254	229	258	231	305	263	297	258
Szeged	239	215	239	215	243	218	290	249	282	241
Szeged-Rókus	240	216	240	216	244	219	293	250	285	242
Verbász	253	228	250	226	254	229	300	260	292	255
Zombor loco	250	226	250	226	254	229	300	260	292	255
„ trans.	247	223	247	223	251	226	297	257	289	252

Budapest, am 1. April 1902. [307]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrplanänderung ab 1. Mai 1902.

Am 1. Mai 1902 werden auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn, dann auf den im Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn stehenden Localbahnen: Saitz-Tscheitsch-Göding, Mutenitz-Gaya, Otrokowitz-Zlin-Wisowitz, Holics-Göding, Lundenburg-Landesgrenze-Kutti, Lundenburg-Eisgrub und auf der Localbahn Auspitz nachstehende wesentliche Aenderungen des Fahrplanes eintreten:

Wien—Krakau.

Der Schnellzug Nr. 2 wird von Krakau statt um 7 U. 20 M. um 7 U. 18 M. Früh abgehen und in Wien, wie bisher, um 3 U. 45 M. Nachm. ankommen. Die mit diesem Schnellzuge via Gänserndorf hergestellten Verbindungen werden verbessert, so dass die Ankunft in Marchegg schon um 3 U. 37 M. Nachm. und in Budapest schon um 7 U. Abends erfolgt.

Der Schnellzug Nr. 3 wird von Wien statt um 10 U. 30 M. schon um 10 U. 25 M. Nachts abgehen, in Schönbrunn nicht mehr anhalten und in Krakau, wie bisher, um 6 U. 16 M. Früh ankommen.

Der bisher mit dem Schnellzuge Nr. 3 von Wien bis Schönbrunn geführte Durchgangswagen I./II. Classe Wien—Troppau wird vom 30. April 1902 angefangen nicht mehr mit diesem Schnellzuge, sondern von Wien bis Prerau mit dem um 9 U. 20 M. Nachts abgehenden Schnellzuge Nr. 3 A, ferner von Prerau bis Schönbrunn mit dem Personenzuge Nr. 17 und von Schönbrunn bis Troppau, wie bisher, mit dem in Troppau um 5 U. 14 M. Früh eintreffenden Personenzuge Nr. 1217 befördert werden.

Der Schnellzug Nr. 3 A wird von Wien statt um 9 U. 30 M. um 9 U. 20 M. Nachts abgehen, in Oderberg um 2 U. 49 M. Nachts ankommen und vom 30. April 1902 angefangen den Durchgangswagen I./II. Classe Wien—Troppau in der Strecke Wien—Prerau befördern.

Der Schnellzug Nr. 9, Abfahrt von Wien um 2 U. 30 M. Nachm. nach Brünn, wird via Gänserndorf die Verbindungen nach Marchegg (Ankunft 3 U. 37 M. Nachm.) und nach Budapest (Ankunft 7 U. Abends) herstellen.

Der Schnellzug Nr. 11, Abfahrt von Wien um 3 U. 35 M. Nachm. nach Oderberg, wird auch in Stillfried Aufenthalt nehmen. Bei diesem Schnellzuge wird via Gänserndorf die Verbindung nach Marchegg und Budapest aufgelassen, weil die Verbindung Wien—Gänserndorf—Marchegg—Budapest ab 1. Mai mit dem Schnellzuge Nr. 9/509 (Wien ab 2 U. 30 M. Nachm.) vermittelt wird.

Der Schnellzug Nr. 12, Abfahrt von Oderberg um 6 U. 50 M. Früh, Ankunft Wien 1 U. 6 M. Nachm., wird in Wagram Aufenthalt nehmen.

Bei dem Personenzuge Nr. 14, Abfahrt von Prerau um 12 U. 38 M. Nachm. nach Wien, wird in Gänserndorf die Verbindung nach Marchegg und Budapest aufgelassen.

Der Personenzug Nr. 17 wird von Wien statt um 7 U. 5 M. um 7 U. Abends abgehen und in Krakau, wie bisher, um 9 U. 45 M. Vorm. eintreffen.

Vom 1. Mai bis Ende September werden die Personenzüge Nr. 43, Abfahrt von Trzebiuia um 11 U. 5 M. Nachts, Ankunft in Krakau um 12 U. 1 M. Nachts, und Nr. 44, Abfahrt Krakau um 3 U. 10 M. Nachm., Ankunft in Trzebinia um 4 U. 14 M. Nachm., wieder verkehren.

Gänserndorf—Marchegg.

Bei dem Schnellzuge Nr. 507, Abfahrt von Gänserndorf um 8 U. 48 M. Früh, Ankunft in Marchegg 9 U. 6 M. Früh, wird in Marchegg der Anschluss an den früher gelegten Schnellzug der kgl. Ungarischen Staatsbahnen nach Sillein aufgelassen.

Der Schnellzug Nr. 511 (neue Nummer 509) wird von Gänserndorf statt um 4 U. 32 M. Nachm. um 3 U. 16 M. Nachm. abgehen, den Anschluss an die Züge Nr. 9 von Wien und Nr. 2 von Krakau herstellen und in Marchegg um 3 U. 37 M. Nachm. eintreffen.

In Marchegg wird die Verbindung zu dem Schnellzuge Nr. 105 der kgl. Ungarischen Staatsbahnen nach Budapest, Ankunft 7 U. Abends, hergestellt.

Hiedurch wird die Fahrdauer von Wien-Nordbahnhof nach Budapest gegen jetzt um 55 Minuten abgekürzt.

Der Personenzug Nr. 528/28 wird von Marchegg statt um 7 U. 35 M. um 7 U. 25 M. Abends nach Gänserndorf, bezw. Wien abgehen und in Marchegg den Anschluss an den später gelegten Schnellzug der kgl. Ungarischen Staatsbahnen von Sillein nicht mehr vermitteln.

Der Verkehr eines directen Wagens I./II. Classe wird bei den Schnellzügen Wien—Budapest und retour, sowie Brünn—Budapest und retour via Gänserndorf—Marchegg vom 1. Mai 1902 bis auf Weiteres eingestellt.

Lundenburg—Zellerndorf.

Der gemischte Zug Nr. 617 (neue Nummer 627) wird von Lundenburg statt um 9 U. 55 M. um 9 U. 13 M. Nachts abgehen, Anschluss an die Züge Nr. 32 und 6 von Krakau, Nr. 808 und 834 von Brünn und Nr. 27 von Wien herstellen und in Neusiedl-D. statt um 11 U. 44 M. um 10 U. 31 Nachts eintreffen.

Neusiedl-D.—Grussbach-Schönau.

Der gemischte Zug Nr. 703 wird von Neusiedl-D. statt um 5 U. 8 M. um 4 U. 55 M. Früh nach Grussbach-Schönau abgehen.

Lundenburg—Brünn.

Der Schnellzug Nr. 803 wird im Anschlusse an den von Wien um 10 U. 25 M. Nachts abgehenden Schnellzug Nr. 3, von Lundenburg statt um 11 U. 58 M. um 11 U. 53 M. Nachts abgehen und in Brünn um 1 U. 3 M. Nachts eintreffen.

Der Personenzug Nr 818 wird von Brünn statt um 11 U. 34 M. Nachts um 11 U. 30 M. Nachts nach Lundenburg abgehen.

Prerau—Olmütz—Sternberg.

Der von Olmütz um 11 U. 42 M. Nachts nach Sternberg abgehende Personenzug Nr. 1019 wird in der Personenhaltestelle Hlussowitz nur bedingt anhalten.

Der Personenzug Nr. 1103 wird von Prerau statt um 1 U. 40 M. um 1 U. 35 M. Nachts nach Olmütz abgehen.

Der Personenzug Nr. 1104, Abfahrt von Olmütz um 12 U. 15 M. Nachts nach Prerau, wird in Olmütz in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September Anschluss an den von Prag um 6 U. 20 M. Abends und in der Zeit vom 1. Juni bis Ende August 1902 von Karlsbad um 2 U. 25 M. Nachm. abgehenden Schnellzug, mit directen Wagen, herstellen, und auch die weiteren Verbindungen mit den um 12 U. 58 M., bezw. 1 U. 29 M. Nachts von Prerau nach Galizien und Russland abgehenden Schnellzügen Nr. 3 A und 3 vermitteln.

Der Personenzug Nr. 1112 wird von Olmütz statt um 7 U. 57 M. um 8 U. 5 M. Früh nach Prerau abgehen.

Schönbrunn-Troppau.

Der Personenzug Nr. 1204 wird von Troppau statt um 12 U. 32 M. um 12 U. 27 Nachts nach Schönbrunn abgehen.

Dzieditz—Bielitz—Saybusch-Z.

Der Personenzug Nr. 1304 wird von Bielitz statt um 11 U. 35 M. um 11 U. 33 M. Nachts nach Dzieditz abgehen und in Czechowitz bedingt anhalten.

Der Personzug Nr. 1317 wird von Dzieditz statt um 7 U. um 6 U. 55 M. Früh nach Bielitz abgehen.

Krakau—Podgórze-Bonarka.

Der gemischte Zug Nr. 1602 wird von Podgórze-Bonarka statt um 6 U. 18 M. um 5 U. 52 M. Früh nach Krakau abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 1607 wird von Krakau statt um 3 U. um 1 U. 2 M. Nachm. nach Podgórze-Bonarka abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 1625 wird von Krakau statt um 5 U. 15 M. um 4 U. 22 U. Früh nach Podgórze-Bonarka abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 1634 wird von Podgórze-Bonarka statt um 4 U. 28 M. um 4 U. 17 M. Nachm. nach Krakau abgehen.

Kojetein—Bielitz—Kalwarya.

Der Personenzug Nr. 2216 wird von Holleschau statt um 1 U. 58 M. um 2 U. 5 M. Nachm. nach Kremsier abgehen.

Der Personenzug Nr. 2319, Abfahrt von Bielitz um 7 U. 30 M. Früh nach Kalwarya, wird in Wadowice Anschluss an Zug Nr. 6052 der k. k. österr. Staatsbahnen von Siersza-Wodna neu herstellen.

Der Personenzug Nr. 2321 wird von Wadowice statt um 5 U. 30 M. um 6 U. 10 M. Früh abgehen und in Kalwarya um 7 U. Früh ankommen.

Der Personenzug Nr. 2322, Abfahrt von Kalwarya um 9 U. 50 M. Nachts nach Wadowice, wird in Kalwarya Anschluss an den Zug Nr. 1121 der k. k. österr. Staatsbahnen von Neu-Sandec neu herstellen.

Der gemischte Zug Nr. 2331 wird von Bielitz statt um 3 U. 7 M. um 5 U. 10 M. Nachm. abgehen und in Kalwarya um 9 U. 10 M. Nachts ankommen.

Mit diesem Zuge werden via Dzieditz—Bielitz neue Verbindungen hergestellt:

Von Krakau mit Schnellzug Nr. 6, von Kattowitz mit Zug Nr. 917, von Dzieditz mit Zug Nr. 1321, von Saybusch-Z. mit Zug Nr. 1318, von Kojetein mit Zug Nr. 2231 nach Kalwarya, ferner via Wadowice mit den Zügen Nr. 6054 der k. k. österr. Staatsbahnen nach Sucha, schliesslich via Kalwarya mit den Zügen der k. k. österr. Staatsbahnen Nr. 1116 nach Chyrow und Nr. 1121 nach Podgórze-Płaszów.

Der gemischte Zug Nr. 2332, Abfahrt von Kalwarya um 7 U. 52 M. Früh nach Bielitz, wird in Wadowice Anschluss an Zug Nr. 6052 der k. k. österr. Staatsbahnen von Siersza-Wodna neu herstellen.

Localbahnen M.-Weisskirchen—Wsetin und Krasna-Rožnau.

Behufs Herstellung einer neuen Verbindung von M.-Weisskirchen via Krasna nach Rožnau wird der gemischte Zug Nr. 2632 von M.-Weisskirchen statt um 4 U. 40 M. um 4 U. 28 M. Nachm. abgehen, in Krasna um 5 U. 51 M. Nachm. eintreffen und den Anschluss an den später gelegten gemischten Zug Nr. 2413, Abfahrt von Krasna um 5 U. 56 M. Nachm., Ankunft in Rožnau 6 U. 49 M. Abends, herstellen.

Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding.

Der gemischte Zug Nr. 4116 wird von Göding statt um 5 U. 55 M. schon um 4 U. 55 M. Nachm. abgehen, bis Tscheitsch fortgesetzt und daselbst um 5 U. 48 M. Nachm. eintreffen.

In Göding wird der Anschluss an Schnellzug Nr. 11 von Wien aufgelassen und die bestehenden Anschlüsse an die Züge Nr. 16 von Krakau und 3616 von Holics und Pressburg verbessert.

Der gemischte Zug Nr. 4129 wird statt von Mutenitz von Tscheitsch bis Göding verkehren, von Tscheitsch um 6 U. 16 M. Abends abgehen und in Göding um 7 U. 5 M. Abends eintreffen. Durch diesen Zug wird eine neue Verbindung von Tscheitsch nach Lundenburg und Wien zum Zuge Nr. 32/6, ferner zum Zuge Nr. 29 nach Olmütz und Sternberg, dann mit Zug Nr. 3629 nach Holics und Skalitz hergestellt.

Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz.

Der gemischte Zug Nr. 4311, Abfahrt von Otrokowitz um 7 U. Abends, wird in Wisowitz statt um 8 U. 53 M. um 8 U. 42 M. Abends eintreffen

Der gemischte Zug Nr. 4331, Abfahrt von Otrokowitz um 8 U. Früh, wird in Wisowitz statt um 9 U. 53 M. um 9 U. 42 Vorm. eintreffen.

Der gemischte Zug Nr. 4330 wird von Wisowitz um 4 U. 35 M. Früh abgehen und in Otrokowitz um 6 U. 12 M. Früh eintreffen.

Der gemischte Zug Nr. 4332 wird von Wisowitz statt um 4 U. um 3 U. 50 M. Nachm. abgehen und in Otrokowitz um 5 U. 23 M. Nachm. ankommen.

Localbahn Holics-Göding.

Vom 1. Mai bis 30. September werden die gemischten Züge Nr. 3629, Abfahrt von Göding um 8 U. Abends nach Holics, und Nr. 3628, Abfahrt von Holicz 8 U. 50 M. Abends, nach Göding verkehren.

Localbahn Lundenburg-Eisgrub.

Der gemischte Zug Nr. 4604 wird von Eisgrub um 4 U. 29 M. Früh nach Lundenburg abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 4621, Abfahrt von Lundenburg um 5 U. 45 M. Früh, wird in Eisgrub um 6 U. 23 M. Früh eintreffen.

Der gemischte Zug Nr. 4607, Abfahrt von Lundenburg um 9 U. 36 M. Vorm., wird in Eisgrub um 10 U. 18 M. Vorm. eintreffen.

Der gemischte Zug Nr. 4602 (neue Nummer 4610) wird von Eisgrub statt um 12 U. 35 M. Nachm. um 11 U. 46 M. Vorm. abgehen, in Lundenburg um 12 U. 31 M. Nachm. eintreffen und den Anschluss an die Schnellzüge Nr. 10 nach Wien und Nr. 801 nach Brünn, ferner an den Personenzug Nr. 13 nach Prerau neu herstellen.

Der gemischte Zug Nr. 4619 (neue Nummer 4601) wird von Lundenburg statt um 3 U. 35 M. um 2 U. 23 M. Nachm. abgehen, in Eisgrub um 3 U. 5 M. Nachm. eintreffen und in Lundenburg den Anschluss an die Schnellzüge Nr. 1 von Wien, Nr. 2 von Krakau, Nr. 810 von Brünn, ferner an den gemischten Zug Nr. 602 von Zellerndorf herstellen.

Der gemischte Zug Nr. 4628 (neue Nummer 4616) wird von Eisgrub statt um 5 U. 30 M. um 4 U. 16 M. Nachm. abgehen, in Lundenburg um 5 U. 4 M. eintreffen und an die Züge Nr. 16 nach Wien, Nr. 11 nach Oderberg und Nr. 811 nach Brünn den Anschluss vermitteln.

Der gemischte Zug Nr. 4630 (neue Nummer 4622) wird von Eisgrub statt um 7 U. 25 M., um 6 U. 44 M. Früh abgehen, in Lundenburg um 7 U. 28 M. Früh eintreffen und an die Züge Nr. 22 und 30 nach Wien, 825 nach Brünn und Nr. 5 nach Krakau den Anschluss vermitteln.

In der Sommersaison werden an Sonn- und Feiertagen vom 1. Mai bis Ende September folgende Züge verkehren:

1. Von Wien nach Prerau, Olmütz und Sternberg die Sonder-Personenzüge Nr. 45/1145/1045, Abfahrt Wien um 6 U. 40 M. Früh, Ankunft Sternberg 2 U. 25 M. Nachm.

Ferner von Sternberg nach Olmütz, Prerau und Wien die Sonder-Personenzüge 1046/1146/46, Abfahrt Sternberg 2 U. 48 Nachm., Ankunft Wien 9 U. 19 M. Nachts.

2. Von Nezamislitz nach Kojetein der Personenzug Nr. 937, Abfahrt Nezamislitz 5 U. 30 M. Früh, Ankunft Kojetein 5 U. 53 M. Früh, zum Anschlusse an den gleichfalls nur an Sonn- und Feiertagen von Kojetein nach Bistritz a. H. verkehrenden Personenzug Nr. 2237.

3. Zwischen Schönbrunn und Troppau die Personenzüge Nr. 1243, Abfahrt von Schönbrunn um 8 U. 15 M. Abends nach Troppau, und Nr. 1240, Abfahrt von Troppau um 7 U. 5 M. Abends nach Schönbrunn.

4. Zwischen Dzieditz, bezw. Kattowitz und Saybusch-Z. werden an Sonn- und Feiertagen (ausgenommen am 15. August und 8. September) folgende Sonder-Personenzüge verkehren:

Abfahrt Kattowitz 6 U. 5 M. Früh, Ankunft in Dzieditz 7 U. 10 M. Früh, weiter als Personenzug Nr. 1333, Abfahrt Dzieditz 7 U. 17 M. Früh, Ankunft Saybusch-Z. 8 U. 38 M. Früh.

In der Gegenrichtung der Zug Nr. 1334, Abfahrt Saybusch 7 U. 3 M. Abends, Ankunft Dzieditz 8 U. 14 M. Abends, Abfahrt Dzieditz 8 U. 29 M. Abends, Ankunft Kattowitz 9 U. 38 M. Nachts.

Der Personenzug Nr. 1335, Abfahrt von Bielitz 2 U. 30 M. Nachm. nach Saybusch-Z., wird vom 1. Mai bis Ende September an Sonn- und Feiertagen (ausgenommen am 15. August und 8. September) verkehren.

5. Von Friedek-M. nach Mähr.-Ostrau der Personenzug Nr. 2140, Abfahrt von Friedek-M. 10 U. 1 M. Nachts, Ankunft Mähr.-Ostrau 10 U. 53 M. Nachts, mit Anschluss in Friedek-M. an den um 6 Uhr 52 M. Abends von Bistritz a. H. abgehenden Personenzug Nr. 2225.

6. Zwischen Krasna und Bistritz a. H. die Personenzüge Nr. 2226, Abfahrt von Krasna 6 U. 55 M. Früh, Ankunft in Bistritz a. H. 8 U. Früh, und Nr. 2225, Abfahrt von Bistritz a. H. um 6 U. 52 M. Abends, Ankunft in Krasna 7 U. 55 M. Abends, im Anschlusse an die zwischen Krasna und Friedek-M. täglich verkehrenden Personenzüge Nr. 2225 und 2226.

7. Zwischen Kojetein und Bistritz a. H. die Personenzüge Nr. 2237, Abfahrt Kojetein 6 U. Früh nach Bistritz a. H., und Nr. 2238, Abfahrt Bistritz a. H. 5 U. 20 M. Nachm. nach Kojetein.

8. Von Ernsdorf nach Bielitz nur bei günstiger Witterung der Personenzug Nr. 2239, Abfahrt Ernsdorf 8 U. 40 M. Abends, Ankunft Bielitz 9 U. 3 M. Nachts.

9. Von Golleschau nach Ustron die gemischten Züge Nr. 2729, Abfahrt Golleschau 6 U. 10 M. Früh, und Nr. 2741, Abfahrt Golleschau 3 U. 8 M. Nachm., von Ustron nach Golleschau die gemischten Züge Nr. 2724, Abfahrt Ustron 5 U. 40 M. Früh, und Nr. 2728, Abfahrt Ustron 3 U. 31 M. Nachm.

10. Zwischen Hotzendorf und Neutitschein die gemischten Züge Nr. 2832, Abfahrt Neutitschein 1 U. 45 M. Nachm. nach Hotzendorf, und Nr. 2833, Abfahrt Hotzendorf 3 U. 10 M. Nachm. nach Neutitschein.

11. Von Bennisch nach Troppau der gemischte Zug Nr. 3534, Abfahrt Bennisch 7 U. 45 M. Abends, Ankunft Troppau 9 U. 32 M. Nachts.

Näheres ist aus den affichirten Fahrplanplakaten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Ostrau-Friedlander Eisenbahn und der Localbahnen Saitz-Tscheitsch-Göding, Mutenitz-Gaya, Otrokowitz-Zlin-Wisowitz, Lundenburg-Landesgrenze-Kutti, Lundenburg-Eisgrub und Localbahn Auspitz, giltig ab 1. Mai 1902, zu entnehmen.

Wien, am 9. April 1902. [308]

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Einführung directer Fahrkarten.

Mit 1. Mai 1902 gelangen in der Station Meran directe combinirte Fahrkarten I. und II. Cl. nach Laibach S.B., Triest S.B., Abbazia-Matuglie und Fiume über Villach-Tarvis (Meran—Bozen-Gries und Villach—Laibach Personenzug, sonst Schnellzug) zur Ausgabe.

Wien, am 12. April 1902. [309]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Abänderung des Stationsnamens Breitingen.

Mit Genehmigung des kgl. Finanzministeriums wird der Name der Station Breitingen (Linie Leipzig—Hof) ab 1. Mai 1902 in „Breitingen-Regis“ umgeändert.

Dresden, im April 1902. [310]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. Localbahn Friedland i. B.-Hermsdorf. Localbahn Raspenau-Weissbach.

Einführung des Nachtrages I zum Personentarife.

Am 1. Juni 1902 gelangt der Nachtrag I zum Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der Localbahn Friedland i. B.-Hermsdorf und der Localbahn Raspenau-Weissbach einerseits und Stationen der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn andererseits zur Einführung.

Der Nachtrag enthält Aenderung von Fahrpreisen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen zum Preise von 10 Hellern erhältlich.

Wien, im April 1902. [311]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung einer temporären Zuschlagsfrist zu den reglementarischen Lieferfristen für die Station Borysław.

Auf Grund Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 31. März 1902, Z. 12.560/16, wird in Ansehung der in der Station Borysław durch den Bahnhofumbau eingetretenen aussergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse im Sinne des § 63 des Eisenbahn-Betriebsreglements und der Ausführungsbestimmung § 6 zu Art. 14 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr die Festsetzung einer temporären 24stündigen Zuschlagsfrist zu den reglementarischen Lieferfristen mit Giltigkeit für den österr.-ungarischen und den internationalen Verkehr vom 10. April 1902 angefangen rücksichtlich jener Frachtgüter (mit Ausnahme von lebenden Thieren) eingeführt, welche während der Dauer des Bahnhofumbaues in dieser Station zur Aufgabe oder Abgabe gelangen.

Ausser der besagten Zuschlagsfrist findet auf die bezüglichen Sendungen auch die seit 1. April 1889 rücksichtlich sämmtlicher Staatsbahnlinien Galiziens in Kraft stehende 24stündige Zuschlagsfrist Anwendung.

Lemberg, im April 1902. [312]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Tarif-Theiles II, Heft 5, für Schafetransporte.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1902 gelangt der Tarif-Theil II, Heft 5, für die Beförderung von lebenden Schafen von Wien (St. Marx), Station der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, nach Stationen der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft und Stationen der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen zur Einführung.

Abdrücke dieses Tarifes sind durch die Verwaltungen der oben genannten Eisenbahnen und deren Stationen zum Preise von K 0·20 für das Stück erhältlich.

Wien, am 12. April 1902. [313]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Frachtberechnung für Eil- und Frachtgüter im Verkehre zwischen Rózsahegy und Rózsahegy Fonógyár.

Im Verkehre zwischen den Stationen Rózsahegy und Rózsahegy Fonógyár gelangen die auf den Seiten 52—53 unseres seit 1. Jänner 1898 giltigen Localgütertarifes enthaltenen, für 1—10 km entfallenden Frachtsätze zur Anwendung.

Budapest, am 12. April 1902. [314]

Directer Personenverkehr zwischen Baden-Viaduct und Hochschneeberg über Traiskirchen E.W.B.

Mit 1. Mai 1902 gelangen im vorbezeichneten Verkehre directe Fahrkarten zu nachstehenden Preisen zur Ausgabe:

	II. Cl.	III. Cl.
	Kronen	
Einfache Fahrkarten . . .	9·00	6·00
Rückfahrkarten	15·00	10·00

Wien, im April 1902. [315]

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Elsass - Lothringisch - Luxemburgisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. (Tarifnachtrag XI.) Mit Wirksamkeit vom 1. April 1902 gelangte der Nachtrag XI zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Neues Verzeichniss der Ausnahmetarife.
2. Aufnahme der Stationen Etzenricht, Hiltersdorf, Hoppingen und Hurlach.
3. Neue Reihenfolge der Ausnahmetarife, Neuauflage des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) und Aufnahme des Ausnahmetarifes 15 (Eis).
4. Berichtigungen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Mais ab Deggendorf Donaulände transit nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, giltig vom 1. April 1902. (Neueinführung.) Mit Wirksamkeit vom 1. April 1902 gelangte ein Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Mais in Wagenladungen von 10.000 kg ab Deggendorf Donaulände transit (Herkunft von Wien und weiter) nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen zur Einführung.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. August 1898 nebst Nachträgen aufgehoben.

Rheinisch - Nassau - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Tarifnachtrag VIII.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1902 kam der Nachtrag VIII zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Neues Verzeichniss der Ausnahmetarife.
2. Ergänzungen und Aenderungen zum Kilometerzeiger.
3. Neue Reihenfolge der Ausnahmetarife.
   Neue Ausnahmetarife Nr. 2 und 2a (Rohstofftarif).
   Neuauflage des Ausnahmtarifes Nr. 4 (Düngekalktarif).
   Ausnahmetarif Nr. 15 (Eis).
4. Sonstige Berichtigungen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, sind die billigeren Sätze noch bis zum 31. Mai 1902 anzuwenden.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Tarifnachtrag XI.) Mit Wirksamkeit vom 1. April 1902 kam der Nachtrag XI zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Neues Verzeichniss der Ausnahmetarife.
2. Aufnahme der Stationen Etzenricht, Hiltersdorf, Hoppingen und Hurlach.
3. Neue Reihenfolge der Ausnahmetarife.
   Neue Ausnahmetarife Nr. 2 und 2a (Rohstofftarif).
   Ausnahmetarif Nr. 15 (Eis).

Main - Neckarbahn - Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1901. (Aenderung des Rohstofftarifes etc.)

I. Mit Giltigkeit vom 1. April 1902 wurde der Ausnahmetarif Nr. 2 (Rohstofftarif) auf Seite 8 des Nachtrages I, wie folgt, geändert:

1. Die den einzelnen Artikeln beigesetzte Bezeichnung des Giltigkeitsgebietes
   — wie:
   } im gesammten Verbandsverkehr
   } im Verkehr zwischen Heidingsfeld Bayer. B. einerseits und sämmtlichen Main-Neckarbahnstationen andererseits etc.
   u. s. w. —
   ist für sämmtliche Artikel (Ziffer 1—9) zu streichen.
2. Den Ziffern 5b) und 5c) ist das Verweisungszeichen ** beizusetzen
   [„5h)**“ — „5c)**“]
3. Ziffer 6h) erhält folgende Fassung:
   „6 h) Holzsägespäne (Holzsägemehl) **“
4. Am Ende der Seite ist folgende weitere Fussnote beizufügen:
   „** Giltig nur bei Verkehrsleitung über Aschaffenburg“.

II. Auf Seite 69 des Tarifes ist folgender neue Ausnahmetarif einzufügen:

Ausnahmetarif Nr. 2a
für
Holz, wie im Specialtarif III unter Holz, Ziffer 1—5, 7 und 8, genannt,
im Verkehre zwischen Probstzella einerseits und Arheilgen, Egelshach, Isenburg, Langen, Sprendlingen und Wixhausen andererseits.

Der Ausnahmetarif findet Anwendung bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen oder bei Frachtzahlung hiefür.

Die Berechnung der Frachtsätze erfolgt nach den im Kilometerzeiger angegebenen Entfernungen und der Kilometer-Tariftafel des Rohstofftarifes.

Tarif für den directen Viehverkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und Stationen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Juli 1899. (Tarifnachtrag II.) Am 1. April 1902 gelangte zum Tarife für den directen Viehverkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der bayerischen Linien der Localbahn-Actiengesellschaft andererseits vom 1. Juli 1899 Nachtrag II zur Einführung.

Der Nachtrag enthält eine Neuauflage der besonderen Zusatzbestimmungen zu den allgemeinen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifes und kann von dem Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen — soweit der Vorrath reicht — unentgeltlich bezogen werden.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Einführung ermässigter Frachtsätze für Fensterglas.) Mit sofortiger Giltigkeit kommen für den Verkehr von der Stationsgruppe Groschowitz—Tillowitz des Directionsbezirkes Kattowitz ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Fensterglas zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrshureau der kgl. Eisenbahn-Direction in Altona.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Einbeziehung der Station Hochspeyer etc.) Vom 15. April 1902 ab wird die Station Hochspeyer (alt) der Pfälzischen Eisenbahnen für den Wagenladungsverkehr in die Tarifhefte 1 und 2 für den obgenannten Verbandsgüterverkehr einbezogen. Angewendet werden die Frachtsätze der bisherigen Station Hochspeyer, welche gleichzeitig die Bezeichnung „Hochspeyer (neu)“ erhält.

Hessisch-Rheinisch-Nassau-Bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. Mai 1899. (Einbeziehung der Station Lang-Göns.) Mit Giltigkeit vom 15. April 1902 wird die Station Lang-Göns (E.-D. Frankfurt a. M.) in den vorbezeichneten Thiertarif einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Aufschluss.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1017	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Brennholz (Abschnitt IV des in der 8. Ruhrik bezeichneten Tarifes)	Ehen Gröbming Haus Hüttau Mandling Öblarn Radstadt Rottenmann Schladming Trieben	Deggendorf	Bestimmungen des in der 8. Ruhrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Mai 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil IV, Heft 1 des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. August 1900	Derzeit bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 0·69 0·68 0·69 0·69 0·73 0·68 0·71 0·69 0·71 0·71		Im Kartirungswege		
1018	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Sand laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes, Abtheilung I und II	Siehe nachstehende Tabelle		Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. März 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1902	Tarif, Theil II, Heft 3 A (Ausnahmetarif Nr. 28) des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach	Von									
	Freihung		Langenbruck		Schönlind		Tirschenreuth		Vilseck	
	Abtheilung									
	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
	Frachtsätze für 100 kg in Mark									
Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahnen:										
Aussig	0·82	0·82	0·83	0·83	—	—	—	—	—	—
Bilin	0·76	0·67	0·77	0·68	—	—	—	—	—	—
Schwaz-Kuttowitz	0·74	0·74	0·75	0·75	—	—	—	—	—	—
Teplitz	0·76	0·71	0·77	0·72	—	—	—	—	—	—
Station der Buschtěhrader Eisenbahn:										
Karlsbad B.E.B.	—	—	—	—	—	—	0·39	0·39	—	—
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:										
Bilin	0·76	0·67	0·77	0·68	—	—	—	—	—	—
Königswart-Sangerberg	0·33	0·29	—	—	—	—	—	—	—	—
Kosten	0·76	0·69	0·77	0·70	—	—	—	—	—	—
Stankau	—	—	—	—	0·51	0·43	—	—	0·52	0·44
Teplitz-Waldthor	0·76	0·71	0·77	0·72	—	—	—	—	—	—
Tremoschna	0·60	0·45	0·61	0·46	—	—	—	—	—	—

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1019	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Localbahn Krakau-Kocmyrzów	Abfallwasser, schwefelsäurehältiges (Abfallproduct bei der Oelraffination), der Pos. A—23 der Güterclassification	Borysław Drohobycz Głęboka Gorlice Grybów Iwonicz Jasło Krosno Marcinkowice Nadwórna Neu-Sandec Posada-Chyrowska Przemyśl Stróże Ustrzyki Wola-Lużańska Zagorzany	Dąbie—Piaski	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localtarif	Heller 97 96 85 65 59 73 69 72 69 123 67 83 78 59 86 62 64	Heller 86 85 73 52 46 61 55 59 55 112 54 72 66 46 75 48 50	Heller 11 11 12 13 13 12 14 13 14 11 13 11 12 13 11 14 14	Im Kartirungswege		
1020	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Bruchsteine und Schotter der Pos. 8—55 a) der Güterclassification	Rawa ruska	Bełzec Brzuchowice Dobrosin Glińsko Hrebenne Kamlonka-Lipnik Lemberg Lemberg-Kleparów Lubycza Macoszyn Zarudce Zaszków Zawadów Żołkiew	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	Heller 18 39 16 21 10 9 45 43 14 26 32 33 35 24	Heller 12 26 11 14 8 8 27 27 9 17 21 22 23 16	Heller 6 13 5 7 2 1 18 16 5 9 11 11 12 8	Im Kartirungswege		In diese Publication wurde die Publication im Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt, Nr. 145 vom 14. December 1901 unter Post-Nr. 3348 einbezogen und tritt diese frühere Publication demgemäss gleichzeitig ausser Wirksamkeit
1021	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Localbahnen Trzebinia-Skawce und Trzebinia-Siersza wodna	Steinkohlen und Erze	Trzebinia oder umgekehrt	Siersza wodna	**Minimalquantum von** 225.000 Tonnen à 1000 kg. **300.000 Tonnen à 1000 kg.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif Im Rückvergütungswege	12 12	4 5	8 7	Im Kartirungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate für die in Siersza wodna aufgegebenen Sendungen, ferner der Original-Frachtbriefe für die in der genannten Station ankommenden Sendungen, welche vom Absender, bezw. Empfänger bis längstens Ende März 1903 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau zu bewirken ist	

Fortlaufende Nummer	1022	1023	1024
	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Localbahnen Zeltweg—Wolfsberg und Wolfsberg—Unter-Drauburg	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Maschinelle Einrichtungsgegenstände sammt Zugehör	Erdfarben (Farberden) laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	Fässer, leere, gebrauchte (unter 8 Hektoliter Gehalt)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Zeltweg	Anssig	Grammat-Neusiedl St.E.G.
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	St. Stefan	Messel	Bruck a/L. transit
		oder umgekehrt	Kolin Oe.N.W.B. oder St.E.G.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der Bestimmungen des im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Ausnahmetarifes VI, sowie der für die Anwendung der Ausnahmetarife giltigen allgemeinen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zur Erweiterung einer berghauliehen Sortieranlage bestimmt sein	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Eisenbahnwagen und Frachtbrief	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und giltig in der Zeit	vom 23. März 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	vom 1. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 3	Theil II, Heft 9, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes (Ausnahmetarif Nr. 14) vom 1. Februar 1898	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden	a) Mark 2·25 b) „ 1·46	114 Heller 121 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	50% Nachlass von den ungekürzten Frachtsätzen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 3, für die in der Rubrik 3 genannten Localbahnen enthaltenen Gebührenberechnungs-Tabelle		Verschieden
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction Villach zu bewirken ist		
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	1	1025	1026	1027
Die Publication erfolgt	2	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Buschtéhrader Eisenbahn
von der	3			
und im Namen der	3			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Brückenconstructionstheile der Pos. E—5, Pos. 4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle (Lignit) und Glanzkohle	a ermässigtes Eilgut b) besonders ermässigtes Eilgut
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Wien-Matzleinsdorf	Cilli	Jungbunzlau (B.N.B.)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Divacca	Marburg Kärnth. Bahnhof	oder umgekehrt Gablonz-Brandl Gablonz a. N. Georgenthal-Albrechtsdorf Josefsthal-Maxdorf Maffersdorf Maffersdorf-Fabrik Morchenstern Neudorf a. N. Proschwitz Unter-Morchenstern Wiesenthal a. N.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Aufladen obliegt dem Absender. Die Sendungen müssen mit an die Banlettung der Localbahn Triest-Parenzo (zu Handen der Herren Brunetti, List und Radl) in Pinguente als Empfängerin adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen und für den Bau der genannten Bahn bestimmt sein	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. Sendungen müssen in Marburg Kärntb. Bahnhof mittelst Strassenfuhrwerken abgeführt oder über ein mit der Station verbundenes Industriegeleise bezogen werden	Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	7	vom 20. April 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 21. April bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902
Bezeichnung des Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8	Localtarif	Localtarife	Localgütertarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	221	47	Es bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	142	43	Heller a b 180 157 188 157 172 151 188 167 156 135 152 131 160 139 184 157 168 147 141 123 164 143
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	79	4	Heller ad
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14			

Fortlaufende Nummer	1028	1029
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Buschtěhrader Eisenbahn	Buschtěhrader Eisenbahn
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Eisen und Stahl, alt, abgängig, der Pos. E—8 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, der österr.-ungar. und bosn.-herceg. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902 | Luppen von Schweisseisen oder Schweissstahl, auch Luppenstähe (Rohschienen Zaggeln), rohe Blöcke von Flusseisen oder Flussstahl, auch Stahlknüppel (Billets) aus der Pos. E—7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, der österr.-ungar. und bosn.-herceg. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902 | Eisen (Roh-) aller Art, in Masseln (Broden) oder Prismen der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, der österr.-ungar. und bosn.-herceg. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Kalk, gebrannt; Cement
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Douawitz	Lobositz (A.T.E. und St.E.G.)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Anuathal-Rothau	Karlsbad (B.E.B.) / Eger (B.E.B.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. | 1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen
	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Tarif, Theil II, Heft 2, des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1901
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es bestehen keine directen Frachtsätze	84 / 99 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	175·4 / 175·4 / 183·4 Heller	80 / 95 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		4 / 4 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen		

Fortlaufende Nummer	1030	1031
Die Publication erfolgt	Oesterreichischen Nordwestbahn	Eisenbahn Wien-Aspang zugleich als Betriebführende der Schneebergbahn
von der und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Petroleum, raffinirt, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl, Blauöl), Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petrolenmpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, für sämmtliche Artikel in Fässern oder in Cisternen- (Reservoir-) Wagen	Güter aller Art zum Betriebe des der Schneebergbahn gehörigen Hotels auf dem Hochschneeberge
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Drösing	Hochschneeberg
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Prag (St.E.G. und Oe.N.W.B.)	Wien E.W.A. / Klein-Schwechat / Wr. Neustadt Sch.B.B. / Puchberg a. Sch. (oder umgekehrt)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtgutmässige Beförderung und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen tarifmässigen Bestimmungen; Nachweisung eines von den Absendern der in Spalte 4 angeführten Artikel während der Giltigkeitsdauer dieses Frachtzugeständnisses bezogenen, die Verfrachtung ab Drösing um 11 Percent übersteigenden Quantums von Rohpetroleum aus Galizien nach Drösing	Aufrechthaltung der für das betreffende Gut giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	des Betriebes der Zahnradbahn im Jahre 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1899	Localgütertarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	228 Heller	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	114 Heller	Hinsichtlich der Eisenbahn Wien-Aspang und der Adhäsionsstrecken der Schneebergbahn 50 Percent Nachlass von den regulären Frachtsätzen, hinsichtlich der Zahnradstrecke Gebührenfreiheit
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	114 Heller	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate für den Versandt ab Drösing, sowie auf dieselbe Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe über den Bezug des Rohpetroleums nach Drösing. Die Vorlage der bezeichneten Frachtdocumente hat spätestens bis Ende März 1903 zu erfolgen	
Besondere Bemerkungen		Die Sendungen von und nach Wien und Klein-Schwechat sind ausschliesslich über Sollenau-Feuerwerksanstalt zu leiten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	nnd im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	nnd gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1032	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Thonwaaren der Pos. T—21 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1902, dann Cementröhren	Lundenburg	Marchegg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarif für das Hauptbahnetz vom 1. Juli 1899	Verschieden	36 Heller	Verschieden	im Kartirungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
19	Nr. 4 vom 14. Jänner 1902	324	K. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Bruchsteine, unbearbeitete (Auflieferung eines Minimalquantums von 40 Wagenladungen)	Rawa ruska	Bełzec	vom 1. Jänner 1902	Ist gegenstandslos infolge der Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 145 vom 14. December 1901 unter Post Nr. 3348, da in letzterer der gleiche Frachtsatz von 12 h ohne Bedingung eines Minimalquantums zugestanden wurde

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
39	Nr. 3 vom 11. Jänner 1902	206	K. k. österr. Staatsbahnen	K.F.N.B., St.E.G., Ung. St.B., R.F.C.	Die im Ausnahmetarife Nr. 41 des Tarifes, Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungar.-Rnmän. Eisenbahnverbandes sub Punkt a) angegebenen Holzgattungen	Lotru	Wien St.E.G. und Wien K.F.N.B.	Der Frachtsatz von 265 Ctm. ist auf 261 Ctm. richtigzustellen	
							Wien K.E.B.	Der Frachtsatz von 279 Ctm. ist auf 275 Ctm. richtigzustellen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 44. **Wien, 19. April 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Bagdad-Eisenbahn im Euphratthale. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn von Purkersdorf nach Gablitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur Johann Korbuly in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mittelst Automobilen zu betreibende, dem Personen- und Frachtenverkehre dienende Kleinbahn von Purkersdorf nach Gablitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 10. April 1902. Z. 12.945/2.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Der einem Kutscher, welcher mit Güteraufladen auf einem Bahnverladeplatze beschäftigt ist, durch Scheuwerden seiner Pferde infolge Vorüberfahrens einer Locomotive zugestossene (Betriebs-) Unfall begründet die Ersatzpflicht der Bahn nach den Bestimmungen des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, und kommt es auf den Nachweis eines nach den allgemeinen Bestimmungen zu beurtheilenden Verschuldens der Bahn nicht an.

(Entscheidung vom 10. Juli 1901, Z. 9886.)

Am 8. Jänner 1898 lud der Kutscher E. D. der Brauerei J. Ph. Erben in O. von dem Bahnfraehtenmagazine in T. Bierfässer auf einen mit zwei Pferden bespannten Wagen. Seine Pferde wurden scheu, gingen durch, der Kutscher fiel, gerieth unter die Räder, wobei ihm das rechte Knie zersehmettert wurde. Die Bahnunternehmung gesteht zu, dass der Unglücksfall von der klagenden Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt als Unfall beim Betriebe der Bierbrauerei anerkannt und dem Verletzten vom Beginne der fünften Woche nach dem Unfalle, zunächst der später durch Schiedsgerichtserkenntniss erhöhte Jahresarbeitsverdienst festgestellt wurde, doch bestreitet sie, dass dieses Erkenntniss gegen sie formelles Recht schaffe. Nach diesem erhöhten Verdienste erfolgte ein Nachschuss an den Verletzten. Die sodann von der klägerischen Anstalt mit 30 pCt. bemessene Unfallsrente wurde vom Schiedsgerichte auf 48 pCt. erhöht, welche Rente der Verletzte noch dermalen bezieht. Ausser den im Unfallsjahre ausgezahlten Baarbeträgen verlangt die Klägerin das Deckungscapital, eventuell bei Nichtzuerkennung desselben, die je nach dem Verdienste und dem percentuellen Ausmasse ausgezahlten baaren Rentenbeträge, und zwar nach dem Gesetze vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, und nach den allgemeinen Schadenersatzgrundsätzen. Das Frachtenmagazin ist nach den Ausführungen der Klägerin derart angelegt, dass es sich, von dem nebenan liegenden Personenaufnahmsgebäude durch einen verhältnissmässig geringen Raum getrennt, längs des Bahnkörpers, einen Meter von ihm entfernt, hinzieht.

Der zur Aufnahme der Transportmittel behufs Wegschaffung der Fraehten bestimmte Raum wird wohl gegen die aussen vorüberführende Strasse durch eine Verschalung geschützt, deren Thor tagsüber offen steht; gegen den Bahnkörper zu ist dieser Raum aber weder durch eine Mauer oder Verschalung, noch durch Gebäude abgegrenzt, sondern vollständig offen. Die Klägerin erklärt diesen Raum für zu enge, es bestehe bei dem bekannten regen Zugsverkehre auf der Bahn, dann durch Verschiebungen auf dem Bahnhofe die Möglichkeit eines

Unfalles in sehr grossem Masse und sei zur Verhütung bisher nichts geschehen.

Der Verletzte meldete sich damals bei dem Magazineur H. L., welcher ihn mit den Worten: »Hier liegt Ihr Bier auf der Rampe, die ich Ihnen zeigte,« zur Aufstellung des Wagens an der Rampe angewiesen habe. Der Kutscher hatte einen Rüstwagen, so dass er die Fässer nur auf der Rückseite des Wagens aufladen konnte. Die Pferde hatte er derart gesichert, dass er das Leitseil zuerst unter die Schleife zog, spannte und an einen Haken anhängte. Auch den Strang des Sattelpferdes hatte er ausgespannt. Als nun der Mittagspersonenzug nach K. abfahren sollte, erzeugte die Locomotive ein so ungewöhnliches Getöse, das wie ein plötzlich dumpf ausgestossener brüllender Ton klang, wie E. D. ihn früher nie gehört hatte. Die Pferde scheuten, sprangen drei Schritte vor, als der Kutscher sie wieder in seine Macht bekam und aufhielt. Um den Wagen wieder rückzuschieben, musste er den Strang des rechten Pferdes anspannen, da sei das Getöse wieder ertönt, wodurch die Pferde völlig scheu wurden. Das Getöse sei dadurch herbeigeführt worden, dass der Dampf durch den Locomotivführer so schnell eingelassen wurde, dass die Triebräder der Locomotive auf den allzu glatten Schienen keinen Stützpunkt finden konnten und sich, ohne vorwärts zu kommen, auf derselben Stelle der Schienen mit grosser Schnelligkeit drehten.

Der Zeuge E. D. bestätigte den Sachverhalt im Wesentlichen nach den Klageangaben. Die Entstehungsursache des Getöses könne er nicht aufklären. Den Locomotivführer habe er ebensowenig gesehen, wie dieser ihn sehen konnte, die Verkehrsverhältnisse der Bahn habe er nicht genau gekannt. Der Zeuge R. P. bestätigte dies mit dem, dass auf einmal der Dampf zu beiden Seiten der Maschine herausströmte und zugleich ein schriller Pfiff ertönte, sowie dass das Rauschen und Rummeln der Maschine und das Brausen des Dampfes auffallend stark war. Die Maschine des Zuges sei soweit vorgestanden, dass er sie und einen Theil des Hüttelwagens sehen konnte.

Der Magazineur H. L. gab an, dass er dem Kutscher E. D. die Bierfässer übergab und dass es des Kutschers Sache war, wie er sie aufladen wollte. E. D. habe schon öfter Bierfässer auf derselben Seite des Magazins aufgeladen. Er hätte seinen Wagen auch an der Frontseite aufstellen können und wäre noch Platz gewesen, dass auch andere Fuhrwerke hätten vorbeifahren können.

Die Beklagte führte an, die Abfahrt des Personenzuges sei ganz regelmässig vor sich gegangen, ein Auspuffen des Dampfes bei den Locomotiven, deren zwei vorgespannt waren, sei nicht erfolgt, der Zug habe sich ganz langsam in Bewegung gesetzt, ein aussergewöhnliches Geräusch sei nicht entstanden. Der eine Locomotivführer bestätigte dies mit dem, dass ein Auslassen des Dampfes in die Cylinderhähne und das sogenannte Trommeln nicht stattfand. Der zweite Locomotivführer und ein Heizer gaben an, dass diese Hähne nicht geöffnet wurden, was der zweite Heizer mit dem bestätigte, dass nur in der Anfangs- und Endstation der Dampf in diese Hähne eingelassen werde. Nach Angabe der Bahn war die Stirnseite, wo die Fässer abgeladen waren, von dem Geleise, auf dem der Zugsverkehr stattfand, zwanzig Meter entfernt. Sache der Parteien sei es, die zu verladenden Güter bis auf ihre Wagen zu schaffen. E. D. habe die Fässer aus Bequemlichkeit auf der Stirnseite aufgeladen, weil er sie nicht auf die Frontseite schaffen wollte, welche Umstände von den Bahnbediensteten J. M. und H. L. bestätigt wurden, während E. D. angab, dass er nirgends anderswo seine Fässer aufladen konnte. Die von der Klägerin angebotenen Beweise durch gerichtlichen Augenschein und Sachverständige wurden nicht zugelassen.

Das k. k. Kreisgericht als Handelssenat in L. wies die Klage der Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt in P. wegen Schadenersatzes mit dem Urtheile vom 19. December 1900, G.Z. $\frac{\text{Cg. III. 74—00}}{7}$ auf Grund dieses Thatbestandes aus nachstehenden Entscheidungsgründen ab:

Sofern die Klägerin ihren Anspruch, den sie gleichsam als Rechtsnachfolgerin des Verletzten geltend macht, auf die Schadenersatzbestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches stützt, müsste nachgewiesen werden, dass der beklagten Bahnunternehmung ein Verschulden oder eine grobe Nachlässigkeit zur Last falle. Wenn die Klägerin

1. ein Verschulden darin erblicke, dass der Locomotivführer zweimal den Dampf in die Dampfhähne liess, obwohl er wusste, dass unmittelbar an das Geleise des Frachtenmagazins der freie Raum grenze und dass dort Pferde stehen, und, trotzdem die Pferde das erstemal scheuten, zum zweitenmale den Dampf einliess, so sei festgestellt, dass weder der Locomotivführer den Kutscher, noch dieser ihn sehen konnte. Bei Zusammenfassung der Zeugenaussagen ergebe sich, dass bei Abfahrt des Personenzuges dasjenige Geräusch entstanden sei, dass beim Abfahren jedes Zuges stattfinde, dass aber keineswegs ein absichtliches Scheumachen der Pferde inscenirt worden sei. Wenn die Klägerin

2. in dem Umstande, dass das Frachtenmagazin und der daneben befindliche Raum unmittelbar an den Schienen liege und letzterer vom Bahnkörper durch keine Verschalung getrennt sei, ein Verschulden der Bahn als gegeben erachte, so gehe aus dem vorgelegten Plane hervor, dass erst am zweiten Geleise die verkehrenden Züge halten. Es liege in der Nothwendigkeit des Bahnbetriebes, dass das Frachtenmagazin bis an die Geleise heranreichen muss, um Frachten auf- und abladen zu können. Eine Abschliessung des Raumes sei nicht durchführbar und bei keiner Bahn vorhanden; wäre eine solche geboten, so wäre selbe gewiss von der staatlichen Aufsichtsbehörde genehmigt worden. Dass

3. die Bahnbediensteten den E. D. anwiesen, auf dieser so gefährlichen Stelle sein Gespann aufzustellen, sei nicht erwiesen, denn nach dem Zeugen J. M. übergibt die Bahn dem Unternehmer die auf der Rampe abgelagerten Waaren. E. D. hat selbst angegeben, dass ihm der Magazineur nicht ausdrücklich gesagt habe, er solle sich mit seinem Gespanne auf der Stirnseite aufstellen. Die Zeugen L. und M. haben die Möglichkeit des Abladens an der Frontseite bestätigt, da die Rampe dort etwa zehn Meter lang und ebenso hoch wie auf der Stirnseite und Raum für das Vorbeifahren von Fuhrwerken sei.

4. Ein Verschulden der Bahnverwaltung, dass sie ein Verbot nicht erlassen habe, dass jener Platz überhaupt oder wenigstens, wenn Züge verkehren, mit Pferden nicht dürfe bestellt werden, liege deshalb nicht vor, weil nach den Zeugen E. D. und R. P. auf diesem Platze öfter Pferdegespanne aufgestellt waren und die Pferde nie scheu geworden seien. Der Platz sei 15 bis 20 m von

dem Geleise entfernt, von dem der Zug auf das fünfte Geleise übersetzt, es war also keine auffällige Gefahr vorhanden, welche die Bahn unter gewöhnlichen Verhältnissen voraussehen hätte müssen; für einen Schaden aber, der aus Nichtbeobachtung einer besonderen Aufmerksamkeit entstanden ist, könne nach § 1297 a. b. G. B. Niemand verantwortlich gemacht werden.

Die Klägerin verlange auch nach dem Eisenbahnhaftpflichtgesetze Schadenersatz, da die Beschädigung des E. D. durch eine Ereignung im Verkehre der beklagten Bahnunternehmung erfolgt sei, und zwar in der Weise, dass der Betrieb derselben in den Betrieb der Brauerei, in deren Diensten E. D. stand, so eingegriffen habe, dass der Unfall herbeigeführt wurde. Die Klägerin führt jedoch selbst an, dass die Bierbrauerei nach dem Unfallversicherungsgesetze verpflichtet ist, ihre Arbeiter gegen Unfall zu versichern, dass sie dieser Pflicht nachkam, dass der Unfall des E. D., als beim Betriebe der Brauerei erfolgt, anerkannt und ihm die Unfallsrente bemessen worden sei. Der Unfall ist also im Betriebe der Brauerei unmittelbar eingetreten; als einen Unfall, unmittelbar beim Betriebe der beklagten Bahn entstanden, kann man die Beschädigung des E. D. nicht ansehen, denn davon könnte nur gesprochen werden, wenn der Kutscher auf das Geleise gedrängt und dort durch die Wägen des damals verkehrenden Personenzuges beschädigt worden wäre. Es ist aber auch eine Ereignung im Bahnverkehre nicht eingetreten. Denn unter Ereignung versteht man doch ein aussergewöhnliches Vorkommniss, das Eintreten aussergewöhnlicher Umstände, durch welche der Betrieb des Bahnverkehres gestört und durch die Störung eine Beschädigung von Personen herbeigeführt wird. Das Signalgeben, das Auslassen des Dampfes, das Rollen der Räder, selbst wenn diese beiden letzteren Umstände factisch eingetreten wären, sind jedenfalls keine solchen ausserordentlichen Ereignisse, welche den Verkehr stören, vielmehr beim Betriebe vorzukommen pflegen, ohne störende Wirkungen zu üben.

Dass zwei Betriebe in ihrer Thätigkeit sich berühren, ist in dem gewerbsmässigen Betriebe selbst gelegen, weil ein Gewerbe- und Handelsbetrieb den anderen unterstützt, oder sich an denselben anschliessen muss. Das dem Kutscher zugestossene Unglück steht in keinem ursächlichen Zusammenhange, wie Ursache und Folge, der Causalnexus fehlt und deshalb kann die geklagte Bahngesellschaft für die durch den Unfall herbeigeführten Schäden nicht verantwortlich gemacht werden.

Das k. k. Oberlandesgericht in P. hat mit Entscheidung vom 10. April 1901 Bc VI 28 über Berufung der Klägerin das Urtheil erster Instanz theilweise abgeändert und ausgesprochen, dass der dem E. D. am 8. Jänner 1898 beim Bieraufladen auf dem Bahnhofe in T. zugestossene Unfall durch Körperverletzung durch eine Ereignung im Verkehre der mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen beklagten Eisenbahn herbeigeführt wurde, dass die Geklagte die Klägerin für alle auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes dem E. D. zu leistenden Entschädigungen zur Hälfte schadlos zu halten und ihr die Hälfte der bereits dem E. D. ausgezahlten Renten sammt 5 pCt. Zinsen und die Hälfte derjenigen weiteren Rentenzahlungen, welche die Klägerin künftighin auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes dem E. D. leisten wird, zu ersetzen, endlich der Klägerin die Hälfte der Processkosten des Verfahrens erster und zweiter Instanz zu bezahlen habe.

Dagegen wurde die Klägerin mit ihrem weitergehenden Begehren, insbesondere auf den Capitalsbetrag der Rente sammt 5 pCt. Verzugsszinsen oder die andere Hälfte der ausgezahlten und auszuzahlenden Renten mit ihrer Berufung abgewiesen. Bei der ersten mündlichen Berufungsverhandlung hat das Berufungsgericht die Ergänzung der in erster Instanz gepflogenen Verhandlung, durch Aufnahme des in erster Instanz zurückgewiesenen Beweises durch Augenschein über die Anlage des Frachtenmagazins auf dem Bahnhofe der beklagten Eisenbahn in T. und durch Sachverständige über die Ursache des klägerischerseits behaupteten aussergewöhnlichen Getöses der Locomotiven bei Abfahrt des Mittagszuges am 8. Jänner 1898 beschlossen. Der Vertreter der beklagten Eisenbahn führte an, dass die betreffende Bahnanlage mit Erlass der k. k. Statthalterei in Prag vom 25. März 1880, Z. 16.930, genehmigt worden sei und erkannte die dem E. D. ausgezahlten Rentenbeträge, jedoch nicht die Höhe des ihrer Berechnung zugrunde liegenden Arbeitsverdienstes an.

Entscheidungsgründe:

Das über den gerichtlichen Augenschein aufgenommene Protokoll macht als öffentliche Urkunde (§ 292 C.-P.-O.) vollen Beweis über die in demselben festgestellten Situationsverhältnisse. Der von der Klägerin angerufene Berufungsgrund der unrichtigen rechtlichen Beurtheilung der Sache muss als begründet angesehen werden. Vorerst liegt eine körperschädigende und plötzliche Einwirkung eines äusseren Vorganges oder Zustandes auf den Körper des E. D. vor, indem ihm, als infolge des Getöses und der Dampfentwicklung der anziehenden Locomotiven die Pferde seines Gespannes scheu wurden, und er dieselben pflichtgemäss aufzuhalten suchte, das linke rückwärtige Rad seines Wagens über die Beine ging und hiedurch ein Bruch der rechten Kniescheibe zugefügt wurde.

Diese Verletzung ist durch eine Ereignung im Verkehre der beklagten Eisenbahn herbeigeführt worden und ist der örtliche, zeitliche und causale Zusammenhang der Verletzung mit dieser Ereignung im Verkehre der Bahn gegeben. Eine Ereignung, welcher Ausdruck mit dem im § 1 des Arbeiter-Unfallversicherungsgesetzes gebrauchten Ausdruck: „ein beim Betriebe sich ereignender Unfall“ gleichbedeutend erscheint, ist ein Vorgang oder Zustand in den zum Verkehre einer Bahn gehörigen Anlagen, der eine plötzliche schädigende Wirkung auf einen menschlichen Körper ausübt; ob diese Ereignung einen störenden Einfluss auf den Verkehr hatte, ist gleichgiltig. Verkehr aber ist die in Thätigkeit gesetzte Gesammtheit von Naturkraft und menschlicher Thätigkeit, die dem wirthschaftlichen Zwecke der Eisenbahn, dem Personen- und Gütertransporte unmittelbar dient, welch letzterer durch das Eisenbahnbetriebsreglement seine Regelung gefunden hat, woselbst über die Auf- und Ablieferung genaue Vorschriften enthalten sind.

Dieselben gehen dahin, dass auch die Ablieferung des Gutes einen integrirenden Bestandtheil des Waarentransportes bildet. Bei der mit dem Bahnbetriebe unmittelbar zusammenhängenden Thätigkeit des E. D. erfolgte die Ereignung im Fahrtbetriebe der Bahn, das Getöse und die Dampfentwicklung der anziehenden Locomotiven, was beim Mangel einer gehörigen Absperrung das Scheuen der Pferde des E. D. und seinen Unfall herbeiführte.

Dieser Unfall steht im örtlichen und zeitlichen Zusammenhange mit dieser Ereignung im Verkehre; er erfolgte am Bahnhofe, inmitten des Verkehrsbetriebes, bei der Fahrt des Personenzuges. Der unmittelbar causale Zusammenhang ergibt sich daraus, dass das Getöse und die Dampfentwicklung der Locomotiven das Scheuwerden der Pferde, dieses das Ueberfahren und die Verletzung des E. D. bewirkte. Was die obigen vier Punkte anlangt, so ist

ad 1 vom Processgerichte nicht festgestellt worden, dass die Locomotivführer bei Abfahrt des Zuges die Cylinderhähne geöffnet hätten. Wenn auch die Sachverständigen die Wahrscheinlichkeit des Räderschleifens annehmen, so haben sie dasselbe doch als ein mit dem Bahnbetriebe verbundenes Uebel erklärt, welches im Vorhinein nicht verhindert werden könne.

Ad 2. Das Berufungsgericht nimmt nach dem Sachverständigengutachten als erwiesen an, dass Pferde weniger durch das Hören selbst stärkerer Geräusche, als vielmehr durch das Sehen plötzlich auftretender Erscheinungen erschreckt werden und dass vorliegend das Scheuen derselben hauptsächlich durch den Anblick der Dampfwolken, die beim Anfahren der nur ungefähr 24 m entfernten und bis 11 m Distanz herannahenden Locomotiven plötzlich und stossweise, sowie in der Richtung gegen die Pferde ausströmten, hervorgerufen wurde, wobei das eingetretene Geräusch auf das Scheuwerden mitwirkte. Wenn nach dem Gutachten bei allen Bahnen unmittelbar am Geleise situirte Ladeplätze vorkommen, so ist es in speciellen Fällen, wie offenbar am Bahnhofe in T., im Interesse der Verkehrssicherheit geboten, durch geeignete Vorkehrungen in baulicher oder betriebstechnischer Hinsicht die Verhütung von Unfällen anzustreben. Das Fehlen einer jeglichen Sicherung ist ein Mangel in der baulichen Anlage des Ladeplatzes. Mit dem citirten Statthaltereierlasse wurden die daselbst erwähnten Bauänderungen mit Umgangnahme von einer Localcommission genehmigt und seit dem Jahre 1880 hat der Verkehr auf dieser Bahn eine gewaltige Zunahme erfahren, was selbstverständlich auf die Sicherheitsverhältnisse von schwerwiegendem Einflusse ist.

Ad 3 und 4. Nach den erstrichterlichen Feststellungen ist dem E. D. vom Magazinspersonale zwar nicht ausdrücklich vorgeschrieben worden, sein Gespann an der Stirnseite aufzustellen, doch waren die Bierfässer auf der Rampe derselben gelagert, worin für D. die stillschweigende Anweisung, sein Gespann dort aufzustellen, enthalten war, zumal wenn E. D. sein Gespann auf der inneren Zufahrtsstrasse aufgestellt hätte, nur ein Raum von 1·3 m frei geblieben, hiedurch aber der ganze Wagenverkehr daselbst gesperrt gewesen wäre. Dass es von der Bahnverwaltung überhaupt geduldet wird, auf dem Stirnplatze Gespanne aufzustellen, begründet mit Rücksicht auf die Gefährlichkeit der Situation eine Ausserachtlassung der obigen Vorschriften.

Allein dem Verletzten E. D. fällt ebenfalls ein Verschulden an der Beschädigung zur Last, denn er achtete nicht die ihm vom Zuge drohende Gefahr, spannte das Sattelpferd ein, drehte die Schleife auf, wodurch die Pferde den Wagen in ihre volle Gewalt bekamen und wollte nun den Wagen wieder an die Rampe zurückschieben.

Da nach § 17 des Arbeiter-Unfallversicherungsgesetzes die Haftung anderer als der im § 15 desselben Gesetzes genannten Personen, die einen Unfall durch Verschulden veranlasst haben, sich nach den bestehenden Vorschriften bestimmt, und der aus dieser Haftung entspringende Entschädigungsanspruch, insoweit als die Versicherungsanstalt zum Schadenersatze verpflichtet ist, dieser zusteht, sie also gleichsam als Rechtsnachfolgerin des Verletzten auftritt, so kann sie, da diesem nach § 2 des Haftpflichtgesetzes vorliegend nur die Hälfte des Ersatzes gebührt, auch nur die Hälfte der ihm zu zahlenden Entschädigungsrenten begehren.

Nach § 31 bis 36 des Arbeiter-Unfallversicherungsgesetzes ist zur Festsetzung der Entschädigungansprüche nur die Unfallversicherungsanstalt und deren Schiedsgericht ausschliesslich zuständig; es ist daher die Bemessung des Jahresarbeitsverdienstes durch diese auch für den gemäss § 47 des Arbeiter-Unfallversicherungsgesetzes gestellten Entschädigungsanspruch massgebend. Wenn nun auch nach § 16 des Arbeiter-Unfallversicherungsgesetzes die Unfallsrenten für die Rechnungslegung und Bemessung der Versicherungsbeiträge zu capitalisiren sind, so kann doch nach § 47 dieses Gesetzes nicht der Ersatz dieses Deckungscapitales, sondern nach der Regel der §§ 1323 und 1332 a. b. G. B. lediglich der Ersatz der von der Anstalt thatsächlich gezahlten Unfallsrenten gefordert werden. Die Vorschrift des § 45, Absatz 3, des Arbeiter-Unfallversicherungsgesetzes bezieht sich nur auf die Fälle des § 45, Abs. 1 und 2, und kann auf den Fall des § 47 nicht ausgedehnt werden, da sie als Ausnahme von der allgemeinen Regel strenge zu interpretiren ist.

Hienach war der Klägerin auch nur die Hälfte der Processkosten erster Instanz und des Berufungsverfahrens nach §§ 43 und 50 C.-P.-O. zu vergüten.

Der k. k. Oberste Gerichtshof als Revisionsgericht hat mit Urtheil vom 10. Juli 1901, Z. 9886, keiner der von beiden Theilen eingelegten Revisionen Folge gegeben.

Gründe:

Der von der beklagten Eisenbahngesellschaft angerufene Revisionsgrund des § 503, Z. 2, der in der Nichtzulassung der Ueberprüfung des Sachverständigengutachtens, eventuell der Nichteinholung des Gutachtens der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen liegen soll, ist nicht gegeben. Da der k. k. Oberste Gerichtshof, wie sich aus Folgendem ergibt, auf dem Standpunkte steht, dass die Ersatzpflicht der Bahn schon durch die Bestimmungen des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-B. Nr. 27, begründet ist, und es auf den Nachweis eines nach den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen zu beurtheilenden Verschuldens der Bahn nicht ankommen kann, erscheint dieser von der Revision gerügte Mangel des Berufungsverfahrens bedeutungslos. Darin, dass das Gutachten angibt, im Allgemeinen sei die Einfriedigung des Verladeraumes gegen die Bahngeleise nicht üblich und sei den Sachverständigen kein Fall einer solchen Einfriedigung bekannt, gleichwohl sei aber im speciellen Falle eine solche nothwendig und sei das Fehlen derselben ein Mangel der Bahnanlage, kann kein Widerspruch erblickt werden; und wenn die Bahn in Betreff der Ursache des Scheuwerdens der Pferde die entgegengesetzte Ursache aufstellt, so ist dies lediglich eine Negation des Ausspruches der Sachverständigen. Von den Sachverständigen wird als Ursache des Scheuwerdens das Ausströmen des Dampfes und das Geräusch ausdrücklich angegeben, es befindet sich das Urtheil des Berufungsgerichtes sonach im Einklange mit dem Gutachten, wenn es auch als Ursache des Scheuwerdens die aus der

Locomotive strömenden Dampfwolken annimmt, da es nur darauf ankommt, ob die Pferde durch einen im Verkehre der Bahn gelegenen Umstand scheu geworden sind. Der Begriff einer Ereignung im Verkehre wird vom Berufungsgerichte ganz richtig erfasst.

Nach dem klaren Wortlaute des § 1 des Haftpflichtgesetzes müssen zwei Momente vorliegen, um die Haftpflicht der Eisenbahn zu begründen, nämlich eine Ereignung im Verkehre und durch diese muss die körperliche Verletzung oder Tödtung eines Menschen herbeigeführt werden, das heisst, es muss etwas im Verkehre der Bahn geschehen, sich ereignen, wodurch ein Mensch getödtet oder verletzt wird. Dies trifft in dem von der Revision hervorgehobenen Falle, wenn einen Passagier am Perron oder selbst im Waggon der Schlag trifft, dann nicht zu, wenn der Schlaganfall ausser allem Connex mit einer Ereignung im Verkehre steht, weil dann die Causalität mangelt. Als Verkehr erscheint, wie das Berufungsgericht richtig sagt, alles Dasjenige, was dazu bestimmt ist, dem von der Bahn übernommenen Zwecke, Personen ungefährdet an den Ort ihrer Bestimmung zu bringen, zu dienen.

Vergebens versucht die Revision den Begriff des Verkehres der Eisenbahn dahin einzuschränken, dass dieser mit der Aushändigung des Frachtgutes endet und dass daher die Wegschaffung des Gutes nicht mehr zum Verkehre der Bahn zählt. Denn die bezüglichen Bestimmungen des Eisenbahn-Betriebsreglements betreffen die rechtlichen Beziehungen aus dem Frachtenvertrage und können zur Folge haben, dass die Haftung der Bahn für das Frachtgut mit dem Momente der Ausfertigung desselben endet, sie haben aber nichts zu thun mit der Obsorge des Gesetzes in Ansehung der aus dem Eisenbahnverkehre resultirenden Gefahren für die Gesundheit und das Leben von Menschen. Gewiss ist auch der Transport der Person mit dem Momente beendet, wo diese am Ankunftsorte den Waggon verlässt und doch kann kein Zweifel bestehen, dass die Bahn haftbar ist, wenn eine Person vor Verlassen des Bahnhofes durch eine Ereignung im Bahnverkehre verletzt oder getödtet wird. Auch in diesem Falle erscheint der auf Beförderung der Person gerichtete Vertrag beendet, von der Bahn erfüllt und doch besteht die Haftung, welche ihr das Gesetz aus besonderem Grunde auferlegt. Die Einwendung, dass das Räderschleifen und das dadurch erzeugte Geräusch ein unabwendbarer Zufall sei, kann, weil im Verfahren erster Instanz nicht erhoben, im Revisionsfalle nicht vorgebracht werden.

Nach der Instruction für Locomotivführer sind Letztere angewiesen, das Schleifen der Räder zu vermeiden, woraus folgt, dass dieses Schleifen vermeidbar sein muss, somit nicht als unabwendbarer Zufall angesehen werden kann. Es entfällt hienach die Erörterung eines die Bahn nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen treffenden Verschuldens, weil schon die Haftbarkeit nach dem Haftpflichtgesetze die Sachfälligkeit der Bahn herbeiführen muss. § 47 des Arbeiter-Unfallversicherungsgesetzes räumt der Unfallversicherungsanstalt den Regressanspruch gegen Dritte auch dann ein, wenn der Unfall von Letzteren durch ein Verschulden veranlasst worden ist. § 1 des Haftpflichtgesetzes präsumirt aber ein Verschulden der Bahn und muss dieses so lange als gegeben angenommen werden, als nicht der Gegenbeweis erbracht ist. Der Kostenzuspruch entspricht den Bestimmungen des § 43 C.-P.-O. und dem Umstande, dass die Frage der Theilung des Schadens und der Zahlung eines Entschädigungscapitales keine besonderen Kosten verursacht hat. Auch die Revision der Klägerin ist unbegründet, denn die Umstände, aus denen das Mitverschulden gefolgert wird, sind ausreichend festgestellt. § 1 des Haftpflichtgesetzes schliesst die Annahme eines Mitverschuldens keineswegs aus und wenn § 2 die Haftpflicht dann ausschliesst, wenn der Beweis erbracht wird, dass der Beschädigte selbst an dem Unfalle schuldig ist, so muss das auch dann und insoweit gelten, als er an dem Unfalle mitschuldig ist. Ueberdies regelt das Haftpflichtgesetz nur einen speciellen Fall des Verschuldens und müssen die allgemeinen Grundsätze über den Schadenersatz auch insofern zur Anwendung gelangen, als sie durch das Haftpflichtgesetz nicht ausgeschlossen werden, dies ist aber in Ansehung des § 1304 a. b. G. B. nicht der Fall.

Dass das Getöse und die Dampfentwicklung nicht durch E. D. herbeigeführt wurde, ist richtig. Allein nicht darauf kommt es an, sondern ob ein Verhalten des D. vorliegt, welches mitgewirkt hat, den Unfall herbeizuführen. Die Annahme eines gleichen Grades des Verschuldens und die Theilung des Schadens zur Hälfte entspricht der Sachlage und den Bestimmungen des § 1304 a. b. G. B. Auch in der Nichtzuerkennung eines Capitalsbetrages kann nicht eine unrichtige rechtliche Beurtheilung der Sache erblickt werden und ist in dieser Richtung auf die Gründe des berufungsgerichtlichen Urtheiles zu verweisen.

Bagdad-Eisenbahn im Euphratthale.

Wie das „Journal des Transports“ berichtet, hat der Sultan den Concessionären der Euphratthalbahn Konich—Bagdad—Bassorah—Persischer Meerbusen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 10 ex 1902) bereits die Bewilligung ertheilt, nach erfolgter Genehmigung der Detailprojecte den Bau dieser als erstclassige Eisenbahn herzustellenden Linie in Angriff zu nehmen. Im Sinne der zwischen der Direction der Anatolischen Eisenbahnen und den deutschen und französischen Finanzgruppen (Deutsche Bank in Berlin und Banque Ottomane in Paris) abgeschlossenen Convention vom Jahre 1900 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 4 ex 1900) ist die Bahn auf gemeinsame Kosten zu erbauen und von der Direction der Anatolischen Eisenbahnen Haïdar-Pasha—Eski-Chehir—Konich und der Flügelbahnen Eski-Chehir—Angora und Karahissar—Smyrna zu betreiben. Die von der Station Konieh der anatolischen Eisenbahnen ausgehende Linie führt in ziemlich schwierigem Terrain über die Hochebene der Landschaft Karamanie und nach Uebergang des Taurus-Gebirges nach dem fruchtbaren und reichen Thalgebiete von Cilicie, in dessen Bereich die Trasse die Station Adana berührt, welche bereits in Schienenverbindung mit dem Mittelländischen Meere bei Mersine (gegenüber Cypern) steht. Von Adana wendet sich die Trasse in östlich transversaler Richtung im Djihanthale gegen den Gebirgsstock des „Ghiaur-Dagh“, übersetzt diesen im Passzuge von Bagchiché, von dessen südlicher Ausmündung aus sie dann in süd-südöstlicher Richtung über Kazanali, Kilis und Tell-Habech führt, von wo aus eine 60 km lange Flügelbahn bis Alep herzustellen sein wird, und weiterhin bis zum Euphrat, welchen sie circa 20 km unterhalb Biredzik übersetzt.

Von einem von der Regierung zu bestimmenden geeigneten Punkte der voranbeschriebenen Section ausgehend, ist eine bis Ourfa (dem alten Edessa) führende

Flügelbahn zu erbauen. Von Mossoul aus folgt die Trasse dem rechten Ufer des Tigris in südlich-radialer Richtung über Tekrit bis Sadidjé, von wo aus eine Flügelbahn bis Hanékin nächst der persischen Landesgrenze projectirt ist, und weiterhin von Sadidjé bis zur zukünftigen Hauptstation Bagdad. Bei Bagdad übersetzt die Bahn den Tigris und erreicht in paralleler Richtung zum Strome über Kerbela, Nedjet und Zobeïr die Endstation Bassorah am vereinigten Euphrat und Tigris. Die Verbindung mit dem Persischen Meerbusen erfolgt durch eine von Zobeïr ausgehende bis Koneit oder einen anderen für die Anlage eines Hafens geeigneten Punkt der Küste führende Linie. Die Gesammtlänge der Eisenbahn beträgt von Konieh aus bis zur Meeresküste mit Inbegriff der Flügelbahn rund 2500 km.

Die Dauer der Concession ist mit 90 Jahren bemessen. Die Gesammtlinie ist in Sectionen à 200 km eingetheilt und hat der von Konieh aus in Angriff zu nehmende Bau innerhalb von acht Jahren ausgeführt zu werden.

Das Bagdadbahnnetz geniesst eine staatliche Garantie von jährlich Frcs. 12.000·— per Bahnkilometer und ausserdem eine Betriebssubvention von Frcs. 4500·—. Sobald die Brutto-Betriebsergebnisse Frcs. 4500·— übersteigen, ohne aber Frcs. 10.000·— zu erreichen, entfällt das Superplus zu Gunsten des Staates; wenn aber die Bruttoeinnahmen sich höher als Frcs. 10.000·— stellen, ist der Ueberschuss im Verhältnisse von 60 Percent zu Gunsten des Staates, und 40 Percent zu Gunsten der Unternehmung aufzutheilen. Alle finanziellen Agenden, wie Aus- und Einzahlungen, erfolgen durch die Direction der Staatsschuldencassa. Sollte die Unternehmung ihren contractlichen Verpflichtungen gegenüber dem Staate innerhalb einer achtzehnmonatlichen Frist vom Tage der Ermahnung gerechnet nicht nachkommen, ist die Regierung berechtigt, die Subvention, aber nur für die beanständete Section, zu suspendiren. Die Regierung hat sich das Recht vorbehalten, die Linien der neuen Bahn jederzeit einzulösen, und zwar gegen eine jährlich zu bezahlende Summe, welche einem Betrage von 50 Percent der Bruttoeinnahmen entspricht, jedoch nicht mehr als Frcs. 12.000 per Jahr und Kilometer betragen darf.

Die Bahn ist als normalspurige, vorläufig eingeleisige Linie herzustellen, die Grundeinlösung jedoch für Doppelspur durchzuführen. Der Bau des zweiten Geleises ist erst dann in Angriff zu nehmen, wenn die kilometrischen Ergebnisse Frcs. 20.000 übersteigen.

Im Sinne der Convention, welche zwischen den gemeinsam an dem Bau betheiligten Gruppen französischer und deutscher Capitalisten abgeschlossen wurde, soll der Bau und die Lieferung von Materialien, Fahrbetriebsmitteln etc. zu gleichen Theilen deutschen und französischen Unternehmungen übertragen werden, und zwar französischerseits jener Bauunternehmung, die gegenwärtig die Syrische Eisenbahn herstellt. Den Concessionären wurde auch das Recht eingeräumt, im Bereiche einer zu beiden Seiten der Bahntrasse 20 km breiten Zone Bergbau-Unternehmungen, Ziegeleien etc. zu betreiben.

Die Bagdadbahn ist berufen, einen Umschwung im internationalen Verkehr zwischen dem äussersten Westen Europas und dem Centrum und südlichen Osten von Asien zu schaffen. Die Reise zwischen London und Constantinopel nimmt derzeit bei Benützung der internationalen Schnellzüge 60 Stunden in Anspruch; die Reise über die Linie Haïdar-Pasha—Konieh—Bagdad—Bassorah—Persischer Meerbusen wird nach erfolgter Einrichtung der Strecke für den Schnellzugsverkehr gleichfalls in 60 Stunden zurückgelegt werden, was zusammen eine Reisedauer von fünf Tagen ergibt, und im Zusammenhalt mit der vier Tage in Anspruch nehmenden Fahrt von dort nach dem 1600 englische Meilen entfernten Bombay im Ganzen einen Zeitaufwand von neun Tagen erfordert, während gegenwärtig die Reise von London via Brindisi, Suez-Canal—Bombay 15 Tage in Anspruch nimmt.

Vom Hafen des Persischen Golf aus, in welchen die Bagdad-Bahn einmünden wird, nimmt die Reise zur See nach Colombo 7 Tage, daher von London via Bagdad-Bahn 12 Tage, gegenüber von 20 bis 22 Tagen via Suez-Canal in Anspruch. Im gleichen Verhältnisse wird auch die Reise nach Bangkok, Saïgon, Honkong, Shangai etc. etc. kurz nach allen Relationen des Ostens abgekürzt werden.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 120. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. April wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Choc und Genossen, betreffend die Entlassung von Eisenbahnarbeitern der k. k. Staatsbahnen in Laun und Umgebung;

2. der Herren Abgeordneten Kittel und Genossen, betreffend die Schädigung eines Realitätenbesitzers in Tschernitz durch den Bau einer Schleppbahn vom Juliusschachte nach der Station Obergeorgenthal.

In der 121. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 15. April wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens:

1. der Herren Abgeordneten Wohlmeyer und Genossen, betreffend eine Quartiergelderhöhung für die Angestellten der k. k. Staatsbahnen in St. Pölten;

2. der Herren Abgeordneten Alwin Hanich, Dr. Eisenkolb und Genossen, betreffend die Ausgabe von Arbeiterjabreskarten zu ermässigten Preisen auf der Nordwestbahn-Elbebrücke bei Aussig.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Stammersdorf-Auersthal. Typenpläne für den Unterbau.) Die vom Landes-Eisenbahnamte vorgelegten Typenpläne für den Unterbau der normalspurigen Localbahn von Stammersdorf nach Auersthal wurden vom k. k. Eisenbahnministerium zur Anwendung bei der vorgenannten Bahnlinie genehmigt. [E.-M.-Z. 14.605.]

Localbahn Nixdorf-Rumburg mit der Abzweigung Herrnwalde-Schönlinde. (Ergebniss der commissionellen Verhandlung betreffend die Feststellung der feuersicheren Herstellungen in der Gemeinde Nixdorf.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag vorgelegte Commissionsprotokoll, betreffend die Feststellung der feuersicheren Herstellungen bei einzelnen in der Gemeinde Nixdorf im Feuerrayon der im Bau befindlichen Localbahn Nixdorf-Rumburg-Schönlinde nachträglich errichteten Privatbauten, wurde vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigend zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 14.929.]

Projectirte Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae. (Herstellung der Wasserkraftanlage am Feistritzbache aus Anlass des Baues des Wocheiner-Tunnels (Nordseite) bei Wocheiner-Feistritz: Ergebniss der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung; Bauconsensertheilung.) Das von der k. k. Landesregierung in Laibach mitgetheilte Ergebniss der am 17. März 1902 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des von der k. k. Trassirungsexpositur in Assling vorgelegten Projectes für die Herstellung einer Wasserkraftanlage am Feistritzbache aus

Anlass des Baues des Wocheiner-Tunnels (Nordseite) bei Wocheiner-Feistritz im Zuge der projectirten Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach) — Görz — Triest - St. Andrae wurde zur Kenntniss genommen. Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der obbenannten Amtshandlung hat das k. k. Eisenbahnministerium unter der Voraussetzung der stattgefundenen Erwerbung des Besitzes der erforderlichen Baugründe den Bauconsens für das gegenständliche Project nach Massgabe der einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, ertheilt. Die k. k. Landesregierung in Laibach wurde eingeladen, mit der Fällung der bezüglichen Enteignungserkenntnisse vorzugehen. [E.-M.-Z. 14 353.]

Localbahn Wlaschim - Unterkralowitz. (Hölzerne Strassenüberfahrt in km 21·867.) Der von der Bauaufsicht vorgelegte Plan für die hölzerne Ueberfahrtsbrücke in km 21·867 der Localbahn Wlaschim-Unterkralowitz wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-B.-D. 3073.]

Localbahn Teltsch-Zlabings. (Situationsplan der Personenhaltestelle Wölking-Sitzgras.) Der von der Bauunternehmung J. Kubiček vorgelegte Situationsplan für die Personenhaltestelle Wölking-Sitzgras der Localbahn Teltsch-Zlabings wurde mit dem Beifügen zur Ausführung genehmigt, dass die Herstellung des Perrons im Sinne des Normalplanes Nr. 18/u der k. k. österr. Staatsbahnen zu erfolgen hat. [E.-B.-D. 2824.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Pilsen: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Stadtbureau in Marienbad.) Ab 1. Mai wird das bisher nur für die Fahrkartenausgabe und Gepäcksabfertigung eingerichtet gewesene Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Marienbad (Kaiserstrasse Nr. 42, Haus „Vergissmeinnicht") nunmehr auch als selbstständige Aufgabs- und Verrechnungsstelle für Eilgut, Expressgut und Markencolli eröffnet worden. (Vergl. Verordnungs-Blatt f. E. u. Sch. Nr. 42 vom 15. April, Seite 1125.)

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Einstellung des Verkehres des Expresszuges St. Petersburg—Wien—Nizza—Cannes und retour für die Saison 1901/1902 mit Ende April.) Der Expresszug St. Petersburg—Wien—Nizza—Cannes wird in der Saison 1901/1902 von St. Petersburg am 27. April, von Warschau am 28. April zum letztenmale abgehen und in Cannes am 30. April eintreffen, somit in der Strecke von Granica nach Wien in der Nacht vom 28. zum 29. April zum letztenmale verkehren. In der Gegenrichtung wird dieser Expresszug das letztemal in dieser Saison von Cannes am 26. April abgehen und in Warschau am 28., in St. Petersburg am 29. April eintreffen, demzufolge in der Strecke von Wien bis Granica in der Nacht vom 27. zum 28. April das letztemal verkehren.

Zusammenstellung

der im Monate Februar 1902 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direction Wien . .	549	14056	894	15499	13	9	.	22	0·1	17	.	2	.	3	.	.	.	.	2
„ Linz . .	173	2958	196	3327	2	15	3	20	0·6	7	.	5	7	1	.	.	2	.	.
„ Innsbruck	336	1850	114	2300	1	6	3	10	0·4	3	1	10	.	1	.	.	.	.	1
„ Villach .	196	1852	2458	4506	11	21	8	40	0·9	32	.	5	.	4	.	.	1	.	.
„ Triest . .	56	824	112	992	2	7	1	10	1·0	8	.	.	1	.	.	.	.	.	3
„ Pilsen .	168	2051	3855	6074	.	2	12	14	0·2	8	.	16	.	.	.	.	1	.	1
„ Prag . .	196	2616	3293	6105	1	12	13	26	0·4	11	.	8	4	.	.	.	3	.	.
„ Olmütz .	112	1548	3141	4804	.	1	7	8	0·2	4	.	2	1	.	.	.	.	1	3
„ Krakau .	84	1711	280	2075	4	8	10	22	1·1	6	.	12	7	2	.	.	1	.	.
„ Lemberg	56	1484	296	1836	.	5	.	5	0·3	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.
„ Stanislau	112	812	2704	3628	.	4	.	4	0·1	2	.	.	.	.	.	.	2	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	840	616	1456	.	4	1	5	0·3	.	.	1	.	.	.	4	.	.	3
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft .	168	1092	1036	2296	.	1	1	2	0·1	2	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	112	392	1512	2016	1	.	.	1	0·0	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Eisenbahn Wien-Aspang	.	856	56	912	.	1	.	1	0·1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	336	.	336	.	2	.	2	0·6	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	691	4716	4616	10023	45	66	9	120	1·2	99	3	49	18	.	.	.	8	.	18
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	64	532	12	608	.	2	.	2	0·3	.	.	.	.	.	.	1	1	.	1
Leoben-Vordernberger Eisenbahn .	.	168	56	224	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	337	5406	140	5883	2	4	.	6	0·1	9	.	2	.	.	.	.	.	.	1
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	694	5228	3444	9316	15	36	5	56	0·6	39	.	31	2	1	.	.	1	1	.
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . .	.	290	35	325	.	4	.	4	1·2	4	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	940	5851	224	7015	57	63	.	120	1·7	81	11	10	15	1	.	.	1	1	7
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1795	.	1795	.	1	.	1	0·1	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	504	.	504	.	1	.	1	0·2	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Abänderung des Namens der Station Klamm in „Klamm-Schottwien".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Ansuchen der Marktgemeinde Schottwieu die Abänderung des Namens der Station Klamm in „Klamm-Schottwien" genehmigt und den Verwaltungsrath der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien eingeladen, die nöthigen Veranlassungen zu treffen. [E.-M.-Z. 14.966/20.]

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Pápa-Varsány-Kisbér-Bánhida. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" verlautbart den Wortlaut der zufolge Erlasses des kgl. ungar. Handelsministers vom 8. März 1902, Z. 16.616, erflossenen Concessionsurkunde zu Gunsten des Baues und Betriebes der projectirten Localbahn Pápa-Kisbér-Bánhida (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 141 ex 1901). Concessionär dieser von der Station Pápa der Hauptlinie (Budapest—) Györ (Raab) — Pápa — Kis-Czell — Szombathely (Steinamanger)— Fehring (—Graz) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe steheuden Localbahn Pápa-Csorna ausgehenden und diese in der Station Varsány mit der Linie Györ—Varsány—Jutas—Lepsény (Station der Linie Budapest—Lepsény—Nagy-Kanizsa—Pragerhof der Südbahn-Gesellschaft)—Uj-Dombovár des Staatsbetriebes, von dort aus in der Station Kisbér mit der Linie Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)— Kisbér —Komárom (Komorn) und weiterhin in der Station Bánhida mit der Hauptlinie Budapest-Kelenföld— Bánhida — Komárom — Bruck a. d. L. (—Wien) verbindenden Linie ist die Budapester Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Julius Mandel, Alexander Hoffmann und Wilhelm Quittner. Die effectiven Baukosten dieser im Sinne des G.-A. XXX ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche mit Dampfkraft von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu betreibenden, 90·2 km langen Linie sind mit K 7,400.000, d. i. K 80.610 per laufendes Bahnkilometer, bemessen. Von dieser Summe entfallen Beträge von je K 160.000 zur Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und K 120.000 zur Anlage eines Reservefonds. Seitens der Interessenten dieser Linie wurden als Beiträge zu den Baukosten K 2,590.000 gezeichnet, darunter

	Kronen
vom Municipium des Comitates Komárom . . .	160.000
„ „ „ „ Veszprém . . .	350.000
von der Stadt-Commune Pápa	200.000
von den anrainenden Landgemeinden	262.000
vom Grossgrundbesitze	364.000

Als Stationen, Verladebahnhöfe und Haltestellen sind nebst den entsprecheud zu erweiternden und einzurichtenden End- und Anschlussstationeu Pápa, Varsány, Kisbér und Bánhida in Aussicht genommen:

1. Puszta Gyimoth, Verladebahnhof für Güter in Wagenladungen und Haltestelle für den Personen-, Reisegepäcks- und Eilgutverkehr . . . . . 200 m
2. Ugod, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation . . . . . 400 „
3. Francziavágás, Verladebahnhof (wie 1) . . . . . 250 „
4. Pápa-Teszér, Verladebahnhof (wie 1) . . . . . 250 „
5. Bakony-Tamási, Haltestelle für Personen- und Reisegepäcksverkehr . . . . . 100 „
6. Gicz-Hathalom, Station für den Gesammtverkehr . . 350 „
7. Táp-Szt. Miklós, Verladebahnhof (wie 1) . . . . . 250 „
8. Bánk, Station für den Gesammtverkehr . . . . . 350 „
9. Bakony-Szombathely, Verladebahnhof (wie 1) . . . . 250 „
10. Ete, Verladebahnhof (wie 1) . . . . . 250 „
11. Csaszár, Station für deu Gesammtverkehr . . . . . 350 „
12. Szák-Szend, Verladebahnhof (wie 1) . . . . . 250 „
13. Dad, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation . . . . . 400 „
14. Oroszlány-Dad, Verladebahnhof (wie 1) . . . . . 200 „
15. Környe, Verladebahnhof (wie 1) . . . . . 250 „

Ausser den vorbenannten können mit Genehmigung des Handelsministers auch nachträglich, je nach Bedarf, Verladebahnhöfe und Haltestellen errichtet werden.

Eisenbahnprojecte in Ungarn. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat, wie „Vasuti és közlekedési közlöny" berichtet, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgende Localbahnen ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 8. März 1902, Z. 14.627, der Direction der im Betriebe der Directiou der königlich Ungarischen Staatsbahnen stehenden Losonczer Regional-Localbahnen für eine von der Station Poltár, eventuell der dieser nächst gelegenen Station Zelene der als Sackbahn endigenden Linie Losoncz—Ipoly—Berzencze—Poltár ausgehende und in deren Fortsetzung im Bereiche der Comitate Nógrád und Görnör über Rónyar Becztricska, Málnapataka, Hámor, Dobripotok, Ipoly, Lubenka und Császár patak bis zur Gemarkung der Gemeinde Uj-Antalvölgy führende normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 8. März 1902, Z. 14.818, der Budapester Firma „Részvény társaság villamos és közlekedési vállalatok számára" Actiengesellschaft für elektrische und Verkehrsunternehmungen für:
   a) eine von der Hauptstation Versecz der Linie Temesvár-Jozsefváros—Versecz—Báziós der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, der in ihrem Betriebe stehenden Linien Versecz—Lajos—Maros-Illye der Ungarischen Südostbahn, Versecz—Kubin-Dunapart und Nagy-Becskerek—Szécsány—Versecz der Torontáler Comitats-Localbahnen abzweigende, mit Benützung entsprechender Strassenzüge im Bereiche der Stadt Versecz bis zur Central-Stromerzeugungsstation der städtischen Elektricitätswerke führende Linie;
   b) eine von der Station Versecz der Localbahn Versecz—Lajos—Maros-Illye ausgeheude und diese, gleichfalls mit Benützung entsprechender Strassenzüge, in der Station Versecz-Vásártér mit der Linie a) verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres,

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Genaueste Befolgung der Dienstvorschriften für das Meldeverfahren bei Eisenbahnunfällen.) Der Minister der öffentlicheu Arbeiten hat — wie die „Hamb. Nachrichten" mittheilen — Anlass genommen, die Eisenbahn-Directionen auf die genaue Befolgung der Dienstvorschriften für das Meldeverfahren bei Eisenbahuunfällen hinzuweisen, wonach bei einem Unfalle auf freier Strecke die Station, die der Unfallstelle am nächsten liegt, die erforderlichen Meldungen abzugeben hat. Es sei vorgekommen, dass die zur Meldung verpflichtete Station nur der Nachbarstation telegraphisch Mittheilung von dem Unfall gemacht und angenommen hat, dass diese die vorgeschriebenen Meldungen weitergeben würde. Da eine Verständigung hierüber erst nach geraumer Zeit stattfand, so seien unliebsame Verzögerungen entstanden. Ferner hat der Minister darauf aufmerksam gemacht, dass nach der Dienstvorschrift die Meldungen möglichst schnell abgegeben werden müssen. Wenn bestimmt ist, dass die Meldungen nicht unter dem Eindrucke der ersten Aufregung zu erstatten sind, so dürfen sie dadurch selbstverständlich nicht stundenlang verzögert werden; sie sind vielmehr sofort abzugeben, sobald ein Ueberblick über Art und Umfang des Unfalles gewonnen ist.

— (Directionsbezirk Halle a/S.: Aenderung der Schreibweise eines Stationsnamens.) Die an der Strecke Lübbenau—Kamenz gelegene Haltestelle Kunnersdorf b. Kamenz wird künftig nicht mehr mit K, sondern mit **C** geschrieben.

Bayern. (Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen: Stationsnamenänderung.) Die Station Weiler der Privatlocalbahn Röthenbach b. Lind-Weiler führt fortan die nähere Bezeichnung „Weiler im Allgäu".

— (Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Krottenmühl.) Ab 1. April ist dic an der Strecke Roseuheim—Salzburg gelegene, bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt gewesene Station Krottenmühl nunmehr auch für den beschränkten Eilstückgutverkehr — Eilgüter bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg — eröffnet worden.

Holland. (Holländische Eisenbahn-Gesellschaft: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Blokker.) Ab 26. März ist die zwischen den Stationen Hoorn und Enkhuizen liegende, bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Blokker nunmehr auch für den Güterverkehr iu Wagenladungen eröffnet worden.

Russland. (Betrieb der Eisenbahnstrecke Witebsk—Shlobin.) Zufolge einer Verfügung des russischen Ministers der Verkehrsanstalten wird die im Bau begriffene Eisenbahnstrecke Witebsk—Shlobin nicht als selbstständige Bahn betrieben, sondern als ein Zweig der Riga-Oreler Bahn der Verwaltung der letzteren einverleibt werden. Aus diesem Anlasse wird auch das ganze Betriebsmaterial, das dermalen in den Fabriken hergestellt wird, mit den Abzeichen der Riga-Oreler Bahn versehen, in den Dienst dieser Bahn genommen, obgleich die Witebsk-Shlobin-Bahn für den öffentlichen Verkehr noch nicht eröffnet wurde.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 16. bis 22. April 1902.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

16. April, *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Metcovich", Capitän G. Knezevich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

17. „ *) um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän B. Beduarz, mit Berührung von Pola,¹ Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsendungen nach Bari.

18. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Flora", Capitän M. Mareglia, mit Berührung von Rovigno, Pola,¹ Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

19. „ *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Bosnia", Capitän N. Tomanovich, mit Berührung von Pola,¹ Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Puntschie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

22. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Galatea", Capitän C. Gilovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano, Cattaro, Bari, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7.10 Uhr Früh ankommt.

¹ Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

17. April, Dampfer „Thetis", Capitän R. Signorelli } um
21. „ Dampfer „Thetis", Capitän R. Signorelli } Mitternacht

Vergnügungsfahrt nach Venedig.

16. April, um Mittag Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän B. Bednarz.

Levante und Mittelmeer.

17. April, um 11½ Uhr Vorm. (Eildamofer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia", Capitän B. Vidos, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

17. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Juno", Capitän B. Cobol, mit Berührung von Fiume,†) Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

18. „ um 11 Uhr Vormittags (directe Thessalische Linie) Dampfer „Anrora", Capitän S. Lucovich, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Salonich, Dardanellen, und Constantinopel.

20. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Castore", Capitän E. Winterhalter, mit Berührung von Fiume,†) Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Constantinopel, Varna, Kustendyè, Sulinà, Galatz und Braila.

22 „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Thalia", Capitän P. Ivellich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

24 „ um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien). Dampfer „Semiramis", Capitän R. Colledani, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

25. April, um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Nippon", Capitän G. Klausberger, [von Fiume†) am 21. April] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

3. Mai, um 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bombay,**) Dampfer „Imperator", Capitän C. Androvich, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

**) Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Localfahrten zu den Wettrennen in der Freudenau.) Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft lässt anlässlich der Frühjahrs-Pferderennen in der Freudenau Dienstag den 15., Donnerstag den 17, Samstag den 19., Sonntag den 20., Dienstag den 22., Donnerstag den 24., Sonntag den 27., Dienstag den 29. April und Donnerstag den 1. Mai 1902 in der Zeit von 12 U. 30 M. bis 2 U. Nachmittags Localschiffe nach der Freudenau verkehren. Diese Localschiffe verkehren jedoch wegen der Donaucanalbauten nur ab Station Weissgärber mit Berührung der Landestelle Sofienbrücke; ebenso finden nach Schluss der Rennen Fahrten von der Freudenau nach der Sofienbrücke, Schüttl und Weissgärber statt. Der Fahrpreis beträgt per Person und Tour 60 Heller. Tour- und Retourkarten werden nicht ausgegeben; die an den Cassen Weissgärber und Sofienbrücke gelösten Karten gelten nur zur Fahrt nach der Freudenau.

Deutsches Reich. (Die Betriebsergebnisse der deutschen Rhederei-Gesellschaften für das Jahr 1901.) Einem Aufsatze der „Hamb. Nachrichten" über die Betriebsergebnisse der deutschen Rhederei-Gesellschaften für das Jahr 1901 ist Folgendes zu entnehmen: Die Jahresberichte der deutschen Rhederei-Gesellschaften über das verflossene Jahr, soweit sie bisher vorliegen, bilden ein getreues Spiegelbild der Weltconjunctur; sie alle, fast ohne Ausnahme, stimmen darin überein, dass der Anfang des Jahres 1901 im Wesentlichen noch unter dem Zeichen der früheren günstigen Wirthschaftslage stand, dass aber dann ein plötzlicher und anhaltender Rückschlag eintrat, der noch heute anhält und sich in seinem weiteren Verlaufe noch nicht übersehen lässt. Wie alle anderen Industriezweige, so hatte auch die Rhederei unter einem Missverhältnisse zwischen Nachfrage und Angebot zu leiden und die Frachtraten gingen in manchen Verkehren auf ein Niveau herunter, das man noch kurze Zeit vorher kaum für möglich gehalten hätte. Unter diesen Umständen nimmt es nicht Wunder, wenn die Betriebsergebnisse der Rhederei-Gesellschaften durchwegs hinter denen des Vorjahres zurückbleiben. Die Hamburg-Amerika-Linie vertheilt für das verflossene Jahr 6 pCt. Dividende (gegen 10 pCt. im Jahre 1900). Die gleiche Höhe erreicht die Dividende des Norddeutschen Lloyd (gegen 8½ pCt. im Jahre 1900), der einen Gewinn von Mk. 19,200.000 erzielen konnte. Die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa in Bremen" vermag 8 pCt. Dividende (gegen 14 pCt. in den beiden Jahren 1899 und 1900) zu zahlen. Ihr folgt die Deutsche Dampfschiffahrs-Gesellschaft „Kosmos" in Hamburg, der es möglich ist, nach angemessenen Abschreibungen auf die Flotte und das sonstige Besitzthum der Gesellschaft eine Dividende von 12 pCt. (im Jahre 1900 15 pCt.) zu vertheilen. Gleich gross ist die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg, deren Ergebnisse infolge des früheren intensiven Concurrenzkampfes in der Südamerikafahrt und geschäftlicher Krisen in mehreren südamerikanischen Republiken nur die Vertheilung einer Dividende von 4 pCt. (gegen 10 pCt. im Jahre 1900) gestatten. Die weitere Fortdauer des südafrikanischen Krieges und die aus ihm resultirenden, jeder Beschreibung spottenden Zustände, die in sämmtlichen südafrikanischen Häfen herrschen, haben auf die Ergebnisse der Deutschen Ostafrika-Linie einen derart ungünstigen Einfluss ausgeübt, dass deren Dividende von 8 pCt. im Jahre 1900, auf 2 pCt. für das Jahr 1901 zurückging. Die nächstgrosse Gesellschaft, die Deutsch-Australische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, führt in ihrem Geschäftsberichte Klage über ausserordentlich hohe Betriebskosten und Mangel an Heimfrachten, auch die Südafrikafahrt erforderte andauernd bedeutende Opfer; immerhin konnten 8 pCt. Dividende (gegen 12 pCt. im Jahre 1900) erzielt werden.

Es folgen nun — der Capitalsböhe nach — zwei bremische Rhedereien, die Dampfschiffahrts-Gesellschaften „Argo“ und „Neptun“, von denen die erstere bei vollen Abschreibungen eine Dividende von 3 pCt. (im Jahre 1900 8 pCt.), die letztere 7 pCt. (im Vorjahre 12 pCt.) ihren Actionären auszahlen kann. Auf eine recht erfreuliche Entwicklung blickt die Deutsche Levante-Linie zurück, die nach ihrem Geschäftsberichte durch die ungünstigen Zeitverhältnisse weniger gelitten hat. Sie schlägt für das Jahr 1901 eine Dividende von 6½ pCt. auf das im letzten Jahre um 50 pCt. erhöhte Actiencapital vor (gegen 10 pCt. im Jahre 1900), so dass in Anbetracht der Capitalserhöhung, die zu dem Gewinne per 1901 noch nicht beigetragen hat, die gleiche Dividende gegenüber dem Vorjahre erzielt wurde. Es schliesst sich die Flensburger Dampfer-Compagnie an, deren Gesammtresultat die Vertheilung einer Dividende von 6 pCt. (gegen 10 pCt. im Vorjahre) gestattet, obwohl eine grössere Havarie und die schlechten Herbstfrachten das Ergebniss mehrerer Dampfer ungünstig beeinflussten. Von den mit weniger als drei Millionen Mark Actiencapital arbeitenden deutschen Rhedereien mögen noch die folgende Erwähnung finden: Die neue Dampfer-Compagnie in Stettin 0 pCt. (im Jahre 1900 8 pCt.), die Schleppschiffahrts-Gesellschaft „Unterweser“ in Bremen 0 pCt., die Rhederei-Actiengesellschaft von 1896 7 pCt. (im Jahre 1900 8 pCt.), die vereinigte Bugsir- und Frachtschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg 6 pCt. (im Jahre 1900 5 pCt.), die Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Triton“ in Bremen 7 pCt. (im Jahre 1900 8½ pCt.), die Hanseatische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Lübeck 4 pCt. (im Jahre 1900 12 pCt.), die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei in Oldenburg i. Gr. 12 pCt. (im Jahre 1900 5 pCt.), die Rhederei „Bisurgis“ in Bremen 8 pCt. (im Jahre 1900 9 pCt.) und die Flensburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom Jahre 1869 11 pCt. Aus diesen kurzen Darlegungen, so bemerkt das genannte Blatt, sei zu ersehen, dass das deutsche Rhedereigewerbe im verflossenen Jahre mit dem Vorjahre verglichen, eine Einbusse an Prosperität erlitten hat, wenn auch im Grossen und Ganzen die Ergebnisse noch befriedigend waren. Jedenfalls aber bilde die Verringerung der Erträgnisse eine ernste Mahnung, dass man sich hüten möge, den Schiffahrts-Gesellschaften neue staatliche Lasten aufzubürden oder ihre internationale Thätigkeit durch allzuviele Aufsichtsmassregeln zu unterbinden. Der Rückschlag könnte nicht ausbleiben. Ein Rückgang im Rhedereigewerbe würde ohne Zweifel dem nationalen Wohlstande eine schwere Schädigung zufügen.

Deutschland, England und Amerika. (Statistische Mittheiluugen über den Bau grosser Schiffe während der letzten Jahre.) Ueber den Bau grosser Schiffe in Deutschland, England und den Vereinigten Staaten von Nordamerika machen die „Berliner N. Nachrichten“ folgende Mittheilungen: Wirft man einen Blick auf die Thätigkeit der Schiffswerften während der letzten Jahre, so fällt vor Allem die ausserordentliche Zunahme der Grösse der Schiffe in die Augen. Noch vor zehn Jahren gab es in der ganzen Welt nur zwei Schiffe über 10.000 Tonnen; heute finden wir allein in der Handelsflotte 63 Schiffe von diesem Tonnengehalt und darüber, während unter Hinzurechnung der Krigsschiffe etwa 80 Schiffe von über 10.000 Tonnen vorhanden sind. Diese Ziffer wird sich aber in diesem Jahre noch bedeutend erhöhen. Nach den neuesten Statistiken befinden sich gegenwärtig in England 20, in Deutschland 3 und in den Vereinigten Staaten 10 Schiffe von mehr als 10.000 Tonnen im Bau. Vier von diesen Dampfern, und zwar einer in England, einer in Deutschland und zwei in den Vereinigten Staaten, werden über 18.000 Tonnen aufweisen. Bis zum vorigen Jahre waren die grössten der in Amerika gebauten Schiffe die „St. Louis“ und die „St. Paul“ von je 11.500 Rohregistertonnen, gegen die „Campania“ und „Lucania“ mit 12 950 Tonnen, dem „Kaiser Wilhelm der Grosse“ mit 14.500, dem Dampfer „Deutschland“ mit 16.000 und die „Oceanic“ mit 17.250 Tonnen. Im vorigen Jahre wurden dann drei neue Dampfer von grossen Dimensionen in Amerika vom Stapel gelassen, der Dampfer „Kroonland“ von 12.000 und die Dampfer „Korea“ und „Siberia“ von je 11.300 Tonnen und 18.000 indicirten Pferdekräften; der erstere wurde von Cramp & Sons, die letzteren von der Newport News Co. geliefert. Dermalen befinden sich zwei weitere Dampfer auf amerikanischen Werften im Bau, welche je über 21.000 Tonnen messen sollen, gerade genügend, um den bisher grössten Dampfer „Celtic“ (20.904 Tonnen) zu übertreffen; indessen werden auch diese wieder hinter dem neuen Dampfer „Cedric“ zurückbleiben, der bis auf Weiteres den grössten Dampfer der Welt darstellen wird. Die vorerwähnten beiden Riesendampfer, welche eine Wasserverdrängung von etwa 38.000 Tonnen und eine Geschwindigkeit von 14 Knoten erhalten sollen, sind für den Pacificverkehr von Seattle nach China und Japan bestimmt. Für den transatlantischen Dienst sind ebenfalls amerikanischerseits zwei Doppelschraubendampfer von 13.750 Tonnen im Baue, deren Kiel kürzlich auf der Werfte der Maryland Steel Co. in Baltimore gelegt worden ist. Dieselben werden für Rechnung der Atlantic Transport Co. für den Verkehr zwischen New-York und London gebaut. Deutschlands Antheil an dem Bau grosser Schiffe ist ebenfalls ein ganz hervorragender. An erster Stelle steht der Stettiner „Vulcan“ mit dem Bau des neuen Schnelldampfers „Kaiser Wilhelm II.“ für den Norddeutschen Lloyd von 20.000 Tonnen. Der „Vulkan“ baut ausserdem noch einen Dampfer von 9000, einen von 8300 und einen anderen von 6700 Tonnen. Zusammen beträgt die Tonnage dieser vier Schiffe 44.000 Tonnen mit Maschinen von 52.000 indicirten Pferdekräften. Joh. C. Tecklenborg in Geestemünde führt zwei Dampfer von je über 7000 Tonnen aus den Helzen, sowie ferner ein Segelschiff von nicht weniger als 5200 Tonnen, welches zugleich das grösste Segelschiff der Welt werden wird. Ebenso geben auf der Werfte des Bremer „Vulkan“ in Vegesack mehrere 7000 bis 8000 Tonnen-Schiffe ihrer Vollendung entgegen. F. Schichau in Danzig baut zwei Doppelschraubendampfer von je 8500 Tonnen, ebenfalls für den Lloyd. Die Howaldwerke in Kiel haben unter Anderem für russische Rechnung einen Transportdampfer von 7500 Tonnen mit 12.000 Pferdekräften, sowie ein Segelschiff von 4500 Tonnen in Auftrag. Sämmtliche vorerwähnten Handelsdampfer sind in erster Reihe für die Passagierfahrt bestimmt, in der sich seit dem letzten Jahrzehnt eine ausserordentlich bemerkenswerthe Wandlung vollzogen hat. Die Grösse der Dampfer ist im Vergleich mit den derzeitigen Schiffen um mehr als das Doppelte gestiegen, die Maschinenstärke hat sich verdreifacht, womit sie allerdings ziemlich die Grenze der Leistungsfähigkeit erreicht haben dürfte. Besonders erfreulich aber — bemerkt das genannte Blatt — ist der hervorragende Antheil, den Deutschland an der Entwicklung des Schiffbaues zu verzeichnen hat und der auch im Auslande volle Würdigung findet.

Württembergische Bodensee-Dampfschiffahrt im Jahre 1900. Laut des Berichtes der kgl. Württembergischen Bodensee-Schiffahrt standen im Jahre 1900 9 Dampfboote, 1 Dampfbarkasse, 4 eiserne Schleppboote und 2 eiserne Trajectkähne im Betriebe. Die Dampfboote führten 3920 Fahrten aus und legten 161.029 km Weglänge zurück, die Trajectkähne 634 Fahrten, beziehungsweise 19.826 km und die Schleppboote 359 Fahrten, beziehungsweise 9262 km. Mittelst der Trajectkähne wurden 4672 beladene und 3184 leere Eisenbahnfahrzeuge über den See gebracht (738 beladene und 1060 leere Wagen weniger als im Vorjahre). Der Verbrauch an Steinkohlen und an Holz (letzteres auf den Heizwerth der ersteren umgerechnet) zur Heizung der Dampfkessel betrug bei den für Curs- und Trajectfahrten benützten Dampfbooten 3,377.110 kg oder auf ein Fahrkilometer 23·21 kg (im Vorjahre 24·87 kg). Der Personenverkehr der württembergischen Dampfschiffe von und nach sämmtlichen Bodensee-Uferplätzen umfasste 278.371 Personen, jener mit Dampfbooten sämmtlicher Verwaltungen von und nach württembergischen Uferplätzen 315.260 Personen. Der Güterverkehr der württembergischen Schiffe beziffert sich auf 51.713 t, jener der württembergischen Uferplätze auf 89.934 t. Während der Personenverkehr nahezu die gleichen Ergebnisse wie das Vorjahr aufweist, zeigt der Güterverkehr der württembergischen Schiffe einen Rückgang von 12.026 t, jener der württembergischen Uferplätze von 13.405 t. Der Vermögenswerth an Schiffen sammt Zubehör betrug 1900 Mk. 612.879·76, 1901 Mk. 821.119·76, hat demnach um Mk. 208.240 zugenommen, was von der Anschaffung eines neuen Dampfbootes nach Abzug der üblichen Abschreibungen herrührt. Die Transporteinnahmen von Mk. 368.807·49 resultirten insbesondere aus dem Personenverkehre, welcher Mk. 246.529·30 ergab; die Gesammtsumme der Einnahmen erreichte Mk. 374.781·26, jene der Ausgaben Mk. 309.011·58, der Reinertrag bezifferte sich mit Mk. 65.769·68.

Der seit **1807** schon bekannte und als Specialität berühmte

Becher'sche Karlsbader Englisch-Bitter

ist der beste aller Magenliqueure. Ueberall käuflich. Vielfach prämiirt. Firma beachten, da viele werthlose Nachahmungen ausgeboten werden. Johann Becher, Liqueurfabrik, Karlsbad in Böhmen 691. Vertreter in Wien: Carl Zechmeister, XVIII. Gentzgasse 19.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf.

Aenderung von Fahrpreisen und Einführung neuer Fahrkarten.

Mit 1. Juni 1902 ändern sich die Preise der Rückfahrkarten mit 45tägiger Geltungsdauer, giltig für alle Züge (für D- und L-Züge tarifmässiger Zuschlag) zwischen Wien Staatsbahnhof / oder Nordbahnhof einerseits, Hamburg B. und H. und Hamburg-Altona Verbindungsbahn, sowie Kiel über Bodenbach – Dresden – Berlin oder Leipzig andererseits und betragen:

Zwischen Wien Staatsbahnhof / oder Nordbahnhof und	Rückfahrkarten I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Mark		
a) Hamburg B. und H. und Hamburg-Altona Verbindungsbahn	137·80	98·30	57·90
b) Kiel	150·40	107·70	64·20

Vom gleichen Tage ab werden ferner neue einfache Fahrkarten zwischen Wien Staatsbahnhof / oder Nordbahnhof und Harburg über Bodenbach—Dresden—Berlin und Leipzig, sowie Rückfahrkarten über Bodenbach—Dresden—Berlin—Hamburg oder Berlin — Stendal / oder Wittenberge — Uelzen, dann Rückfahrkarten von Hamburg B. und H. und Hamburg-Altona Verbindungsbahn nach Karlsbad (B.E.B.) und zwischen Prag St.E.G. und Hamburg B. und H. und Hamburg-Altona Verbindungsbahn über Bodenbach—Dresden—Berlin oder Leipzig zu nachstehenden Preisen eingeführt:

Zwischen	Ueber	Giltig für alle Züge (für D- und L-Züge tarifmässiger Zuschlag) Einfache Fahrkarten I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	Geltungsdauer in Tagen	Gepäckfracht für je 10 kg per das a) Gesammtgewicht	b) Uebergewicht
		Mark					
Wien Staatsbahnhof / oder Nordbahnhof und Harburg	a) Berlin	84·80	60·20	37·30	6	1·56	2·73
	b) Leipzig	83·30	59·00	36·50	6	1·56	2·64
Harburg	über Berlin — Hamburg oder Berlin — Stendal / od. Wittenberge —Uelzen	Rückfahrkarten 137·80	98·30	57·90	45		
Von Hamburg B. und H. und Hamburg-Altona Verbindungsbahn nach Karlsbad (B.E.B.)		Rückfahrkarten über Berlin oder Leipzig—Dresden—Bodenbach—Aussig 90·00	64·90	41·70	45		
Zwischen Prag St.E.G. und Hamburg B. und H. und Hamburg-Altona Verbindungsbahn		90·40	65·90	41·70	45		

Wien, am 17. April 1902. [316]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung eines Nachtrages.

Am 1. Mai 1902 tritt ein Nachtrag I zu den Kartirungssätzen nach und von Wien-Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn transit für den directen Verkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn andererseits in Kraft.

Derselbe enthält die Berichtigung von Frachtsätzen nach und von Hütteldorf-Hacking, sowie die Einbeziehung der Stationen der Localbahn Mauthausen-Grein, der Mühlkreisbahn und der Welser Localbahnen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 20 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 16. April 1902. [317]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung eines Frachtsatzes.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1902 ist der auf Seite 38 des ab 1. März 1898 giltigen Tarifes, Theil II, Heft 4, für den obgenannten Verkehr, rücksichtlich der Stationsverbindung Krupa-Niedersedlitz bestehende Frachtsatz des Ausnahmetarifes a (Getreide etc.) von 90 Pfg. auf 99 Pfg. zu berichtigen.

Wien, am 16. April 1902. [318]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.
(Tarif, Theil II, Heft 1.)

Einführung directer Frachtsätze für Möbel von Ungvár nach Berlin.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 28 vom 11. März 1902, Seite 808, publicirten Frachtsätze von Ungvár nach Berlin sind nur für zerlegte Möbel aus gebogenem Holze giltig.

Für unverpackt, oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt, aufgegebene unzerlegte Möbel aus gebogenem Holze dagegen gelangen mit Giltigkeit vom 15. April 1902 bis auf Widerruf, folgende billigere Frachtsätze zur Einführung:

Bei Frachtzahlung

A. für 5.000 kg per Wagen und Frachtbrief,
B. „ 10.000 „ „ „ „ „

Von	Nach Berlin Görlitzer und Schlesischer Bahnhof		Berlin Anhalt-Dresdner Bahnhof	
	A.	B.	A.	B.
	Pfennig für 100 kg			
Ungvár	451	272	454	274

Budapest, am 15. April 1902. [319]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einhaltung der erreichbar billigsten Frachten für Güter aller Art zwischen Wien I K.E.B. (Westbahnhof) und Wien-Hauptzollamt einerseits und Paris andererseits.

Vom 1. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1902, werden bei Zusammenladung von Gütern aller Art der Serie 1 mit solchen der Serie 2, welche nach dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Gütern aller Art als Frachtgut, enthalten im Nachtrage III zum Tarife, Theil V, vom 1. Februar 1890, bezw. für Wien-Hauptzollamt in der Verlautbarung in Nr. 151 vom 31. December 1901 unter fortlaufender Nr. 3891 dieses Blattes direct abgefertigt wurden, im Rückvergütungswege jene im einzelnen Falle billigeren Frachtsätze berechnet, welche sich zur Zeit der Aufgabe durch Umkartirung der Sendung in Buchs und Delle ergeben hätten.

Die Liquidirung der entfallenden Differenzen erfolgt gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf dieses Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien in Vorlage gebracht werden müssen.

Wien, am 12. April 1902. [320]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Fahrkarten.

Mit 1. Mai 1902 gelangen in der Station Glandorf directe Personenzugs-Fahrkarten I. Classe nach Wien-Südbahnhof über St. Michael—Leoben—Bruck a. d. M. zum Preise von K 25·— zur Ausgabe.

Wien, am 15. April 1902. [321]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
Salzkammergut-Localbahn.
Hallstättersee-Dampfschiffahrt.

Einführung directer Fahrkarten- und Gepäcksabfertigung.

Mit 1. Mai 1902 werden directe Fahrkarten von den Stationen Strobl, St. Wolfgang Markt, St. Gilgen, Mondsee und Salzburg (Localbahnhof) nach Ebensee, Ebensee Landungsplatz und zwischen den vorgenannten Salzkammergutbahn-Stationen einerseits, Hallstatt Markt andererseits über Ischl ausgegeben und wird directe Gepäcksabfertigung eingeführt.

Ebenso wird zwischen Prag St.B. einerseits, Strobl, St. Wolfgang Markt, St. Gilgen, St. Lorenz und Mondsee andererseits über Budweis—Linz—Attnang directe Gepäcksabfertigung eingerichtet.

Wien, am 15. April 1902. [322]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen

K. k. österreichische Staatsbahnen.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung und Aufhebung directer Fahrkarten.

Mit 1. Mai 1902 gelangen directe combinirte Fahrkarten II. und III. Classe (B.E.B. Schnellzug, k.k.ö.St. Personenzug), sowie Personenzugs-Fahrkarten II. und III. Classe von Michelob nach Görkau über Komotau zur Ausgabe.

Dagegen werden die Fahrkarten von Michelob nach Görkau über Saaz mit 1. Juni 1902 aufgehoben.

Wien, am 10. April 1902. [323]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Stationsnamen-Aenderung.

Die Benennung der auf unserer Linie Marburg Hauptbahnhof — Franzensfeste gelegenen Station Sachsenburg wurde auf „Möllbrücke-Sachsenburg“ abgeändert.

Wien, am 14. April 1902. [324]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Personenbeförderung mit Zügen zu ermässigten Preisen.

Vom 1. Mai 1902 ab bis auf Weiteres werden in den Stationen der unten benannten Strecken und bei den nachfolgend bezeichneten Zügen, jedoch nur im Verkehre zwischen Stationen jeder einzelnen Strecke untereinander, für die II. und III. Wagenclasse ermässigte Fahrpreise eingehoben, und zwar:

Strecke	Zug Nr.
Bodenbach—Prag	432
Prag—Bodenbach	431
Bodenbach—Aussig	404
Střebichowitz-Winařitz—Kralup	2412, 2414, 2416
Kralup—Střebichowitz-Winařitz	2411, 2413, 2415
Prag—Kralup	433, 435
Rostok—Prag	422, 424, 426, 428
Prag—Rostok	421, 423, 425, 427
Prag—Pardubitz	310
Pardubitz—Prag	301
Pardubitz—Böhmisch-Trübau	308
Böhmisch-Trübau—Pardubitz	307
Chotzen—Halbstadt	921
Halbstadt—Chotzen	922
Böhmisch-Trübau—Brünn	224, 234
Brünn—Böhmisch-Trübau	221, 223
Brünn—Grussbach-Schönau	118
Grussbach-Schönau—Brünn	117
Grussbach-Schönau—Wien	104, 108
Wien—Grussbach-Schönau	103, 107
Mistelbach—Wien	110, 112, 114 [1]
Wien—Mistelbach	109, 111, 113 [1]
Wien—Stadlau	121, [2] 123
Stadlau—Wien	122, [2] 124
Wien—Marchegg	101
Marchegg—Wien	104
Wien—Bruck a/L. St.E.G.	103
Bruck a/L. St.E.G.—Wien	108
Hohenstadt—Olmütz	808
Brünn—Segen Gottes	632
Segen Gottes—Brünn	631

[1]) Nur an Sonn- und Feiertagen.
[2]) Züge Nr. 121 und 122 nur an Werktagen.

Bei obigen Zügen, sowie bei den Personenzügen in den Strecken Butschowitz—Brünn und Bisenz Stadt—Ung.-Brod können von den Reisenden jene Artikel, welche unter die „ermässigten Eilgüter“ des allgemeinen Tarifes für Eilgut eingereiht sind, als Gepäck aufgegeben werden. Für derlei Sendungen wird die Transportgebühr für „ermässigte Eilgüter“ berechnet und eingehoben. Die Aufnahme solcher Sendungen als Gepäck bleibt nur auf den Localverkehr beschränkt.

Die Fahrordnungen der oben genannten Züge sind aus den affichirten Fahrplanplacaten zu ersehen.

Wien, im April 1902. [325]

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.
Tarif, Heft III.

Einführung des Tarif-Nachtrages I.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1902 tritt zu dem vom 1. April 1901 giltigen Tarife der Nachtrag I in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Geänderte Fahrpreise in einigen Relationen;
II. Aufnahme neuer Relationen;
III. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Budapest, am 14. April 1902. [326]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Lagerbedingnisse für die im Zollmagazine in Bregenz-Bahnhof eingelagerten Güter.

Auf Grund des Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 27. März 1902, Z. 4630/16, werden mit Giltigkeit vom 1. Mai 1902 die Lagerbedingnisse für die im Zollmagazine in Bregenz-Bahnhof eingelagerten Güter jenen Lagerbedingnissen gleichgestellt, welche mit den Erlässen des k. k. Finanzministeriums vom 9. November 1900, Z. 42.984, und vom 6. April 1901, Z. 19.530, für die im Zollmagazine in Bregenz-Hafen eingelagerten Güter genehmigt worden sind.

Es tritt demnach ab 1. Mai 1902 eine Erhöhung des Lagergeldes für die im Zollmagazine in Bregenz-Bahnhof lagernden Güter von 1 Heller per 100 kg und Tag auf 3 Heller per 100 kg und Tag unter gleichzeitiger Herabsetzung der lagergeldfreien Zeit von 10 Tagen auf 4 Tage in Kraft.

Ausgenommen hievon sind jene Transitogüter, welche nach Einlagerung in das Zollmagazin Bregenz-Bahnhof zur Weiterverfrachtung gelangen (Umexpeditionsgüter), für welche der frühere Lagergeldsatz von 1 Heller per 100 kg und Tag und eine lagergeldfreie Zeit von 10 Tagen aufrecht erhalten wird.

Parteien, welche von der letzterwähnten Lagergeldbegünstigung Gebrauch zu machen beabsichtigen, haben bei der Güterabgabscasse Bregenz-Bahnhof die Höhe des an das k. k. Hauptzollamt Bregenz entrichteten Lagergeldes, sowie die Weitersendung des Gutes nachzuweisen, worauf die Differenzen im Rückvergütungswege durch die Güterabgabscasse in Bregenz-Bahnhof zur Auszahlung gelangt.

Innsbruck, im April 1902. [327]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des Nachtrages VII zum Tarif-Theil II, Heft 10, vom 1. December 1898.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1902 gelangt der oben bezeichnete Tarif-Nachtrag zur Einführung, welcher die Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 42 für Borke, gemahlene (Gerberlohe), zum Ausdrucke bringt.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 16. April 1902. [328]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages zum Tarife, Theil II, Heft 4, vom 1. November 1901.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1902 tritt der Nachtrag I zu dem oben bezeichneten Tarife in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzungen der Ausnahmetarife für Mineralwasser, Eier, Hopfen und Petroleum.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und bei den betheiligten Stationen zum Preise von 25 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 11. April 1902. [329]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Artikel-Tarife.

Einbeziehung der Artikel „Magnesitziegel" und „Verblendsteine, glasirt", in den Tarif 6.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1902 werden in die Nomenclatur des auf Seite 28 vorgesehenen Tarifes 6 der Artikel-Tarife des oben bezeichneten Verkehres die Artikel „Magnesitziegel" und „Verblendsteine, glasirt" einbezogen und finden die daselbst enthaltenen Frachtsätze auch auf diese Waarengattungen Anwendung.

Wien, am 15. April 1902. [330]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Zuschlagsfristen zu den Lieferfristen für den Güterübergang in Triest-St. Andrä von und nach der schmalspurigen Localbahn Triest-Parenzo.

Laut der besonderen Zusatzbestimmungen zu den §§ 47 und 63 des Betriebsreglements in Abtheilung A des Tarifes, Theil I und II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen stehenden schmalspurigen Local- (Klein-) Bahnen ist für jeden Uebergang von Schmal- auf Vollspurbahnen und umgekehrt eine zu den reglementarischen Lieferfristen hinzuzurechnende Zuschlagsfrist von 12 Stunden für lebende Thiere und Eilgüter und von 24 Stunden für Frachtgüter festgesetzt.

Demgemäss finden diese Zuschlagsfristen auch auf den Güterübergang in der Station Triest-St. Andrä von und nach der schmalspurigen Localbahn Triest-Parenzo mit Giltigkeit vom 1. April 1902, als dem Tage, an welchem die Theilstrecke Triest-St. Andrä — Buje eröffnet wurde, im österreichisch-ungarischen Verkehre Anwendung.

Sobald die genannte Localbahn dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt sein wird, erstreckt sich die Giltigkeit dieser Zuschlagsfristen auch auf den internationalen Verkehr.

Triest, im April 1902. [331]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife, Theil IV, Heft 4, enthaltend Ausnahmetarife für Holztransporte von Stationen in Galizien und der Bukowina nach Stationen in Süddeutschland vom 1. Jänner 1902.

Mit Giltigkeit ab 1. Juni 1902 gelangt der oben bezeichnete Tarif-Nachtrag zur Einführung, welcher die Einbeziehung der Stationen Chabówka und Grybów in die Abtheilung I, die Erhöhung der Frachtsätze der Abtheilung II für Ulm, sowie neue Frachtsätze für Borke, gemahlene (Gerberlohe), oder sonst zerkleinerte Rinde enthält.

Abdrücke des Nachtrages I sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 16. April 1902. [332]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die in dem vom 1. Jänner 1902 giltigen Tarife, Theil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes im Verkehre zwischen den Stationen Beszkid $\frac{\text{országhatár}}{\text{Landesgrenze}}$, Körösmezö $\frac{\text{országhatár}}{\text{Landesgrenze}}$ und Vidrány $\frac{\text{országhatár}}{\text{Landesgrenze}}$ einerseits und Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Floridsdorf, Stadlau und den auf Seite 139 dieses Tarifes in der Schnitt-Tariftabelle A angeführten Stationen andererseits enthaltenen directen Frachtsätze sämmtlicher Tarifclassen, sowie die für diese Relationen angegebenen kilometrischen Entfernungen treten mit 1. Juni 1902 ausser Kraft.

Infolge dieser Aufhebung werden die mit **) bezeichneten, auf die vorangeführten Frachtsätze bezughabenden Fussnoten gegenstandslos und sind zu streichen.

Wien, am 16. April 1902. [333]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Altmetall- und Altmaterial-Verkaufs-Ausschreibung.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangen nachstehende in den Materialmagazinen Knittelfeld und Amstetten lagernde Altmetalle und Altmaterialien zur Ausschreibung, als:

Altes Gusseisen, Pausch- und Zerreneisen, Eisen und Plattenblech, alter Stahl in grossen Stücken, Gussherze, Stahlguss und Gusseisenbruch, alte Siederohre von 2 m Länge aufwärts, alte Stahltyres und Radsterne, Blattfeder-, Volutfeder- und Werkzeugstahl, alte Stahlachsen, Bohr- und Drehspäne, Bruchröhren und galvanisches Kupfer, Bruchmessing, Bruchmetall, Kupfer-, Messing- und Metallspäne, Bruchzink, alte Stricke und Schnüre, Kautschuk-, Leder- und Schafwollwaarenabfälle, eine alte Brückenwaage.

Nähere Angaben über die vorhandenen Quantitäten und Altmaterialgattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Zugförderungsbureau) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien ausschliesslich benützt werden müssen, sind sammt den Beilagen, per Bogen mit einem 1 Krone-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte für Altmaterialienankauf" bei der k. k. Staatsbahn-Direction Villach **bis längstens 30. April 1902, 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Die Abgabe der Altmaterialien erfolgt ab Waage der Lagerplätze und sind auch die Preisanbote franco derselben zu stellen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Theiles zu acceptiren.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Villach, am 15. April 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Villach.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Altmaterial-Verkaufs-Ausschreibung.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangen diverse Altmaterialien im Wege schriftlicher Offerte zum Verkaufe, darunter: altes Blech, Gussbrucheisen, Pauscheisen, Zerreneisen, Eisenspäne, alte Reifen, Bruchmetalle, Kautschuckabfälle, alte Fässer und dergleichen.

Nähere Angaben über die zum Verkaufe bestimmten Quantitäten und Gattungen sind aus den bezüglichen Materialausweisen zu entnehmen, welche ebenso wie die Offertformularien und die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Abtheilung für den Werkstätten- und Zugförderungsdienst) behoben oder gegen Einsendung der Portos bezogen werden können.

Diese Altmaterialien **sind vor Einreichung der Offerte zu besichtigen, indem spätere Reclamationen wegen deren Qualität nicht berücksichtigt werden.**

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien ausschliesslich benützt werden müssen, sind am Couvert als solche zu bezeichnen, mit einem 1 Krone-Stempel zu versehen und sammt den gefertigten und gestempelten Bedingnissen bis **längstens 30. April 1902, 12 Uhr Mittags,** einzubringen. Zu offeriren ist in Kronen. Die Offerenten bleiben mit dem Anbote durch sechs Wochen vom Schlusstermine der Offerteinreichung im Worte.

Die Abgabe der Altmaterialien erfolgt ab Waage am Lagerplatze und sind auch die Preisanbote franco derselben zu stellen.

Als Vadium sind 10 pCt. des Gesammtanbotes bei der hierortigen Directionscassa zu deponiren. Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen Quantums oder nur eines Theiles anzunehmen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden, oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die Eröffnung der Offerte findet am 1. Mai 1902, um 10 Uhr Vormittags, statt und bleibt es den Offerenten unbenommen, derselben persönlich beizuwohnen.

Lemberg, am 15. April 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Lemberg.

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

Altmaterial-Verkauf.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangen nachstehend benannte, in den Materialmagazinen in Linz lagernde Altmaterialien im Offertwege zum Verkaufe, und zwar:

Alteisenblech, Feuerrohrstutzen, Altgusseisen, Pausch- und Zerreneisen, Stahltyres, Radsterne, Eisenspäne, Stahlachsen, Federstahl, Rohmetallspäne, Bruchzink, ferner Abfälle von Baumwoll-, Hanf- und Gummiwaaren, Leder, Tapeten und Plüsch.

Nähere Angaben sind aus dem diesbezüglichen Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Bureau für Zugförderung und Werkstättendienst) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden kann.

Die Offerte sind nur auf dem erwähnten Formulare zu erstellen, per Bogen mit einem 1 Krone-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift **„Anbot auf Altmaterialien"** bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Linz bis **längstens 30. April 1902, 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Am 1. Mai 1902, Vormittags 9 Uhr, erfolgt die commissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit dem Offerte, jedoch gesondert, sind 10 pCt. des Werthes als Vadium bei der k. k. Staatsbahn-Directionscasse in Linz zu erlegen.

Offerte ohne Vadium bleiben unberücksichtigt.

Die Preise sind ab Waage loco Materialmagazin Linz in Ziffern und in Schrift zu stellen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch vier Wochen, vom Tage der Offerteröffnung gerechnet, im Worte zu bleiben.

Es ist Sache der Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien zu besichtigen, indem später etwaige die Qualität betreffende Reclamationen nicht berücksichtigt werden.

Die erstandenen Materialien sind binnen 30 Tagen effectiv zu beziehen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte ganz oder nur zum Theile zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Linz, am 17. April 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

Wilhelm Beck & Söhne, Wien

k. u. k. Hoflieferanten.

Eigenes Geschäftshaus: VIII. Langegasse I. Telephon.

Stadt-Niederlage: I. Graben, Palais Equitable. Telephon.

Uniformen und Uniformsorten für jede Rangsclasse. — Feine Herrengarderobe. Sportcostüme. — Wäscheausstattung.

Entgegenkommendste Zahlungsbedingungen 668

Illustrirte Preislisten frei.

JULIUS PINTSCH

WIEN, IV. Schleifmühlgasse 1.

Fabrik für Gasmesser, Gasapparate und Laternen. 670

Mechanische Werkstätte u. Metallgiesserei

übernimmt den **Bau** und **Betrieb** von **Gasanstalten** für **Steinkohlengas, Leuchtwassergas** System Humphreys & Glasgow (besonders als **Ergänzung** für bestehende **Steinkohlengasanstalten**), **Oelgas** und **Acetylengas.**

Gasbeleuchtungs-Einrichtungen

für **Eisenbahnwaggons, Locomotiven** etc.

= = Gascompressions- und Füllanlagen. = =

Leuchtthurm-Einrichtungen u. Leuchtbojen. Geschweisste Kessel, geschweisste Holzstoffkocher. . . Specialfabrik für Bau v. Laternen aller Art.

Ausschliesslicher . . . . Licenzträger für **Deutschland** und . . **Oesterreich-Ungarn** . . . . . der . . . . .

Slavianoff-Benardos'schen Patente für elektr. Giess- und . . . . . Schweissverfahren.

Das beste, billigste und dauerhafteste Rostschutzmittel für Eisenconstructionen!

„ROSTINIT" Schuppenfarbe von 672 **Dr. J. WERBER**

Fabrik: Corneliusgasse 10 **WIEN, VI/1** Comptoir: Gumpendorferstr. 63G

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Verkauf von Altmaterialien und Emballagen.

Die in den Materialmagazinen Wien und Gmünd vorräthigen Altmaterialien und Emballagen gelangen im Offertwege zum Verkaufe.

Die näheren Angaben hierüber sind den bei der k. k. Staatsbahn-Direction (Zugförderungs- und Werkstätten-Abtheilung) erhältlichen Offertformularien und Verkaufsbedingnissen zu entnehmen.

Die vorschriftsmässig adjustirten Offerte sind bis längstens **30. April 1902, 12 Uhr Mittags,** beim Einreichungsprotokolle der gefertigten Direction einzubringen, und die bedungenen Vadien spätestens bis 28. April 1902 bei der k. k. Staatsbahn-Directions-Cassa zu erlegen.

Jeder Offerent hat das Recht, der am nächsten Tage, 11 Uhr Vormittags, stattfindenden commissionellen Offerteröffnung beizuwohnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, am 15. April 1902.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

Altmaterial-Verkauf.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangen nachstehende, im Materialmagazin Salzburg lagernde Altmaterialien im Offertwege zum Verkaufe, und zwar:

Kautschuk- und Hanfwaarenabfälle, altes Eisenplattenblech, div. Stahl- und Alteisensorten, Bruchmessing, Bruchmetall, Metallspäne, altes Kupfer und **Kupferspäne, alte Tyres, Gusseisen-Bohrspäne, Bruchzink, div. Telegraphenapparate.**

Die verkäuflichen Mengen können dem Offertformulare entnommen werden, welches sammt den Bedingnissen für den Verkauf von Altmaterialien bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden kann.

Die Offerte sind sammt den etwaigen Beilagen, per Bogen mit je einer 1 Krone-Stempelmarke versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Offert auf Altmateriale" bis längstens **30. April 1902, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck einzubringen.

Die Offerteröffnung findet am 1. Mai 1902, 10 Uhr Vormittags, statt.

Die Preisanbote dürfen nur loco Waage Materialmagazin Salzburg erstellt werden. Gleichzeitig mit dem Offerte sind 10 pCt. der Kaufsumme als Vadium bei der Cassa der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction zu erlegen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Theiles derselben anzunehmen oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder welche den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die Offerenten haben mit ihren Anboten durch 6 Wochen, vom Schlusstermine der Offerteinreichung gerechnet, im Worte zu bleiben.

Innsbruck, im April 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

Ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

EINLADUNG

zur

56. als ordentlichen 49. Generalversammlung

der stimmberechtigten Actionäre der ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn, welche **am 12. Mai 1902, Vormittags 10 Uhr,** im Administrationsgebäude zu Prag, II. Bredauergasse Nr. 7 neu, abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und des Rechnungsabschlusses pro 1901.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1901.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes.
4. Wahl in den Verwaltungsrath.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1902.

Die p. t. stimmberechtigten Actionäre werden unter Bezugnahme des Abschnittes III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Actien — mindestens 5 Stück Actien Lit. A oder Genussscheine von solchen, oder mindestens 20 Stück Actien Lit. B oder die betreffenden Depositenscheine — bei einer der folgenden Stellen, und zwar:

bei der Hauptcassa der Gesellschaft in Prag,
„ „ k. k. priv. allg. österr. Boden-Creditanstalt in Wien,
„ „ Allgemeinen Deutschen Creditanstalt in Leipzig,
„ „ Disconto-Gesellschaft in Berlin,
„ „ Bayerischen Vereinsbank in München,
„ „ Disconto-Gesellschaft in Frankfurt a. M.,
„ Herren L. Behrens & Söhne in Hamburg

längstens bis 4. Mai 1902 zu hinterlegen.

Prag, am 11. April 1902.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1033	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Steine des Specialtarifes 3	Mannersdorf	Schwechat-Kledering	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Ausnahmetarif 11 zum Localtarife	17 Heller	14 Heller	3 Heller	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien
1034	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Getreide, Hülsenfrüchte und Malz	Stadlau	Hütteldorf-Hacking transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	23 Heller	3 Heller	Im Kartirungswege		
1035	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Drainröhren der Tarifpos. T—21, lit. a	Opočno	Hronow	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechtbaltung der allgemein giltigen Tarif bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	22 Heller	19 Heller	3 Heller	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen an die Wassergenossenschaft in Pořič adressirt sein
1036	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zuckerrüben, frische	via Götzendorf—Süssenbrünn: Klein-Neusiedl	Angern	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	46 Heller	37 Heller	Im Kartirungswege		Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien besorgen zu lassen
			Zuckerrübenabfälle, Zuckerrübenschnitze, Zuckerrübenschnitzabfälle und Pressrückstände von Rüben	via Süssenbrunn—Götzendorf: Angern	Klein-Neusiedl									

Fortlaufende Nummer	1037	1038	1039
Die Publication erfolgt: von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt: und im Namen der		betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Eisen- und Stahlabfälle	Heu und Stroh	Glas und Hohlglaswaaren der Pos. G—11 und H—15 b) der Güterclassification
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Teplitz-Waldthor	Kötegyán transit / Kis-Terenne transit	R o z w a d ó w
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Assling	Bregenz transit / Buchs transit / Lindau transit / St. Margrethen transit / Bregenz transit / Buchs transit / St. Margrethen transit	sämmtlichen Stationen der im Abschnitte A des Localgütertarifes, Theil II, Heft 2, angeführten Linien, exclusive der westlich von Sncha und Podgórze-Plazów gelegenen Stationen
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anf- und Abladen auf Kosten der Partei	Die Frachtsätze finden Anwendung bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen ist Sache des Absenders	Bei frachtgutmässiger Aufgabe: a) in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief; b) von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief; c) von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Ad a)—c) bei einem Minimal-Durchlaufe von 101 km. Bei Sendungen im Gewichte von 5000 kg hat das Auf- und Abladen durch die Parteien, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	vom 25. April 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarife	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	212 Heller	Es bestehen keine directen Frachtsätze	ad a) Classe II ad b) „ A ad c) „ B
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	204 Heller	Centimes: 280 / 275 / 280 / 282 / 317 / 312 / 319	ad a) die um 5 Percent gekürzten Frachtsätze der Classe II ad b) „ „ 6 „ „ „ „ „ A ad c) „ „ 7 „ „ „ „ „ B
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	8 Heller		ad a) 5 Percent von den Frachtsätzen der Classe II ad b) 6 „ „ „ „ „ „ A ad c) 7 „ „ „ „ „ „ B
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Diese Frachtsätze finden Anwendung: 1. Auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach den jenseits Bregenz, Buchs, St. Margrethen oder Lindau gelegenen schweizerischen Stationen und weiter. 2. Auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, St. Margrethen oder Lindau adressirt sind, und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit oder Lindau transit zu lauten	
Besondere Bemerkungen			

1040

k. k. österr. Staatsbahnen

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

1. Kiele, Klee, Kleeheu, Futterkräuter, Futterrüben, Häckerling, Häcksel, Kaff, Obm, Spreu, Schlempe, Spülicbt, Trebern, Trestern, Malzkeime, Oelknoben und Oelkuchenmehl;
2. Heu und Strob;
3. Holzwolle, Torf- und Waldstreu

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2, 3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Localtarife der betheiligten Bahnen: Bezeichnung	8
Localtarife der betheiligten Bahnen: Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8
Verschieden: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Rückvergütungswege: Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Rücksichtlich der ostgalizischen Localbahnen	Rücksichtlich der Localbahnstrecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rücksichtlich der Hauptbahnstrecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rücksichtlich der im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen Theil II, Heft 2 aufgeführten Bahnlinien
Ausnahmetarif II	0·30 h	Für die Artikel ad 1. und 3.: 0·26 h; für die Artikel ad 2.: für Entfernungen bis zu 200 km 0·26 h, für jedes weitere km 0·20 h	Für Entfernungen bis zu 200 km 0·20 h, für jedes weitere km 0·16 h
per 100 kg und 1 km einschliesslich der Manipulationsgebühr bei Wahrung der Minimal-Frachtgebühr von 8 kr. per Frachtbrief und Wagen			

Aufgabe als Frachtgut mit von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen, auf welchen eine in den politischen Bezirken Nowy-Sacz (Neu-Sandez), Zywles (Saybusch), Limanowa, Nowy Targ (Neumarkt), Mielec, Tarnobrzeg, Dabrowa, Pilzno, Ropczyce, Bochnia, Borszów, Dobromil, Lancut, Rawa rnska, Stryj, Samhor, und Zydaczów gelegene, vom Nothstande heimgesuchte Gemeinde als Empfängerin zu erscheinen hat. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, ferner Abfuhr der Sendungen in der Bestimmungsstation mittelst Strassenfahrzeugen. Das Auf-, bezw. Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. Ueber den Vollzug dieser Leistungen, sowie darüber, dass die Sendungen vom Bahnhofe der Bestimmungsstation der vorstehenden Bedingung gemäss abgeführt wurden, sind bahnämtliche Bestätigungen auf den betreffenden Frachtbriefen einzuholen, was bezüglich des Aufladens sogleich bei der Aufgabe, hinsichtlich des Abladens und der Abfuhr der Sendungen aber beim Bezuge zu geschehen hat

vom 1. April 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Juni 1902

Verschieden

Im Rückvergütungswege

Gegen die bis längstens Ende August 1902 durch die als Bestellerin und Empfängerin der Sendungen auftretende Gemeinde bei der Verwaltung der Empfangsbahn zu bewirkende Vorlage der betreffenden Original-Frachtbriefe, von denen jeder mit einem nach dem umseitig angefügten Muster in allen Theilen vorschriftsmässig ausgefertigten Cumulativ-Bestellzettel auszustatten ist. Frachtbrief und Cumulativ-Bestellzettel haben vollkommen übereinzustimmen, und darf demzufolge auch der letztere über kein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten. — Beide Belege werden bei Liquidirung der Refactiebeträge bahnseitig zurückbehalten. Bei verspäteter Vorlage erlischt jeder Anspruch auf Vergütung

Diese Begünstigung gilt sowohl für den Localverkehr, als auch rücksichtlich der eigenen Strecken jeder einzelnen betheiligten Verwaltung für den directen Verkehr mit den anderen österreichischen und ungarischen Eisenbahnen, wenn es sich um Sendungen an Gemeinden handelt, welche in den nebenstehend aufgezählten Bezirken gelegen und vom Nothstande heimgesucht sind. Kommen hiebei getrennte Strecken des k. k. Staatsbahnnetzes zur Benützung, so wird der Frachtberechnung für dieselben die Summe der einzelnen Kilometer-Entfernungen zu Grunde gelegt

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen folgende Quantitäten an Futter-, bezw. Streuartikeln:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
	Zusammen . . .		

Dieses Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach der Station . . . . . aufgegeben und in der letztgenannten Station mittelst Strassenfahrzeuges abgeführt werden.

Das Aufladen der Sendung wird vom Absender, das Abladen derselben hingegen vom Empfänger auf eigene Kosten innerhalb der tarifmässigen Frist bewirkt.

Das Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorstehend bezeichneter Artikel nur an die genannten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Wirthschaftsbetriebe abzugeben.

Gemeindeamt . . . . . den . . . . . 1902.

L. S. Unterschrift:

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigt, dass das vorbezifferte Quantum bezeichneter Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der genannten Gemeindeangehörigen bestimmt und dem Wirthschaftsbetriebe derselben angemessen ist, daher hiefür die seitens der österr. Eisenbahn-Verwaltungen aus Anlass des in den politischen Bezirken Nowy Sacz (Neu-Sandez), Żywiec (Saybusch), Limanowa, Nowy Targ (Neumarkt), Mielec, Tarnobrzeg, Dabrowa, Pilzno, Ropczyce, Bochnia, Borszczów, Dobromil, Lancut, Rawa ruska, Stryj, Sambor und Żydaczów infolge des Mangels an Futter und Streumitteln herrschenden Nothstandes vorgesehenen Frachtermässigungen Anwendung finden können.

K. k. Bezirkshauptmannschaft . . . . . den . . . . . 1902.

L. S. Unterschrift:

Anmerkung. Der Cumulativ-Bestellzettel darf über kein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1041	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Buchenholz der Pos. II—18/3 und 5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Hliboka	Ernsdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft I, giltig vom 1. Jänner 1900	Besteht kein directer Frachtsatz	174 Heller		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt — von der	2
Die Publication erfolgt — und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	5
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gehübr) per 100 kg	9
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gehühr)	10
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Fracbtsatze (Gehübr)	11
Art der Durcbführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welcbe die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welcbem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

1012	1013
k. k. österr. Staatsbahnen	**Böhmischen Nordbahn**
	Localbahn Mšeno—Unter-Cetno
Holzahfall-(Klotzholzabfälle, Sägeahfälle, d. i. Säumlinge, Latten- nud Schwartenabfälle), ferner Sägespäne und Sägemehl	Bruchsteine und Schotter
Ottynia Szczawne-Kulaszne Tartarów	Wratno-Lobes
Stationen der im Localtarif, Tbeil II, Heft 2, Abschnitt A, entbaltenen Linien, mit Ausnabme der Localbahn Dolina-Wygoda	Bezno Podkowan Strenic Kuttenthal loco und trans.
Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Wagen. Das znr Beförderung gelangende Abfallbolz darf nnr als Breunholz oder zur Verkoblnng in einer Verkohlnngsanstalt Verwendnng finden. Bei etwa nacbgewiesener Verwendung auch nur eines Theiles der Sendung, mit Ansscblnss der bei der Verladnng iu offenen Wagen als Stütze der Sendung verwendeten Abfallholz- (Schwarten-) Bretter, zn anderen Zwecken als zu Breunholz oder zur Verkohlung iu einer Verkohlungsanstalt wird für die gauze Seudung der Frachtsatz des Specialtarifes 2 eingehoheu. Im Frachtbriefe muss ein iu der Versandtstatiou oder in deren Umgebung befiudliches Sägewerk als Absender erscheinen. Für Sägemebl und Sägespäne fiudet die Frachtermässigung auch bei Verweudnng als Strenmittel Auwendnng. Das Auf- und Abladeu hat durch die Parteien, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Frachtzahlung für das Ladegewicbt der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei
his anf Widerruf, längstens his 31. December 1902	bis anf Widerruf, längstens bis 31. December 1902
Localtarif	Localgütertarife
Verscbieden	Heller 32 29 27 15
0·2 h für 100 kg nnd 1 km, zuzüglich einer Manipnlationsgebühr von 2 h für 100 kg bei Wahrung eines Minimalfrachtsatzes vou 8 h für 100 kg	21 21 19 11
Verschieden	11 8 8 1
Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
In diese Pnblication wurde die Pnblication im Verordnnngs-Blatt für Eisenbahnen nnd Scbiffabrt Nr. 29 vom 13. März 1902 unter fortlaufender Post Nr. 838 einbezogen, nnd tritt diese Pnblication demgemäss gleichzeitig ansser Kraft	

Fortlaufende Nummer	1	1044	1045	1046
Die Publication erfolgt	2			
von der Namen der	3	Localbahn Cilli-Wöllan		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Hänte der Pos. H—2 des Tarifes, Theil I	Mahlproducte der Pos. M—4 des Tarifes, Theil I	Brnchsteine, nnbearheitete, aller Art (mit Ansnahme von Dolomit, Fenerstein, Magnesit, Qnarz, Schmiergelstein nnd Spath), sowie Schotter nnd Schiefer
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	Wien (Matzleinsdorf) loco nnd transit	Stationen der Strecke Matarello bis Brixen (sowie nmgekehrt)	Otrokowitz
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	5	Schönstein	Triest und Finme (sowie nmgekehrt)	Malenowitz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltnng der in den ührigen Rnhriken gegehenen Vorschriften. **Anflieferng eines Qnantnms von mindestens 200 Tonnen innerhalb der Begünstignngsdauer.** Anfgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief nnd Wagen oder Frachtzahlnng hiefür. Das Anf- nnd Ahladen ohliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger.	1. Einhaltnng der in den übrigen Rnhriken gegehenen Vorschriften. 2. Anfgahe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen nnd Frachtbrief oder Frachtzahlnng hieffir.	**Anflieferng einer Mindestmenge von 200 Tonnen.** Frachtzahlnng für das wirkliche Gewicht der Sendnng, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Mai 1902 bis Ende December 1902	vom 1. Mai 1902 his anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1902	his Ende Decemher 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Bestehender Kartirnngsfrachtsatz lant Verordnnngs-Blatt für Eisenbahnen nnd Schiffahrt Nr. 37 vom 3. April 1902 unter fortl. Nr. 947	Tarif für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	Localbahntarif, giltig vom Tage der Betriehseröffnnng
Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	9	267 Heller	Verschieden	14 Heller
per 100 kg: Zugeständener Frachtsatz (Gebühr)	10	219 Heller	248 Heller, hezw. incl. nngar. Stener	10 Heller
per 100 kg: Nachlass vom hestehenden Frachtsatze (Gehühr)	11	48 Heller	Verschieden	4 Heller
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütnngswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütnngswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angahe des Zeitpunktes, his zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen anf reclamirende Firma als Empfängerin lantende Original - Frachtbriefe, welche Docnmente längstens zwei Monate nach Ablanf der Begünstignngsdauer an die Administrative Direction der Südbahn-Gesellschaft (Controle der Einnahmen) in Vorlage gebracht werden müssen		Gegen Vorlage der anf den Namen des Reclamanten als Empfänger lantenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens 2 Monate nach Ablanf des Zngeständnisses an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zn erfolgen hat. Die genannten Frachtdocnmente werden nicht mehr zurückgestellt
Besondere Bemerkungen	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1047	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Melasse und Osmosewasser	Predmeritz	Kolin Oe.N.W.B.	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898			Der Frachtzuschlag der S.N.D.V.B. von 4 Hellern per 100 kg gelangt nicht zur Einhebung	Im Kartirungswege		
1048	**Böhmischen Nordbahn**		Maner- und Dachziegel	Böhm.-Leipa	Haida	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localgütertarif	13 Heller	10 Heller	3 Heller	Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
40	Nr. 39 vom 8. April 1902	971	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich angeführt	Holz der Pos. H—19 etc.	Oświęcim	Böhm.-Leipa	In der Rubrik 5 unter „nach“ soll die Station „Böhm.-Leipa“ richtig heissen: „Böhm.-Leipa A.T.E. und B.N.B.“	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Anfhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
20	Nr. 116 vom 3. October 1901	2013	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Staatsbahnen	Ferrosilicium	Bozen-Gries	Triest	1. Juni 1902	
21	Nr. 128 vom 31. October 1901	2314				Bozen-Gries	Kufstein transit Wien-Matzleinsdorf Ternitz Budapest-Kelenföld transit		
22	Nr. 151 vom 31. December 1901	3941		K. k. Staatsbahnen, Bozen-Meraner Bahn und Leoben-Vordernberger Bahn		Meran	Graz S.B. Donawitz		
					Walzensinter aus der Pos. 8—19 der Güterclassification des Tarifes (Th. I)	Graz S.B.	Meran		
					Quarzsteine und Quarzschotter	Pettau			

Krahne

Personen- und Lastenaufzüge, hydraulische Maschinen, Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben und Schiebebühnen, Waggons und Waggonets, Eisengüsse etc. etc. 667

liefert: Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Simmering vormals H. D. Schmid.

Praktische Einfriedungsgitter.

Joh. Meerkatz, Wien, VII/1, Neubaugasse 68

k. u. k. Hoflieferant und ausschl. priv. Sieb- und Drahtwaarenfabrik

offerirt Drahtgitter für Garten- und Waldeinfriedungen, Hühnerhöfe, Fasanerien, Wildparks-Volièren, Rasen-, Blumenbeet- und Bassineinfassungen; verzinkten Patentstahlstacheldraht eigener Erzeugnng und besonders guter Qualität, schmiedeiserne Staketengitter, Oberlichten-, Sand-, Schotter- und Fenstergitter, Funkenfänger, Drahtmatratzen solidester Construction.

Illustrirte Kataloge und Kostenvoranschläge gratis.

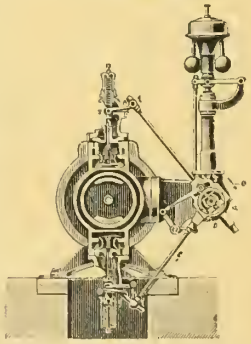
Weltausstellung Wien 1873 Fortschrittsmedaille. Gegründet 1853. Weltausstellung Paris 1900 Grand Prix.

G. Topham

Maschinenfabrik und Eisengieseerei

Wien, Favoriten.

Specialitäten: 665



Sägewerks- und Holzbearbeitungsmaschinen in vollkommenster Ausführung nach neuesten formvollendeten Modellen für alle Zwecke der Holzindustrie.

Dampfmaschinen mit Präcisions-Schieber- und zwangläufiger Ventilsteuerung (Patent Elsner). Über 400 im Betriebe.

Transmissionen mit und ohne Ringschmierlager, sowie auf Maschinen geformte Zahnräder aller Art.

Spindel- und Excenterpressen, hydraulische Pressen und die zugehörigen Pumpwerke.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 45. **Wien, 22. April 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Eisenbahnverkehr im Monate Februar 1902 und Vergleich der Einnahmen in den ersten zwei Monaten 1902 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1901. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Eisenbahnverkehr im Monate Februar 1902 und Vergleich der Einnahmen in den ersten zwei Monaten 1902 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1901.

Im Monate Februar 1902 hat das österreichische Eisenbahnnetz einen Zuwachs von 0·502 km, und zwar durch die am 2. des genannten Monates erfolgte Eröffnung der Strecke Operngasse—Tegetthoffstrasse—Neuer Markt der Wiener elektrischen Strassenbahnen, erfahren.

Im Monate Februar 1902 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im Ganzen 10,197.799 Personen und 7,577.995 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von K 40,145.041 erzielt, das ist per Kilometer K 2037. Im gleichen Monate 1901 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 9,528.132 Personen und 7,377.000 t Güter, K 40,103.928, oder per Kilometer K 2065, daher resultirt für den Monat Februar 1902 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 1·4 pCt.

In der Zeitperiode vom 1. Jänner bis 28. Februar 1902 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 21,220.058 Personen und 15,552.201 t Güter, gegen 19,356.367 Personen und 15,801.918 t Güter im Jahre 1901, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1902 auf K 84,070.778, im Jahre 1901 auf K 85,033.676.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die zweimonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 19.708 km, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1901 dagegen 19.407 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Zeitperiode 1902 auf K 4266, gegen K 4382 im Vorjahre, d. i. um K 116 ungünstiger, oder auf das Jahr berechnet, per 1902 auf K 25.596, gegen K 26.292 im Vorjahre, d. i. um K 696, mithin um 2·6 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten zwei Monate 1902 pro Jahr ermittelten kilometrischen Resultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1902 Kronen
A. Hauptbahnen.	
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	100.074
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	89.904
3. Leoben-Vordernberger Bahn	89.682
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	69.300
5. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	49.884
6. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	46.230
7. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	44.052
8. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	35.844
9. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	35.496
10. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	33.060
11. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	32.646
12. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	29.694
13. Böhmische Nordbahn	26.034
14. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	23.850
15. K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	23.478
16. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	23.028
17. Eisenbahn Wien-Aspang	16.080
B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	
1. Wiener Stadtbahn	125.904
2. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	50.802
3. Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft (Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	34.332
4. Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	31.308
5. Localbahn Swoleňowes-Smečna	28.836
6. Kuttenberger Localbahn	27.156
7. Stauding-Stramberger Localbahn	24.978

	Kronen
8. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	21.270
9. Neutitscheiner Localbahn	20.766
10. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	19.488
11. Bozen-Meraner Bahn	18.708
12. Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	14.964
13. Localbahn Innsbruck-Hall i.T. (Dampftramway)	13.482
14. Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	13.458
15. Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	13.374
16. Localbahn Dolina-Wygoda	12.222
17. Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	11.928
18. Aussig-Teplitzer Eisenb.: Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	10.794
19. Friedländer Bezirksbahnen: Localbahn Raspenau-Weissbach	9.576
20. Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	9.390
21. Unterkrainer Bahnen	8.712
22. Bukowinaer Localbahnen	8.682
23. Localbahn Starkenbach-Rochlitz	8.310
24. Localbahn Gleisdorf-Weiz	7.800
25. Localbahn Fehring-Fürstenfeld	7.530
26. Localbahn Welchau - Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn	7.328
27. Localbahn Königshof-Beraun-Konĕprus	7.260
28. Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	7.164
29. Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	6.918
30. Localbahn Postelberg-Laun	6.816
31. Kremsthal-Bahn	6.576
32. Localbahn Stramberg-Wernsdorf	6.570
33. Steiermärkische Landesbahnen (Localb. Cilli-Wöllan)	6.276
34. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	6.012
35. Localbahn Mösel-Hüttenberg	6.000
36. Friauler Bahn	5.964
37. Localbahn Asch-Rossbach	5.600
38. Neue Bukowinaer Localbahnen	5.586
39. Mährische Westbahn	5.406
40. Localbahn Plan-Tachau	5.400
41. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	5.352
42. Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	5.202
43. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	5.190
44. Südbahn-Gesellschaft (Localbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	5.178
45. Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	4.902
46. Localbahn Beneschau-Wlaschim	4.824
47. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	4.608
48. Localbahn Krakau-Kocmyrzów	4.590
49. Localbahn Vöcklabruck-Kammer	4.530
50. Böhmische Commercialbahnen	4.428
51. Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	4.398
52. Ostgalizische Localbahnen	4.368
53. Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	4.344
54. Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	4.326
55. Zillerthal-Bahn (Jenbach-Zell a/Z.)	4.278
56. Localbahn Potscherad-Wurzmes	4.272
57. Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	4.128
58. Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	4.086
59. Localbahn Trzebinia-Skawce	4.062
60. Gailthal-Bahn	4.044
61. Localbahn Chabówka-Zakopane	3.990
62. Valsugana-Bahn	3.972
63. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. und Schwarzenau-Zwettl	3.852
64. Gurkthal-Bahn	3.846
65. Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	3.828
66. Localbahn Wotic-Selčan	3.744
67. Murthal-Bahn	3.708
68. Localbahn Auspitz	3.690
69. Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	3.588
70. Localbahn Wolframs-Teltsch	3.576
71. Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	3.558
72. Steyrthal-Bahn	3.468
73. Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	3.426
74. Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	3.414
75. Localbahn Mauthausen-Grein	3.408
76. Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft Localbahn Mutenitz-Gaya	3.402
77. Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	3.384
78. Ybbsthal-Bahn	3.378
79. Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft Localbahn Lundenburg-Eisgrub	3.300
80. Welser Localbahn	3.252
81. Localbahn Deutschbrod-Saar	3.198
82. Salzkammergut-Localbahn - Actiengesellschaft	3.042
83. Localbahn Delatyn-Kołomea-Stefanówka	3.042
84. Niederösterr. Waldviertelbahn	3.018
85. Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	2.940
86. Localbahn Schönwehr-Elbogen	2.922
87. Localbahn Strakonitz-Winterberg	2.892
88. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	2.772
89. Localbahn Stankau-Ronsperg	2.730
90. Friedländer Bezirksbahnen: Friedland-Reichsgrenze (Hermsdorf)	2.728
91. Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	2.718
92. Kołomeaer Localbahnen	2.688
93. Localbahn Modřan-Čerčan	2.490
94. Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	2.484
95. Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	2.454
96. Pinzgauer Localbahn	2.424
97. Localbahn Laibach-Oberlaibach	2.244
98. Localbahn Piła-Jaworzno	2.142
99. Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	2.112
100. Localbahn Radkersburg-Luttenberg	2.106
101. Localbahn Lambach-Haag	2.100
102. Localbahn Lupków-Cisna	2.088
103. Localbahn Raudnitz-Hospozin	2.088
104. Localbahn Wodňan-Prachatitz	2.070
105. Chrudim-Holitzer Localbahn	2.052
106. Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2.022
107. Pielachthal-Bahn	1.980
108. Localbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	1.944
109. Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	1.752
110. Localbahn Melnik-Mšeno	1.734
111. Localbahn Rakonitz-Mlatz	1.692
112. Localbahn Kolin-Čerčan	1.632
113. Localbahn Hintertreban-Lochowitz	1.620
114. Localbahn Wodňan-Moldauthein	1.488
115. Localbahn Strakonitz-Březnitz	1.398
116. Localbahn Neuhaus-Neubistritz	1.164
117. Localbahn Neuhof-Weseritz	978

	Kronen
118. Localbahn Mšeno—Unter-Četno	942
119. Localbahn Chlumetz-Königstadtl	684

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten zwei Monaten 1902 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1901 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Eisenbahn Wien-Aspang	7·8
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	7·4
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	2·2
Böhmische Nordbahn	2·0
K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	2·0

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Localbahn Lupków-Cisna	435·4
Localbahn Piła-Jaworzno	202·5
Localbahn Delatyn-Kołomea-Stefanówka	57·4
Kołomeaer Localbahnen	54·5
Kuttenberger Localbahn	52·7
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	50·7
Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	46·1
Murthal-Bahn	43·7
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft (Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	36·0
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	33·5
Localbahn Postelberg-Laun	31·9
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	30·6
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	30·4
Ostgalizische Localbahnen	29·5
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	29·0
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	26·9
Pinzgauer Localbahn	26·6
Localbahn Krakau-Kocmyrzów	26·4
Localbahn Dolina-Wygoda	25·0
Localbahn Wolframs-Teltsch	22·1
Gailthal-Bahn	19·9
Unterkrainer Bahnen	19·2
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	19·0
Localbahn Gleisdorf-Weiz	18·5
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	18·4
Pielachthal-Bahn	18·0
Friedländer Bezirksbahnen: Localbahn Raspenau-Weissbach	17·9
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. und Schwarzenau-Zwettl	17·4
Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	17·1
Friedländer Bezirksbahnen: Friedland-Reichsgrenze (Hermsdorf)	13·8
Ueberetscher Bahn (Bozen-Kaltern)	11·9
Localbahn Deutschbrod-Saar	10·4
Localbahn Mauthausen-Grein	10·1
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	9·9
Localbahn Laibach—Ober-Laibach	9·7
Localbahn Stankau-Ronsperg	9·4
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	9·3
Localbahn Modřan-Čerčan	9·2
Friauler Bahn	9·1
Localbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	8·5
Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	8·5
Localbahn Plan-Tachau	8·2
Localbahn Rakonitz-Mlatz	7·6
Neutitscheiner Localbahn	7·5
Localbahn Strakonitz-Březnitz	7·4
Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs	7·3
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	7·3
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	7·0
Localbahn Stramberg-Wernsdorf	7·0
Chrudim-Holitzer Localbahn	6·2
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	6·0
Localbahn Strakonitz-Winterberg	5·7
Localbahn Tirschnitz-Schönbach	5·6
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	5·6
Mährische Westbahn	5·6
Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	5·5
Localbahn Wodňan-Prachatitz	5·5
Localbahn Wotic-Selčan	5·1
Localbahn Wodňan-Moldauthein	4·6
Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	4·5
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	4·5
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	4·4
Localbahn Asch-Rossbach	4·3
Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	4·0
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3·8
Kremsthal-Bahn	3·8
Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	3·7
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	3·5
Zillerthalbahn (Jenbach Zell a/Z.)	3·5
Niederösterreichische Waldviertelbahn	3·1
Localbahn Starkenbach-Rochlitz	2·7
Neue Bukowinaer Localbahnen	2·6
Localbahn Beneschau-Wlaschim	2·3
Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	2·3
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	2·3
Steyrthal-Bahn	2·3
Gurkthal-Bahn	2·2
Bukowinaer Localbahnen	2·1
Valsugana-Bahn	2·0
Böhmische Commercialbahnen	1·4
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	1·1

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten zwei Monaten 1902 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	2·8
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	2·8
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	4·4
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	5·2
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	5·5
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	6·1
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	7·0
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	8·5
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	9·3
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	10·1
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	13·1
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	20·0

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Bozen-Meraner Bahn	1·2
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	1·3

	%
Localbahn Königshof-Beraun-Koneprus	1·5
Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	2·2
Wiener Stadtbahn	2·7
Welser Localbahn	2·7
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	2·9
Localbahn Melnik-Mšeno	3·0
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen	3·3
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	3·9
Localbahn Auspitz	4·5
Steiermärkische Landesb. (Localbahn Cilli-Wöllan)	4·8
Ybbsthal-Bahn	6·2
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	6·5
Localbahn Lemberg-Kleparów-Janów	7·5
Stauding-Stramberger Localbahn	7·6
Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	8·3
Localbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	9·2
Localbahn Neuhaus-Neubistritz	11·0
Localbahn Chabówka-Zakopane	11·6
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	12·3
Localbahn Potscherad-Wurzmes	14·2
Localbahn Swoleňowes-Smečna	17·3
Localbahn Mösel-Hüttenberg	18·2
Localbahn Trzebinia-Skawce	20·8
Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	20·8
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	21·9
Localbahn Mutenitz-Gaya	22·2
Localbahn Mšeno—Unter-Četno	23·4
Localbahn Raudnitz-Hospozin	26·6
Localbahn Kolin-Čerčan	29·9
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	30·1

Ausser den in den vorstehenden Tableaux angeführten Hauptbahnen, Localbahnen und Dampftramways umfasste das österreichische Eisenbahnnetz im Monate Februar 1902 noch weiters 5 Zahnradbahnen, 25 städtische Bahnen mit elektrischem Betriebe und 3 Drahtseilbahnen mit einer Gesammtlänge von 398·24 km, wovon 360·14 km im Betriebe gestanden sind.

Im Monate Februar 1902 wurden auf diesen Bahnen 14,137.933 Personen und 10.291 t Güter befördert und hiefür K 1,838.796 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 1,825.155 und auf den Güterverkehr K 13.641 entfallen. Im gleichen Monate 1901 resultirte eine Gesammteinnahme von K 875.387 bei einem Verkehre von 7,152.540 Personen und 5980 t Güter und einer Gesammtlänge des Bahnnetzes von 280·59 km (davon 243·39 km im Betriebe).

In der Zeitperiode vom 1. Jänner bis 28. Februar 1902 betrug die Gesammtfrequenz 27,933.487 Personen und 21.381 t Güter. Die aus diesen Verkehren erzielte Gesammteinnahme bezifferte sich auf K 3,789.125 (Personenverkehr K 3,762.595 und Güterverkehr K 26.530).

In der gleichen Zeitperiode 1901 betrug die Gesammteinnahme, bei einer Frequenz von 14,709.718 Personen und 13.898 t Güter, K 1,865.565, wobei der Personenverkehr mit K 1,848.037 und der Güterverkehr mit K 17.528 participiren.

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Die Transporteinnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen betrugen im Monate Februar 1902 im Personenverkehre Kronen 3,227.900, im Güterverkehre K 12,537.600, sonach im Ganzen K 15,765.500.

An diesem Ergebnisse sind die westlichen Staatsbahnen aus dem Personenverkehre mit K 2,097.000 (1,929.000 Reisende), aus dem Güterverkehre mit K 9,053.200 (1,976.300 t), und die Staatsbahnen in Galizien aus dem Personenverkehre mit K 1,130.900 (675.800 Reisende), aus dem Güterverkehre mit K 3,484.400 (477.800 t) betheiligt.

Bei Vergleichung der Gesammteinnahme mit jener des Monates Februar 1901 zeigt sich für den Berichtsmonat im Personenverkehre eine Mehreinnahme von K 136.228 (+ 113.400 Reisende) und im Güterverkehre von K 657.353 (+ 151.600 t), somit im Ganzen eine Zunahme um K 793.581.

Die Einnahmensteigerung aus der Personenbeförderung beträgt bei den westlichen Staatsbahnen K 45.449 (+ 52.400 Reisende), bei den östlichen Staatsbahnen K 90.779 (+ 61.000 Reisende).

Im Gütertransporte erzielten die westlichen Staatsbahnen eine Mehreinnahme von K 491.664 (+ 127.500 t), die Staatsbahnen in Galizien von K 165.689 (+ 24.100 t).

Der Personenverkehr blieb im Berichtsmonate auf beiden Staatsbahngebieten innerhalb der Grenzen normaler Entwicklung; das höhere Ergebniss in Frequenz und Einnahme erklärt sich zum Theile aus den niedrigeren Vergleichsziffern des Monates Februar 1901, dessen strengere Temperaturverhältnisse den Reiseverkehr merklich einschränkten.

Im Güterverkehre brachte den westlichen Staatsbahnen besonders die Verfrachtung von Eis nach den grösseren Städten, namentlich nach Wien und Prag, ansehnliche Transportquantitäten über längere Strecken zu, und wurden auch Erz, Roheisen, Schnittholz und Stückgüter in grösseren Mengen gefahren, während der Kohlenverkehr noch immer einen Ausfall aufwies.

Auf den östlichen Staatsbahnen blieb der Verkehr in Getreide von Russland und Rumänien nach Deutschland auch im Februar ein anhaltend reger; nebst diesem gelangten auch lebende Thiere, Baumaterialien und Petroleum in zunehmender Menge zur Aufgabe.

Vom 1. Jänner bis 28. Februar 1902 haben die k. k. Staatsbahnen im Personenverkehre K 7,649.400 (+ K 377.246), im Güterverkehre K 25,510.400 (+ K 599.340) vereinnahmt.

Wiener Stadtbahn. Die Wiener Stadtbahn hatte im Februar 1902 im Personenverkehre eine Einnahme von K 322.800 (2,336.900 Reisende), im Güterverkehre von K 56.200 (20.500 t).

Gegenüber dem Februar 1901 zeigt sich im Personentransporte eine Zunahme um K 29.157 (+ 239.700 Reisende), im Güterverkehre eine Steigerung um K 7509 (+ 900 t).

Die in Anbetracht des Streckenzuwachses verhältnissmässig geringe Mehreinnahme im Personenverkehre ist theilweise darin begründet, dass der für eine Stadtbahn wichtige Sonn- und Feiertagsverkehr im Berichtsmonate um einen Tag weniger zählte als der im Februar 1901.

Das nachgewiesene Plus in den Einnahmen des Güterverkehres stammt hauptsächlich aus der Beförderung

von Eis und dem regeren Stückgüterverkehre ab und von der Stadtbahnstation Michelbeuern.

Pro Jänner und Februar 1902 zusammen ergibt sich gegen die gleiche Periode des Jahres 1901 aus der Personenbeförderung ein Mehrergebniss von K 98.902 (+ 661.100 Reisende), aus dem Gütertransporte ein solches von K 30.189 (+ 7500 t).

Localbahn Delatyn-Kołomea-Stefanówka. Die höheren Ergebnisse dieser Localbahn (im Personenverkehre + K 3975 mit + 2300 Reisenden, im Güterverkehre + K 8993 mit + 2300 t) finden darin ihre Begründung, dass im Vergleichsmonate des Jahres 1901 infolge Schneeverwehungen der Gesammtverkehr durch 14 Tage eingestellt war.

Localbahn Dolina-Wygoda. Der Personenverkehr hat nur die geringe Zunahme von K 46, der Güterverkehr jedoch eine solche von K 1542 (+ 1300 t, meist Brenn- und Schnittholz) erfahren.

Localbahn Fürstenfeld-Hartberg. Die Personenbeförderung ergab eine geringe Mehreinnahme (+ K 72), während der Güterverkehr eine Einnahmensteigerung um K 1281 (+ 600 t), zumeist aus der Abfuhr von Eis und Zufuhr von Baumwolle und Getreide, erzielte.

Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts (—Raabs). Der Personenverkehr ist um K 152 zurückgeblieben, dagegen resultirte aus dem Frachtengeschäfte eine Mehreinnahme von K 1142 (+ 1500 t), welche zumeist aus der Beförderung von Eis nach Wien und Krems herrührt.

Localbahn Kolin-Čerčan. Die Mehreinnahme im Personenverkehre von K 533 (+ 1000 Reisende) und K 4135 (+ 1400 t) im Güterverkehre steht mit dem bedeutenden Streckenzuwachs nicht im gleichen Zunahmenverhältnisse, woraus sich die ziemlich hohe negative Percentziffer im Kilometererträgnisse erklärt.

Kołomeaer Localbahnen. In der Personenbeförderung zeigt weder die Frequenz noch die Einnahme einen besonderen Zuwachs, während die Einnahme aus dem Güterverkehre sich um K 2682 (+ 1800 t) gebessert hat. Es wurden vor Allem grössere Mengen von Mahlproducten befördert.

Localbahn Łupków-Cisna. Der ausgewiesenen Einnahme aus dem Personen- und Gütertransporte stehen, bis auf den geringen Betrag von K 62 aus dem Güterverkehre, keine anderen Vergleichsdaten gegenüber, da im Monate Februar v. J. auf dieser Localbahn der Gesammtverkehr wegen Schneeverwehungen eingestellt war.

Localbahn Mauthausen-Grein. Die Witterungsverhältnisse begünstigten im Februar l. J. einen lebhafteren Personenverkehr, so dass eine Einnahmensteigerung von K 672 (+ 200 Reisende) eingetreten ist.

Der Güterverkehr hat durch Verfrachtungen von Eis, Holz und Steinen um K 1475 (+ 200 t) zugenommen.

Murthalbahn. Infolge guter Zufuhrverhältnisse zu den Stationen wurden grössere Quantitäten Holz zur Auflieferung gebracht, aus deren Abtransportierung zumeist die Mehreinnahme von K 5409 (+ 2200 t) im Güterverkehre erwachsen ist. In der Personenbeförderung hat sich keine wesentliche Einnahmenveränderung ergeben.

Ostgalizische Localbahnen. Der Personenverkehr hat sich in diesem Monate besonders auf der Linie Tarnopol-Kopyczyńce lebhafter gestaltet.

Die Mehreinnahme betrug in diesem Transportzweige K 1458 (+ 1100 Reisende), der Güterverkehr gewann durch Verfrachtungen von Getreide, Kartoffeln und Brennholz, so dass in demselben ein Einnahmenplus von K 16.836 (+ 3400 t) erwachsen ist.

Localbahn Piła-Jaworzno. Der Güterverkehr zeigte eine erfreuliche Zunahme; es wurde um K 2291 mehr eingenommen und 4000 t, zumeist Kohle, Kalk, Grubenholz und Düngemittel, mehr verfrachtet. Im Personenverkehre ergab sich keine besondere Differenz (+ K 10).

Pinzgauer Localbahn. Der Personentransport erbrachte eine geringe Mehreinnahme von K 168 (500 Reisende), dagegen hat sich die Einnahme aus dem Güterverkehre um K 2410 (+ 1300 t), meistentheils durch die Beförderung von Holz, gehoben.

Localbahn Postelberg-Laun. Das höhere Ergebniss in den Einnahmen entspringt nahezu zur Gänze aus dem Güterverkehre, in welchem K 1426 (+ 1600 t) aus der Beförderung von Saturationsschlamm, Getreide und Kohle mehr eingenommen wurden.

Der Personenverkehr brachte nur K 97 (+ 200 Reisende) Mehreinnahme.

Localbahn Raudnitz-Hospozin. Aus der Personenbeförderung ergab sich ein Plus von K 302 (+ 500 Reisende), dagegen ist die Einnahme aus dem Güterverkehre um K 1891 (— 2000 t) zurückgegangen, welcher Rückgang in der geringeren Verfrachtung von Schotter und Steinen seine Erklärung findet.

Localbahn Trzebinia-Skawce. Durch den stärkeren Besuch der Wochenmärkte stellte sich die Einnahme aus dem Personenverkehre um 466 (+ 600 Reisende) höher. Die Güterbeförderung ergab durch den Transport von Kohle ab Siersza wodna und den Transitverkehr von Kohle ab Szczakowa nach Stationen der k. k. Staatsbahnen über Skawce, sowie durch die Verfrachtung von Holz, Kalk und Düngemitteln eine Einnahmensteigerung von K 3845 (+ 4100 t).

Localbahn Wolframs-Teltsch. Im Personenverkehre wurden K 287 (+ 200 Reisende), im Güterverkehre K 1273 (+ 900 t) mehr eingenommen. Letzterer wurde namentlich durch vermehrte Langholztransporte gefördert.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate Februar 1902 erzielte Mehreinnahme gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres erscheint durch den infolge der früheren Schiffahrtseröffnung eingetretenen Kohlenverkehr zur Elbe begründet.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Februar 1902 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 4956, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 3856, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 1100, beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 6866, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 95.766, zusammen daher eine Mindereinnahme von K 88.900 ergeben.

(Fortsetzung auf Seite 1192.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar 1902	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar 1901	Im Monate Februar 1902 wurden befördert: Personen	Im Monate Februar 1902 wurden befördert: Güter	Die Einnahme betrug im Monate Februar 1902: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	Die Einnahme betrug im Monate Februar 1901: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Februar 1902	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Februar 1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	8.474	8 391	2.604.800	2,454.100	3,227 900	12.537.600	15,765.500	1.860	14,971.919	1.784	+ 4·3	8.474	8.391
b) Wiener Stadtbahn	38	31	2,336 900	20.500	322.800	56.200	379.000	9.974	342.334	11.043	— 9·7	38	31
c) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:													
Asch-Rossbach	15	15	5.200	5.400	1.100	5.900	7.000	467	6.327	422	+ 10·7	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	23	3.600	2.500	2.600	6.300	8.900	387	7.501	326	+ 18 7	23	23
Borki wielkie-Grzymalów	33	33	700	1.800	1.500	5.600	7.100	215	5.555	168	+ 28·0	33	33
Brüx-Lobositzer Verbindungsb.	37	37	2.900	1.400	1.400	3.500	4.900	132	4.721	128	+ 3·1	37	37
Bukowinaer Localbahnen	187	187	19.900	38.300	18.700	136.600	155.300	830	151.210	809	+ 2·6	187	184
Neue Bukowinaer Localbahnen	166	166	26.900	20.800	21.000	62 900	83.900	505	83.734	504	+ 0·2	166	166
Chabowka-Zakopane	43	43	6.400	3.300	7 300	8.600	15.900	370	15.075	351	+ 5·4	43	43
Chlumetz-Königstadtl	14	. . .	700	400	300	600	900	64	. . .	. . .	. . .	14	. . .
Chrudim-Holitzer Localbahn	59	59	6.400	7.600	2.500	8.000	10.500	178	9.579	162	+ 9·9	59	59
Delatyn-Kołomea-Stefanówka	112	112	8.100	6.200	8.900	19 800	28.700	256	15.732	140	+ 82·9	112	112
Deutschbrod-Saar	33	33	2.500	2.200	1.800	7.100	8.900	270	7.948	241	+ 12 0	33	33
Dolina-Wygoda	8	8	800	6.800	300	8.200	8.500	1.062	6.912	864	+ 22·9	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.500	2.600	3.200	7.800	11.000	550	11 538	577	— 4·7	20	20
Friauler Bahn	16	16	5.000	1.100	4.900	2.600	7.500	469	7.429	464	+ 1·1	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	6.500	2.300	3.000	5.100	8.100	208	6.747	173	+ 20·2	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	3.700	1.800	2.500	6.300	8.800	284	8.465	273	+ 4 0	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	5.500	3.300	2.500	6.200	8.700	580	8.675	578	+ 0·3	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	19	19	3.000	2.800	1.200	3.600	4.800	253	3.810	200	+ 26·5	19	19
Gurkthalbahn	29	29	6.000	2.700	2.600	5.500	8.100	279	8.179	282	— 1·1	29	29
Hinter-Třeban — Lochowitz	27	. . .	1.700	1.200	1.000	2.400	3.400	126	. . .	. . .	. . .	27	. . .
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	47	47	8 200	8.400	5.300	14.500	19 800	421	18.770	399	+ 5·5	47	47
Kolin-Cerčan	81	33	4·900	2.500	3.300	7.200	10.500	130	5.832	177	— 26·6	81	33
Kolomeaer Localbahnen	33	33	500	5.500	200	7 600	7.800	236	5.074	154	+ 53·2	33	33
Krakau-Kocmyrzów	20	20	2.200	4.700	1.100	5.600	6.700	335	5.949	297	+ 12 8	20	20
Lambach-Haag a. H.	26	. . .	4.100	700	2.300	2.100	4 400	169	. . .	. . .	. . .	26	. . .
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	15.200	6.800	19.600	17.200	36.800	413	33.467	376	+ 9·8	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	22	4.500	1.600	1.800	3.000	4.800	218	4.140	188	+ 16·0	22	22
Lupków-Cisna	25	25	200	800	200	2.200	2.400	96	62	2	+470·0	25	25
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	21	2.300	2.000	1.400	6.100	7.500	357	6.826	325	+ 9·8	21	21
Mährische Westbahn	90	90	10.800	8.900	6.700	35.000	41.700	463	41.771	464	— 0·2	90	90
Marienbad-Karlsbad	53	53	21.400	7.200	12.900	18.300	31.200	589	30.311	572	+ 3 0	53	53
Mauthausen-Grein	31	31	8.600	2.100	4.000	5.000	9.000	290	6.853	221	+ 31·2	31	31
Modřan-Čerčan	74	74	5.900	4 000	4.800	9.400	14.200	192	12.941	175	+ 9·7	74	74
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.900	2.000	400	2.000	2.400	480	2.960	592	— 18·9	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	8.800	5.900	5.800	14.900	20.700	272	15.328	202	+ 34.7	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	14	14	2.500	600	900	2.000	2.900	207	2.896	207	. . .	14	14
Neuhaus-Neubistritz	33	33	2.000	900	1.000	2.300	3.300	100	3.190	97	+ 3·1	33	33
Neuhof-Weseritz	24	. . .	800	600	600	1.300	1.900	79	. . .	. . .	. . .	24	. . .
Ostgalizische Localbahnen	196	196	15.100	17.200	21.700	46.900	68.600	350	50.306	257	+ 36·2	196	196
Pila-Jaworzno	21	21	400	4.300	200	4.000	4.200	200	1.899	90	+122·2	21	21
Pinzgauer Localbahn	53	53	7.700	2.600	4.200	7.700	11.900	225	9.322	176	+ 27·8	53	53
Plan Tachau	13	13	3.100	2.100	1.600	4.400	6.000	462	5.500	423	+ 9·2	13	13
Postelberg-Laun	11	11	1.100	6.100	500	6.400	6.900	627	5.377	489	+ 28·2	11	11
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.600	2.400	600	5.300	5.900	347	6.956	409	— 15·2	17	17
Rakonitz-Mlatz	39	39	2.500	1.600	2.000	3.300	5.300	136	4.921	126	+ 7·9	39	39
Rakonitz-Pladen-Petschau	104	104	9.300	4.900	5.400	10.700	16.100	155	15.307	147	+ 5·4	104	104
Raudnitz-Hospozin	25	25	2.600	1.500	1.600	2.000	3.600	144	5.195	208	— 30·8	25	25
Schlackenwerth-Joachimsthal	8	8	1.600	1.300	800	1.800	2.600	325	2.447	306	+ 6·2	8	8
Schönwehr-Elbogen	15	. . .	3.300	1.300	1.300	2.500	3.800	253	. . .	. . .	. . .	15	. . .
Schwarzenau-Waidhofen a./T. und Schwarzenau-Zwettl	31	31	5.000	2.400	2.700	7.200	9.900	319	9.086	293	+ 8·9	31	31
Stankau-Ronsperg	22	22	4.400	1.600	1.300	3.200	4.500	205	4.096	186	+ 10·2	22	22

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Februar								Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1902				1901			Differz. per Kilom. in Percent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.			
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen				1902 Kronen	1901 Kronen	
												Oesterr. Eisenbahnen.
												I. Staatsbahnbetrieb.
												a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen.
5,450.800	5,019.200	7,649.400	25,510.400	33,159.900	3.913	7,272.154	24,911.060	32,183.214	3.835 + 2·0	23.478	23.010	
4,882.500	44.800	675.600	121.800	797.400	20.984	576.698	91.611	668.309	21.558 — 2 7	125.904	129.348	b) Wr. Stadtbahn.
												c) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
												Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:
11.500	12.000	2.500	11.600	14.100	940	1.913	11.596	13.509	901 + 4·3	5.640	5.406	Asch-Rossbach
7.700	4.300	6.000	12.500	18.500	804	4.245	13.839	18.084	786 + 2.3	4.824	4.716	Beneschau-Wlaschim
2.500	6.500	3.900	14.700	18.600	564	3.495	9.248	12.743	386 + 46 1	3.384	2.316	Borki wielk.-Grzymalow
6.800	3.200	3.300	7.500	10.800	292	3.724	6.361	10.085	273 + 7·0	1.752	1.638	Brüx-Lobositzer Localb.
37.900	72.700	39.200	231 400	270.600	1.447	30.910	229 808	260.718	1.417 + 2·1	8.682	8.502	Bukowinaer Localb.
55.600	41.900	42.800	111.800	154.600	931	39.819	110.715	150.534	907 + 2·6	5.586	5.442	N. Bukowinaer Localb.
12.500	5.400	13.900	14.700	28.600	665	11.833	20.523	32.356	752 — 11·6	3.990	4.512	Chabowka-Zakopane
1.500	600	600	1.000	1.600	114	. . . . .				684	. . .	Chlumetz-Königstadtl
13.900	13.300	4.600	15.600	20.200	342	4.629	14.358	18.987	322 + 6·2	2.052	1.932	Chrudim-Holitzer L.B.
16.900	12.000	18.100	38.700	56.800	507	11.636	24 463	36.099	322 + 57 4	3.042	1.932	Delatyn-Kołomea-Stef.
5.400	4.300	4.200	13.400	17.600	533	3.783	12.168	15.951	483 + 10·4	3.198	2.898	Deutschbrod-Saar
1.700	12.900	600	15 700	16.300	2.037	553	12.483	13.036	1.629 + 25·0	12.222	9.774	Dolina-Wygoda
11.300	6.500	6.700	18.400	25.100	1.255	6.395	17.782	24.177	1.209 + 3·8	7.530	7.254	Fehring-Fürstenfeld
10.500	2.400	10.600	5.300	15.900	994	11.319	3.252	14.571	911 + 9.1	5.964	5.466	Friauler Bahn
13.800	5.900	6.300	11.700	18.000	462	6.009	8.192	14.201	364 + 26·9	2.772	2.184	Fürstenfeld-Hartberg
7.800	4.700	5.400	15.500	20 900	674	4.944	12.486	17.430	562 + 19·9	4.044	3.372	Gailthal-Bahn
12 000	7.700	5.500	14.000	19.500	1.300	4.580	11.876	16.456	1.097 + 18·5	7.800	6.582	Gleisdorf-Weiz
5.800	4.400	2.400	6.200	8.600	453	2 608	5.401	8.009	422 + 7·3	2.718	2.532	Göpfritz—Gr.-Siegharts
12 100	5.900	5.400	13.200	18.600	641	5.212	12.982	18.194	627 + 2·2	3.846	3 762	Gurkthalbahn
3.500	2.700	2.200	5.100	7.300	270	. . . . .				1.620	. . .	Hint.-Třeban-Lochowitz
17.300	15.600	11.500	26.900	38.400	817	10.945	24.441	35.386	753 + 8·5	4.902	4.518	Karlsb.-Johanngeorgst.
10.700	4.600	8.200	13.800	22.000	272	6.056	6.740	12.796	388 — 29·9	1.632	2.328	Kolin-Cerčan
1.300	10.000	500	14.300	14.800	448	234	9.340	9.574	290 + 54·5	2.688	1.740	Kolomeaer Localbahnen
5.600	10.800	2.600	12.700	15.300	765	2.785	9.310	12.095	605 + 26·4	4 590	3.630	Krakau-Kocmyrzów
8.100	1.500	4.600	4.500	9.100	350	. . . . .				2.100	. . .	Lambach-Haag
33.200	12 300	45.400	31.600	77.000	865	41.231	31.411	72.642	816 + 6·0	5.190	4.896	Lemberg-Bełzec
7.100	3.800	3.900	5.100	9.000	409	3.681	6.045	9.726	442 — 7·5	2.454	2.652	Lemberg (Klep.)-Janów
700	3.000	500	8.200	8.700	348	103	1.525	1.628	65 +435·4	2.088	390	Lupków-Cisna
5.300	3.800	3.300	11.900	15.200	724	3.496	11,365	14.861	708 + 2·3	4.344	6.248	M.-Budwitz-Jamnitz
25.800	19.700	13.700	67.400	81.100	901	15.290	61.514	76.804	853 + 5·6	5.406	5.118	Mährische Westbahn
41.400	11.200	28.900	34.400	63.300	1.194	28.977	32.164	61.141	1.154 + 3·5	7.164	6.924	Marienbad-Karlsbad
15.600	4.000	8.100	9.500	17.600	568	6.621	9.373	15.994	516 + 10·1	3.408	3.096	Mauthausen-Grein
13.000	7.900	10.300	20.400	30.700	415	10.187	17.955	28.142	380 + 9·2	2.490	2.280	Modřan-Cerčan
3.800	4.200	900	4.100	5.000	1.000	752	5.357	6.109	1.222 — 18·2	6.000	7.332	Mösel-Hüttenberg
18.200	11.100	12.200	34.800	47.000	618	11.516	21.195	32.711	430 + 43·7	3.708	2.580	Murthal-Bahn
4 500	1.200	1.800	4.000	5.800	414	1.835	3.715	5.550	396 + 4·5	2.484	2.376	Nakři-Netolitz Net.
4.000	1.600	2.200	4.200	6.400	194	2.017	5.180	7.197	218 — 11·0	1.164	1.308	Neuhaus-Neubistritz
1.800	1.200	1.300	2.600	3.900	163	. . . . .				978	. . .	Neuhof-Weseritz.
32.000	33.100	45.200	97.500	142.700	728	44.566	65.588	110.154	562 + 29·5	4.368	3.372	Ostgalizische Localb.
900	6.900	400	7.100	7.500	357	424	2.048	2.472	118 +202·5	2.142	708	Pila-Jawoczno
14.600	4.200	8.000	13.400	21.400	404	7.720	9.182	16.902	319 + 26·6	2.424	1.914	Pinzgauer L.B.
5.900	3.300	3.200	8.500	11.700	900	2.986	7.832	10.818	832 + 8·2	5.400	4.992	Plan-Tachau
2.300	10.700	1.000	11.500	12.500	1.136	789	8.677	9.466	861 + 31·9	6.816	5.166	Postelberg-Laun
3.500	6.900	1.200	10.900	12.100	712	894	13.208	14.102	830 — 14·2	4.272	4.980	Potscherad-Wurzmes
5.100	3.600	4.100	6.900	11.000	282	3.928	6.286	10.214	262 + 7·6	1.692	1.572	Rakonitz-Mlatz
21.300	10.800	11.500	23.500	35.000	337	11.539	22.233	33.772	325 + 3·7	2.022	1.950	Rakonitz-Pl.-Petschau
4.500	3.600	2.600	6.100	8.700	348	2.578	9.172	11.750	470 — 26·0	2.088	2.820	Raudnitz-Hospozin
3.700	2.800	1.500	3.600	5.100	638	1.694	3.144	4.838	605 + 5·5	3.828	3 630	Schlackenwerth-Joach.
7.500	2.300	3.100	4.200	7.300	487	. . . . .				2.922	. . .	Schönwehr-Elbogen
9.400	4.500	5.500	14.400	19.900	642	5.566	11.397	16.963	547 + 17·4	3.852	3.282	Schwarzenau-Waidhofen u. Schwarzenau-Zwettl
10.200	3.600	3.000	7.000	10.000	455	3.400	5.752	9.152	416 + 9·4	2.730	2.496	Stankau-Ronsperg

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar		Im Monate Februar 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Februar						Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Februar	
					1902				1901				
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.			
	1902	1901	Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			1902	1901
	Kilometer											Kilometer	
Starkenbach-Rochlitz	20	20	3.500	4.100	1.900	11.200	13.100	655	12.600	630	+ 4·0	20	20
Strakonitz-Březnitz	83	83	3.100	2.600	3.300	5.900	9.200	111	8.411	101	+ 9·9	83	83
Strakonitz-Winterberg	71	71	9.900	4.900	3.800	12.100	15.900	224	14.734	208	+ 7·7	71	71
Tirschnitz-Schönbach	21	21	4 700	3.800	2.500	6.800	9.300	443	8.732	416	+ 6·5	21	21
Trzebinia-Skawce	60	60	3.300	18.500	2.500	19.900	22 400	373	18.089	301	+ 23·9	60	60
Unterkrainer Bahnen	134	134	20.400	16.300	19.600	63.500	83.100	620	77.093	575	+ 7·8	134	134
Valsugana-Bahn	63	63	15.600	1.200	14.000	5.400	19.400	308	19.456	309	— 0·3	63	63
Vöcklabruck-Kammer	11	11	3.000	1.100	1.300	2.700	4.000	364	4.501	409	— 11·0	11	11
Welser Localbahn	84	54	17.900	7.900	9.400	12.800	22.200	264	13.970	259	+ 1·9	84	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	5.000	22.200	2.800	21.200	24.000	1.412	23.302	1.371	+ 3·0	17	17
Wodňan-Čićenitz-Moldauthein	21	21	1.500	500	1.200	1.200	2.400	114	2.204	105	+ 8·6	21	21
Wodňan-Prachatitz	56	56	8.400	2 800	3.500	5.900	9.400	168	8.554	153	+ 9·8	56	56
Wolframs-Teltsch	23	23	2.600	2.100	1.700	5.200	6.900	300	5.340	232	+ 29·3	23	23
Wotic-Selčan	17	17	2.100	1.500	1.300	3.400	4.700	276	4.362	257	+ 7·4	17	17
Ybbsthalbahn	76	76	8.900	4.500	5.500	17.800	23.300	307	23.287	306	+ 0·3	76	76
Zeltweg-Fohnsdorf	6	6	2.700	26.700	600	20.100	20.700	3.450	22.552	3.759	— 8·2	6	6
Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	87	87	13.900	11.900	10 300	17.700	28.000	322	31.313	360	— 10·6	87	87
Zwittau-Polička-Skuč	52	52	6.800	2 400	4.600	5.800	10.400	200	9.494	183	+ 9·3	52	52
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Caslau-Zawratetz	24	24	2 058	4.116	989	5.851	6.840	285	5.758	240	+ 18·8	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.223	8.391	286	5.123	5.409	1.082	7.747	1.549	— 30·2	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges.													
a) Hauptbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alt. L.	101	101	201 470	628.568	72.116	781.271	853.387	8.449	740.734	7.334	+ 15·2	101	101
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	151	151	63.925	36.544	35.547	93.341	128.888	853	111.788	740	+ 15·3	151	151
Böhmische Nordbahn	328	328	169.952	167.049	131.799	555.690	687.489	2.096	655.376	1.998	+ 4·9	328	328
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	64.253	182.107	65.942	467.008	532.950	2.865	531.850	2.859	+ 0·2	186	186
Linie lit. B.	236	236	106.661	324.961	82.111	844.923	927.034	3 928	1,015.934	4.305	— 8·8	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	32.945	55.304	25.787	201.576	227.363	2.498	292.362	3.213	— 22·3	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	836.944	1,010.731	914.312	4,798.714	5,713.026	5.515	6,066.942	5.856	— 5·8	1.036	1.036
Localbahnen	302	302	101.796	44.588	41.851	84.125	125.976	417	140.789	466	— 10·5	302	302
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	66.374	107.076	54.377	388.801	443.178	6.925	506.123	7.908	— 12·4	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	9.742	100.115	4.105	100.620	104.725	6.982	99.747	6.650	+ 5·0	15	15
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	299.736	271.348	320.426	1,185.563	1,505.989	2.398	1,394.558	2.221	+ 8·0	628	628
Ergänzungsnetz	310	310	130.723	259.488	132.495	752.016	884.511	2.853	903.610	2.915	— 2·1	310	310
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	687.300	650.896	742.286	2,805.369	3,547.655	2.597	3,782.628	2.769	— 6·2	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	37.485	26.855	15.679	43.854	59.533	1.804	62.535	1.895	— 4·8	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.516	1.516	875.937	412.709	1,493.626	4,152.995	5,646.621	3.725	5,928.888	3.911	— 4·8	1.516	1.516
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	6.844	. . . .	1.610	. . . .	1.610	403	1.293	323	— 24·8	4	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	139.527	147.344	91.049	435.908	526.957	1.849	549.344	1.928	— 4·1	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	55.808	32.926	35.668	74.982	110.650	1.243	105.155	1.181	+ 5·2	89	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	26.459	65.546	17.128	176.789	193.917	2.983	258.801	3.982	— 25·1	65	65

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Februar									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1902				1901				Differz. per Kilom in Percent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom		1902	1901	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
7.900	8.400	4.100	23.600	27.700	1.385	4.484	22.478	26.962	1.348	+ 2·7	8.310	8.088	Starkenbach-Rochlitz
7 300	5.200	6.800	12.500	19.300	233	6.341	11.694	18.035	217	+ 7·4	1.398	1.302	Strakonitz-Breznitz
19 500	9.600	9 000	25.200	34.200	482	9.109	23.295	32.404	446	+ 5·7	2.892	2.736	Strakonitz-Winterberg
9.700	8.200	4.900	13.300	18.200	867	4.625	12.612	17.237	821	+ 5·6	5.202	4.926	Tirschnitz-Schönbach
6.500	32.100	4.800	35.800	40.600	677	4.353	46.968	51.321	855	— 20·8	4.062	5.130	Trzebinia-Skawce
46.900	38.000	44.700	149.900	194.600	1.452	38.499	124 699	163.198	1.218	+ 19·2	8.712	7.308	Unterkrainer Bahnen
34.300	3.600	27.200	14.500	41.700	662	27.578	13.319	40.897	649	+ 2 0	3.972	3 894	Valsugana-Bahn
8.100	2.400	2.500	5.800	8.300	755	2.293	8.339	10.632	967	— 21·9	4.530	5.802	Vöcklabruck-Kammer
38.500	14.900	20.200	25.300	45.500	542	14.684	15.414	30.098	557	— 2·7	3.252	3.342	Welser Localbahn
10.300	37.900	5.900	32.000	37.900	2.229	7.422	30.053	37.475	2.204	+ 1·1	13 374	13.224	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
3.000	1.000	2.600	2.600	5.200	248	2.431	2.555	4.986	237	+ 4·6	1.488	1 422	Wodnan-Moldauthein
18.200	5.600	7.700	11.600	19.300	345	7.578	10 732	18.310	327	+ 5·5	2.070	1.962	Wodnan-Prachatitz
5.700	3 900	3.600	10.100	13.700	596	3.122	8.098	11 220	488	+ 22·1	3.576	2.928	Wolframs-Teltsch
5.000	3.000	3.100	7.500	10.600	624	2.798	7.297	10.095	594	+ 5·1	3.744	3.564	Wotic-Selčan
18.000	8.000	11.400	31.400	42.800	563	11.201	34.417	45.618	600	— 6·2	3.378	3.600	Ybbsthalbahn
5.900	66.800	1 400	49.400	50.800	8.467	1.049	38.348	39.397	6.566	+ 29·0	50 802	39.396	Zeltweg-Fohnsdorf
28.300	25.100	21.400	41.300	62.700	721	19.754	40.564	60.318	693	+ 4·0	4.326	4.158	Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan
12.000	4.400	7.800	10.500	18.300	352	6 708	13.278	19.986	384	— 8 3	2.112	2.304	Zwittau-Polička-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
4.669	8.236	2.220	12.019	14.239	593	2.226	12.208	14.434	601	— 1·3	3.558	3.606	Časlau-Zawratetz
2.848	17.581	678	10.538	11.216	2.243	667	15.385	16.052	3.210	— 30·1	13.458	19.260	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angef. Localb. u. Hauptb. zweiten Ranges.
													a) Hauptbahnen.
414.650	1,266.272	174.437	1,510.102	1,684.539	16.679	167.315	1,567.593	1,734.908	17.177	- 2·8	100.074	103.062	Aussig-Teplitzer E. a. L
134.312	78.226	73.248	198.362	271.610	1.799	71.694	181.440	253.134	1.676	+ 7·3	10.794	10.056	Teplitz (Settenz)-R.
357.474	332.691	276.114	1,147.161	1,423.275	4 339	267.797	1,127.774	1,395.541	4.255	+ 2·0	26.034	25.530	Böhmische Nordbahn
133.448	361.476	138.620	972.553	1,111.173	5.974	127.892	1,066.481	1,194.373	6.421	— 7·0	35.844	38.526	Buschtěhrader Eisenb Linie lit. A
223.202	669.524	173 422	1,788.727	1,962.149	8.314	153.820	2,104.429	2,258.249	9.569	— 13·1	49.884	57.414	Linie lit. B
68.676	120.965	55.850	439.326	495.176	5.441	53.212	565.426	618.638	6.798	— 20·0	32.646	40.788	Graz-Köflacher Eisenb
1,778.219	2,063.242	2,189.188	9,776.122	11,965 310	11.550	2,125.227	10,616.425	12,741.652	12.299	— 6·1	69.300	73.794	Kaiser Ferdinands-Ndb Hauptbahnnetz
213.753	101.848	88.516	180.803	269.319	892	87.483	219.766	307.249	1.017	— 12·3	5.352	6 102	Localbahnen
137 506	217.827	122.852	836.129	958.981	14.984	117.324	949.220	1,066.544	16.665	— 10·1	89.904	99.990	Kaschau-Oderberger B Oesterr. Strecke
20.358	213.239	8.707	215.497	224.204	14.947	7.814	201.038	208.852	13.923	+ 7·4	89.682	83.538	Leoben-Vordernberger
623 876	547.176	755.143	2,352.545	3,107.688	4.949	781.562	2,258.451	3,040.013	4.841	+ 2·2	29.694	29.046	Oesterr. Nordwestbahn Garantirte Strecken
277.269	525.837	316.359	1,517.348	1,833.707	5.916	312.092	1,621.280	1,933 372	6.237	— 5·2	35.496	37.422	Ergänzungsnetz
1,303.911	1,404.131	1,550.048	5,976.496	7,526.544	5 510	1,634.908	6,330.538	7,965.446	5.831	— 5·5	33.060	34.986	Oest.-ung. Staatsb.-Ges Oesterr. Linien
78.720	57.369	32.306	94.361	126.667	3.838	32.408	100.043	132.451	4.014	— 4·4	23.028	24.084	Ostrau-Friedlander Eb.
1,803.373	827.415	3,048.123	8,632.374	11,680 497	7.705	3,038.977	8,974.374	12,013.351	7 924	— 2·8	46.230	47.544	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
14.563	. . .	3.452	. . .	3.452	863	2.646	. . .	2.646	662	+ 30·4	5.178	3.972	Localb. Mödling-Brühl (elektr Betrieb)
294.154	304.831	222.607	910.151	1,132.758	3.975	221.901	1,016 373	1,238.274	4.345	— 8·5	23.850	26.070	Süd-Nordd. Verbindgsb
118.130	70.327	74 537	163.987	238.524	2.680	75.868	145.415	221.283	2 486	+ 7·8	16.080	14.916	Wien Aspang Bahn
56.243	160.917	36.445	440.777	477.222	7.342	35.837	490.079	525.916	8.091	— 9·3	44.052	48.546	Wien-Pottd.-Wr. Neust.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Februar		Im Monate Februar 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Februar 1902				1901		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Februar	
	1902	1901	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	im Ganzen	per Kilom.		1902	1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
b) Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	4.013	720	1.009	944	1.953	279	2.006	287	— 2·8	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	28.142	23.704	15.294	54.009	69.303	359	63.647	330	+ 8·8	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	20.085	5.208	27.748	21.335	49.083	1.583	48.375	1.560	+ 1·5	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	16	2.279	2.460	867	2.878	3.745	234	4.377	274	— 14·6	16	16
Deutschbrod-Humpolétz	25	25	2.751	1.534	2.356	5.210	7.566	303	6 946	278	+ 9·0	25	25
Friedlander Bezirksbahnen:													
Friedland-Reichsgr. (Hermsd.)	11	11	3.617	904	1.155	1.293	2.448	222	1.929	175	+ 26·8	11	11
Raspenau-Weissbach	6	6	5.999	2.485	1.497	3.110	4.607	768	3.766	627	+ 22·5	6	6
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.389	730	1.419	2 455	3.874	155	4.120	165	— 6·1	25	25
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)*)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Königshof-Beraun-Koneprus	12	12	.	7.330	.	8.228	8.228	686	7.667	639	+ 7·3	12	12
Kremsthal-Bahn	70	70	16.223	9.394	11.343	26.786	38.129	545	35.736	510	+ 6·9	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	14.365	3.757	2.312	4.782	7.094	2 365	4.324	1.441	+ 64·1	3	3
Laibach-Oberlaibach	19	19	2.072	678	1.811	1.692	3.503	184	3.263	172	+ 7·0	19	19
Melnik-Mšeno	30	30	1 955	3.015	1.529	2.999	4.528	151	3.271	109	+ 38·5	30	30
Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.208	367	439	540	979	65	1.275	85	— 23·5	15	15
Lundenburg-Eisgrub	12	. .	1.850	3.761	773	2.648	3.421	285	. . .	. . .	. . .	12	. . .
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	7.720	1.007	9.084	4.017	13.101	545	11.979	499	+ 9·2	24	24
Mutenitz-Gaya	15	15	2.251	4.582	957	3.135	4.092	273	4.956	330	— 17·3	15	15
Mühlkreis-Bahn	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Neutitscheiner Localbahn	8	8	10.436	6.467	3.742	9.563	13.305	1.663	12.325	1.541	+ 7·9	8	8
Niederösterr. Waldviertelbahn	49	49	7.701	2.403	5.177	6.479	11.656	238	11.960	244	— 2·5	49	49
Otrokowitz-Wisowitz	25	25	6.307	987	2.907	3.219	6.126	245	5.722	229	+ 7·0	25	25
Pielachthalbahn	38	38	3.316	1.373	2.036	3.626	5.662	149	5.369	142	+ 5·4	38	38
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	2 735	1.279	1.644	3.133	4.777	318	6 385	426	— 25·4	15	15
Radkersburg Luttenberg L.-B.	25	25	3.058	850	1.873	2.095	3.968	159	3.126	125	+ 27·2	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	40.572	14.627	29.284	28.868	58.152	1.710	58.848	1.731	— 1·2	34	34
Saitz-Göding	38	38	6.606	3.732	2.727	6.831	9.558	252	12.993	342	— 26·3	38	38
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	8.620	2.809	4.798	4.812	9.610	384	9.956	398	— 3·5	25	25
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	7.786	6.101	7.242	10.596	17.838	266	14.871	222	+ 19·8	67	67
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	42	42	12.373	4.166	5.492	6.867	12.359	294	14.144	336	— 12·5	42	42
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	12.328	25.530	3.837	33.102	36.939	2.052	39.560	2.198	— 6·6	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	8.077	3.089	5.460	8 210	13.670	285	13.650	284	+ 0·3	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	7	821	2.873	335	3.511	3.846	549	3.597	513	+ 7·0	7	7
Swoleňowes-Smečna	10	10	1.938	19.864	265	23.434	23.699	2.370	27.383	2.738	— 13·4	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	7.793	9.341	5.112	13.520	18.632	478	21.395	549	— 12·9	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz / Pöltschach-Gonobitz / Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	7.901	7.751	4.001	13 323	17 324	354	15.000	307	+ 15·3	49	49
Ueberetscherbahn(Bozen-Kaltern)	15	15	5.787	1.511	4.319	7.086	11.405	761	9.395	626	+ 21·5	15	15
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	. . .	1.299	. . .	3.642	3.642	455	2.386	298	+ 52·7	8	8
Zillerthalbahn (Jenbach-Zell a/Z.)	24	12	6.546	815	5.594	3.143	8.737	364	4.961	413	— 11·8	24	12
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.:													
Přivoz-M. Ostrau-Witk.-Ellgoth	10	10	160.466	1.800	24.261	2.100	26.361	2.636	20.182	2.018	+ 30·6	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	181.989	394	46.621	1.472	48.093	1.145	45.755	1.089	+ 5·1	42	42
Innsbruck-Hall	12	12	49.023	. . .	11.421	. . .	11.421	952	10.700	892	+ 6·7	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.:													
Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	80.233	. . .	10.450	. . .	10.450	1.493	11.342	1.620	— 7·8	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	102.968	. . .	15.058	. . .	15.058	2.510	13.867	2.311	+ 8·6	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	8.721	4.648	2.504	4 945	7.449	532	5 521	394	+ 35·3	14	14
Wiener Localbahn-Actien-Ges.:													
Wien-Guntramsdorf-Baden	25	25	61.117	7.388	14.296	10.546	24.842	994	25.770	1·031	— 3·6	25	25
Summe	19.708	19.410	10,197.799	7,577 995	8,424.238	31,720.803	40.145.041	2.037	40.103.928	2.065	— 1·4	19.708	19.407

*) Der Betrieb ist während des Winters eingestellt.

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Februar									Oder per Jahr nnd Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelanfenen 2 Monate		Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		1902				1901				Differz. per Kilom. in Percent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Für Personen nnd Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1902	1901	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													b) Localbahnen
9.146	1.495	2.303	2.001	4.304	615	2.655	1.853	4.506	644	— 4·5	3.690	3.864	Auspitzer Localbahn
57.145	43.888	31.036	111.425	142.461	738	26.141	114.279	140.420	728	+ 1·4	4.428	4.368	Böhm. Commercialb.
41.501	12.146	53.050	44 061	97.111	3.133	50.182	48.079	98 261	3.170	— 1·2	18.798	19.020	Bozen-Meraner Bahn
4.943	6.652	1.873	7.226	9 099	569	1.932	5.837	7 769	486	+ 17·1	3.414	2.916	Brandeis-Neratowitz
5.550	2 852	4.795	10.149	14.944	598	4.466	19.908	15.374	616	— 2·9	3.588	3.696	Deutschbrod-Humpoletz
8.019	1.599	2.576	2.426	5.002	454	2.147	2.242	4.389	399	+ 13·8	2.728	2.394	Friedlander Bezirksb.:
12.356	4.093	3.203	6.377	9.580	1.596	2.969	5.156	8.125	1.354	+ 17 9	9 576	8.124	Friedland-Grenze
													Raspenau-Weissbach
4.838	1 804	2.882	5.219	8.101	342	2.632	6.303	8.935	357	— 9·2	1.944	2.142	Gr.-Priesen-W.-Auscha
													Innsbr. Mittelgebirgsb
	13.300		14.514	14.514	1.210		14.735	14.735	1.228	— 1·5	7.260	7.367	(Berg Isel-Igls)
33.614	18.936	23.685	53.056	76.741	1.096	22.266	51.624	73.890	1.055	+ 3·8	6.576	6.330	Königshof-B.-Koněprus
29.119	6.997	5.395	8.182	13.577	4.526	3.984	4.908	8.892	2.964	+ 52·7	27.156	17.784	Kremsthal-Bahn
													Kuttenberger Localb.
4.172	1.328	3.725	3.375	7.100	374	2.942	3.543	6.485	341	+ 9·7	2.244	2.046	Laibach-Oberlaibach
4.263	4.523	3.257	5.424	8.681	289	3.483	5.449	8.932	298	— 3·0	1.734	1.788	Localb. Melnik-Mšeno
2.680	911	942	1.419	2.361	157	964	2.109	3.073	205	— 23·4	942	1.230	Mšeno—Unter-Cetno
3.886	7.035	1.666	4.936	6.602	550						3.300		Lundenburg-Eisgrub
15.491	2.406	17.894	9.786	27.680	1.153	18.544	7 641	26.185	1.091	+ 5·6	6.918	6.546	Mori-Arco-Riva a. G.
4.528	9.770	1.859	6.645	8.504	567	1.612	9.328	10.940	729	— 22·2	3.402	4.374	Mutenitz-Gaya
													Mühlkreis-Bahn
21.936	12.867	7.897	19.792	27.689	3.461	7.042	18.715	25 757	3.220	+ 7·5	20.766	19.320	Neutitscheiner Localb.
16.895	5.001	11.300	13.348	24.648	503	10.249	13.646	23.895	488	+ 3·1	3.018	2.928	N.-Oe. Waldviertelbahn
13.316	1.746	6.308	5.938	12.246	490	6.245	5.485	11.730	469	+ 4 5	2.940	2.814	Otrokowitz-Wisowitz
7.181	3.374	4.323	8.212	12.535	330	4.031	6 571	10.602	279	+ 18·0	1.980	1.674	Pielachthalbahn
5.777	2.881	3.402	6.817	10.219	681	3.173	9.919	13.092	873	— 2·2	4 086	5 238	Reichenau a/K.-Solnitz
6.016	1.985	3.667	5.104	8.771	351	3.441	3.134	6 575	263	+ 33 5	2.106	1.578	Radkersburg-Luttenbg.
86.685	29 500	61.266	59.259	120.525	3.545	55.227	62.588	117.815	3.465	+ 2·3	21.270	20.790	Reichenberg-Gablonz-T.
13.351	8.501	5.631	16.059	21.690	571	6.147	21.264	27.411	721	— 20·8	3.426	4.326	Saitz-Göding
16.452	5.564	9.158	10.031	19.189	768	8.589	11.257	19 846	794	— 3·3	4.608	4.764	Salzburg-Lamprechtsh.
16.350	11.115	15.083	18.897	33.980	507	13.320	15.224	28.544	426	+ 19·0	3.042	2.556	Salzkammergut-Localb.
26 213	10.138	12.197	16.714	28.911	688	13.401	16.703	30.104	716	— 3·9	4.128	4 296	Schneebergbahn
25.961	51.867	8.216	66.711	74.927	4.163	7.379	73.682	81.061	4.503	— 7·6	24.978	27.018	Stauding-Stramberger
16.803	6.027	11.570	16.180	27.750	578	10.490	16.650	27.140	565	+ 2·3	3.468	3.390	Steyrthal-Bahn
1.041	5.678	700	6.968	7.668	1.095	815	6.338	7.153	1.023	+ 7·4	6.570	6.138	Stramberg-Wernsdorf
3.943	39.429	539	47.516	48.055	4.306	564	57.538	58.102	5.810	— 17·3	28.836	34.860	Swoleňowes-Smečna
15.327	21.093	10.051	30.734	40.785	1.046	8 818	34 054	42.872	1.099	— 4·8	6 276	6.594	Steiermärk. Landesb.:
													Cilli-Wöllan
16.931	15 971	8.563	27.351	35.914	733	7.955	22 388	30.343	619	+ 18 4	4.398	3.714	Preding-Wdf.-Stainz Pöltschach-Gonobitz Kapfenberg-Seewies
12.741	3 452	8.895	14.582	23.477	1.565	8.183	12.805	20.988	1.399	+ 11·9	9.390	8.394	Ueberetscherbahn
													Welchau - Wickwitz —
	2.666		7.328	7.328	916		4.867	4.867	608	+ 50·7	7.328	3.648	Giesshübl Sauerbr.
12.964	1.527	11.104	6.021	17.125	713	4.697	3.570	8.267	689	+ 3·5	4 278	4.134	Zillerthalbahn
													Dampftramways.
329.755	4.431	51.794	5.424	57.218	5. 722	35.430	6.634	42.064	4.206	+ 36 0	34.332	25.236	Brünner Localeisenb.-G.: Ostrau - Witkow.-Ellg.
402.384	751	101.848	2.918	104.766	2.494	97.778	2.534	100.312	2.388	+ 4·4	14 964	14.328	Dampftramway-Ges.
101 288		26.969		26.969	2 247	24.665		24.665	2.055	+ 9·3	13.482	12.330	vorm. Krauss & Co
													Innsbruck-Hall i. T.
174.901		22.733		22.733	3 248	24.308		24.308	3.473	— 6·5	19.488	20.838	Kahlenberg - Eisenb.-G.:
													Dampftr. Wien-Nussd.
218.755		31.306		31.306	5.218	28.481		28.481	4.747	+ 9 9	31.308	28.482	Neue Wiener Tramway
16.781	8.648	4.768	9.261	14.029	1.002	3.990	6.752	10.742	767	+ 30·6	6.012	4 602	(Dampftr. Westbahn-linie Hütteldorf)
													Salzburger Eisenb. u. Tr.
131.306	13.924	30.241	19.472	49.713	1.988	27.868	17.972	45.840	1.833	+ 8·5	11 928	10.998	Wr.Localb.-A.-G. (Wien-Guntrsd.-Baden)
21,220.058	15,552 201	18.921.042	65,149.736	84,070.778	4.266	18,300.173	66,733.503	85,033.676	4.382	— 2·6	25.596	26.292	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Februar		Im Monate Februar 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Februar						Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Februar	
					1902				1901				
	1902	1901	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	im Ganzen	per Kilom.		1902	1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische													
Achenseebahn[1])	6·31	6·31											
Gaisbergbahn[1])	5·25	5·25											
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	1.552	33	1.082	83	1.165		586				
Schafbergbahn[1])	5·83	5·83											
Schneebergbahn[1])	9·67	9·67											
Oesterreichische Eisenbahnen													
Aussiger elektr. Kleinbahnen	7·15	7·15	96.607		11.153		11.153		9.854				
Baden-Vöslau	11·09	11·09	997		119		119		455				
Bielitz-Zigeunerwald	4·84	4·84	23.145		2 539		2.539		2.323				
Brünner Strassenbahnen	18·61	18·61	404.555	10.174	46.249	13.468	59.717		50.542				
Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf	12·90		66.176		11.589		11.589						
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·43	6·43	77.003		8.082		8.082		6.594				
Gablonzer elektr. Strassenbahn	21·90	21·90	103 722		18.928		18 928		16.669				
Gmunden Bahnhof-Stadt	2·53	2·53	5.272		1.220		1.220		1.285				
Grazer elektrische Kleinbahnen	30·96	21·54	509.187		83.303		83.303		68.698				
Graz-Maria Trost	5·12	5·12	12.274		2.704		2.704		3.641				
Grazer Schlossbergbahn (Seilbahn m. elektr. Betrieb)	0·21	0·21	2.340		430		430		446				
Krakauer elektrische Kleinbahnen	4·42		185.982		20.281		20.281						
Laibacher elektr. Strassenbahn	5·20		53.142		7.096		7.096						
Lemberger elektrische Eisenb.	8·32	8·32	294.219		37.078		37.078		34.559				
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	6·04	6·04	122.789		18.486		18.486		16.717				
Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südbahn-Gesellschaft)													
Olmützer elektrische Strassenb.	5·35	5·35	78.919		12.555		12.555		11.599				
Pilsener elektrische Kleinbahnen	10·60	10·60	93.362		9.245		9.245		8.854				
Prager elektr. Strassenbahn incl. Prag (Smichow)-Košíř	44·01	31·07	1,525.407		185.748		185.748		141.122				
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.)[1])	1·37	1·37											
Prag-Vysočan-Lieben	7·51	6·84	131.905		15.557		15.557		14.762				
Reichenberger elektr. Strassenb.	6·19	6·19	103.042		13.042		13.042						
Teplitz-Eichwald	10·51	10·51	126.451	84	14.274	90	14.364		14.045				
Triester elektrische Kleinbahnen	17·30	17·30	433.091		48.783		48.783		50.954				
Wiener elektrische Strassenb.	111·23	39·22	9,611.016		1,245.513		1,245.513		413.007				
Wien (Praterstern)-Kagran	5·40	5·40	60.399		9.571		9.571		8.675				
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·10	0·10	15.379		528		528						
Auf den Laurenziberg in Prag[1])	0·39	0·39											
Auf die Festung Hohensalzburg[1])	0·19	0·19											

[1]) Im Monate Februar war der Verkehr eingestellt.

Die Mindereinnahmen im Güterverkehre bei beiden Unternehmungen resultiren aus dem schwächeren Kohlenverkehre.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Februar 1902 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 47.009 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 15.817.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultirte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Abnahme des Frachtquantums um 66.672 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 388.099.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich bei

Zucker, raffinirt	um	4.668 t
Zucker, roh	„	6.805 t
Eisen und Stahl	„	402 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen bei

Getreide aller Art	um	8.398 t
Mehl und Mahlproducten	„	2.326 t
Holz aller Art	„	10.272 t
Steinen aller Art	„	2.950 t
Erzen und Schlacken	„	397 t
Kohlen	„	49.754 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 5323 Personen und das Erträgniss um K 580 ab.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Frachtquantums um 5900 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 14.233 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere bei

Mehl und Mahlproducten	um	504 t
Zucker, roh	„	2.146 t

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Februar								Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1902				1901							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1902	1901	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
Zahnradbahnen.													
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
2.769	123	1.962	123	2.085	. . .	856	204	1.060	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schneebergbahn
mit elektrischem Betriebe.													
211.609	. . . . .	23.901	. . . . .	23.901	. . .	21.376	. . . . .	21.376	. . .	. . .	. . .	. . .	Aussiger elektr. Kleinb.
997	. . . . .	119	. . . . .	119	. . .	893	. . . . .	893	. . .	. . .	. . .	. . .	Baden-Vöslau
49.399	. . . . .	9 640	. . . . .	9.640	. . .	8.510	. . . . .	8.510	. . .	. . .	. . .	. . .	Bielitz-Zigeunerwald
856.254	21.078	98.085	26.203	124.288	. . .	76.179	17.190	93.369	. . .	. . .	. . .	. . .	Brünner Strassenbahn
142.871	. . . . .	24.853	. . . . .	24.853	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Brüx-Oberleutensd.-J.
162.213	. . . . .	17.093	. . . . .	17.093	. . .	12.216	. . . . .	12.216	. . .	. . .	. . .	. . .	Czernowitzer elektr. B.
233.442	. . . . .	42.810	. . . . .	42.810	. . .	34.059	. . . . .	34.059	. . .	. . .	. . .	. . .	Gablonzer elekt. Str.-E.
11.717	. . . . .	2.664	. . . . .	2.664	. . .	2.584	. . . . .	2.584	. . .	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf.-Stadt
1,057.571	. . . . .	178.944	. . . . .	178.944	. . .	143.543	. . . . .	143.543	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer elektr. Kleinb.
34.048	. . . . .	7.855	. . . . .	7.855	. . .	7.137	. . . . .	7.137	. . .	. . .	. . .	. . .	Graz-Maria Trost
8.482	. . . . .	1.444	. . . . .	1.444	. . .	841	. . . . .	841	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn (Seilb. mit elektr. Betr.)
389.361	. . . . .	42 014	. . . . .	42.014	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Krakauer elektr. Kleinb.
114.254	. . . . .	15.738	. . . . .	15.738	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Laibacher elektr. Str.-B.
621.922	. . . . .	77.956	. . . . .	77.956	. . .	71.109	. . . . .	71.109	. . .	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
263.060	. . . . .	39.584	. . . . .	39.584	. . .	35.472	. . . . .	35.472	. . .	. . .	. . .	. . .	Linz-Urf.-Pöstlingberg
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südb.-G.)
167.498	. . . . .	26.283	. . . . .	26.283	. . .	24.140	. . . . .	24.140	. . .	. . .	. . .	. . .	Olmützer elektr. Str.-B.
199.602	. . . . .	19.768	. . . . .	19.768	. . .	18.222	. . . . .	18.222	. . .	. . .	. . .	. . .	Pilsner elektr. Kleinb.
3,051.787	. . . . .	424.515	. . . . .	424.515	. . .	302.403	. . . . .	302.403	. . .	. . .	. . .	. . .	Prager elektr. Str. B incl. Prag (Smichow)-Košíř
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Belvedere)-Bubna
285.187	. . . . .	33.699	. . . . .	33.699	. . .	32.023	. . . . .	32.023	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag-Vysočan-Lieben
223.339	. . . . .	28.491	. . . . .	28.491	. . .	24.848	. . . . .	24.848	. . .	. . .	. . .	. . .	Reichenberger elektr. St.
263.379	180	31 554	114	31.758	. . .	28.661	134	28 795	. . .	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald
974.249	. . . . .	111.626	. . . . .	111.626	. . .	104.579	. . . . .	104.579	. . .	. . .	. . .	. . .	Triester elektr. Kleinb.
18,449.388	. . . . .	2,479.374	. . . . .	2,479.374	. . .	879.678	. . . . .	879.678	. . .	. . .	. . .	. . .	Wiener elektr. Strassenb.
124.986	. . . . .	21.323	. . . . .	21.323	. . .	18.708	. . . . .	18.708	. . .	. . .	. . .	. . .	Wien-Kagran
Drahtseilbahnen.													
34.103	. . . . .	1.300	. . . . .	1.300	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Laurenziberg in Prag
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg

Erzen und Schlacken . . . . . um 171 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu constatiren bei

Getreide aller Art	um	429 t
Zucker, raffinirt	„	109 t
Holz aller Art	„	1.690 t
Steinen aller Art	„	302 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 6131 Personen und das Erträgniss um K 828 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 894 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 2174 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich der Artikel Eisen und Stahl eine Mehrverfrachtung und die Artikel Steine aller Art, sowie Erze und Schlacken eine Minderverfrachtung aufweisen.

Hinsichtlich der Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zum Monate Februar 1901, im Personenverkehre eine Abnahme um 1058 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 327, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 2368 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 3108.

Diesbezüglich ist hauptsächlich betreffs des Artikels Mehl und Mahlproducte eine Mehr- und betreffs der Artikel Zucker, roh, sowie Steine aller Art eine Minderverfrachtung zu verzeichnen.

Rücksichtlich der Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz ergab sich im Berichtsmonate, gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres, im Personenverkehre eine Abnahme um 642 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 90, ferner im Güter-

verkehre eine Zunahme des Frachtquantums um 407 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 494.

Auf der Localbahn Auspitz resultirte im Februar 1902, gegenüber dem Februar 1901, im Personenverkehre eine Abnahme um 917 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 193, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 212 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 140.

Was schliesslich die Localbahn Mutenitz-Gaya betrifft, so ergab sich auf dieser im Personenverkehre eine Abnahme um 199 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 108, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 134 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 972.

Diesbezüglich weisen insbesondere die Artikel Mehl und Mahlproducte, sowie Zucker, roh, eine Transportzunahme und der Artikel Steine aller Art eine Transportabnahme auf.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Der Einnahmenausfall im Monate Februar 1902 ist hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben, dass die allgemeine Geschäftsstagnation den Kohlen- und Erzverkehr ungünstig beeinflusst.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Februar 1902 auf den gesammten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:

(provisorische Ziffern pro Februar 1902, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz . . .	+ 22.790 Personen	— K	24.985
Ergänzungsnetz . . .	+ 7.344 „	— „	4.594
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	+ 9.441 „	— „	2.003

Die grössere Frequenz wurde hauptsächlich durch Arbeitertransporte herbeigeführt, durch welche jedoch der Ausfall der Fahrten in höheren Classen und auf längeren Strecken nicht ausgeglichen wurde.

B. Frachtenverkehr:

(provisorische Ziffern pro Februar 1902, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz .	+ 21.097 t	+ K 136.416
„ „ Ergänzungsnetz .	+ 11.349 t	— „ 14.505
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn .	— 6.337 t	— „ 20.384

Das Plus auf der garantirten Linie ist zumeist auf Eistransporte, sowie auf den Umschlagsverkehr in Korneuburg und Laube, der in der gleichen Periode des Vorjahres sistirt war, rückzuführen.

Der Ausfall auf den anderen Linien ist ausschliesslich dem geringeren Kohlenverkehre zuzuschreiben.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesammtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluss der Localbahnen, im Monate Februar 1902 erzielten Einnahmen haben, im Vergleiche mit dem correspondirenden Monate des Vorjahres, eine Abnahme um K 339 553 erfahren.

Von dieser Verminderung entfallen auf den
Personenverkehr — K 53.068
Frachtenverkehr — K 286.485

Dagegen haben die Localbahnen Liesing-Kaltenleutgeben, Spielfeld-Radkersburg und Mödling-Brühl Mehreinnahmen zu verzeichnen.

Dieselben betrugen
bei der Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben K 455
Personenverkehr + K 215
Frachtenverkehr + K 240
bei der Localbahn Spielfeld-Radkersburg K 1.257
Personenverkehr + K 371
Frachtenverkehr + K 886
und bei der elektrischen Localbahn Mödling-Brühl K 317

Bei den Pachtbahnen ergaben sich nachstehende Zunahmen der Erträgnisse:

Leoben-Vordernberger Bahn . . . . K 4.978
Personenverkehr + K 141
Frachtenverkehr + K 4.837
Localbahn Radkersburg-Luttenberg . K 842
Personenverkehr + K 171
Frachtenverkehr + K 671
Localbahn Laibach—Ober-Laibach . K 240
Personenverkehr + K 496
Frachtenverkehr — K 256

Ein Rückgang in den Einnahmen trat hingegen ein bei der

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn um . . . . . K 64.884
Personenverkehr + K 378
Frachtenverkehr — K 65.262
Graz-Köflacher Bahn um . . . . . K 64.999
Personenverkehr — K 842
Frachtenverkehr — K 64.157
Localbahn Cilli-Wöllan um . . . . K 2.763
Personenverkehr + K 819
Frachtenverkehr — K 3.582

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate Februar 1902 wurden gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres im Personenverkehre 5541 Reisende weniger befördert und K 2569 weniger vereinnahmt. Im Güterverkehre ergibt sich eine Minderverfrachtung von 968 t bei einer Mehreinnahme von K 8064. Der Ausfall an Transportmenge ist durch einen Rückgang des Ziegel- und Schotterversandtes erklärt, während die Mehreinnahme auf eine Steigerung höher tarifirender Güter beruht.

Im Gesammten zeigt sich demnach eine Mehreinnahme von K 5495.

Schneebergbahn, Adhäsionsstrecke. Es wurden 282 Personen weniger befördert und K 1336 hiefür weniger vereinnahmt. Im Güterverkehre ergibt sich eine Mehrverfrachtung von 301 t, bei einer Mindereinnahme von K 449, welcher Gegensatz seine Erklärung in der Zunahme von Militärgütern und Bruchsteinen und der Abnahme von Stückgütern und Mineralkohle findet.

Im Ganzen ergibt sich somit ein Einnahmenausfall von K 1785.

Berichtigung der im Verordnungs-Blatte Nr. 21 ex 1902 publicirten Transporteinnahmen des Jahres 1901 auf Grund nachträglicher definitiver Buchungen.

K. k. österr. Staatsbahnen
(Staatseisenbahnbetrieb).

Publicirte Einnahmen für das Jahr 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K 238,718.200
Auf Grund definitiver Abrechnungen bis Ende November 1901 berichtigte Einnahmen . . .	„ 239,267.684
Gegenüber der definitiven Einnahme pro 1900 (inclusive Mühlkreisbahn für die Zeitperiode vom 18. October bis Ende December) per . .	„ 235,590.810
ergibt sich für das Jahr 1901 eine Mehreinnahme von	K 3,676.874

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn

a) alte Linien.

Publicirte Einnahmen für das Jahr 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	14,686.021
Definitive Einnahme pro 1901	„	14,702.406
„ „ „ 1900	„	13,249.944
resultirt für das Jahr 1901 eine Mehreinnahme von	K	1,452.462

b) Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg.

Publicirte Einnahmen pro 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	1,991.572
Definitive Einnahme pro 1901	„	2,020.405
„ „ „ 1900	„	1,352.793
Mehreinnahme pro 1901	K	667.612

Buschtěhrader Eisenbahn.

a) Linie Lit. A.

Publicirte Einnahmen des Jahres 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	8,393,688
Auf Grund buchhalterischer Richtigstellung bis Ende October 1901 nachgewiesene Einnahmen für das Jahr 1901	„	8,321.380
Definitive Einnahme pro 1900	„	8,096.807
resultirt pro 1901 eine Mehreinnahme von	K	224.573

b) Linie Lit. B.

Publicirte Einnahmen für das Jahr 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	14,646.265
Einnahmen pro 1901 richtiggestellt bis October	„	14,738.365
Definitive Einnahme pro 1900	„	14,691.345
Mehreinnahme per 1901	K	47.020

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Hauptbahnnetz.

Publicirte Einnahmen des Jahres 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	82,191.279
Bis Ende November 1901 buchhalterisch richtiggestellte Einnahmen pro 1901	„	82,533.904
Definitive Einnahme pro 1900	„	85,212.537
Mindereinnahme pro 1901	K	2,678.633

Oesterr. Nordwestbahn.

a) Garantirte Strecken.

Publicirte Einnahmen für das Jahr 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	23,799.157
Bis Ende October 1901 buchhalterisch richtiggestellte Einnahmen für das Jahr 1901	„	23,858.291
Definitive Einnahme pro 1900	„	24,282.056
Mindereinnahme pro 1901	K	423.765

b) Ergänzungsnetz.

Publicirte Einnahmen pro 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	15,001.099
Bis Ende October 1901 buchhalterisch richtiggestellte Einnahmen pro 1901	„	15,273.791
Definitive Einnahme pro 1900	„	16,301.227
Mindereinnahme pro 1901	K	1,027.436

c) Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Publicirte Einnahmen pro 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	8,042.950
Bis Ende October 1901 buchhalterisch richtiggestellte Einnahmen pro 1901	„	8,211.493
Definitive Einnahme pro 1900	„	8,414.096
Mindereinnahme pro 1901	K	202.603

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Oesterreichische Linien.

Publicirte Einnahmen für das Jahr 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	62,475.124
Bis Ende October 1901 buchhalterisch richtiggestellte Einnahmen pro 1901	„	63,092.676
Definitive Einnahme pro 1900	„	63,464.059
Mindereinnahme pro 1901	K	371.383

Südbahn-Gesellschaft.

a) Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich.

Publicirte Einnahmen des Jahres 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	86,982.957
Bis Ende October 1901 buchhalterisch richtiggestellte Einnahmen pro 1901	„	87,510.275
Definitive Einnahme pro 1900	„	89,198.913
Mindereinnahme pro 1901	K	1,688.638

b) Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft.

Publicirte Einnahmen für das Jahr 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	3,644.484
Definitive Einnahme pro 1900	„	3,843.267
Mindereinnahme pro 1901	K	198.783

c) Leoben-Vordernberger Bahn.

Publicirte Einnahmen des Jahres 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	1,370.744
Bis Ende October 1901 buchhalterisch richtiggestellte Einnahmen pro 1901	„	1,373.247
Definitive Einnahme pro 1900	„	1,337.015
Mehreinnahme pro 1901	K	36.232

d) Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.

Publicirte Einnahmen des Jahres 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	3,112.846
Bis Ende October 1901 buchhalterisch richtiggestellte Einnahmen pro 1901	„	3,083.121
Definitive Einnahme pro 1900	„	2,908.976
Mehreinnahme pro 1901	K	174.145

Inland.

Parlamentarisches.

In der 122. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 16. April ergriff zur Beantwortung von Interpellationen das Wort Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek:

In der 101. Sitzung des hohen Hauses vom 3. März haben die Herren Abgeordneten Wolf und Genossen in einer an den Herrn Ministerpräsidenten als Leiter des Ministeriums des Innern gerichteten Interpellation die auf den Wiener elektrischen Strassenbahnen vorgekommenen schweren Unfälle zur Sprache gebracht und hiebei das nachdrückliche Verlangen gestellt, dass seitens der competenten Factoren gegen die betriebführende Gesellschaft mit erhöhter Energie und Strenge vorgegangen werde.

Nachdem es sich im gegebenen Falle um Angelegenheiten des Betriebes einer elektrischen Strassenbahn handelt, Bahnen dieser Art aber nach den geltenden gesetzlichen Normen als Kleinbahnen anzusehen sind und als solche nicht in das Ressort des Ministeriums des Innern, sondern in jenes der Eisenbahn-Aufsichtsbehörden gehören, so erlaube ich mir diese Interpellation im Einvernehmen mit dem Herrn Ministerpräsidenten, wie folgt, zu beantworten:

Die Unfälle, welche durch die Wiener elektrischen Strassenbahnen herbeigeführt worden sind und vor einiger Zeit eine so bedauerliche Zunahme erfahren haben, sind nach übereinstimmender Ansicht der Fachmänner vor allem Anderen auf die relative Neuheit der angewendeten Betriebsart oder besser gesagt, darauf zurückzuführen, dass die nächstbetheiligten Kreise sich mit den Eigenthümlichkeiten, und ganz besonders mit den Gefahren der neuen Betriebsart noch nicht im vollen Masse vertraut gemacht haben.

In erster Linie gilt dies — ungeachtet es sehr unpopulär ist, es auszusprechen — von den Strassenpassanten und von den Lenkern der gewöhnlichen Strassenfahrzeuge.

Beide haben ihre Gewohnheiten und ihr Gehaben bei Benützung der öffentlichen Strassen noch nicht den neuen Verhältnissen angepasst, sie unterschätzen noch immer die Schnelligkeit und Mächtigkeit, mit der sich die Bewegung der elektrisch angetriebenen Vehikel vollzieht, und setzen sich hiedurch Gefahren aus, welchen sie bei Anwendung einiger Aufmerksamkeit und häufig auch nur bei einiger Geduld leicht begegnen könnten.

Wie wenig diese übrigens aus einer täglichen Fahrtleistung von nahezu 100.000 Kilometer resultirenden Gefahren insbesondere seitens der Passanten gewürdigt werden, geht aus einem mir vorliegenden Berichte der Polizei-Direction vom 20. Jänner 1902 hervor, nach welchem von den bis dahin seit Beginn der Einführung des elektrischen Betriebes auf den Wiener Strassenbahnen, d. i. seit 27. Juni 1897, auf den elektrisch betriebenen Linien dieser Bahnen vorgekommenen 80 Unfällen nach polizeilicher und gerichtlicher Constatirung nicht weniger als 75 dem eigenen Verschulden der Beschädigten zugeschrieben werden müssen.

Andererseits will ich nicht in Abrede stellen, dass auch die Führer der elektrischen Wagen, wenngleich dieselben thatsächlich erst nach längerer und gründlicher Schulung als vollbefähigt anerkannt und zur selbstständigen Dienstesausübung zugelassen worden sind, anfänglich in einzelnen Fällen, namentlich dann, wenn es galt, einem plötzlich und unvermuthet eintretenden Verkehrshindernisse augenblickliches, entschlossenes Handeln gegenüberzustellen, sich in dieser Hinsicht den allerdings hochgespannten Anforderungen der Sachlage nicht immer voll gewachsen zeigten.

Im Allgemeinen ist aber zu constatiren, dass die Fachkenntniss und Verlässlichkeit der Wagenführer auf der Höhe der ihnen übertragenen Aufgabe steht, so dass zuversichtlich anzunehmen ist, dass kleinere Mängel, welche da oder dort etwa noch zutage treten mögen, in kürzester Zeit gänzlich beseitigt sein werden.

Als selbstverständlich muss ich es bezeichnen, dass die Behörden, welche mit der Aufsicht über den Betrieb der elektrischen Bahnen betraut sind — es sind dies im vorliegenden Falle das Eisenbahnministerium und die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen — sich nicht auf die vorangedeuteten Wahrnehmungen und die sich hieran knüpfende Hoffnung auf eine baldige Besserung der Verhältnisse beschränken, sondern alles aufgeboten haben, um Abhilfe zu schaffen. Zu diesem Zwecke wurden seitens der Aufsichtsbehörden und auch von Seiten der hiesigen k. k. Polizei-Direction und der Gemeinde Wien eine Reihe concreter Verfügungen getroffen und neben denselben auch ausgreifende Erhebungen und Studien eingeleitet.

In ersterer Beziehung sei es mir insbesondere gestattet, darauf hinzuweisen, dass im Wege der Tagesblätter und durch die Leitungen der öffentlichen Schulanstalten wiederholt Belehrungen an das Publicum und an die Schuljugend gerichtet, dass die frequentirteren und deshalb gefährlicheren Punkte des Liniennetzes unter den besonders intensiven Schutz der Sicherheitswache gestellt, die Fahrgeschwindigkeiten an derlei Punkten herabgemindert und dass ebensowohl die zunächst competente General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen als auch die Organe der öffentlichen Sicherheit, nicht minder aber auch die eigenen Aufsichtsorgane der betriebführenden Gesellschaft angewiesen worden sind, die Betriebführung mit besonderer Sorgfalt und Energie zu überwachen.

Hand in Hand mit diesen Massnahmen concreten Inhaltes ging eine eingehende amtliche Ueberprüfung der organischen Einrichtungen im Betriebe des Wiener Strassenbahnnetzes. Hiebei hat sich bezüglich eines der wichtigsten Punkte, nämlich der Fahrgeschwindigkeit, gezeigt, dass dieselbe durchschnittlich — gegenüber der Geschwindigkeit des früheren Pferdebetriebes um 20 pCt. erhöht — die in anderen Grossstädten als zulässig erkannte Grenze nicht übersteigt.

Gleichwohl habe ich die Anordnung getroffen, dass die Fahrpläne einer eingehenden Revision zu unterziehen sind, damit in jenen Strecken, wo sich dies etwa als nothwendig erweisen sollte, eine Ermässigung der Geschwindigkeit im Einvernehmen mit der Gemeinde verfügt werde.

Dabei kann ich aber nicht umhin, schon jetzt auf die Bedeutung eben dieser Frage aufmerksam zu machen, weil in der höheren Fahrgeschwindigkeit vielleicht das wichtigste Element der Vervollkommnung des Verkehres gegenüber dem animalischen Betriebe gelegen ist und weil somit jede, nicht unerlässliche Beschränkung in diesem Belange aus wirthschaftlichen und sonstigen Gründen vom Publicum sehr schwer empfunden wird.

Auch die mit der Fahrgeschwindigkeit unmittelbar zusammenhängende Frage des Bremssystems wurde bei den eingeleiteten Studien einer einlässlichen Prüfung unterzogen. Gegenwärtig ist jeder elektrische Motorwagen mit zwei von einander unabhängigen Bremsvorrichtungen ausgerüstet, wovon eine jede für sich allein ein Anhalten des Wagens auf eine geringere Entfernung denn eine Wagenlänge ermöglicht. Es sind dies die altübliche Handbremse und die zuerst in Wien eingeführte elektrische Kurzschlussbremse, welche es dem Wagenführer gestattet, mittelst derselben Schaltkurbel, die er während der Fahrt in der Hand hält, die Räder fast momentan zum Stillstande zu bringen.

Nur bei schlüpfrigen Schienen und ungenügender Sandstreuung kann es vorkommen, dass dann der Wagen schlittenartig weitergleitet. Mit Rücksicht hierauf wird seitens der competenten Factoren in Aussicht genommen, dass bei Eintritt von feuchtem Wetter oder von Glatteis die eigenen Sandstreuwagen eingestellt und eventuell auch die an den Wagen angebrachten Sandstreuapparate einer Reconstruction unterzogen werden sollen.

Einer besonders eingehenden Untersuchung hat die Aufsichtsbehörde auch die vielbesprochene und vielgetadelte Schutzvorrichtung, mit welcher die Wagen versehen sind, unterzogen. Bezüglich derselben möchte ich zunächst hervorheben, dass eben diese rahmenartige Vorrichtung bei der weitaus überwiegenden Mehrzahl aller in- und ausländischen Strassenbahnen in Verwendung steht und dass es trotz der zahlreichen, mit grossen Opfern an Zeit, Geld und Mühe durchgeführten Versuche bisher noch nicht gelungen ist, zu einem besseren System zu gelangen.

Die Schwierigkeit bei Verwendung des jetzt allgemein üblichen, auch von dem internationalen Congresse der Strassenbahnen bestens empfohlenen starren Schutzrahmens besteht in dem Umstande, dass der unterste Rand desselben mindestens 7 bis 8 cm von dem Strassenplanum abstehen muss, weil sonst die Vorrichtung wegen der Unebenheiten der Strasse, der Schwankungen des Wagens, der vorstehenden Pflastersteine u. s. w. ziemlich rasch zerstört werden würde. Dieser nothwendige Spielraum ist die Ursache, dass mitunter ein Einklemmen der Verunglückten unterhalb des Schutzrahmens vorkommt. Aus ganz demselben Grunde sind aber auch alle Fangvorrichtungen, welche man vielfach nächst der vorderen Wagenbrust anzubringen beantragt, und bei welchen der besprochene Spielraum ein noch grösserer sein müsste, nicht verwendbar, denn der Verunglückte würde unter das Fangnetz gleiten und dann unter die Räder gelangen, wie dies die in Hamburg, Berlin und Budapest vorgenommenen Versuche zur Evidenz bewiesen haben.

Uebrigens dürfen die relativen Vortheile, welche die heutige Schutzvorrichtung bietet, nicht unterschätzt werden; denn aus einem mir vorliegenden Berichte der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, der 31 auf den Wiener städtischen Strassenbahnen vorgekommene Unfälle behandelt, bei welchen die Schutzvorrichtung in Function trat, geht hervor, dass diese Vorrichtung sich in 21 Fällen insofern bewährt hat, als die Verunglückten lediglich dank der Schutzvorrichtung mit leichten Beschädigungen davongekommen sind, während sie sonst unfehlbar von schweren Verletzungen oder vielleicht sogar vom Tode ereilt worden wären.

Um aber den früher besprochenen, bisher starren Schutzrahmen leistungsfähiger zu machen, wird gegenwärtig versucht, denselben so auszugestalten, dass dessen Vordertheil im Augenblicke der Gefahr bis zum Strassenplanum herunterfällt. Die nach diesem Grundgedanken fast gleichzeitig in Wien, Prag und Linz verschiedenartig ausgebildeten Systeme befinden sich gegenwärtig im Versuchsstadium. Ich kann vorläufig darüber nur mittheilen, dass in Prag ein solches System nach den Plänen des städtischen Ingenieurs Swoboda, welches die damit angestellten Proben gut bestanden hat, bereits versuchsweise in Verwendung steht und dass auch in Wien eine derartige Vorrichtung, welche sich hoffentlich bewähren wird, in der Ausführung begriffen ist.

Die angeordneten Versuche werden speciell vom Eisenbahnministerium mit angelegentlichstem Interesse verfolgt, und wird dasselbe dafür Sorge tragen, dass diese Versuche baldmöglichst zum Abschlusse gelangen.

Ich glaube somit dargethan zu haben, dass die überaus bedauernswerthen Unglücksfälle, welche gerade in letzterer Zeit durch die Wiener Strassenbahnen herbeigeführt worden sind, auf Seite der competenten Behörden eine nicht minder rege Beachtung gefunden haben als in der Oeffentlichkeit und dass diese Behörden im Einvernehmen und mit wirksamer Unterstützung der Gemeinde nichts verabsäumt haben, um ihren Pflichten gerecht zu werden.

In gleicher Weise wird auch in Hinkunft alles aufgeboten werden, um durch fortschreitende Verbesserungen die etwa noch bestehenden Mängel vollends zu beseitigen. Von einem wirklichen und nachhaltigen Erfolge werden aber diese Bemühungen nur dann begleitet sein, wenn auch das Publicum der Eigenthümlichkeiten und der Gefahren des elektrischen Betriebes im vollen Umfange inne wird und denselben selbstthätig gebührend Rechnung trägt.

In der 105. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 7. März 1902 haben die Herren Abgeordneten Lindner und Genossen in der Annahme, dass das Eisenbahnministerium eine Erhöhung der Personen- und Frachtentarife für die grössere Steigungen aufweisenden Staatsbahnstrecken beabsichtige, und unter Hinweis auf die wirthschaftliche Schädigung, welche für die Bevölkerung der Gebirgsgegenden hieraus entstehen würde, eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt sei, die angeführten Umstände genau zu erwägen, die nöthigen diesbezüglichen Erhebungen pflegen zu lassen und dafür Sorge zu tragen, dass die in Betracht kommenden Gemeinden und Berufstände

durch die beabsichtigten Personen- und Frachtentariferhöhungen nicht geschädigt werden.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich Folgendes auszuführen:

Schon seit Jahren wird in Anwendung des im Artikel III des Gesetzes vom 15. Juli 1877, R.-G.-Bl. Nr. 64, ausgesprochenen Grundsatzes bei Aufstellung der Tarifkilometer-Verzeichnisse für neue Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen und im staatlichen Betriebe stehende Localbahnen den bei grösseren Steigungen sich ergebenden Betriebserschwernissen in der Regel dadurch Rechnung getragen, dass die factische Länge jener Theilstrecken, welche Steigungen von 15 Permille und darüber aufweisen, um 50 pCt. erhöht wird.

Von dieser Regel wurde jedoch rücksichtlich einzelner Bahnlinien nach Massgabe der obwaltenden besonderen Verhältnisse dadurch abgewichen, dass der fragliche Zuschlag bei Aufstellung des betreffenden Kilometerzeigers nicht zur Einrechnung gelangt ist.

So wurde beispielsweise hinsichtlich der Localbahn Hannsdorf-Ziegenhals, auf welche sich die in Rede stehende Anfrage nach deren Motivirung in erster Reihe beziehen dürfte, ein solcher Zuschlag nicht berechnet.

Eine Aenderung in den bezüglichen Verhältnissen ist derzeit seitens des Eisenbahnministeriums nicht in Aussicht genommen. Die Annahme, dass hinsichtlich jener Staatsbahnlinien oder im Staatsbetriebe stehenden Strecken mit grösseren Steigungen, rücksichtlich welcher ein Längenzuschlag nicht besteht, eine Erhöhung der Personen- und Frachtentarife durch Neueinführung eines derartigen Zuschlages beabsichtigt sei, ist daher sowohl im Allgemeinen als auch speciell bezüglich der Localbahn Hannsdorf-Ziegenhals nicht zutreffend.

Es liegt demnach zur Einleitung von Erhebungen in der in der Anfrage angedeuteten Richtung ein Anlass nicht vor.

In der 93. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19. Februar d. J. haben die Herren Abgeordneten Dr. Nitsche und Genossen eine Interpellation an mich gerichtet, in welcher Beschwerde darüber geführt wird, dass den auf der Localbahn Neuhaus-Neubistritz verkehrenden Zügen nur ein Personenwagen, bestehend aus je einem Coupé zweiter und dritter Classe, beigegeben wird, und dass infolgedessen Raucher und Nichtraucher, mitunter auch Kranke und Oberbauarbeiter, in ein Coupé zusammen gedrängt werden, und schliesslich angefragt wird, ob ich bereit sei, den geschilderten Missständen abzuhelfen.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich Folgendes mitzutheilen:

Auf Grund gesetzlicher Ermächtigung sind im Betriebe der Localbahnen und Secundärbahnen Vereinfachungen zur Einführung gebracht, welche in der Verordnung des Handelsministeriums vom 1. August 1883, Nr. 24.932, betreffend die Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen u. dgl.) zusammengefasst erscheinen und welche seither durch Erlässe des Handelsministeriums und des Eisenbahnministeriums weitere Ergänzungen erfahren haben.

Unter Artikel 41, Punkt 179 und 180, dieser Grundzüge erscheint Folgendes bestimmt:

„Frauenabtheilungen sind in der Regel nicht erforderlich. Ausnahmen zu bestimmen, bleibt dem Eisenbahnministerium vorbehalten.

Ist in einem Zuge nur eine Abtheilung der ersten oder zweiten Classe vorhanden, so darf darin nur unter Zustimmung aller in derselben Mitreisenden geraucht werden, was durch geeignete Affichen in den Waggons bekanntzugeben ist. Bei Vorhandensein nur einer Abtheilung der dritten Classe ist dagegen das Rauchen in dieser Abtheilung zuzulassen.

Befinden sich dagegen in einem Zuge mehrere geschlossene Abtheilungen einer Wagenclasse, so ist stets eine dieser Abtheilungen für Nichtraucher der betreffenden Wagenclasse zu bestimmen."

Die Personenfrequenz der an einem chronischen Betriebsdeficite laborirenden Localbahn Neuhaus-Neubistritz ist nach den gewonnenen Erfahrungen eine sehr geringe.

So betrug dieselbe beispielsweise im Monate Juli v. J. im Durchschnitte 20 Reisende bei einer vorhandenen Anzahl von durchschnittlich 57 Sitzplätzen bei jedem Zuge. Im Monate November 1901 verkehrten auf dieser Localbahn 120 Züge mit durchschnittlich 16 Reisenden und 44 Sitzplätzen per Zug. Von diesen Zügen verkehrten 58 Züge mit nur einem Personenwagen, und betrug hiebei die Maximalfrequenz

bei 28 Zügen 5—10,
„ 28 „ 10—20 und
„ 2 „ 20—25
Reisende.

Da ein Personenwagen 27 Sitzplätze umfasst, so kann mit Berechtigung behauptet werden, dass durch die Beigabe nur eines Personenwagens dem Verkehrsbedürfnisse vollkommen Rechnung getragen wird.

Unter diesen Verhältnissen kann der Klage über unzulänglichen Fassungsraum des beigestellten Wagens eine Berechtigung wohl nicht zuerkannt werden. Anlangend die Beschwerde bezüglich der Krankentransporte, so besteht diesfalls die Vorschrift, dass für solche Transporte eigene Wagenabtheilungen zur Verfügung gestellt werden sollen, sowie auch bezüglich der Beförderung der Oberbauarbeiter die Vorschrift besteht, dass dieselben nicht in den Personenwagen, sondern im Dienstwagen unterzubringen sind. Nachdem die in dieser Hinsicht erhobenen Beschwerden jedoch die Vermuthung nahelegen, dass die Handhabung der erwähnten Vorschriften nicht in gehöriger Weise stattfindet, habe ich Anlass genommen, die Aufmerksamkeit der Executivorgane auf diesen Gegenstand zu lenken und denselben die genaue Befolgung der erwähnten Vorschriften nachdrücklichst einzuschärfen.

In der 71. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. November v. J. haben die Herren Abgeordneten Alwin Hanich und Genossen an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, Veranlassung zu treffen, dass die Verwaltung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn baldigst an die Regelung der Dienstverhältnisse ihrer Lampisten, Verschieber und Classenputzer schreite.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause auf Grund der gepflogenen amtlichen Erhebungen Folgendes mitzutheilen:

Was die Dienstverhältnisse der Verschieber anlangt, habe ich bereits in der 69. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 7. November des Vorjahres gelegentlich der Beantwortung einer Interpellation der Herren Abgeordneten Ellenbogen und Genossen, betreffend die Arbeitszeit und Entlohnung des Verschubpersonales der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in der Station Aussig, dem hohen Hause über die Art der Diensteintheilung und die Höhe der Entlohnung des gedachten Personales eingehend Aufschluss gegeben.

Ich habe meinen damaligen Ausführungen nur noch beizufügen, dass die Dienst- und Lohnverhältnisse des Verschubpersonales in den übrigen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn nicht ungünstiger sind als jene der Verschieber in Aussig und dass die Verwaltung insbesondere durch eine geregelte Diensteintheilung, beziehungsweise durch einen periodischen Diensttourenwechsel für die Gewährung ausreichender Ruhepausen, sowie für eine vollkommen gleichmässige Diensteintheilung des gesammten Verschubpersonales Vorsorge getroffen hat.

Hinsichtlich der Lohnverhältnisse der Lampisten und Classenputzer kann ich constatiren, dass die Entlohnung dieser niederen Tagarbeiter nach einheitlichen Grundsätzen erfolgt und dass die Löhne in allen Stationen höher sind als die ortsüblichen Taglöhne.

Diese Bediensteten erhalten zunächst einen Taglohn von K 2; in dieser Lohnstufe bleiben sie jedoch nur während einer ganz kurzen, zwei Monate nicht übersteigenden Probezeit, werden dann in die Lohnstufe von K 2·20 eingereiht und rücken bis zu einem Taglohne von K 2·50 vor. Nach einjähriger Dienstzeit erhalten sie überdies noch ein Quartiergeld von K 60 jährlich. Die älteren Bediensteten dieser Kategorien beziehen ferner Personalzulagen von K 60 bis 72.

Dass die erwähnte Entlohnung — bei welcher es sich um nichtqualificirte Arbeitskräfte handelt — in diesen Kreisen nicht als eine ungenügende betrachtet, sondern die fragliche Verwendung als Zugang zu einem festen Arbeits- und Dienstverhältnisse stark angestrebt wird, zeigt die jährlich wachsende Anzahl von Bewerbern. Im Jahre 1901 war beispielsweise diese Anzahl eine so bedeutende, dass — abgesehen von den mündlichen Bewerbungen — 752 Gesuche um provisorische Bedienstungen mangels Bedarfes abweislich beschieden werden mussten.

Auf den gesellschaftlichen Strecken stehen dermalen 18 Lampisten in Verwendung. Die Lampisten der Station Aussig sind in zwei Partien eingetheilt und wird die Diensttour wöchentlich gewechselt. Die durchschnittliche Tagesdienstleistung beträgt in Aussig zwölf Stunden und ist etwas länger als jene der Lampisten in den übrigen Stationen. Für diese grössere Dienstleistung sind den Aussiger Lampisten Ueberstundengebühren

bewilligt, welche in 14 Tagen einen dreitägigen Lohn ausmachen.

Auch in anderen Stationen werden den Lampisten bei vorübergehender stärkerer Inanspruchnahme Zulagen gewährt.

Was die Classenputzer betrifft, deren Zahl bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn 17 beträgt, so stehen dieselben täglich von 6 Uhr Früh bis 6 Uhr Abends im Dienst, welcher jedoch durch mehrere Ruhepausen unterbrochen wird.

In Aussig selbst sind acht Classenputzer beschäftigt, von denen täglich einer Nachtdienst hält. An Sonntagen werden nur vier Classenputzer zum Dienst herangezogen und wird der Sonn- und Feiertagsdienst besonders entlohnt.

Die Diensteintheilung der genannten Bedienstetenkategorien ist demnach nicht als eine unangemessene zu bezeichnen.

Ich komme schliesslich zu der von den Herren Interpellanten berührten Frage der Provisionirung.

Der anrechenbare Jahresverdienst, welcher bei Berechnung der Provision zugrunde gelegt wird, beträgt das 312fache des Taglohnes. Es wird aber auch bei Berechnung des Provisionsfondsbeitrages nur der 312fache Taglohn zugrunde gelegt, so dass bei denjenigen Bediensteten, welche jährlich mehr als 312 Arbeitstage aufweisen, der Provisionsfondsbeitrag 4 pCt. des Jahresverdienstes nicht erreicht.

Die Einzahlungen sind also keineswegs bedeutende und sichern überdies dem Einzahler die eventuelle Erlangung einer Alters- oder Invalididätsrente in der Höhe von 60 pCt. des letzten Jahres-Arbeitsverdienstes.

Mag eine derartige Versorgung nicht als eine reichliche erscheinen, so schützt sie doch vor der sonst drohenden Entbehrung im späten Alter und bildet gerade sie den hauptsächlichsten Beweggrund, aus welchem die Bewerbung um Aufnahme in die Dienste der Gesellschaft sich in letzterer Zeit so lebhaft gestaltet hat.

In der 84. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 16. December 1901 haben die Herren Abgeordneten Alwin Hanich und Genossen eine die Dienst- und Entlohnungs-Verhältnisse des Zugbegleitungspersonales der Aussig-Teplitzer Bahn betreffende Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt sei, die Direction dieser Bahn zu veranlassen, ihren Angestellten eine entsprechende Aufbesserung der Bezüge zu bieten und dafür Sorge zu tragen, dass auch die Dienstverhältnisse einer gründlichen Regelung unterzogen werden.

Auf Grund eingehender, durch die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen an Ort und Stelle gepflogenen Erhebungen beehre ich mich diese Interpellation, wie folgt, zu beantworten:

Die Diensteintheilung des gesammten Zugbegleitungspersonales der Aussig-Teplitzer Eisenbahn ist den für den Bereich der österreichischen Staatsbahnverwaltung im Jahre 1898 erlassenen, die Dienst- und Ruhezeit des im executiven Betriebsdienste verwendeten Personales regelnden Vorschriften vollkommen angepasst und erscheint die Bemessung der Diensttouren und die Dauer der zwischen die Diensttouren fallenden Ruhezeit den bestehenden Bestimmungen gemäss angeordnet.

In den Monaten October, November und December 1901 sind allerdings Ueberschreitungen der turnusgemässen Dienstdauer in ziemlich bedeutendem Umfange und in vereinzelten Fällen sogar bis zu dem in der Interpellation angegebenen Ausmasse vorgekommen, weshalb die Verwaltung der Aussig-Teplitzer Bahn im Wege der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen aufgefordert wurde, zur Verhinderung solcher Erscheinungen durch Bereithaltung ausreichenden Reservepersonales zur Ablösung Vorsorge zu treffen.

In Betreff der von den Herren Interpellanten weiter erwähnten, angeblich aus ungenügenden betriebstechnischen Vorsorgen hervorgehenden Mängel wird bemerkt, dass die Aussig-Teplitzer Bahn durch die im nächsten Frühjahre zu vollendende neuerliche Erweiterung des Aussiger Rangirbahnhofes auf die Regelmässigkeit des Güterzugsverkehres hinzuwirken in sachgemässer Weise bemüht ist, ebenso wie diese Verwaltung schon während des letzten Herbstes bestrebt war, die zur Erreichung dieses Zieles, sowie zur Vermeidung des bemängelten Abwartens von leeren Wagen in den Zugausgangsstationen zweckdienlichen verkehrstechnischen Massnahmen zu treffen.

Die Aufstellung der Güterzugsfahrordnungen, die Bemessung der Fahrzeiten von Station zu Station und die Festsetzung der Zugbelastungen erfolgt unter voller Berücksichtigung der hiebei ausschlaggebenden Factoren in durchaus correcter Weise, und haben die diesfalls, sowie rücksichtlich der Qualität der Kohle für die Locomotivfeuerung gepflogenen Erhebungen keinerlei Momente zu Tage gefördert, aus welchen auf eine andere als die vollkommen fachliche Gebahrung der Verwaltung der mehrfach benannten Bahn geschlossen werden könnte.

Hinsichtlich der angeblichen Ueberlastung bei der Ausübung des Dienstes und die Verwendung junger Leute im Verkehrsdienste wird bemerkt, dass die ausserordentliche Dichte des Zugverkehres insbesondere zwischen Aussig und Brüx ein sicheres und präcises Ineinandergreifen der Functionen aller im executiven Betriebsdienste verwendeten Organe, somit auch der Zugbegleiter erheischt. Diese Thätigkeit bewegt sich jedoch im Rahmen der Vorschriften und wurden in dieser Richtung keinerlei Anstände vorgefunden.

Zur selbstständigen Ausübung des Verkehrsdienstes werden nur Beamte und Beamtenaspiranten zugelassen, welche die vorgeschriebenen Dienstprüfungen abgelegt und ihre Befähigung hiefür während einer mehrmonatlichen Probepraxis zurückgelegt haben; Anhaltspunkte dafür, dass Verspätungen von Güterzügen infolge unzutreffender Anordnungen jüngerer Verkehrsbeamten verursacht worden sind, wurden nicht constatirt.

Was die Entlohnungsverhältnisse betrifft, so ist hervorzuheben, dass die ständigen Bezüge des Zugbegleitungspersonales der Aussig-Teplitzer Bahn im Durchschnitte wohl etwas geringer sind als jene der Zugbegleiter der österr. Staatsbahnen, dass jedoch die Differenz durch den anlässlich des 50jährigen Regierungsjubiläums Sr. Majestät des Kaisers allen am 2. December 1898 im activen Dienste gestandenen Bediensteten eingeräumten Bezug einer Zulage, welche für die definitiv Angestellten mit 10 pCt. des Jahresgehaltes und für die damals im Taglohnverhältnisse gestandenen Zugbegleiter mit dem Betrage eines Monatslohnes bemessen wurde, und durch die Gewährung eines Kohlenrelutums, welches für die Oberconducteure K 60, für die Conducteure und Bremser K 40 per Jahr beträgt, aufgewogen wird.

Nach der vorstehenden Darstellung erscheint es mir — abgesehen von der durch die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen bereits angeordneten Bereitstellung des nothwendigen Reservepersonales für den Zugbegleitungsdienst — ausreichend, wenn gegenüber der Aussig-Teplitzer Eisenbahn das staatliche Aufsichtsrecht in dem bisher geübten Umfange auch weiterhin bethätigt wird, und halte ich daher das von den Herren Interpellanten angeregte nachdrückliche amtliche Vorgehen gegen die Gesellschaft nicht für sachlich geboten.

In der 84. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 16. December v. J. haben die Herren Abgeordneten Choc und Genossen an mich eine Interpellation gerichtet, in welcher darüber Beschwerde geführt und Abhilfe in der Richtung angeregt wird, dass Stationsvorstände verschiedener Bahnen, und zwar auch in der Umgebung von Prag, Privatgeschäfte namentlich in Bezug auf den Handel mit Bau- und Heizmaterialien und mit Lebensbedarfsartikeln betreiben.

Weiter haben die Herren Abgeordneten Alwin Hanich und Genossen in der 86. Sitzung am 18. December 1901 eine Interpellation betreffend den Betrieb des Kohlenhandels durch den Vorstand des Bahnstationsamtes Lischan bei Saaz eingebracht. Endlich haben die Herren Abgeordneten Formánek, Jaroš und Genossen in der 96. Sitzung am 24. Februar 1902 gleichfalls in Angelegenheit des Betriebes des Kohlenhandels durch einige Stationsvorstände eine Interpellation an mich gerichtet.

In Beantwortung dieser Interpellationen beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes zur Kenntniss zu bringen:

Schon zu Ende des Jahres 1893 hat die bestandene General-Direction der österr. Staasbahnen den ihr unterstehenden Bediensteten den Handel mit Kohle principiell untersagt. Es wurden sonach seither neue Bewilligungen zum Kohlenverkaufe nicht mehr ertheilt und auch die zu jener Zeit bestandenen Bewilligungen successive dadurch verringert, dass dieselben bei einem Wechsel in der Person des Vorstandes der betheiligten Station unbedingt zurückgezogen wurden.

Thatsächlich ist hiedurch die sich von Jahr zu Jahr mindernde Zahl der noch zum Verkaufe von Brennstoff ermächtigten Bediensteten dermalen auf ein Minimum gesunken, und beläuft sich dieselbe in dem Bereiche der k. k. Staatsbahn-Direction Prag nur mehr auf zehn Vorstände, von welchen nur einem Einzigen auch der Verkauf von Baumaterialien zusteht.

Eine solche Bewilligung zum Kohlenhandel war noch vor Erlassung des erwähnten Verbotes dem in der Interpellation der Herren Hanich und Genossen erwähnten Vorstande des Bahnstationsamtes Lischan bei Saaz ertheilt worden, welche Befugniss derselbe auch gegenwärtig, und zwar unter seinem eigenen Namen ausübt, da bisher keinerlei Beschwerden einliefen, welche Anlass geboten hätten, die vorerwähnte Bewilligung einzuziehen.

Nach dem mir vorliegenden Berichte wird der Stationsvorstand in diesem Geschäfte von einem Familienangehörigen nur insofern unterstützt, als dieser die Ausfolgung der Kohle an die Käufer und die Abwägung der Kohle auf der Privat-Strassenbrückenwage überwacht.

Was die von dem erwähnten Vorstande eingehobenen Preise anbelangt, so haben die gepflogenen Erhebungen ergeben, dass der Preis der besseren, aus dem Brüxer Reviere stammenden Kohlenmarken seit dem grossen Kohlenstrike wieder gesunken ist. Speciell der Preis der in der vorliegenden Interpellatien erwähnten Kohle aus dem Richardschachte bei Lischan, welche der mehrgenannte Stationsvorstand erst seit 23. September 1901 verschleisst, stellte sich anfänglich per Metercentner auf 86 Heller im Kleinverkaufe und auf 78 Heller für Wagenladungen, ist aber seit 1. Jänner 1902 auf 82 Heller, bezw. 76 Heller gesunken.

Dieser Sachlage entsprechend, hat auch die Gemeindevorstehung von Lischan die Erklärung abgegeben, dass die dortige Einwohnerschaft mit den vom Stationsvorstande gestellten Preisen vollständig zufrieden und dass gegen denselben auch sonst keinerlei Beschwerde vorzubringen sei.

Anlangend den in der Interpellation der Herren Abgeordneten Choc und Genossen berührten Ein- und Verkauf von Lebensmitteln, ist es nach den bestehenden Vorschriften den Staatseisenbahnbediensteten — gleichwie denjenigen der übrigen Eisenbahnverwaltungen — gestattet, solche für ihren Hausbedarf zu Regiefrachtsätzen zu beschaffen. Ein Missbrauch dieser Begünstigung durch Weiterverkauf solcherart beschaffter Waaren ist jedoch strengstens untersagt, und wird jeder solche Missbrauch unnachsichtlich, eventuell im Disciplinarwege bestraft.

Was die beregten Vorkommnisse im Bereiche der Privatbahn-Verwaltungen betrifft, so beehre ich mich darauf hinzuweisen, dass dem Eisenbahnministerium eine directe Einflussnahme auf die Ertheilung oder Verweigerung der fraglichen Verkaufsbewilligungen an einzelne Bedienstete nicht zusteht.

Das Eisenbahnministerium hat jedoch wiederholt Anlass genommen, dafür Vorsorge zu treffen, dass bei der Ausübung solcher Nebenbeschäftigungen den Vorschriften des Gewerbegesetzes in rigorosester Weise Rechnung getragen und nicht minder jede Vernachlässigung oder Beeinträchtigung der engeren Dienstesobliegenheiten der Privatbahnbediensteten unbedingt hintangehalten werde.

Die Herren Abgeordneten Choc und Genossen haben in der 86. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 18. December 1901 unter Hinweis auf eine Reihe von Fällen, in welchen das Maschinenpersonal der k. k. Staatsbahnen sich in seinen Bezügen an Kilometergeldern und Prämien für Materialersparnisse verkürzt erachtet, an mich eine Interpellation mit den Fragen gerichtet:

1. ob mir die in der Interpellation angeführten Thatsachen bekannt seien;

2. ob ich geneigt sei, mich über die Thatsache und die Ursachen des auffallenden Rückganges der Prämienverdienste bei allen Heizhäusern der k. k. österreichischen Staatsbahnen zu informiren und

3. Veranlassung zu treffen, dass den Locomotivführern für diese Einbusse an Einkommen seitens der Staatseisenbahnverwaltung pro praeterito und futuro eine entsprechende Vergütung im Sinne der Locomotivführer-Congressresolution vom Jahre 1898 zutheil werde.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes zur Kenntniss zu bringen:

Ein Theil der vorgebrachten Klagen ist lediglich dahin gerichtet, dass der Verdienst an Kilometergeldern und Prämien in den letzten Jahren sich niedriger gestellt habe als in früherer Zeit. Rücksichtlich dieser Klagen kann ich die Aufklärung geben, dass die in vielen Fällen thatsächlich zutage getretene fallende Tendenz des Einkommens des Maschinenpersonales an Nebenbezügen nicht etwa in getroffenen Ersparungsmassnahmen, sondern vorzugsweise nur in der in den letzten Jahren erfolgten Durchführung der Normen über die Dienst- und Ruhezeiten ihre Begründung findet, welche Normen im Interesse der Verkehrssicherheit und um das Personal vor einer früher mitunter vorgekommenen und von den Betroffenen mit Recht beklagten Ueberanstrengung zu schützen, erlassen worden sind.

In solchen Fällen, in welchen die Inanspruchnahme des Maschinenpersonales früher eine übermässige war, später aber in angemessenen Grenzen sich bewegt, musste ein Ausfall an Leistung dieses Personales und demzufolge auch eine Abnahme seines der Hauptsache nach von der Leistung abhängigen Nebenverdienstes eintreten.

Es gilt dies speciell von dem in der Interpellation erwähnten Sinken des Prämienbezuges im Heizhause von Nusle.

Die Leistung und im Zusammenhange damit auch der Verdienst des Maschinenpersonales ist übrigens auch durch die im Jahre 1900 wegen des Ausstandes der Kohlenarbeiter eingetretenen Verkehrsstagnation und speciell in Böhmen auch durch die Abnahme des Kohlenverkehres im Herbste 1901 ungünstig beeinflusst worden.

Im Allgemeinen ist jedoch weder der durch die Normen über die Dienst- und Ruhezeiten, noch der durch Verkehrsdepressionen dem Maschinenpersonale entstandene Verdienstausfall von erheblicher Bedeutung, zumal den Betroffenen durch ihre geringeren Leistungen ein entsprechendes Ersparniss im Aufwande für ihren Lebensunterhalt ausser der Domicilstation ermöglicht war.

Rücksichtlich der vorgebrachten concreten Beschwerden haben die gepflogenen Erhebungen Folgendes ergeben:

Die Reclamation des Maschinenpersonales der Heizhausexpositur Klostergrab wegen unrichtiger Berechnung seiner Verdienstbeträge war theilweise begründet, indem bei dieser Berechnung thatsächlich einige Fehler unterlaufen sind. Nicht zutreffend ist jedoch die Angabe, dass die erste Reclamation abschlägig beschieden worden und eine neue Eingabe unerledigt geblieben sei. Vielmehr sind die unterlaufenen Fehler schon vor der ersten Reclamation bei der Prüfung der Rechnungsbelege aufgedeckt und sofort durch Nachtragszahlungen corrigirt worden, und haben auch die inzwischen von dem Personale diesfalls eingebrachten Gesuche von der Staatsbahn-Direction Prag eine aufrechte Erledigung erfahren.

Auch das am 15. Mai 1901 von dem Maschinenpersonal eingebrachte Gesuch ist, wie ich aus dem von der Staatsbahn-Direction Prag mir zur Einsicht vorgelegten Originalbescheide ersehen habe, unter Berücksichtigung der Reclamation des Personales ordnungsmässig erledigt worden und haben sämmtliche betheiligten Locomotivführer die Kenntnissnahme dieses Bescheides durch ihre Unterschrift bestätigt.

Die ferneren Beschwerden über das zu geringe Kohlenausmass für das Verschieben in der Station Wessely-Mezimosti und über drückende Belastungsvorschriften rücksichtlich der Strecke Wessely—Ober-Cerekwe sind unbegründet, indem das Kohlenausmass für das Verschieben im Amtsbereiche der Staatsbahn-Direction Prag für alle Zugförderungsstationen der Hauptbahnen gleichmässig bemessen ist und für die in der Strecke Wessely—Ober-Cerekwe in Verwendung stehende Locomotiv-Serie 72 die Normalbelastung von 430 Tonnen (nicht 460 Tonnen) vorgeschrieben ist, welche Belastung von derselben Locomotiv-Serie auch auf anderen Strecken mit gleichen Neigungsverhältnissen und mit demselben Brennmaterial anstandslos befördert wird. Dabei wird auch überall bei Ermittlung der Zugslast nicht mit dem wirklichen Gewichte, sondern mit dem Durchschnittsgewichte der Wagen gerechnet.

In Betreff der von den Herren Interpellanten beanständeten langen Diensttour in der Strecke Wessely—Budweis, Wessely—Ober-Cerekwe bemerke ich zunächst, dass die in Beschwerde gezogene 26stündige Tour dreimal durch ausgiebige Ruhepausen von je vier bis fünf Stunden unterbrochen ist und die Gesammtdienstzeit 14 Stunden nicht übersteigt. Gleichwohl ist schon wiederholt auf eine Abhilfe hingearbeitet worden. Dieses Vorhaben scheiterte jedoch an dem Umstande, dass eine rationelle Abhilfe nur durch eine Dislocirung von Locomotivpersonal von Tabor nach Wessely erreichbar wäre, welche Massnahme aber vom Personal nicht gewünscht wird, weil sie eine Verschlechterung seiner jetzigen Existenzbedingungen zur Folge hätte.

Was endlich die Beschwerde des Maschinenpersonales in Wiesa anbelangt, dass die Einstellung der Ausrüstung der Maschinen beim Victorin-Schachte und der Ersatz dieser guten Kohle durch eine wesentlich schlechtere Kohle wegen des geringfügigen Preisaufschlages der Victorin-Kohle um 30 Heller per Tonne erfolgt sei, so beruht diese Angabe auf einem Irrthum, indem der Preisaufschlag nicht 30 Heller, sondern 3 Kronen per Tonne betragen hat.

Seit 1. Jänner 1902 wird übrigens wieder beim Victorin-Schachte Kohle abgefasst, nachdem eine entsprechende Reduction des Preises dieser Kohle eingetreten ist.

Was die Geringfügigkeit der Prämienbezüge auf der Localbahn Sedlitz-Tschischkowitz in den Jahren 1899 bis 1901 betrifft, so erklärt sich dieselbe aus der Schwäche des Verkehres. In dem in der Interpellation zum Vergleiche herangezogenen Jahre 1898 war übrigens die genannte Localbahn überhaupt noch nicht im Betriebe.

Nach diesen Darlegungen bin ich rücksichtlich der vorgebrachten Beschwerdefälle trotz allem Wohlwollen für be-

rechtigte Wünsche des Maschinenpersonales ausser Stande, den betreffenden Bediensteten Vergütungen zuzusprechen.

Auch der in der Interpellation angezogenen Resolution des Locomotivführer-Congresses vom Jahre 1898, nach welcher an Stelle der von der Leistung und dem ökonomischen Gebahren abhängigen Nebenbezüge fixe Bezüge treten sollen, kann ich aus principiellen Gründen und wegen der grossen finanziellen Tragweite einer solchen Massnahme umsoweniger Rechnung tragen, als schon die ihrem Wesen nach gleichartige Massnahme der seinerzeitigen Aufhebung des Werkstättenaccords die Kostspieligkeit des Principes, wonach gewisse Arbeiten unabhängig von der Leistung des Einzelnen zu entlohnen sind, in einer für die Staatseisenbahnverwaltung sehr empfindlichen Weise dargethan hat.

Schliesslich kann ich nicht umhin zu bemerken, dass es sachlich nicht angeht, zur Begründung der Behauptung, wonach ein allgemeines Sinken der Prämienbezüge wahrzunehmen sei, nur einzelne Locomotivführer herauszugreifen, wie dies in der Interpellation bezüglich des Heizhauses Klattau geschehen ist, zumal auf die absolute Höhe dieses Bezuges nebst der Dienstleistung des Führers auch andere Umstände Einfluss haben und Schwankungen dieser Beträge in der Natur der in Rede stehenden Institution gelegen sind.

Die Herren Abgeordneten Dr. Schücker und Genossen haben in der 88. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 8. Februar d. J. eine Interpellation wegen Errichtung einer Betriebsleitung für die Localbahn Rakonitz—Petschau mit der Abzweigung Protiwitz—Buchau eingebracht und hiebei die Anfrage an mich gerichtet, ob ich gewillt sei, den Sitz dieser Betriebsleitung in die Stadt Petschau zu verlegen.

Auf dieselbe Angelegenheit bezieht sich auch eine von den Herren Abgeordneten Iro, Hauck und Genossen in der 108. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. März d. J. eingebrachte Interpellation, welche die Anfrage enthält, ob die Gerüchte über die Bestimmung der Stadt Rakonitz als Sitz der Betriebsleitung auf Wahrheit beruhen und ob ich geneigt sei, die Stadt Luditz als Sitz dieser Dienststelle zu bestimmen.

In Beantwortung dieser beiden Interpellationen beehre ich mich dem hohen Hause zur Kenntniss zu bringen, dass die Errichtung einer Betriebsleitung für die genannten Linien gegenwärtig nicht beabsichtigt wird.

Wenn im gegebenen Zeitpunkte eine Aenderung der gegenwärtigen Dienstorganisation in der angedeuteten Richtung geboten sein sollte, so werde ich nicht ermangeln, nebst den betriebsökonomischen Rücksichten auch die allgemeinen wirthschaftlichen Interessen und die localen Verhältnisse der als Sitz der Betriebsleitung in Betracht kommenden Städte in sorgfältige Erwägung zu ziehen.

In der 113. Sitzung des hohen Hauses vom 19. März d. J. haben die Herren Abgeordneten Georg Freiherr von Wassilko-Serecki und Genossen eine Interpellation eingebracht, in welcher darüber Beschwerde geführt wird, dass seitens der Bukowinaer Localbahn-Gesellschaft die Schnittholztransporte nach Nowosielitza eine ungleichmässige tarifarische Behandlung in der Richtung erfahren, dass derlei Transporte von der weiter gelegenen Station Frassin der Linie Hatna—Valeputna zu einem billigeren Frachtsatze befördert werden, als von der näher gelegenen Station Berhometh a. S. der Linie Hliboka—Berhometh a. S. Ausserdem wird in der Interpellation darauf hingewiesen, dass sich die Kosten für den Transport von Schnittholz von Berhometh a. S. nach Wiznitz per Achse und von Wiznitz nach Nepolokoutz mittelst des Czeremoszflusses zusammengenommen billiger stellen, als beim directen Bahntransporte von Berhometh a. S. nach Nepolokoutz, weshalb es sich den Interessenten nicht verlohnt, für den Schnittholztransport nach Galizien den Bahnweg zu benützen.

Die Herren Interpellanten haben aus diesem Anlasse die Anfrage an mich gerichtet, ob ich eine Herabsetzung der gegenwärtig auf den Linien der Bukowinaer Localbahngesellschaft giltigen Tarife zu veranlassen gedenke.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Die ermässigten Frachtsätze für Schnittholz von Stationen der Linien Hliboka—Berhometh a. S. und Hatna—Valeputna der Bukowinaer Localbahnen nach Nowosielitza transit wurden zu dem Zwecke eingeführt, um die über den Seeweg zum Exporte gelangenden Holztransporte von der Route via Itzkany—Galatz, an welcher die österreichischen Staatsbahnen mit verhältnissmässig nur kurzen Strecken betheiligt sind, auf die längere Staatsbahnroute über Nowosielitza—Odessa zu lenken. Um die zur Erreichung dieses Zweckes erforderliche Frachtparität mit der Route via Itzkany—Galatz thunlichst herzustellen, mussten naturgemäss die Frachtsätze von den Stationen der Linie Hatna—Kimpolung nach Nowosielitza transit mit Rücksicht auf die günstigere Lage dieser Linie zur Concurrenzroute via Galatz trotz der in Betracht kommenden grösseren Entfernungen niedriger gehalten werden, als jene von den Stationen der Linie Hliboka—Berhometh a. S. nach Nowosielitza transit. Hienach ergibt sich für die auf der Linie Hatna—Valeputna gelegene Station Frassin a. M. ein billigerer Frachtsatz nach Nowosielitza transit als von der nähergelegenen Station Berhometh a. S.

Der Vorwurf einer Bevorzugung der Transporte ab Frassin a. M. gegenüber jenen ab Berhometh a. S. kann aus der Art der erörterten Tariferstellung wohl deshalb nicht abgeleitet werden, weil diese Transporte, für den Fall, als die Frachtparität bei Nowosielitza—Odessa gegenüber Itzkany—Galatz nicht hergestellt wäre, den Weg zu den gleichen Frachtsätzen, welche derzeit über Nowosielitza bestehen, über die Route via Galatz nehmen würden.

Anlangend die zu Gunsten des Schnittholzabsatzes nach Galizien angeregte Ermässigung der tarifmässigen Frachtgebühren von Berhometh a. S. nach Nepolokoutz in Concurrenz gegen den Achs- und Wassertransport, so ist bisnun ein Ansuchen um eine derartige Massnahme in der angegebenen Relation nicht vorgelegen.

Sollte ein solches in der Folge einlangen, so wird das Eisenbahnministerium nicht unterlassen, die der Sachlage nach erforderlichen Massnahmen in Erwägung zu ziehen.

Was schliesslich die in Anregung gebrachte allgemeine Herabsetzung der gegenwärtig auf den Linien der Bukowinaer Localbahngesellschaft bestehenden Tarife anbelangt, so kann das Eisenbahnministerium eine solche im Sinne der für diese Localbahnen geltenden Concessionsbedingnisse erst dann verfügen, sobald dieselben in zwei aufeinanderfolgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sieben Percent des nicht durch Prioritätsobligationen beschafften Anlagecapitales geliefert haben, was bisnun nicht der Fall gewesen ist.

Uebrigens hat die Bukowinaer Localbahn-Gesellschaft erst mit 1. Jänner 1901 eine wesentliche Verbilligung ihrer Gütertarife eintreten lassen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf. (Teichanlage nächst km 14/15: Anberaumung einer Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Friedland hat bezüglich des Projectes für eine bei km 14/15 der im Bau befindlichen Localbahn Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf zu errichtende Teichanlage seitens der Firma Ig. Klinger in Neustadt a/T. die commissionelle Verhandlung im Sinne des Wasserrechtsgesetzes auf den 19. April 1902 an Ort und Stelle anberaumt. [E.-M.-Z. 16.551.]

Localbahn Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn). (Auflassung des Durchlasses in km 1·5/6.) Die von der Bauleitung über Ansuchen der Gemeinde Rieden beantragte Auflassung des bereits hergestellten 0·8 m weiten gedeckten Durchlasses in km 1·5/6 der Localbahn Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn) und Ausführung eines 0·3 m weiten Cementrohrcanales an gleicher Stelle als Ersatz für denselben wurde genehmigt. [E.-B.-D. 31·71.]

Localbahn Tannwald-Grünthal. (Aufstellung der Distanzsignale in den Stationen Tannwald und Grünthal.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Aufstellung der Distanzsignale in den Stationen Tannwald und Grünthal der im Bau befindlichen Localbahn Tannwald-Grünthal ohne Abhängigkeit von der Stellung der Stationsweichen genehmigt. [E.-M.-Z. 10.780.]

Elektrische Strassenbahnen in Graz. (Linie Graz—Andritz: Project für einen Entlastungsgraben zur Ableitung der Hochwässer des Schöcklbaches; Anordnung einer Localcommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 10. April 1902 die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, hinsichtlich des von der Grazer Tramway-Gesellschaft vorgelegten Projectes für die Ableitung der Hochwässer des Schöcklbaches durch das in km 2·65/2·70 der Linie Graz—Andritz der Grazer elektrischen Strassenbahnen festgesetzte Bahnobject vorerst eine Localcommission anzuordnen und über das Ergebniss derselben zu berichten. E.-M.-Z. 10.438.]

Der heutigen Nummer des Verordnungs-Blattes liegt ein Prospect der Samenhandlung P. Hüttig, Wien, I. Weihburggasse 17, bei.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Haltestellen Lichtowitz, Podmoráň und Schimitz für den Personenverkehr.

In nächster Zeit werden die neu errichteten Haltestellen Lichtowitz, Podmoráň und Schimitz für den Personenverkehr eröffnet.

Die Haltestelle Lichtowitz ist zwischen Lobositz und Praskowitz, die Haltestelle Podmoráň zwischen Zálow und Lettek, die Haltestelle Schimitz zwischen Brünn und Obřan, bezw. Latein bei Brünn gelegen.

Diejenigen Züge, welche in den bezeichneten Haltestellen Aufenthalt nehmen werden, sind aus den Fahrplänen zu ersehen.

Die Eintheilung der Zonen ab den in redestehenden Haltestellen stellt sich wie folgt:

Zonenzeiger für die Haltestellen Lichtowitz, Podmoráň und Schimitz.

Von oder nach	Bodenbach	Rosawitz	Wilsdorf	Kartitz	Topkowitz-Kartitz	Rongstock	Nestersitz-Pömmerle	Nestersitz-Gr.-Priesen	Nestomitz	Schönpriesen	Aussig	Salesel	Praskowitz	Lichtowitz	Lobositz	Deutsch-Kopist	Theresienstadt	Hrdly	Hrobetz	Raudnitz	Dobřin
	Zone																				
Lichtowitz	4	4	4	4	4	3	3	3	2	2	2	1	1	—	1	2	2	2	3	3	3
Podmoráň	9	9	9	9	9	9	8	8	8	8	8	8	7	7	7	6	6	6	6	5	5

Von oder nach	Zalusch	Wegstädtl-Hněwitz	Ober-Podčap	Unter-Berkowitz	Citow	Jenschowitz	Wraňan	Neu-Ouholitz	Weltrus	Mühlhausen	Kralup	Dolan	Lipschitz	Lettek	Podmoráň	Žalow	Rostok	Selz	Podbaba	Bubentsch	Holleschowitz	Prag
	Zone																					
Lichtowitz . .	4	4	4	5	5	6	6	6	6	6	7	7	7	7	7	7	8	8	8	8	8	8
Podmoráň . . .	5	5	4	4	3	3	3	2	2	2	2	1	1	1	—	1	1	1	1	2	2	2

Von oder nach	Böhm.-Trübau	Schirmdorf	Abtsdorf	Lotschnau	Zwittau	Vierzighuben	Greifendorf	Böhm.-Wiesen	Brüsau-Brünnlitz	Mähr.-Chrostau	Rosrain	Lettowitz	Zboněk	Switawka	Skalitz-Boskowitz	Doubrawitz	Raitz	Unter-Shotta	Blansko	Adamsthal	Bilowitz	Obřan	Schimitz	Brünn
	Zone																						
Schimitz	8	8	7	7	7	7	7	6	6	6	6	5	5	4	4	4	3	3	3	2	1	1	—	1

Von oder nach	Brünn	Schimitz	Latein bei Brünn	Schlapanitz	Puntowitz	Blažowitz	Křenowitz T.B.	Austerlitz	Kižanowitz	Butschowitz	Nessowitz	Braunowitz	Nemotitz	Halusitz	Bounslawitz bei Gaya	Gaya	Wlkosch-Keltschan	Wrazow	Bisenz Stadt	Bisenz-Pisek	Wessely a. d. March	Ung.-Ostra	Neuaut bei Ung.-Ostra
	Zone																						
Schimitz	1	—	1	2	2	2	3	3	3	4	5	5	5	6	6	6	7	7	7	8	8	8	8

Von oder nach	Kunowitz	Wessek-Mikowitz	Popowitz	Hračowitz	Hawřitz	Ung.-Brod	Aujezd-Luhatschowitz	Schumitz	Nezdenitz	Zahorowitz	Boikowitz	Pitin	Hradek-Slawičin	Bohuslawitz a. d. Vlara	Popow	Bilnitz-Brumov	Vlarapass	Ung.-Hradisch Stadt	Ung.-Hradisch transit	Znorow	Strassnitz	Petrau	Sudoměřitz-Petrau
	Zone																						
Schimitz	9	9	9	9	9	9	9	9	10	10	10	10	10	10	11	11	11	9	9	8	8	9	9

Des Weiteren gelangen von der Haltestelle Schimitz einfache Personenzugs-Fahrkarten und von Schimitz und Podmorá ň Rückfahrkarten in nachstehenden Relationen zu folgenden ermässigten Fahrpreisen zur Einführung:

Stationstarife für einfache Personenzugs-Fahrkarten.

(Zum Localpersonentarif, Nachtrag II, Seite 9, sub B/b, respective Seite 10, sub B/h.)

Zwischen	Classe	und Schimitz	Obřan	Bilowitz	Adamsthal	Blansko	Latein bei Brünn
		Kronen einschliesslich Stempel per Fahrkarte					
Brünn	I	0·60	—	—	—	—	—
	II	0·40	—	—	—	—	—
	III	0·20	—	—	—	—	—
Schimitz	I	—	0·60	0·60	1·20	1·80	0·60
	II	—	0·40	0·40	0·80	1·20	0·40
	III	—	0·20	0·20	0·40	0·60	0·20

Zwischen		Classe I	Classe II	Classe III
		Kronen einschliesslich Stempel per Fahrkarte		
Schimitz	Schlapanitz	Allgemeine Fahrpreise	0·80	0·40
	Křenowitz T.B.		1·20	0·60

Stationstarife für Rückfahrkarten.

(Zum Localpersonentarif, Nachtrag II, sub 5, Seite 12 B, bezw. 13/C.)

Zwischen Prag oder Holleschowitz oder Bubentsch und	II	III
	Classe	
	Kronen einschliesslich Stempel per Fahrkarte	
Podmorá ň	1·80	0·90
Zwischen Schimitz und		
Obřan	0·80	0·40
Bilowitz	0·80	0·40
Adamsthal	1·60	0·80
Blansko	2·40	1·20
Unter-Lhotta	2·80	1·40

Zwischen Schimitz und	II	III
	Classe	
	Kronen einschliesslich Stempel per Fahrkarte	
Raitz	2·80	1·40
Doubrawitz	3·60	1·80
Skalitz-Boskowitz	3·60	1·80
Latein bei Brünn	0·80	0·40
Schlapanitz	1·20	0·60
Puntowitz	1·80	0·90
Blažowitz	1·80	0·90
Křenowitz T.B.	2·40	1·20
Austerlitz	2·80	1·40
Křižanowitz	2·80	1·40
Butschowitz	3·60	1·80

Die Beförderung des Reisegepäckes von und nach den in Rede stehenden neu zu eröffnenden Haltestellen bleibt auf das im Wagen unterzubringende Handgepäck beschränkt.

Wien, am 16. April 1902. [334]

Norddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Seidenberg.

Aenderung bestehender Fahrpreise. Einführung neuer Fahrpreise.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1902 wird der bisherige Fahrpreis für Rückfahrkarten I. Classe zwischen Wien Nordwestbahnhof einerseits und Hamburg-Altona Verbindungsbahn, beziehungsweise Kiel andererseits von Mk. 137·60 auf Mk. 137·80, beziehungsweise von Mk. 150·20 auf Mk. 150·40 erhöht.

Ferner kommen vom gleichen Zeitpunkte die aus nachstehender Uebersicht sich ergebenden Fahrpreise zur Einführung:

Kilometer	Von — nach	Bahnweg über	Personenfahrgeld ausschliesslich des tarifmässigen Zuschlages für D- und L-Züge								Gepäckfracht für 10 kg	
			Einfache Fahrkarten				Rückfahrkarten					
			Giltigkeitsdauer in Tagen	für alle Züge			Giltigkeitsdauer in Tagen	für alle Züge			Gesammtgewicht	Uebergewicht
				I.	II.	III.		I.	II.	III.		
				Classe				Classe				
				Mark				Mark			Mark	
665	Hamburg B. u. H. Prag Nordwestbahnhof	Bergedorf—Nauen / Uelzen—Stendal — Berlin Lehrter Hauptbahnhof / Friedrichstrasse Anhalter Bahnhof — Elsterwerda — Böhla Röderau; Wittenberge / Uezen — Stendal — Zerbst — Falkenberg / Halle—Leipzig — Riesa / Leisnig—Meissen; Kötzschenbroda—Dresden—Tetschen					45	90·40	65·90	41·70	a	b
992	Harburg*) Wien Nordwestbahnhof	Hamburg—Bergedorf—Nauen / Uelzen—Stendal — Berlin Lehrter Hauptbahnhof / Friedrichstrasse Anhalter Bahnhof— Zossen — Elsterwerda — Böhla / Röderau; Kötzschenbroda—Dresden—Tetschen	6	84·80	60·20	37·30	.	.	.	.	1·56	2·73
974	Wien Nordwestbahnhof	Uelzen — Stendal — Leipzig / Riesa — Dresden—Tetschen	6	83·30	59·00	36·50	.	.	.	.	1·56	2·64
	Wien Nordwestbahnhof	Hamburg—Bergedorf—Nauen / Uelzen—Stendal — Berlin Lehrter Hauptbahnhof / Friedrichstrasse Anhalter Bahnhof — Elsterwerda— Böhla Röderau; Hamburg—Wittenberge / Uelzen — Stendal — Zerbst—Falkenberg / Halle—Leipzig — Riesa / Leisnig—Meissen; Kötzschenbroda—Dresden—Tetschen					45	137·80	98·30	57·90		

*) Diese Fahrkarten werden in beiden Richtungen ausgegeben.

Wien, am 16. April 1902. [335]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr (Tarif, Theil II, Heft 1.)

Einbeziehung der Station Strassburg-Rheinhafen etc.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1902 wird die Station Strassburg-Rheinhafen der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen in die Tariftabelle „B für die Beförderung von Eiern aus Russland und weiter her" des Nachtrages II zu dem vom 1. Juni 1899 giltigen Tarif, Theil II, Heft 1 für den oben bezeichneten Verkehr, mit den in dieser Tariftabelle (Seite 5 des Nachtrages II) für die Stationen Strassburg C.B. und Neudorf vorgesehenen Frachtsätzen einbezogen.

Der Verkehr der Station Strassburg-Rheinhafen ist beschränkt auf solche Wagenladungen, deren Bereitstellung auf den Geleisen des städtischen Hafengeländes oder den mit diesen verbundenen Anschlüssen erfolgt.

Ferner wird die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 21. December 1901, Nr. 148 auf Seite 3587, unter Position 1183, verlautbarte Kundmachung, betreffend Aenderung der Frachtsätze für Eier im Verkehre nach den Stationen Frankfurt a. M. und Hanau des Eisenbahndirectionsbezirkes Frankfurt a. M., wie folgt ergänzt: Sendungen nach Frankfurt ohne Bahnhofsvorschrift werden nach Frankfurt a. M. Hauptbahnhof und Sendungen nach Hanau ohne Bahnhofsvorschrift nach Hanau Ostbahnhof zu den für diese Bahnhöfe giltigen Frachtsätzen abgefertigt.

Wien, am 17. April 1902. [336]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Aufhebung des im Ausnahmetarife Nr. 11 f*) enthaltenen Frachtsatzes Bozen-Gries—Peri transit.

Der im Ausnahmetarife Nr. 11 (Tarif, Theil II, Heft 1 a) unter lit. f*) in der Relation Bozen-Gries—Peri transit vorgesehene, auch für Ferro-Silicium giltige Frachtsatz von Frcs. 0·55 i) tritt mit 1. Juni 1902 ausser Kraft.

Wien, am 17. April 1902. [337]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ausgabe des Nachtrages IV A zum Kilometerzeiger für das Hauptbahnnetz.

Mit 15. Mai 1902 gelangt zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Kilometerzeiger zur Gebührenberechnung für Personen, Reisegepäck und Hunde, sowie für Eil- und Frachtgüter auf dem gesellschaftlichen Hauptbahnnetze Nachtrag IV A zur Einführung.

Bezüglich der die Halte- und Ladestelle Oberweiden betreffenden Aenderungen gilt der Nachtrag vom Tage der Erweiterung dieser Abfertigungsstelle, bezüglich der Haltestelle Kinderasyl vom Tage der Betriebseröffnung.

Dieser Nachtrag enthält Ergänzungen und Aenderungen der „einleitenden Bemerkungen", sowie der Kilometertabellen, und kann zum Preise von 8 Hellern für das Stück bezogen werden.

Wien, am 18. April 1902. [338]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Wiedereinführung der 15- und 30tägigen Abonnements.

Unter den gleichen Modalitäten und zu den gleichen Preisen wie im Vorjahre gelangen auch in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September 1902 die 15- und 30tägigen Abonnements für Touren im Salzkammergute, in Böhmen und Galizien, nebst den 15- und 30tägigen Gepäcksabonnements zur Ausgabe.

Wien, am 16. April 1902. [339]

Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Reichenberg.

Aufhebung von Fahrpreisen und Gepäckssätzen.

Mit 1. Juni 1902 werden im Tarife für den Sächsisch-Oesterreichischen Personenverkehr über Tetschen und Reichenberg folgende Fahrpreise und Gepäckssätze aufgehoben:

1. Von Leipzig nach Prag über Tetschen—Lissa und umgekehrt sämmtliche Fahrpreise und Gepäckssätze.
2. Von Weisskirchen b. Kratzau nach Wien über Jungbunzlau und umgekehrt die Fahrpreise I. Classe.
3. Von Weisskirchen b. Kratzau nach Wien über Altpaka und umgekehrt sämmtliche Fahrpreise und Gepäckssätze.
4. Von Weisskirchen b. Kratzau nach Brünn über Jungbunzlau und Altpaka sämmtliche Fahrpreise und Gepäckssätze.
5. Von Weisskirchen b. Kratzau nach Prag B.N.B. den Fahrpreis I. Classe.

Wien, am 19. April 1902. [340]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Uebersiedlung des Auskunftsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien.

Das derzeit in Wien, I. Johannesgasse Nr. 29, befindliche Auskunftsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen für mündliche und schriftliche Auskunftsertheilung in Angelegenheiten des Güterverkehres übersiedelt mit 1. Mai 1902 in das Aufnahmsgebäude des Bahnhofes Wien-Hauptzollamt.

Wien, am 17. April 1902. [341]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1901. (Tarifnachtrag II.) Mit Wirksamkeit vom 1. April 1902 kam der Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält u. A. die Einbeziehung neuer Stationen, neue Ausnahmetarife für Brennholz, Steine, Rohstoffe, Abfälle von Baumwolle und Eis.

Deutsch - Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen. Gemeinschaftliches Heft vom 1. April 1901, enthaltend den Kilometerzeiger. (Nachtrag III.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1902 ab gelangte der Nachtrag III zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899. (Tarifnachtrag VI.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1902 kam der Nachtrag VI zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Neues Verzeichniss der Ausnahmetarife.
2. Aufnahme der Stationen Etzenricht, Hiltersdorf, Hoppingen und Hurlach.
3. Neue Reihenfolge der Ausnahmetarife.
   Neuen Rohstofftarif und neuen Eistarif.
4. Berichtigung.

Seite 5 des Nachtrages VI ist im Ausnahmetarif Nr. 2 (Rohstofftarif) nachzutragen:

Im Verkehre mit Eisenberg i. d. Pfalz, Hettenleidelheim und Tiefenthal kommen für Thon, wie im Specialtarif III genannt, die Frachtsätze des Rohstofftarifes unter Hinzurechnung eines Localbahnzuschlages von Mk. 0·045 für 100 kg zur Anwendung.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Februar 1899. (Einführung eines neuen „Ausnahmetarifes [Rohstofftarif]“.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1902 gelangte ein neuer „Ausnahmetarif (Rohstofftarif)“ zur Einführung.

Das Waarenverzeichniss, die Anwendungsbedingungen und Frachtsätze sind die gleichen wie im Badisch-Bayerischen Güterverkehr, Nachtrag I, Seite 7 und 8.

Schweizer Bahnen. Ausnahmetarif für Getreide etc. Württemberg—N.O.B., Bötzbergbahn und Sihlthalbahn vom 1. December 1899. Ausnahmetarif für Getreide etc. Württemberg—S.C.B., A.S.B., S.T.B. und E.B. vom 1. December 1899. (Verlängerung der Giltigkeit.) Laut Publication der General-Direction der Schweizerischen Bundesbahnen verbleiben die obgenannten Ausnahmetarife noch bis zur Einführung der neuen württembergisch-schweizerischen Getreidetarife in Kraft.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Stationsnameänderung etc.) Mit sofortiger Giltigkeit erhält die Station Hochspeyer der Pfälzischen Eisenbahnen die Bezeichnung „Hochspeyer (neu)“. Ausserdem wird eine weitere Station mit der Bezeichnung „Hochspeyer (alt)“ in das Tarifheft 8 (Verkehr Baden—Pfalz) einbezogen.

Für die Station Hochspeyer (alt) gelten die Entfernungen und Frachtsätze der Station Hochspeyer (neu).

Die Abfertigungsbefugniss der Station Hochspeyer (alt) ist auf den Wagenladungsverkehr beschränkt.

Weitere Auskünfte ertheilen die Dienststellen.

Norddeutsch-Sächsischer Güterverkehr. (Aenderungen.) Im obgenannten Güterverkehre treten am 10. April 1902 verschiedene Neuerungen in Kraft, und zwar werden

a) neu einbezogen die Stationen Schneverdingen und Woltorf des Directionsbezirkes Hannover,
b) abgeändert die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Strecken Bremerhaven-Geestemünde—Dorum-Lorstedt und Langen—Bederkesa, sowie für die Stationen der Bentheimer Kreisbahn,
c) eingeführte Frachtsätze des Ausnahmetarifes M für Holzstoff u. s. w. im Verkehre mit den Stationen Emden, Emden Aussenhafen und Papenburg des Directionsbezirkes Münster,
d) ermässigt die Frachtsätze des Ausnahmetarifes M für Petroleum und Naphtha im Verkehre mit der Station Altona des Directionsbezirkes Altona.

Ausserdem werden, jedoch erst mit Giltigkeit vom 1. Juni 1902, die Frachtsätze für den Verkehr zwischen Kamenz i. S. einerseits und den Stationen der Strecken Bremerhaven-Geestemünde—Dorum und Langen—Bederkesa aufgehoben. Soweit die Tarifänderungen im Verkehre mit den Stationen der Bentheimer Kreisbahn Erhöhungen gegenüber der seitherigen Frachtberechnung mit sich führen, bleibt letztere noch bis mit 31. Mai 1902 in Wirksamkeit. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Gruppentarif 1, Ostdeutscher Gütertarif (I/II) und Berlin-Stettin-Nordostdeutscher Gütertarif (I/III). (Neue Fassung des Ausnahmetarifes für Zucker.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1902 traten für den Ausnahmetarif 14a für Rohzucker an Raffinerien anderweite Anwendungsbedingungen in Kraft.

Nähere Auskunft hierüber ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Verband. (Erweiterung des Rohstofftarifes etc.) Vom 7. April 1902 ab finden die Sätze des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) auch auf die in den Nachträgen 3 und 4 unter Ziffer II 1 bis 4, 6 und 7 aufgeführten Artikel Erde und Thon, Kartoffeln, Rüben, Torf, Torfstreu und Torfmull, Holzbriquettes, sowie auf Holzsägespäne (Holzsägemehl) unter den bei einzelnen Artikeln für das Ladegewicht der gestellten Wagen vorgesehenen Bedingungen im gesammten Verbandsverkehre Anwendung.

Für den unter Ziffer II 5 des Ausnahmetarifes aufgeführten Artikel Holz tritt mit Giltigkeit vom 1. Juni 1902 die Einschränkung ein, dass im Verkehre mit Lichtenfels die Ausnahmesätze nur in den Stationsverbindungen berechnet werden, für die im Berlin-Stettin-Mitteldeutschen und Ostdeutsch-Mitteldeutschen Gütertarife im Verkehre mit Lichtenfels Entfernungen vorgesehen sind.

Der Ausnahmetarif 2a (Porzellanerde) — Seite 11 des Nachtrages 1 — wird am 7. April 1902 aufgehoben.

Ausnahmetarif 13 für Blei in Blöcken, Stangen oder Mulden. (Tarifänderungen.) Vom 1. Juni 1902 ab scheidet Hamburg in den Gruppenwechselverkehren mit der Gruppe IV, im Oldenburg-Mitteldeutschen und -Altonaer, im Nordwestdeutsch-Bayerischen und Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutschen Güterverkehre, sowie im Mitteldeutschen Privatbahnverkehre aus dem obengenannten Ausnahmetarife als Versandtstation aus.

Russischer Eisenbahn-Gütertarif. (Tarifirung für Raupenleim.) Laut Publication des geschäftsführenden Directors der ständigen Tarifcongresse der Vertreter russischer Eisenbahn-Verwaltungen gelangte mit Giltigkeit vom 13./26 März a./n. St. 1902 bis auf Weiteres für die Beförderung von „Raupenleim, ein Gemisch von Theer und Kalk (zur Vertilgung von Raupen)“, welcher nicht zu landwirthschaftlichen Zwecken bestimmt ist, die Differentiale Nr. 6 zur Anwendung.

[„Osteuropäische Tarifrundschau.“]

Russland. (Tarifcongress der Vertreter russischer Eisenbahn-Verwaltungen.) Im Tarifcongresse der Vertreter russischer Eisenbahn-Verwaltungen, welcher am 14./27. März a./n. St. 1902 in St. Petersburg zusammengetreten war, gelangten unter anderen noch folgende Gegenstände zur Verhandlung: Gewährung einer Frachtermässigung für Soda von Jaroslaw nach St. Petersburg; Einführung eines Ausnahme-Frachtsatzes für Schwefel aller Art von Petrowsk nach Baku; Zugestehung der Frachtberechnung für Sendungen von Geflügel, todtem, auf der Sibirischen Eisenbahn für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des beigestellten Wagens, in jenen Fällen, wo von der Bahnanstalt Special-Eiswagen mit einer Tragfähigkeit von 450 Pud beigestellt werden.

[„Osteuropäische Tarifrundschau.]

Schweizer Bahnen. Frachtberechnung für Gemüsetransporte von Konstanz nach Romanshorn, Egnach, Arbon und Rorschach mit Bestimmung nach St. Gallen. (Ausnahme-Frachtsätze.) Laut Publication der General-Direction der Schweizerischen Bundesbahnen werden für den Markt in St. Gallen bestimmte Gemüsesendungen, welche je Dienstag und Freitag von Konstanz nach Romanshorn, Egnach, Arbon und Rorschach als Frachtstückgut zur Beförderung gelangen, auch unverpackt angenommen, wenn die Fracht nach Stückgutclasse 2 für mindestens 1500 kg per Frachtbrief und Sendung bezahlt wird. Das Auf- und Abladen der Sendungen ist durch die Versender und Empfänger selbst zu besorgen.

Schweizer Bahnen. Gütertarif Genf transit, Verrières transit, Bouveret transit, Vallorbe transit und Locle transit—Ostschweiz vom 1. Jänner 1897. (Nachtrag III.) Zum obgenannten Gütertarife tritt am 15. April 1902 ein Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält u. A. einen „Avis“, wonach unter gewissen Voraussetzungen Gleichstellung der im Tarife enthaltenen Frachtsätze mit anderen Routen auf dem Rückerstattungswege zugestanden wird.

Bayerischer Vicinal- und Localbahn-Schnitttarif vom 16. Juli 1900. (Auflassung des Localbahnzuschlages.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1902 wurde auf der Localbahn Kronach—Nordhalben für Stammholz (Lang- und Rundholz) bei Aufgabe in Wagenladungen der Localbahnzusehlag von Mk. 0·06 für 100 kg aufgelassen.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco
Moritz **TILLER** & Co. k. k. Hoflieferanten
Firma-Inhaber M. Tiller — J. Toffler 659
WIEN, VII. Mariahilferstrasse 22.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden ***billig*** *und* ***sachgemäss*** *besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch* ***öffentliche Versteigerungen*** *der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./$_2$, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, 1. Wallfischgasse 10.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1049	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Frachtgüter der Classe II / A	Friedek-Mistek	Lettowitz	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	230 Heller / 177 Heller		Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
1050	Oesterr.-ungar. Staat eisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Hohlglaswaaren der Tarifpos. H—K b	Dubnian	Bodenbach (B.N.B. oder St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 398		Im Kartirungswege		In dem Frachtsatze für Reichenberg ist der Portozuschlag der S.N.D.V.B. bereits inbegriffen
					Reichenberg (S.N.D.V.B.)					368				
					Tetschen (B.N.B. oder Oe.N.W.B.)					398				
1051	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Holz des Specialtarifes 2	Borohradek	Kladno	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	83 Heller		Im Kartirungswege		Das Aufladen obliegt dem Absender
1052	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel	Brünn St.E.G.	Skalitz-Boskowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Ausnahmetarif 12 zum Localtarife	23 Heller	18 Heller	5 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1903	Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zur Erweiterung eines Fabriksetablissements in Switkawka bestimmt sein, und muss dies von der Station Skalitz-Boskowitz auf den Frachtbriefen bestätigt werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1053	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kokes	Segen-Gottes	Böhm.-Brod	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Ausnahmetarif, Theil II, Heft 3	Heller 96·8	Heller 74·2	Heller 22·6	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen, einzusenden bis spätestens Ende März 1903	
					Peček				93·0	74·2	18·8			
1054	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter a) der Classe I b) „ „ II c) „ „ A	Neugedein	Troppau (K.F.N.B.)	Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 490 Heller b) 405 „ c) 297 „	a) 662 Heller b) 525 „ c) 384 „	Im Kartirungswege		
				Kanitz-Eibenschitz										
				oder umgekehrt										
1055	Böhmischen Commercialbahnen		Ziegel der Position Z—1 der Güterclassification im Tarife, Theil I	Rokycan	Mešno-Lipnic	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localgütertarif	Heller 16	Heller 13	Heller 3	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen obliegt den Parteien
					Miröschau				10	9	1			
					Prikosic				11	12	2			
1056	Südbahn-Gesellschaft													

Für Baumaterialien, welche zum Baue, bezw. zur Erweiterung einer Borstenvieh-Mastanstalt in Bares bestimmt sind, wird mit Giltigkeit vom 1. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902 von Südbahnstationen nach Bares der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes (Theil II) unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zugestanden.

Fortlaufende Nummer	1057	1058	1059
Die Publication erfolgt			
von der	**Südbahn-Gesellschaft**	**Südbahn-Gesellschaft**	**Südbahn-Gesellschaft**
und im Namen der		k. k. österr. Staatsbahnen	
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Getreide der Pos. G—9 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Alaun	Holz zu Regiezwecken der italienischen Südbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Lepsény	Kasnian	den in den Ausnahmetarif Nr. 13, Tarif, Theil II, Heft 1 a, des Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Gütertarifes aufgenommenen, in Tirol gelegenen Stationen der Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Stationen der Strecke Hetzendorf bis Payerbach-Reichenau einschliesslich Laxenburg, dann nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn (Wien ausgenommen)	Fiume / Triest	Peri transit
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. 3. Die Sendungen müssen in einer der in Rubrik 5 unter „nach" bezeichneten Stationen mittelst Strassenfuhrwerken abgeführt oder von einem mit dieser Station durch Industriegeleise verbundenen Etablissement bezogen werden, oder, sofern diese Station eine Uebergangsstation auf eine Anschlussbahn ist, mit directen, nach einer Station dieser Anschlussbahn oder darüber hinaus lautenden Frachtbriefen zur Abfertigung gelangen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und per Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen und an Dienststellen der italienischen Südbahnen adressirt sein
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	vom 1. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 1. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 1. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Post-Nr. 44 h des ab 1. Jänner 1902 giltigen Anhanges zum Localgütertarif	Tarif, Theil II, Hefte 3/4, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Tarif vom 1. Jänner 1900 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	171 Heller inclusive ungar. Stener	371 (Triest) / 328 (Fiume) Heller	
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	158 Heller inclusive ungar. Stener	320 (Triest) / 274 (Fiume) Heller	Die im Ausnahmetarife Nr. 13, Tarif, Theil II, Heft 1 a, des Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Gütertarifes enthaltenen Schnittsätze bis Peri transit
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	13 Heller	51 (Triest) / 54 (Fiume) Heller	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Kartirung
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1060	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Getreide aller Art etc., laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Bilin k.k.ö.St.B. und A.T.E.	München Ctrlbhf. München-Laim München-Mittersendling München Ostbhf. München Südbhf. München-Schwabing	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Mai 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil III, Heft 3 des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1896	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 2·08 2·06 2·09 2·10 2·08 2·09		Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
1061	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten (ausgenommen Kleie)	Klein-Schwechat	Asch B.St.B. Franzensbad B.St.B. Haslau B.St.B. Asch-Stadt Rossbach	Bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Mai 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil III, Heft 1 des Oesterr.-Ungarisch - Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1898	Heller 227 216 223 231 248	Heller 223 212 219 227 244	Heller 4 4 4 4 4	Im Kartirungswege		
1062	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Holz der Pos. B—15 des Theiles I für die Elbeumschlagsverkehre	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Kamnelbach-Ybbs	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens a) 5.000 kg für den Frachtbrief und Wagen b) 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Elbe-Umschlagstarif für Westösterreich vom 1. April 1901		a) 242 Pfennig*) b) 225 Pfennig*)		Im Kartirungswege		
				Ansig-Landungsplatz						a) 214 Pfennig b) 228 Pfennig				
				Schönpriesen-Umschlag						a) 237 Pfennig*) b) 220 Pfennig*)				
				Dresden-Elbkai						a) 282 Pfennig b) 261 Pfennig				

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfg. für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
28	Nr. 87 vom 27. Juli 1901	1658	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht näher bezeichnet	Spiritus	Seite 2003, Tabelle II, ist in den Rubriken 5 und 10 als neue Abtheilung nachzutragen:		Bei Erfüllung der in Rubrik 6 und 13 des bezogenen Zugeständnisses gestellten Bedingungen (nachweislicher Bezug des Rohspiritus aus Galizien oder der Bukowina) und unter Aufrechthaltung der sonstigen Bestimmungen der bezüglichen Publication. (Giltig vom 25. April 1902, für die Dauer des Zugeständnisses	Ergänzung der Rubrik 14: Die nebenstehenden Refactiesätze finden nur auf Bodenbach transit, bezw. Tetschen transit Anwendung, und müssen die betreffenden Spiritussendungen mit der Bestimmung nach Hamburg von den Raffineriestationen mit directen Frachtbriefen zur Aufgabe, und in den Stationen Bodenbach, bezw. Tetschen zur Umkartirung gelangen

Rubrik 5		Rubr. 10
von	nach	per 100 kg Pfg.
Jungbunzlau (B.N.B.)	Bodenbach (B.N.B.) Tetschen (Oe.N.W.B.)	36
Bielitz (loco und transit, letzteres für Sendungen von Biala)	Bodenbach (St.E.G.) Tetschen (Oe.N.W.B.)	138
Kolin (St.E.G.)	Bodenbach (St.E.G.)	51
Kolin (Oe.N.W.B.)	Tetschen (Oe.N.W.B.)	51
Lieben (St.E.G.)	Bodenbach (St.E.G.)	36
Lieben (Oe.N.W.B.)	Tetschen (Oe.N.W.B.)	36
M.-Ostrau	Bodenbach (St.E.G.) Bodenbach (Oe.N.W.B.)	122
Olmütz (St.E.G.)	Bodenbach (St.E.G.) Tetschen (Oe N.W.B.)	96
Pardubitz (St.E.G.)	Bodenbach (St.E.G.)	59
Pardubitz (S.N.D.V.B.)	Tetschen (Oe.N.W.B.)	59
Prag (St.E.G.)	Bodenbach (St.E.G.)	36
Prag (Oe.N.W.B.) Prag (B.N.B.)	Tetschen (Oe.N.W.B.)	36
Raitz	Bodenbach (St.E.G.)	89
Randnitz	Bodenbach (St.E.G.)	20
Schönbrunn	Bodenbach (St.E.G.) Tetschen (Oe.N.W.B.)	120
Smifitz	Tetschen (Oe.N.W.B.)	57
Troppau	Bodenbach (St.E.G.) Tetschen (Oe.N.W.B.)	127
Weseli-Mezimosti	Bodenbach (St.E.G.) Bodenbach (B.N.B.) Tetschen (Oe.N.W.B.)	59
Zanchtel traosit (für Sendungen von Schönau)	Bodenbach (St.E.G.) Tetschen (Oe.N.W.B.)	118

Seite 2004, Tabelle III, ist in den Rubriken 5 und 10 als neue Abtheilung nachzutragen:

Rubrik 5		Rubr. 10
von	nach	per 100 kg Pfg.
Krakau loco und transit	Bodenbach (St.E.G.) Tetschen (Oe.N.W.B.)	152

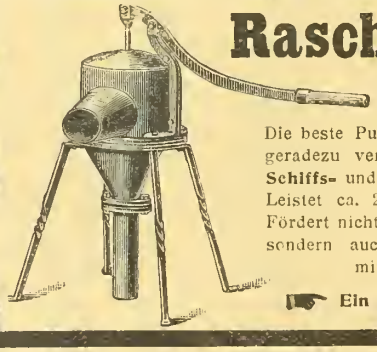
im Rückvergütungswege

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
29	Nr. 119 vom 10. October 1901	2107	Bozen-Meraner Bahn		Wein, Weinmost, Weintrebern, Weinmaische, leer retourgehende Fässer und Gebinde	Sigmundskron	Bozen-Gries	Es hat der Trennungsstrich zwischen fortlaufender Nr. 2107 und 2108 zu entfallen und das Zugeständniss für sämmtliche Artikel dieser Positionen in der Relation Sigmundskron—Bozen-Gries und vice versa bei Auflieferung von mindestens 100 Tonnen per Jahr und mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1902 zu gelten	
		2108				Bozen-Gries	Sigmundskron		

LIMAN & PETZOLD, Wien, III. Matthäusgasse 8.

Eiserne Transport-Geräthe.

Rasch-Pumpe!



Oesterr. Patent

Die beste Pumpe der Gegenwart, von geradezu verblüffender Wirkung als **Schiffs-** und **Baupumpe.**

Leistet ca. 20.000 Liter pro Stunde. Fördert nicht nur Sand und Schlamm, sondern auch grössere Gegenstände mit Leichtigkeit. 655

Ein Mann Bedienung.

Das

k. k. Versteigerungs-Amt

WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17

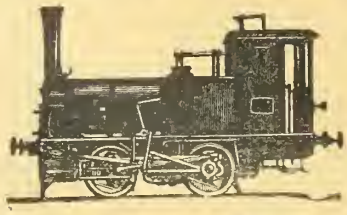
übernimmt: Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen, Partiewaaren, Gegenstände jeder Art, wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**

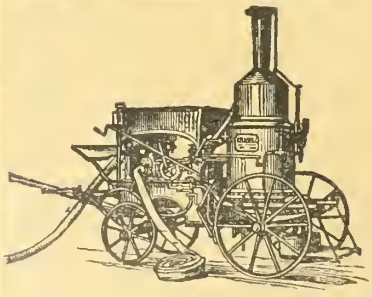
Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 680

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.





653

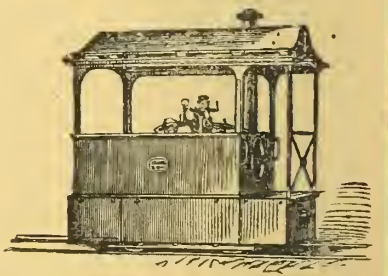
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,

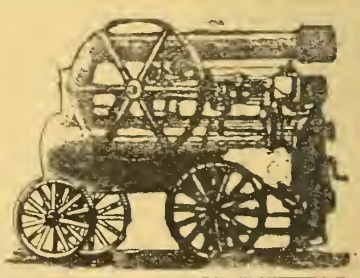
LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet





Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 46. **Wien, 24. April 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Schiffahrtsverkehr auf dem Pruth im Jahre 1901. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen im Monate Februar 1902. — Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen im Monate Februar 1902. — Schiffahrt. — Literatur. — Lagerbaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Schiffahrtsverkehr auf dem Pruth im Jahre 1901.

Nach den Aufzeichnungen, welche bei der Gemischten Pruthcommission über den Schiffahrtsverkehr geführt werden, sind im Jahre 1901 800 Schiffe mit 74.409 t aus der Donau in den Pruth eingelaufen und 785 Schiffe mit 70.727 t, sowie 59 Flösse vom Pruth auf die Donau übergegangen.

Bergverkehr.

Unter den eingelaufenen Schiffen waren der Flagge nach 1 englischer Segler mit 324 t, 7 bulgarische Segler mit 664 t, 619 griechische Segler mit 58.523 t und 21 griechische Dampfer mit 425 t, 103 rumanische Segler mit 11.657 t, 11 türkische Segler mit 720 t, 32 russische Segler mit 1952 t und 6 russische Dampfer mit 144 t.

In die erste Section, Mündung-Rogojeni, gingen ein: 144 Schiffe mit 10.503 t, darunter 22 Remorqueure mit 449, 17 mehr als zur Hälfte beladene Segler mit 257, 8 weniger als zur Hälfte beladene Segler mit 619 t und 97 leere Segler mit 9258 t. Hievon gingen nach Sivitza 1 mehr als zur Hälfte geladener Segler mit 75 t, nach Branesti 2 leere Segler mit 139 t, nach Vad-Isaac 1 leerer Segler mit 158 t, nach Kahoul 1 Remorqueur mit 24 t, 16 mehr als zur Hälfte beladene Segler mit 182 t, 7 weniger als zur Hälfte beladene Segler mit 538 t und zwei leere Segler mit 156 t, nach Oancea 21 Remorqueure mit 425 t und 90 leere Segler mit 8641 t, nach Rogojeni 1 weniger als zur Hälfte beladenen Segler mit 81 t und 2 leere Segler mit 164 t.

In die zweite Section, Rogojeni-Falciu, gingen ein: 6 weniger als zur Hälfte beladene Segler mit 343 t und 642 unbeladene Segler mit 62.889 t, und zwar nach Falciu.

In die dritte Section, Falciu-Nemtzeni, gingen ein: 1 weniger als zur Hälfte beladener Dampfer mit 24 t, 4 Remorqueure mit 96 t und 3 weniger als zur Hälfte beladene Segler mit 474 t, und zwar nach Leova. In die vierte Section sind keine Schiffe eingelaufen.

Thalverkehr.

Unter den ausgelaufenen Schiffen waren der Flagge nach 6 bulgarische Segler mit 596 t, 618 griechische Segler mit 55.778 t und 21 griechische Dampfer mit 425 t, 101 rumänische Segler mit 11.120 t, 12 türkische Segler mit 908 t, 21 russische Segler mit 1488 t und 6 russische Dampfer mit 144 t; ferner 59 Flösse mit 268 t.

Aus der ersten Section, Mündung-Rogojeni, kamen 209 Schiffe mit 14.006 t, darunter 22 Remorqueure mit 449 t, 176 mehr als zur Hälfte beladene Segler mit 13.081 t, 4 weniger als zur Hälfte beladene Segler mit 397 t und 7 leere Segler mit 79 t, und zwar kamen aus Branesti 2 mehr als zur Hälfte beladene Segler mit 139 t, aus Vad-Isaac 4 mehr als zur Hälfte beladene Segler mit 422 t, aus Kahoul 1 Remorqueur mit 24 t, 144 mehr als zur Hälfte beladene Segler mit 10.328 t, 3 weniger als zur Hälfte beladene Segler mit 298 t und 7 leere Segler mit 79 t, aus Oancea 21 Remorqueure mit 425 t, 13 mehr als zur Hälfte beladene Segler mit 889 t und 1 weniger als zur Hälfte beladener Segler mit 99 t, aus Rogojeni 13 mehr als zur Hälfte beladene Segler mit 1303 t.

Aus der zweiten Section, Rogojeni-Falciu, kamen 225 Schiffe mit 23.088 t, darunter 244 mehr als zur Hälfte beladene Segler mit 22.901 t und 1 weniger als zur Hälfte beladener Segler mit 187 t, und zwar kamen aus Valea-Dobrea 3 mehr als zur Hälfte beladene Segler mit 201 t, aus Vadeni 8 mit 657 t, aus Grauri 7 mit 791 t, aus Gotesti 7 mit 633 t und 1 weniger als zur Hälfte beladener Segler mit 187 t, aus Cardja 16 mehr als zur Hälfte beladene Segler mit 1030 t, aus Giltoasa 2 mit 168 t, aus Renjesti 19 mit 1443 t, aus Bogdanesti 2 mit 143 t, aus Russisch-Falciu 33 mit 2863 t und aus Rumänisch-Falciu 147 mit 14.972 t.

Aus der dritten Section, Falciu-Nemetzeni, kamen 329 Schiffe mit 33.135 t, darunter 5 Remorqueure mit 120 t, 323 mehr als zur Hälfte beladene

Segler mit 32.859 t und 1 weniger als zur Hälfte beladener Segler mit 156 t, und zwar kamen aus Leca 4 mehr als zur Hälfte beladene Segler mit 603 t, aus Sarata 3 mehr als zur Hälfte beladene Segler mit 351 t, aus Leova 5 Remorqueure mit 120 t, dann 164 mehr als zur Hälfte beladene Segler mit 15.890 t und 1 weniger als zur Hälfte beladener Dampfer mit 156 t, aus Bumbata 6 mehr als zur Hälfte beladene Segler mit 451 t, aus Condrea 2 mit 285 t, aus Matasar 2 mit 158 t, aus Pogonesti 11 mit 1153 t, aus Duda 1 mit 78 t, aus Drenczeni 37 mit 3779 t, aus Ghermanesti 24 mit 2653 t und aus Nemtzeni 69 mit 7458 t.

Aus der vierten Section, Nemtzeni-Ungheni, kamen 2 mehr als zur Hälfte beladene Segler mit 230 t, und zwar aus Macaresti, ferner aus Branesti 15 und aus Visnitza 44 Flösse.

Waarenverkehr.

Zugeführt wurden zu den Pruthstationen aus der Donau Waaren in den Gesammtmengen von 544 t und 400 hl, und zwar gingen in die erste Section: nach Sivitza 75 t Pflastersteine, nach Kahoul 138.000 kg Salz, 161.000 kg Colonialwaaren und 9 t Petroleum, nach Rogojeni 5 t Butter und 400 hl Cerealien. In die zweite Section nach Falciu gingen 6000 kg Colonialwaaren und 93 t Pflastersteine. In die dritte Section nach Leova gingen 14.000 kg Salz und 43.000 kg Colonialwaaren. Ausgeführt wurden 569.736 hl Mais, 260.426 hl Weizen, 804.339 hl Roggen, 214.216 hl Gerste, 1460 hl Leinsamen, 2347 hl Raps, dann 1013 t Bauholz, 594 t Brennholz und 48 t Käse.

Die einzelnen Sectionen sind an diesem Exportverkehre in folgender Weise betheiligt: Die erste Section mit 54.591 hl Mais, 18.644 hl Weizen, 223.320 hl Roggen, 29.100 hl Gerste, 594 t Brennholz und 48 t Käse; die zweite Section mit 148.149 hl Mais, 95.763 hl Weizen, 317.758 hl Roggen, 64.596 hl Gerste, 650 hl Leinsamen und 2347 hl Raps; die dritte Section mit 359.188 hl Mais, 146.019 hl Weizen, 260.141 hl Roggen, 120.520 hl Gerste, 810 hl Leinsamen und 993 t Bauholz; die vierte Section mit 7808 hl Mais, 3120 hl Roggen und 20 t Bauholz.

Auf die verschiedenen Stationen vertheilt sich die Ausfuhr wie folgt: In der ersten Section: Branesti 630 hl Mais, 64 hl Weizen, 388 hl Roggen, 747 hl Gerste, Vad-Isaac 9123 hl Roggen, Kahoul 49.511 hl Mais, 15.890 hl Weizen, 181.878 hl Roggen, 27.060 hl Gerste, 96 t Brennholz und 48 t Käse, Oancea 21.030 hl Roggen, 1006 hl Gerste, Rogojeni 4450 hl Mais, 2690 hl Weizen. 10.901 hl Roggen, 2087 hl Gerste und 498 t Brennholz; in der zweiten Section, Valca-Dobre 3330 hl Weizen, 2750 hl Roggen, Vadeni 1760 hl Mais, 15.088 hl Roggen, 900 hl Gerste, Grauri 5554 hl Mais, 11.278 hl Roggen, 1800 hl Gerste, Gotesti 14.666 hl Roggen, 650 hl Leinsamen, Cardja 8686 hl Mais, 1363 hl Weizen, 12.934 hl Roggen, 4680 hl Gerste, Giltoasa 4750 hl Roggen, Renjesti 10.791 hl Mais, 15.656 hl Weizen, 9323 hl Roggen, 2400 hl Gerste, Bogdanesti 4320 hl Roggen, Russisch-Falciu 7914 hl Mais, 1934 hl Weizen, 59.644 hl Roggen, 10.044 hl Gerste, Rumänisch-Falciu 113.444 hl Mais, 73.480 hl Weizen, 183.005 hl Roggen, 44.772 hl Gerste und 2347 hl Raps; in der dritten Section, Leca 6674 hl Mais, 2188 hl Weizen, 3984 hl Roggen, 528 hl Gerste, 810 hl Leinsamen, Sarata 3792 hl Mais, 6395 hl Roggen, Leova 151.892 hl Mais, 81.379 hl Weizen, 145.606 hl Roggen, 63.039 hl Gerste und 338 t Bauholz, Bumbata 2400 hl Mais, 6276 hl Weizen, 4353 hl Roggen, Condrea 3120 hl Mais, 3993 hl Weizen, Matasar 1622 hl Weizen, 2800 hl Roggen, Pogonesti 18.115 hl Weizen, 17.491 hl Roggen, Duda 2160 hl Mais, Drenczeni 48.243 hl Mais, 2544 hl Weizen, 12.085 hl Roggen, 11.886 hl Gerste und 655 t Bauholz, Ghermanesti 31.105 hl Mais, 8330 hl Weizen, 7078 hl Roggen, 29.574 hl Gerste, Nemetzeni 109.802 hl Mais, 21.572 hl Weizen, 60.349 hl Roggen und 15.493 hl Gerste; in der vierten Section, Macaresti 2640 hl Mais, 3120 hl Roggen, Branesti 5168 hl Mais und Vesnitza 20 t Bauholz.

An Gebühren wurden im verflossenen Jahre Frcs. 58.326·40 eingenommen, und zwar Frcs. 761·85 für die eingelaufenen und Frcs. 57.564·55 für die ausgelaufenen Schiffe, ferner Frcs. 718 für ausgelaufene Flösse.

Von den Schiffahrtsgebühren entfielen: auf die bulgarische Schiffahrt Frcs. 509·20, auf die griechische Frcs. 46.207, auf die rumänische Frcs. 9420, auf die russische Frcs. 1473·20 und auf die türkische Frcs. 717. In den Monaten Jänner und Februar hatte die Pruthcassa gar keine Einnahmen. Im März gingen an Schiffahrtsgebühren ein Frcs. 9078·40, im April Frcs. 7358, im Mai Frcs. 7792, im Juni Frcs. 5654·60, im Juli Frcs. 3585·90, im August Frcs. 5219·40, im September Frcs. 6333·50, im October Frcs. 7992·90, im November Frcs. 4397·30 und im December Frcs. 1632·40.

Der durchschnittliche Frachtsatz für Cerealien nach Galatz und Reni betrug per Hektoliter aus der vierten Section Frcs. —·95, aus der dritten Section Frcs. —·80, aus der zweiten Section Frcs. —·65 und aus der ersten Section Frcs. —·50.

Die mittlere Fahrwassertiefe betrug im Durchschnitte des Jahres 1901, in der vierten Section $5^1/_4$ Fuss (engl.), in der dritten Section $6^1/_2$ Fuss, in der zweiten Section 7 Fuss, in der ersten Section $8^1/_2$ Fuss und an der Mündung $10^1/_2$ Fuss. Die Maximalfahrwassertiefe war 6 Fuss in der vierten, 9 Fuss in der dritten und zweiten, 11 Fuss in der ersten Section und 14 Fuss an der Mündung; die Minimalfahrwassertiefe $4^1/_2$ Fuss in der vierten, 4 Fuss in der dritten, 5 Fuss in der zweiten, 6 Fuss in der ersten Section und 7 Fuss an der Mündung.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 124. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. April wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Ministerpräsidenten und den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Dr. von Hofmann, Holter und Genossen, betreffend die Versetzung des Stationsvorstandes Benesch der k. k. Staatsbahnen;

II. An den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens

2. der Herren Abgeordneten Choc und Genossen, betreffend die Lohn- und Arbeitsverhältnisse in den Prag-Bubnaer Werkstätten der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft;

3. der Herren Abgeordneten Hybeš, Cingr und Genossen, betreffend die Verlängerung der Arbeitszeit seitens der Locomotivfabrik der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien anlässlich der behufs Linderung der Arbeitslosigkeit vorgenommenen Locomotivbestellungen.

In der 125. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. April ergriff zur Beantwortung von Interpellationen das Wort Handelsminister Freiherr von Call:

Die Herren Abgeordneten Biankini und Genossen haben in der Sitzung vom 29. October v. J. eine Interpellation betreffend die Ausführung des Durchstiches der Landenge zwischen Stagno grande und Stagno piccolo in Dalmatien eingebracht, welche ich im Nachfolgenden zu beantworten die Ehre habe.

Die Frage des Durchstiches der genannten Landenge wurde bereits in den Siebziger-Jahren in eingehende Erwägung gezogen, doch waren hiebei in erster Linie Zwecke der Assanirung der Gegend um Stagno massgebend, während man sich nicht verhehlen konnte, dass von dem Durchstiche grössere Vortheile für den Seeverkehr nur bei einer entsprechenden Vermehrung der Schiffahrtsbewegung zu erwarten wären.

Nach einer damals angestellten Berechnung würde die Ausführung des Durchstiches von Stagno bei Zugrundelegung einer Sohlenbreite von 30 m und einer Wassertiefe von 6 m eine Auslage von circa K 6,000.000 erheischen.

Die Schaffung eines Wasserweges durch den Isthmus von Stagno wäre im Grosseu und Ganzen nur für den Localverkehr zwischen den unmittelbar an der Landenge gelegenen Orten von Bedeutung, weil hiebei thatsächlich eine Abkürzung der Fahrtdauer erzielt werden würde, während der adriatische Seeverkehr keinen sonderlichen Vortheil daraus ziehen würde, weil die durch die Benützung des Canales ermöglichte Wegersparniss von 13 Seemeilen auf der Route Spalato—Gravosa bei der jetzigen Fahrgeschwindigkeit der Dampfer durch den oft unvermeidlichen Zeitverlust während der Passirung des Canales aufgewogen werden würde und der Verkehr mit Metkovich nicht nach Süden, sondern nach Triest und Fiume gravitirt.

Die im Jahre 1895 bestandenen Verhältnisse haben in der Zwischenzeit insofern theilweise eine Aenderung erfahren, als im Vorjahre die Eisenbahnstrecke Gabela—Bocche di Cattaro mit Abzweigung nach Gravosa in Betrieb gesetzt worden ist. Der Einfluss der Eröffnung dieser Bahnstrecke auf die hier in Betracht kommenden Verhältnisse ist für die Frage des Durchstiches keineswegs günstig, indem die Vortheile, welche im handelsmaritimen Verkehre zwischen der Narenta, bezw. den occupirten Provinzen und Süd-Dalmatien vom Durchstiche bei Stagno allenfalls zu erwarten gewesen wären, nach Eröffnung der neuen Eisenbahnstrecke grösstentheils entfallen, da nahezu der gesammte Personen- und Waarenverkehr mittelst Eisenbahn stattfinden dürfte.

Vom maritimcommerciellen Gesichtspunkte, sowie auch vom kriegsmaritimen Standpunkte stünde die für den Durchstich der Landenge bei Stagno erforderliche grosse Auslage von mehreren Millionen Kronen mit den für den Handelsverkehr, sowie für die Küstenvertheidigung zu erwartenden Vortheilen in keinem Verhältnisse, und liegt daher, insbesondere mit Rücksicht auf die beschränkten budgetären Mittel und die dringende Nothwendigkeit der Ausführung einer ganzen Reihe von Hafenvorkehrungen längs unserer Küste, welche einem actuellen Bedürfnisse entsprechen, kein triftiger Grund vor, derzeit die Durchführung dieser gewaltigen Durchsticharbeit näher ins Auge zu fassen.

Die Herren Abgeordneten Spinčić und Genossen haben in der Sitzung vom 20. Mai 1901 eine Interpellation, betreffend die Inangriffnahme der Arbeiten behufs Ermöglichung einer Dampfschiffverbindung mit Ponte auf der Insel Veglia an mich gerichtet.

In Beantwortung derselben beehre ich mich mitzutheilen, dass sich die Seebehörde mit der Ausarbeitung eines Detailprojectes für die Aussprengung eines 20 m breiten und 3·5 m tiefen Zufahrtscanales in der Meerenge von Ponte befasst und auf die Ausführung dieser Arbeiten ehethunlich Bedacht genommen werden wird, wonach durch die Vertiefung der Einfahrt von Cassion ein geschützter Zufluchtshafen für Küstenschiffe zugänglich gemacht werden soll.

In der Sitzung vom 20. Mai 1901 haben die Herren Abgeordneten Dr. Ferri, Dr. Klaić und Genossen in Betreff der Aufrechterhaltung der Linie Fiume—Obrovazzo durch die Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Ungaro-Croata“ eine Interpellation eingebracht, welche ich im Folgenden zu beantworten die Ehre habe.

Die „Ungaro-Croata“ hat die Linie Fiume—Obrovazzo in gleicher Weise wie im vorigen Jahre auch heuer in ihren Fahrplan aufgenommen und versieht den Dienst auf dieser Linie, daher die von den Herren Abgeordneten ausgesprochene Befürchtung der Auflassung der Linie Fiume—Obrovazzo unbegründet erscheint.

Sollte jedoch dieser Fall eintreten, so würde die Regierung nicht ermangeln, die Frage in Erwägung zu ziehen, auf welche Weise diese Linie weiterhin aufrechtzuerhalten wäre.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae. (Theilstrecke von km 31·240 bis km 32·600 und Herstellung einer schmalspurigen Schleppbahn mit Locomotivbetrieb vom Nordportal des Karawanken-Tunnels über den Installationsplatz zum Steinbruche „Kuchel“ im Rosenbachthale: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die von der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Klagenfurt vorgelegten Projectsbehelfe, umfassend das Detailproject hinsichtlich der Theilstrecke von km 31·240 bis km 32·600 der projectirten Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae und das Detailproject für die Herstellung einer schmalspurigen Schleppbahn mit Locomotivbetrieb vom Nordportale des Karawanken-Tunnels über den Installationsplatz zum Steinbruche „Kuchel“ im Rosenbachthale für Zwecke des Baubetriebes des genannten Tunnels, wurden vom fachlichen Standpunkte als entsprechend befunden und principiell genehmigt. Die gegenständlichen Projecte wurden an die k. k. Landesregierung in Klagenfurt mit der Einladung übermittelt, bezüglich derselben im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jäuner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, bezw. vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, die politische Begehung und Enteignungsverhandlung mit thunlichster Beschleunigung durchzuführen. Gleichzeitig wurde die k. k. Landesregierung ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Ergebnisses der bezüglichen Amtshandlung den Bauconsens im Sinne der Bestimmung der obcitirten Handelsministerial-Verordnung zu ertheilen.

[E.-M.-Z. 16.384.]

Bauvergebung des Karawanken-Tunnels. Die Bauarbeiten für die Herstellung des nördlichen und des südlichen Theiles des Karawanken-Tunnels, dann die Unterbau- und Beschotterungsarbeiten für die anschliessenden offenen Bahnstrecken von km 29·9 bis zum nördlichen Tunneleingange und vom südlichen Tunneleingange bis km 41·9 wurden vom k. k. Eisenbahnministerium auf Grund des Ergebnisses der am 3. März 1902 veranlassten öffentlichen Bauausschreibung der Bauunternehmung E. Gross & Comp. in Wien zur Ausführung übertragen.

[E.-M.-Z. 16.899.]

Projectirte Localbahn Zellerndorf-Drosendorf. (Generelles Project der Theilstrecke Zellerndorf—Weitersfeld: Anberaumung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des generellen Projectes des Victor Freiherrn von Offermann und Genossen für die Theilstrecke Zellerndorf—Weitersfeld einer normalspurigen Localbahn von der Station Zellerndorf der Linie Wien—Tetschen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn nach Drosendorf die Trassenrevision für Dienstag den 29. April 1902 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am genannten Tage um 9 Uhr Vormittags in der Station Zellerndorf. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Hans Ritter von Galatti betraut. [E.-M.-Z. 17.458.]

Localbahn Stammersdorf-Auersthal. (Errichtung von Pulvermagazinen in den Gemeinden Stammersdorf und Hagenbrunn: Anberaumung einer Localverhandlung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Floridsdorf hat hinsichtlich der vom k. u. k. II. Corpscommando in Wien beabsichtigten Errichtung von fünf Pulver- und Munitionsmagazinen in den Gemeinden Stammersdorf und Hagenbrunn und theilweise im Bereiche des Bauverbotsrayons der Localbahn Stammersdorf-Auersthal eine Localverhandlung für Dienstag den 22. April 1902 anberaumt. [E.-M.-Z. 17.665.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Südbahn-Gesellschaft. (Aenderung des Schlafwagenverkehres Wien—Ala und Budapest—Ala.) Ab 1. Mai werden bis Ende August die bisher in der Richtung Wien — Ala verkehrenden Schlafwagen nur mehr in der Strecke Wien—Franzensfeste über Marburg und umgekehrt verkehren. Weiters wird der derzeitige Schlafwagencours Budapest—Ala mit 31. Mai aufgelassen und verkehren diese Schlafwagen ab 1. Juni nur in der Strecke Budapest—Franzensfeste über Prager-hof—Marburg und umgekehrt. Die Schlafstellenpreise bleiben unverändert.

Südbahn-Gesellschaft. (Stationsnamenänderung.) Der Name der auf der Linie Marburg Hauptbahnhof—Franzensfeste gelegenen Station Sachsenburg wurde auf Möllbrücke-Sachsenburg abgeändert.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Einführung der Sommerfahrordnung mit 1. Mai.) Ab 1. Mai werden auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn, dann auf den im Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn stehenden Localbahneu, Saitz-Tscheitsch-Göding, Mutenitz-Gaya, Otrokowitz-Zlin-Wisowitz, Holics-Göding, Lundenburg-Landesgrenze-Kutti, Lundenburg-Eisgrub uud auf der Localbahn Auspitz die Sommerfahrordnung eingeführt. Die hiedurch mit 1. Mai eintretenden Fahrplanänderungen sind mit besonderer Kundmachung (Verordnungs-Blatt für Eisenbahneu uud Schiffahrt Nr. 43 vom 17. April, Seite 1145) verlautbart.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Erweiterung der Station Ersékujvár [Neuhäusl].) Die Direction der königlich Ungarischen Staatsbahnen hat, wie „Vasuti és közlekedési közlöny“ berichtet, die Erweiterung des Bahnhofes der Station Ersékujvár ihrer Hauptlinie Budapest nyugoti pályaudvár (Westbahnhof)—Ersékujvár—Marchegg (—Wieu) mit einem Kostenaufwande von K 134.000 beschlossen. Die Ausführung dieser Arbeit ist dadurch motivirt, dass seit Eröffnung der von der currenten Hauptlinie in nordwestlich-diagonaler Richtung ausgehenden neuen Verbindungsbahn zwischen der Station Ersékujvár und der Station Nagy-Surány der nunmehrigen Linie Ersékujvár—Nagy-Surány—Privigye (früher Tót-Megyer—Nagy-Surány—Privigye) die Ausdehnung des äusseren Stationsplatzes sowohl, als auch die Anzahl der Rangirgeleise, insbesondere mit Rücksicht auf die vielen auf der Hauptlinie verkehreuden Schnellzüge, sich deu Anforderungen der Betriebssicherheit gegenüber als ungenügend erwiesen haben und die Vermehrung der Geleise, sowie die Anlage neuer und die Verlegung der bisherigen Wechselvorrichtungen erforderlich machten.

— (Ausbau des zweiten Geleises im Bereiche der Hauptlinie Budapest-Kelenföld—Györ [Raab]—Bruck a. d. L. [—Wien].) Wie „Vasuti és közlekedési közlöny“ berichtet, steht der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zur fortsetzungsweisen Legung des zweiten Geleises auf der Strecke Kelenföld—Raab im Jahre 1902 der Betrag von Kronen 1,600.000 zur Verfügung. Die Gesammtkosten dieses zweiten Geleises sind mit K 10,000.000 fixirt worden, von denen im Jahre 1897 K 400.000, im Jahre 1898 K 2,000.000, 1899 Kronen 1,200.000, 1900 K 2,400.000 und 1901 K 2,000.000 bereits verausgabt wurden, zusammen daher K 8,000.000. Für diesen Betrag wurde das zweite Geleise von Kelenföld bis Acs in der Länge von 102 km gelegt, ausserdem wurden die zwischenliegenden Stationen entsprechend erweitert. Für den im heurigen Jahre zu verwendenden Betrag wird das zweite Geleise von Acs bis Raab fertiggestellt, so dass das ganze zweite Geleise dem Verkehre übergeben werden kann. Die Vervollständigung der Hochbauten, sowie der Sicherungs- und Blockanlagen wird in einem späteren Zeitraume vorgenommen werden.

— (Ergänzungsarbeiten und Vermehrung des Inventars in Stationen des Betriebsnetzes.) Einem Berichte des „Vasuti és közlekedési közlöny“ zufolge sind für Ergänzungsarbeiten und Inventarsvermehrung in das heurige Budget der kgl. Ungarischen Staatsbahnen K 740.000 eingestellt. Aus diesem Betrage werden die Stationsbauten in Kis-Czell, Mezötur, Tövis und Károlyváros, Ó-Miskolcz und Uj-Szeged beendigt und in Körös-Tarcsa uud Gradecz der Bau von Ausweichstationen begonnen. Erweitert werden ferner die Mezö-Telegder, Pápaer uud Szerencser Stationen. Ihren Abschluss finden die Niveauerhöhungsarbeiten bei einer Strecke der Kiskapus—Nagy-Szebener Linie.

Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen. (Vermehrung des gesellschaftlichen Fahrparkes.) Wie „Vasuti és közlekedési közlöny“ berichtet, hat die Direction der in ihrem Eigenbetriebe stehenden Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen mit Genehmigung des kgl. ungarischen Handelsministers beschlossen, ihren Fahrpark um 20 Stück Holzkohlenwagen zum Anschaffungspreise von K 5270 per Stück und mit einer Gesammtbeköstigung von K 105.400 zu vermehren.

Projectirte Localbahn (Budapest-) Szépilona-Budakesz. (Kostenbemessung.) Die in Angelegenheit des Ausbaues der projectirten Local-, eventuell Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe (Budapest-) Szépilona-Budakesz eingesetzte Commission, in welcher unter Vorsitz des Ministerialrathes Ludwig Mándy des kgl. ungarischen Handelsministeriums das Consortium der Projectanten sowohl, als auch die Budapester hauptstädtische Commune und jene der Ortschaft Budakesz durch Delegirte vertreten waren, setzte das Baucapital der 5·7 km langen Bahn mit K 1,080.000 fest. Die Bahn wird normalspurig gebaut und im Strassenkörper über die zu überbrückenden Wasserableitungsgräben geführt; als Endstation in Budakesz wurde der Kirchenplatz bestimmt. Die Concessionäre sind auf Verlangen des Ministers verpflichtet, den Umsteigedienst auf den Linieu der Strassenbahn einzuführen. Der Protest der Vertreter der Stadtbehörde gegen den Charakter der projectirten Bahn als Vicinalbahn wurde von der Commission zur Kenntniss genommen; es ist der Entscheidung des Handelsministers vorbehalten, ob die geplante Bahn als Strassen- oder als Vicinalbahn gebaut wird. Die projectirte Linie wird, von einem geeigneten Punkte der Hauptlinie Budapest—Buda (Ofen)—Zugliget (Auwinkel) der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft abzweigeud, den Belustigungsort „Szépilona“ („Schöne Helene“) berühren und die sehr besuchte Sommerfrische Budakesz mit der Hauptstadt verbinden. [„Pester Lloyd.“]

Budapester Localbahn-Actiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 23. März fand, wie „Vasuti és közlekedési közlöny“ berichtet, in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Heiurich Jellinek, Generaldirector der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft als Eigenthümerin der von ihr mit Dampfkraft betriebenen Linien der „Budapesti helyi érdekü vasutak“ (Budapester Local- [Vicinal-] Bahnen), das ist der normalsp. Linien Budapest—Soroksár—Duna-Haraszti, Budapest—Czinkota—Kerepes und Budapest—Szt. Endré, ferner als Betriebführenden der Anschlusslinie Haraszti—Ráczkéve (Eigenthum einer selbstständigen Actiengesellschaft), die Generalversammlung statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1901 zur Verlesung. Dieser constatirt, dass im abgelaufenen Jahre 52.903 Züge verkehrten, deren kilometrische Leistung 728.309 km betragen hat. Die Gesammteinnahmen betrugen K 1,026.081·27, dem K 687.945·56 Ausgaben inclusive K 12.600 für Capitalsamortisation gegenüberstehen. Der Reingewinn beträgt zuzüglich des vorjährigen Gewinnvortrages K 352.766·15, wovon K 351.575 zur Bezahlung einer Dividende von K 7 per Actie verwendet werden. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes, sowie der Anträge der Direction und Ertheiluug des Absolutoriums an diese und deu Aufsichtsrath erfolgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung der elektrischeu Strassenbahuen Harburg-Hamburg.) Den „Hamb. Nachr.“ zufolge soll die elektrische Strassenbahn Harburg-Hamburg voraussichtlich am 18. Mai für den öffentlichen Verkehr eröffnet werden. Die zwischen Hamburg und Harburg verkehrenden Wagen sollen bis zur Endstation Wilstorf durchgeführt werden.

Preussen. (Köln-Bonner Kreisbahnen: Eröffnung der Theilstrecke Wesseling-Rheinwerft—Godorf—Sürth der Rheinuferbahn.) Am 4. April ist die Theilstrecke Wesseling-Rheinwerft—Godorf—Sürth der Rheinuferbahn mit der Station Sürth für den Güterverkehr eröffnet worden. Für die neue Bahnstrecke haben Giltigkeit: Die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892.

— (Königlich Preussische Staatseisenbahneu Directionsbezirk Bromberg: Verlegung der Haltestelle Gross-Neudorf.) Am 15. April ist die auf der Bahnstrecke Inowrazlaw—Bromberg zwischen den Stationen Güldenhof und Hopfengarten gelegene Haltestelle Gross-Neudorf von der bisherigen Stelle nach dem neuen Empfangsgebäude in km 21·43 verlegt worden.

— (Directionsbezirk Cassel: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Oberrieden.) Ab 1. April ist die an der Bahnstrecke Göttingeu — Bebra zwischen den Verkehrsstellen Eichenberg und Allendorf (Werra)-Sooden gelegene Haltestelle Oberrieden für den Kleinviehverkehr in einzelnen Stücken eröffnet worden.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Altona: Schliessung einer Verbindungsbahnstrecke.) Am 1. Mai wird voraussichtlich die 6·23 km lange Verbindungsbahnstrecke von Husum A bis km 176·5 (Theil der Strecke Husum A—Tönning) für den Betrieb geschlossen.

— (Eröffnung einer Verbindungsbahnstrecke.) Am 1. Mai wird voraussichtlich die 1·47 km lange Verbindungsbahnstrecke von km 117·19 der Strecke Elmshorn—Hoidding bis km 176·5 der Strecke Husum—Tönning für den Betrieb eröffnet.

— (Directionsbezirk Stettin: Neue Schreibweise eines Stationsnamens.) Der Stationsname Anklam soll fernerhin mit k und nicht mehr mit c geschrieben werden.

— (Bestimmungen hinsichtlich der Durchführung von Bahnpolizeistrafen.) Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat, wie die „Hamb. Nachr." mittheilen, Anlass genommen, die Eisenbahn-Directionen darauf hinzuweisen, dass bei Bahnpolizeistrafen eine Freiheitsstrafe grundsätzlich nur an Stelle der nicht einzutreibenden Geldstrafe treten kann, dass der Verurtheilte unter allen Umständen berechtigt ist, durch Zahlung der Geldstrafe die Freiheitsstrafe abzuwenden und dass wegen der Kosten und Auslagen lediglich die Vollstreckung in das Vermögen des Verurtheilten zulässig ist.

— (Ausschreibung und Vergebung von Kleinwohnungsbauten.) Durch Klagen der Bauhandwerker veranlasst, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten an die Eisenbahn-Directionen einen Erlass gerichtet, in dem bezüglich der Ausschreibung und Vergebung von Kleinwohnungsbauten Anleitungen gegeben werden.

— (Ausschliessung weiblicher Personen von der Verwendung im Kanzleidienste der Staatseisenbahn-Verwaltung.) Wie die „Hamb. Nachr." mittheilen, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten, nachdem eine Eisenbahn-Direction angenommen hatte, dass ausserhalb des Beamtenverhältnisses auch künftig weibliche Personen im Kanzleidienste beschäftigt werden dürfen, diese Annahme als unzutreffend bezeichnet. Mit Rücksicht auf die Anstellungsgrundsätze für Militäranwärter sind weibliche Personen allgemein von der Beschäftigung im Kanzleidienste der Staatseisenbahnverwaltung ausgeschlossen.

Preussen und Hessen. (Kgl. preussische und grossherzogl. hessische Eisenbahn-Direction Mainz: Eröffnung der Strecke Gau-Algesheim—Kreuznach-Bad.) Am 15. Mai soll die 20·66 km lange Neubaustrecke Gau-Algesheim—Kreuznach-Bad für den öffentlichen Verkehr eröffnet werden.

Sachsen. (Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen: Eröffnung des Haltepunktes Neukirchen-Wyhra für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Am 1. Mai wird der an der Bahnstrecke Kieritzsch—Chemnitz zwischen den Verkehrsstellen Borna b. Leipzig und Frohburg neu errichtete Haltepunkt Neukirchen-Wyhra für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet werden.

— (Eröffnung des Haltepunktes Hof für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Am 1. Mai wird der an der Bahnstrecke Leipzig—Hof zwischen den Verkehrsstellen Feilitzsch und Hof neu errichtete Haltepunkt Hof für den öffentlichen Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet werden. Zur Unterscheidung der beiden Verkehrsstellen Hof erhält die bisherige Station die Benennung Hof Bahnhof, während die neue mit Hof Haltepunkt bezeichnet wird.

— (Stationsnamenänderung.) Ab 1. Mai wird der Name der auf der Bahnstrecke Leipzig—Hof gelegenen Station Breitingen in Breitingen-Regis abgeändert werden.

Schweiz. (Project einer neuen Rigibahn.) Drei Schweizer Ingenieure haben ein Concessionsgesuch eingereicht für eine Drahtseilbahn von Weggis nach dem Rigi-Känzeli; Steigung 17 bis 52 Percent, elektrischer Betrieb, Fahrzeit 34 Minuten, Kostenvoranschlag Frcs. 550.000, Fahrpreis Frcs. 3. Sollte das Project zur Verwirklichung gelangen, so dürfte die neue Bahnlinie ein gefährlicher Concurrent für die Viznau-Rigibahn werden, da der grösste Theil der Touristen beim Abstieg vom Rigi schon jetzt den Weg über das aussichtsreiche „Känzeli" nach dem idyllisch gelegenen Weggis wählt. Mehr als zweifelhaft dürfte es aber sein, ob eine vierte Rigibahn dem Verkehrsbedürfnisse entspricht.

Württemberg. (Project einer elektrischen Bahn Stuttgart—Feuerbach.) Ein Stuttgarter Ingenieur hat der Gemeindevertretung in Feuerbach ein Project vorgelegt, nach welchem eine elektrische Bahn Stuttgart—Weissenhof—Feuerbacher Heide—Feuerbach erbaut werden soll. Die Ersteigung der beiderseitigen Höhen würde durch eine Bergbahn erfolgen, das Ueberfahren der Höhe durch eine Adhäsionsbahn. Die Kosten für die Ausarbeitung der Pläne, welche circa Mk. 4000 betragen, wurden bewilligt.

Schweden. (Vornahme von Untersuchungen betreffend die Einführung des elektrischen Betriebes auf einigen Eisenbahnlinien.) Die Eisenbahn-Direction hat, den „Hamb. Nachr." zufolge, Untersuchungen betreffs der Zweckmässigkeit bei der Auwendung der Elektricität durch Dampf- oder Wasserkraft auf einigen Eisenbahnlinien des Staates vorgenommen. Diese Untersuchungen sind noch nicht definitiv abgeschlossen, wenn aber dies, wie erwartet wird, in kurzer Zeit geschieht, will die Direction die versuchsweise Einführung des elektrischen Eisenbahnbetriebes in Vorschlag bringen.

Schweden und Norwegen. (Baufortschritt der Ofotenbahn.) Nachrichten aus Christiania zufolge nähert sich die Ofotenbahn, die nördlichste Bahn der Erde, ihrer Vollendung. Neuerdings ist mit der Gesellschaft der schwedischen Erzbergwerke Luossavara-Kirunavara der 1. Jänner 1903 als Eröffnungsfrist für die nur 25 km lange Bahn von der schwedisch-norwegischen Reichsgrenze bis Narvik am Ofotenfjord festgesetzt worden, während die vom schwedischen Staate gebaute Linie von Gellivare über die genannten Bergwerke zur norwegischen Grenze zu demselben Termine fertiggestellt werden soll. Auch wird darauf aufmerksam gemacht, dass ein baldiger Anschluss der schwedischen und finnischen Bahnen in der nördlichsten Spitze des Bottnischen Meerbusens bei Haparanda (schwedisch) und Tornea (finnisch) zu erwarten steht.

Frankreich. (Eisenbahn Cuneo-Nizza: Annahme des Bauvertrages.) Die französische Deputirtenkammer hat den Vertrag über den Bau der Eisenbahn von Nizza zur italienischen Grenze in der Richtung auf Cuneo einstimmig angenommen.

Nordamerika. (Elektrische Strassenbahnwagen für den Verkehr von Stadt zu Stadt.) In den Vereinigten Staaten von Nordamerika hat man Strassenbahnwagen mit elektrischem Betriebe in den Verkehr eingestellt, die, wie ein deutsches Blatt bemerkt, auch für andere grosse Städte Europas mit starker Entwicklung des Vorlandes und mit grossen Vororten beachtenswerth erscheinen. Diese Wagen sind zugleich Locomotive, Personenwagen und Frachtwagen. Der Wagen ist 10 m lang und 2·5 m breit. Davon kommt ein Raum von 4 m Länge auf die Personenabtheilung mit dem Führerstand auf der sogenannten Locomotive, die nur sehr wenig Raum gebraucht, ein Raum von 6 m Länge auf die Gepäcksabtheilung, so dass die Personen 10 m² und das Gepäck 15 m² Bodenfläche zur Verfügung haben. Nahe der Stirnwand befindet sich der Eingang für die Fahrgäste, in der Mitte des Wagens eine Schiebethüre zur Aufnahme der Gepäcksstücke. In dem Personenraum sind 6 umwendbare Sitze, die Gepäcksabtheilung ist mit Klappsitzen versehen. Das Ganze ist ausserordentlich praktisch eingerichtet und den Bedürfnissen des Verkehres angepasst.

England. (Elektrische Untergrundbahnen für London.) Nach endlosen Berathungen, wie das Verkehrssystem in London auf eine Stufe gebracht werden könne, die dem ungeheuren Bedürfniss auch nur annähernd entspräche, beabsichtigt Mr. Yerkes, der amerikanische Ingenieur und Finanzmann, auf den das reisende Publikum der Fünfmillionenstadt jetzt seine Hoffnung gesetzt hat, mit einem Capital von 820 Millionen Mark die Erbauung eines in sich abgeschlossenen Systems schnellfahrender elektrischer Untergrundbahnen. Die eine Hälfte dieser Summe ist in Amerika, die andere in England gezeichnet worden. Das neue Bahnnetz soll vor allen Dingen die grossen Eisenbahnstationen miteinander verbinden und dem Reisenden ersparen, unter grossem Zeitverlust zwei oder mehr verschiedene Omnibusse zu benützen, wenn er eine Strecke zurückzulegen hat. Ueberhaupt macht sich mehr und mehr das Bestreben geltend, die langsamen schwerfälligen Omnibusse, die so viel Raum auf der Strassenoberfläche einnehmen, abzuschaffen oder wenigstens nach Möglichkeit zu beschränken. Zunächst sind nur vier neue Linien geplant, resp. in Ausführung begriffen und hat sich hiezu eine Gesellschaft mit einem Capital von 100 Mill. Mark gebildet. In der nächsten Parlamentssaison werden jedenfalls noch mehrere neue Linien, sowie Ergänzungslinien zu den bereits bestehenden genehmigt werden und Mr. Yerkes will die Arbeiten so beschleunigen, dass in längstens 5 Jahren das Londoner Verkehrswesen ein ganz anderes Bild aufweisen soll.

[„Hamburger Nachrichten."]

Betriebsergebnisse der ungarischen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Februar		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1902				Einnahmen 1901		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Februar	
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer			
	1902	1901										1902	1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	8.034·6	8.034·6	1,977.900	1,404.700	2,591.100	10,465.200	13,056.300	1.625	14,174.719	1.764	— 7·9	8.034·6	8.034·6
Südbahn-Gesellsch.(ungar. Linien)	704·1	704·1	155.304	169.109	222.848	846.768	1,069.616	1.519	1,125.190	1.598	— 4·9	704·1	704·1
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	119·9	119·9	41.653	33.055	24.457	97.766	122.223	1.019	144.053	1.201	— 15·1	119·9	119·9
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·6	382·6	110.153	227.538	108.602	780.728	889.330	2.324	945.544	2.471	— 6·0	382·6	382·6
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	5.700	53.792	4.450	79.709	84.159	1.245	91 031	1.347	— 7·6	67·6	67·6
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	19.100	25.000	9.600	67.700	77.300	1.135	80.459	1.181	— 3·9	68·1	68·1
Hauptbahnen zusammen	9.376·9	9.376·9	2,309.810	1,913.194	2,961.057	12,337.871	15,298.928	1.632	16,560.996	1.766	— 7·6	9.376·9	9.376·9
II. Selbstständige Localbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	390·5	390·5	70.910	41.506	55.380	144.780	200.160	538	195.420	500	+ 7·6	390·5	390·5
Belisče-Kapelna (Slav. Drauthalb.)	80·3	80·3	3.485	15.481	3.107	19.973	23.080	287	26.598	331	— 13·3	80·3	80·3
Budapester Localbahnen	56·7	56·7	224.675	11.095	51.259	5.419	56.678	1.000	53.110	937	+ 6·7	56·7	56·7
Budapest-Budafok (elektr. Betr.)	8·7	8·7	62.570	. . . .	11.792	. . . .	11.792	1.357	10.270	1.180	+ 15·0	8·7	8·7
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	11·7	11·7	144.741	. . . .	20.112	. . . .	20.112	1.719	18.739	1.602	+ 7·3	11·7	11·7
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	3.801	2.651	4.529	9.149	13.678	305	13.662	304	+ 0·3	44·9	44·9
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.606	1.838	372	1.625	1.997	587	1.717	505	+ 16·2	3·4	3·4
Keszthély—Balaton-Szt. György	9·7	9·7	2.662	990	1.855	2.837	4.692	484	5.601	577	+ 16·1	9·7	9·7
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	58·0	58·0	12.665	13.950	3.000	28.789	31.789	548	37.372	644	— 14·9	58·0	58·0
Nagy-Károly—Somkuter L.-B.	84·6	84·6	4.492	3.144	3.054	15.801	18.855	223	24.708	292	— 23·6	84·6	84·6
Segesvár—Szent-Agota	50·0	50·0	6.079	876	3.293	3.531	6.824	136	10.938	219	— 37·9	50·0	50·0
Szamosthal-Bahn	253·6	253·6	33.058	14.991	35.006	71.114	106.120	418	101.384	400	+ 4·5	253·6	253·6
Szatmár-Erdöder Localbahn	28·2	28·2	11 522	1.524	2.832	3.277	6.109	217	7.584	270	— 19·6	28·2	28·2
Térét-Kovásznaer Bahn	5·7	5·7	. . . .	5.260	. . . .	2.100	2.100	368	2.100	368	. . .	5·7	5·7
Ungthalbahn	42·9	42·9	7.000	14.966	4.980	19.013	23.993	559	22.694	529	+ 5·7	42·9	42·9
Zagráb (Leskovac)-SamoborerL.-B.	19·2	9·9	6.551	302	3.138	616	3.754	196	3.146	165	+ 18·8	19·2	9·9
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Erste Niederungar. Landwirthschaftl. Eisenbahn-Act.-Ges.	66·0	66·0	5.527	6.160	2.195	8.949	11.144	169	5.172	79	+113·9	66·0	66·0
Borossebes-Menyházaer Localb.	21·1	21·1	267	526	140	680	820	39	2.010	95	+ 58·9	21·1	21·1
In Verwaltung der Budapester Localbahnen.													
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27·3	27·3	12.865	3.145	5.233	1.890	7.123	261	6.049	222	+ 17·4	27·3	27·3
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123·2	123·2	8.109	14.068	7.908	33.751	41.659	338	38.962	316	+ 6·9	123·2	123·2
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17·4	17·4	7.715	655	3.948	2.068	6.016	346	6.107	351	— 1·4	17·4	17·4
In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Localbahn	109·2	109·2	12.167	2.188	6.281	6.092	12.373	113	14.915	136	— 17·0	109·2	109·2
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Arvathalbahn	70·5	70·5	8.890	2.855	7.305	9.081	16.386	232	21.942	311	— 25·4	70·5	70·5
Gölnitzthal-Bahn	33·0	33·0	2.900	7.912	2.144	20.680	22.824	692	32.240	977	— 29·2	33·0	33·0
Késmark—Szepes-Bélá L.-B.	8·6	8·6	2.045	4.614	603	2.112	2.715	316	3.195	372	— 15·0	8·6	8·6
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	3.339	1.526	1.795	2.371	4.166	328	4.054	319	+ 2·8	12·7	12·7
Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz	9·1	9·1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	9·1	9·1
Poprádthal-Bahn	14·0	14·0	5.240	6.166	2.512	7.119	9.631	688	10.624	753	— 8·6	14·0	14·0
Szepes-Béla—Podoliner Bahn	11·0	11·0	1.255	3.058	555	2.355	2.910	265	3.249	295	— 10·2	11·0	11·0
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.-B.	9·3	9·3	1.608	2.740	662	2.330	2.992	322	1.539	165	+ 95·1	9·3	9·3
Zsolna-Rajecsei Localbahn	21·2	21·2	5.523	1.538	2.187	3.026	5.213	246	5.377	254	— 3·1	21·2	21·2
In Verwaltung der Szamosthalbahn.													
Zsibó-Nagybanyaer	78·5	78·5	3 638	1.422	4 410	3.675	7.085	90	7.634	97	— 7·2	78·5	78·5

Eisenbahnen im Monate Februar 1902.

Beförderte		Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Februar: Einnahmen 1902				1901				Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer		1902	1901	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													I. Hauptbahnen.
4.702.800	2,966.900	6,160.700	22,103.700	28,264.400	3.517	6,341.562	23,752.251	30,093.813	3.745	— 6·1	21.102	22.470	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
310.911	413.431	469.924	1,818.338	2,288.262	3.250	467.953	1,890.739	2,358.692	3.350	— 3·0	19.500	20.100	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
94.588	94.038	54.757	243.619	298.376	2.489	52.085	273.141	325.226	2.712	— 8·2	14.934	16.272	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
234.683	462.884	228.777	1,517.379	1,746.156	4.563	223.890	1,666.614	1,890.504	4.941	— 7·7	27.378	29.646	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
11.957	112.100	8.946	166.776	175.722	2·599	7.031	177.156	184.187	2.725	— 4·6	15.594	16.350	Mohács-Fünfkirchner Bahn
37.900	53.400	19.200	144.700	163.900	2.407	19.694	149.709	169.403	2.488	— 3·3	14 442	14.928	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
5.392.839	4,102.753	6,942.304	25,994.512	32,936.816	3.513	7,112.215	27,909.610	35,021.825	3.735	— 5·9	21.078	22.410	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Localbahnen.
148.040	92.245	119.150	301.040	420.190	1.076	111.720	288.240	399.960	1.024	+ 4·8	6.456	6.164	Arader u. Csánader E.
7.234	30.053	6.471	38.811	45.282	564	5.949	45.225	51.174	637	— 11·5	3.384	3.822	Belisče-Kapelna(Sl.Drauth.)
464.428	23.131	107.096	11.361	118.457	2.089	97.228	10.827	108.055	1.906	+ 9·6	12.534	11.436	Budapester Localbahnen
131.971	. . . .	25.171	. . . . .	25.171	2.893	20.406	. . . . .	20.406	2.347	+ 23·3	17.358	14.082	Budapest-Budafok
293.416	1	41.174	3	41.177	3.519	37.887	111	37.998	3.248	+ 8·4	21.114	19.483	Budapest-Szt. Lörincz
8.071	4.370	10.935	15.790	26.725	595	10.883	15.763	26.646	593	+ 0·3	3.570	3.558	Eperjes-Bartfeld
3.489	3.516	787	3.102	3.889	1.144	437	3.172	3.609	1.061	+ 7·8	6.864	6.366	Holics-Gödinger Localbahn
6.113	2.265	4.320	6.369	10.689	1.102	4.089	6.226	10.315	1.063	+ 3·7	6.612	6.378	Keszthély—B.-Szt. György
26 390	28.822	6.309	60.690	66.999	1.155	5.762	69.949	45.711	1.305	— 11·5	6.930	7.830	Marmaroser Salzb. A.-G.
9.234	5.668	6.341	27.116	33.457	395	5.691	29.708	35.399	418	— 5·5	2.370	2.508	Nagy-Károly—Somkut
13.049	2.101	7.003	7.263	14.266	285	5.278	11.961	17.239	345	— 17·3	1.710	2.070	Segesvár—Szent-Agota
73.529	29.325	73.848	139.090	212.938	840	71.625	126.636	198.261	782	+ 7·4	5.040	4.692	Számosthal-Bahn
24.213	3.001	5.777	6.481	12.258	435	3.715	11.226	14.941	530	— 17·9	2.610	3.180	Szatmár-Erdöder Localbahn
. . . .	10.520	. . . .	4.200	4.200	737	. . . .	4.200	4.200	737	. . .	4.422	4.422	Terret-Kovásznaer Bahn
14.650	25.366	10.665	37.421	48.086	1.121	8.934	37.413	46.347	1.080	+ 3·8	6.726	6.480	Ungthalbahn
13.656	564	6.626	1.624	8.250	430	4.472	414	4.886	342	+ 25·7	2.570	2.052	Zágráb-Samoborer Localb.
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
10.093	14.528	4.164	22.364	26.528	402	3.076	6.067	9.143	139	+189·2	2.412	834	Erste Niederungar. landw. Eisenb.-Act.-Ges.
529	1.084	290	1.630	1.920	91	330	2 270	2.600	123	— 26·0	546	738	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Localbahnen.
27.165	6.007	11.165	4.306	15.469	567	8.959	3.415	12.374	453	+ 25·2	3.402	2.718	Haraszti-Ráczkever Localb.
													In Verwaltung der Südb.
16.934	28.119	16.641	68.128	84.769	688	14.010	60.198	74.208	602	+ 14·3	4.128	3.612	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
15.630	1.564	8.037	4.858	12.895	747	6.878	5.811	12.689	729	+ 2·0	4.482	4.374	Güns-Steinamanger V.-B.
													In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther E.
24.893	7.512	12.912	18.228	31.140	285	11.043	19.501	30.544	280	+ 1·8	1.710	1.680	Fertövidéker Localbahn
													In Verwaltung der Kascha - Oderberger Eisenbahn.
18.476	4.826	15.547	15.843	31.390	445	11.737	24.324	36.061	512	— 13·1	2.670	3.072	Arvathalbahn
7.148	15.496	5.446	39.240	44.686	1·354	3.732	61.343	65.075	1.972	— 31·2	8.124	11.832	Gölnitzthal-Bahn
4 513	8.096	1.321	3.938	5.259	612	1.393	4.960	6.353	739	— 17·2	3.672	4.434	Késmark—Szepes-Bélá
7.626	3.185	4.047	4.925	8.972	706	4.137	3.841	7.978	628	+ 12·4	4.236	3.768	Löcsethal-Bahn
. . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
10.794	11.633	5.199	13.383	18.582	1.327	4.903	15.371	20.274	1.448	— 8·4	7.962	8.688	Poprádthal-Bahn
2.849	5.419	1.284	4.374	5 658	514	1.302	4.733	6.035	549	— 6·4	3.084	3.294	Szepes-Béla—Podoliner B.
3.704	5.554	1.484	4.640	6.124	658	1.307	1.662	2.969	319	+106·3	3.948	1.914	Szepes Olaszi-S. Varalja
11.171	2.554	4.394	5.141	9.535	450	4.793	5.679	10.472	494	— 8·9	2.700	2.964	Zsolna-Rajecser Localbahn
													In Verwaltung der Szamosthalbahn.
7.705	2.324	7.577	6.960	14.537	185	7.308	8.309	15.617	199	— 7·0	1 110	1.194	Zsibó-Nagybánya

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Februar		Monats-Ergebnisse									Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Februar	
			Beförderte		Einnahmen								
					1902				1901		Differenz per Kilometer in Percenten		
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer			
	1902	1901										1902	1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	129·9	129·9	25.200	7.700	15.900	11.900	27.800	214	27.147	209	+ 2·4	129·9	129·9
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	33.000	4.900	23.100	15.400	38.500	266	37.953	262	+ 1·5	145·0	145·0
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·4	59·4	6.100	1.900	3.400	5.100	8.500	143	8.435	142	+ 0·7	59·4	59·4
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	24.200	4.900	17.200	15.400	32.600	300	32.725	301	— 0·3	108·6	108·6
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	14.900	4.000	7.000	7.200	14.200	172	14.259	172	—	82·7	82·7
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	88·3	88·3	10.900	2.700	5.900	5.200	11.100	126	11.532	131	— 3·8	88·3	88·3
Bihárer Vicinalbahnen	177·8	177·8	25.900	4.900	21.500	17.800	39.300	221	38.634	217	+ 1·8	177·8	177·8
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	8.000	2.900	4.400	4.500	8.900	154	8.235	142	+ 8·5	57·8	57·8
Brassó-Háromszéker Localbahnen	104·6	104·6	26.400	7.300	19.800	20.400	40.200	384	40.080	383	+ 0·3	104·6	104·6
Budapest-Gran Localbahn	98·7	98·7	33.600	43.600	16.800	68.000	84.800	859	84.526	856	+ 0·4	98·7	98·7
Budapest-Lájosmizse Localbahn	63·2	63·2	8.500	3.100	8.100	8.200	16.300	258	15 794	250	+ 3·2	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	3.200	5.200	1.100	8.400	9.500	399	9.607	404	— 1·2	23·8	23·8
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	8.000	1.000	4.500	2.100	6.600	168	6 931	176	— 4·5	39·3	39·3
Debreczin-Füzesabony Localbahn	136·1	136·1	20.300	9.200	12.800	26.400	39.200	288	39.509	290	— 0·7	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	17.500	6.000	9.600	12.300	21.900	386	22.334	393	— 1·8	56·8	56·8
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	340·2	55.700	39.400	36.200	129.900	166.100	488	167.329	492	— 0·8	340·2	340·2
Weissenburger und Tolnaer C.-B.	106·4	106·4	12.100	5.600	9.800	11.000	20.800	195	21.306	200	— 2·5	106·4	106·4
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	4.900	1.900	4.100	4.000	8.100	156	8.209	158	— 1·3	51·9	51·9
Félegyháza-Majsaer L.-B.	25·0	25·0	3.500	400	1.600	1.000	2.600	104	2.705	108	— 3·7	25·0	25·0
Garamberzencze-Léva L.-B.	66·1	66·1	8.300	3.200	5.700	8.400	14.100	213	13.830	209	+ 1·9	66·1	66·1
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203 2	24.200	11.900	17.200	37.000	54.200	267	54.435	268	— 0 4	203·2	203·2
Gyula-Fehérvár-Zalathna Localb.	42·1	42·1	3.600	3.600	3.000	9.700	12.700	302	12.872	306	— 1·3	42·1	42·1
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	7.000	1.100	4.300	3.200	7.500	135	8.129	146	— 7·5	55·6	55·6
Szekler Bahn	35·3	35·3	7.100	2.700	4.600	5.200	9.800	278	9.258	262	+ 6·1	35·3	35·3
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1.000	200	700	600	1.300	104	1.071	86	+20·9	12·5	12·5
Honter Localbahn	40·5	40·5	3.400	1.900	2.400	3.900	6.300	156	6.426	159	— 1·9	40·5	40·5
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	5.400	1.300	4.100	2.900	7.000	130	6.908	128	+ 1·6	54·0	54·0
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26·2	26·2	3.100	1.000	1.500	1.300	2.800	107	2.708	103	+ 3·9	26·2	26·2
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	6.100	1.200	3.400	2.100	5.500	124	5.158	116	+ 6·9	44·4	44·4
Kaschau-Torna Localbahn	59·1	59·1	10.000	5.200	6.900	15.000	21.900	371	22.746	385	— 3·6	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.-B.	38·5	38·5	5.200	500	3.400	1.000	4.400	114	4.330	112	+ 1·8	38·5	38·5
Kecskemet—Tisza-Ugher Localb.	30·4	30·4	3.500	200	1.800	500	2.300	76	2.111	69	+ 10·1	30·4	30·4
Kisküküllöthalbahn	102·1	102·1	7.100	1 800	4.800	4.800	9.600	94	9.137	89	+ 5·6	102·1	102·1
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	53·2	8.500	1.000	5.300	2.000	7.300	137	7.210	136	+ 0·7	53·2	53·2
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.100	1.700	300	1.300	1.600	86	1.576	84	+ 2·4	18·7	18·7
Körmend-Németujvárer	23·1	23·1	4.900	600	1.800	900	2.700	117	2.622	114	+ 2·6	23·1	23·1
Körös-Belovár Localbahn	97·4	97·4	12.900	4.300	8.100	9.600	17.700	182	17.808	183	— 0·6	97·4	97·4
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	4.500	1.000	2.300	2.300	4.600	207	5.247	236	—12·3	22·2	22·2
Lonjathalbahn	114·3	114·3	9.200	3.900	7.800	9.300	17.100	150	17.224	151	— 0·7	114·3	114·3
Losonczvidéker Localbahn	29·0	. . . .	4.000	5.500	2.000	8.000	10.000	345	. . . .	. . .	. . .	29·0	. . .
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	20.100	10.900	14.700	35.100	49.800	266	50.472	270	— 1·5	187·1	187·1
Ungar. Nordwestbahn	121·6	121·6	19.500	6.700	11.700	14.600	26.300	216	25.594	211	+ 2·4	121·6	121·6
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	110·3	110·3	5.100	2.400	4.800	7.000	11.800	107	11.784	107	—	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	10 100	3.200	6.100	6.900	13.000	402	12.523	388	+ 3·6	32·3	32·3
Mátra-Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	309·8	32.000	12.200	19.200	28.500	47.700	154	47.513	153	+ 0·7	309·8	309·8
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	3.600	900	1.300	1.100	2.400	157	2.672	175	— 10·3	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	6.000	4.200	2.800	11.200	14.000	342	14.253	348	— 1·7	40·9	40·9
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	4.700	1.300	2.700	2.800	5.500	194	5.363	189	+ 2·6	28·4	28·4
Hermannstadt—Nagy-Disznód	11·9	11·9	3.000	300	900	400	1.300	109	1.114	94	+ 16·0	11·9	11·9
Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eisenbahn	51·5	. . . .	11.300	4.100	6.800	6.100	12.900	250	. . . .	. . .	. . .	51·5	. . .
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	12.400	7.300	9.400	18.000	27.400	235	26.896	230	+ 2·2	116·7	116·7
Nógráder Comitatsbahnen	112·4	112·4	18.200	5.300	14.000	17.700	31.700	282	31.935	284	— 0·7	112·4	112·4

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Februar

Beförderte		Einnahmen									Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der hisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1902				1901							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1902	1901	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsb.
53.800	14.200	33.900	22.000	55.900	430	33 773	21.411	55.184	425	+ 1·2	2.580	2.550	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
63.000	9.500	44.100	29.900	74.000	510	43.690	29.922	73.612	508	+ 0·4	3.060	3.048	Baja-Zombor-Neusatz
12.000	3.300	6.700	9.000	15.700	264	7.079	8.835	15.914	268	— 2·2	1.584	1.608	Balaton-Szt. G.-Som.-Szobb
48.000	8.900	34.100	28 100	62.200	573	33.609	29.030	62.639	577	— 0·7	3.438	3.462	Bács-Bodrogher Comitatsb.
28.500	8.700	13.400	15.700	29.100	352	13.856	16.002	29.858	361	— 2·5	2.112	2.166	Békés-Csanáder Bahn
20.700	5.400	11.200	10.300	21.500	243	11.665	10.992	22.657	257	— 5·4	1.458	1.542	Bicske—Sárbogárd
52.400	11.400	43.500	41.300	84.800	477	42.853	41.561	84.414	475	+ 0·4	2.862	2.850	Bihárer Vicinalbahnen
16.500	7.200	9.100	11.100	20 200	349	8.730	11.618	20.348	352	— 0·9	2.094	2.112	Boldvathalbahn
53.900	13.700	40.400	37.900	78.300	749	39.676	38.711	78.387	749	. . .	4.494	4.494	Brassó-Háromszéker L.B.
67.400	93.900	33.700	146.500	180.200	1.826	33.552	147.068	180.620	1.830	— 0·2	10.956	10.980	Budapest-Gran Localb
16.900	5.800	16.100	15.500	31.600	500	16.027	15.352	31.379	496	+ 0 8	3.000	2.976	Budapest-Lájosmizse
6.400	11.200	2.200	18.200	20.400	857	2.009	19.007	21.016	883	— 2·9	5.142	5.298	Csetnekthal-Bahn
16.000	2.500	9.000	5 100	14.100	359	8.960	6.445	15.405	392	— 8·4	2.154	2.352	Debreczin—Nagy-Léta
40.500	17.700	25.500	50.800	76 300	561	25.536	51.902	77.438	569	— 1·4	3.366	3.414	Debreczin-Füzesabony
35.100	11.600	19.300	23.800	43.100	759	19.260	24.955	44.215	778	— 2·4	4.554	4.668	Debreczin-Hajdu-Nánás
113.700	73.100	73.900	241.000	314.900	926	73.953	242.324	316.277	930	— 0·4	5.556	5.580	Westungar. Localbahn (Transd. Vicinalb.-A.-G.)
24.300	10.600	19.700	20.800	40.500	381	20.107	21.435	41.542	390	— 2·3	2.286	2.340	Weissenb. und Tolnaer C.-B
10.600	3.700	8.800	7.900	16.700	322	8.400	8.077	16.477	317	+ 1·6	1.932	1.902	Felek-Fogaraser Bahn
6.800	800	3.100	1.800	4.900	196	3.427	1.735	5.162	206	— 4·9	1.176	1.236	Félegyháza-Majsaer L.B.
16.600	5.800	11.400	15 300	26.700	404	11.454	15.433	26.887	407	— 0·7	2.424	2.442	Garamberzencze-Léva L.B.
49.700	23.400	35.300	73.000	108.300	533	35.187	74.352	109 539	539	— 1·1	3.198	3.234	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
7.600	6.500	6.400	17.600	24.000	570	5.964	18.207	24.171	574	— 0·7	3.420	3.444	Gyula-Fehervar-Zalathna
14.200	2.100	8.700	6.200	14.900	268	9.152	6.450	15.602	281	— 4·6	1.608	1.686	Hegyes-Feketeh.-Palanka
14.500	4.400	9.400	8.400	17.800	504	8.942	7.824	16.766	475	+ 6·1	3.024	2.850	Székler Bahn
2.100	400	1.500	1.100	2.600	208	1.474	910	2 384	191	+ 8·9	1.248	1.146	Hidegkut-Gyönk-Tamási
7.000	3.800	4 900	7.900	12.800	317	4.510	9 106	13.616	337	— 5·9	1.902	2.022	Honter Localbahn
10.700	2.900	8.100	6.600	14.700	272	8.189	6 490	14.679	272	. . .	1.632	1.632	Kaposvár-Fonyod
6.400	2.500	3.100	3.400	6.500	248	3.129	3.552	6.681	255	— 2·7	1.488	1.530	Kaposvár-Mocsolad
12.500	2.500	7.000	4.400	11.400	257	6.660	3.862	10.522	237	+ 8·4	1.542	1.422	Karczag-Tiszafüred
20.300	9.800	14.000	28.200	42.200	714	13.958	29.648	43.606	738	— 3·3	4.284	4.428	Kaschau-Torna
11.000	1.000	7.200	2.100	9.300	242	6.826	2.469	9.295	241	+ 0·4	1.452	1.446	Kecskemét-Füllöpszállás
7.400	400	3.800	1.000	4.800	158	3.541	871	4.412	145	+ 9 0	948	870	Kecskemet-Tisza-Ugher
14.600	3.400	9.900	9.200	19.100	187	9.546	8.778	18.324	179	+ 4·5	1.122	1.074	Kis-Küküllöthalbahn
17.900	1.700	11.100	3.500	14.600	274	11.494	3.088	14.582	274	. . .	1.644	1.644	Komorn-Dunaszerdahely
2.200	3.500	600	2.700	3.300	176	706	2.858	3.564	191	— 7·9	1.056	1.146	Komló—Bakócza-Felsöm.
10.000	1.400	3.700	2.100	5.800	252	3.670	2.247	5.917	257	— 1·9	1.512	1.542	Körmend-Németujvár
26.600	8.800	16.700	19.600	36.300	373	16.788	19.472	36.260	372	+ 0·3	2.238	2.232	Körös-Belovár Localb.
9.400	1.700	4.800	3.900	8.700	392	4.686	4.303	8.989	405	— 3·2	2.352	2.430	Kun-Szt. Márton-Szentes
18.700	7.000	15.900	16.800	32.700	286	15.831	17.517	33.348	292	— 2·1	1.716	1.752	Lonjathalbahn
7.600	9.200	3.800	13.300	17.100	600	. . . . .					3.600	. . .	Losoncz-Videkér L.B.
39.800	18.900	29.100	60.800	89.900	480	29.562	61.617	91.179	487	— 1·4	2.880	2.922	Ungarische Südostbahn
42.500	14.400	25 500	31.400	56.900	468	25.084	31.745	56.829	468	. . .	2.808	2.808	Ungar. Nordwestbahn
10.800	4.800	10.200	13.900	24.100	218	10.156	14.675	24.831	225	— 3·1	1.308	1.350	Máros-Ludás—Bistritz
18.800	5.800	11.300	12.400	23.700	734	10.907	12.046	22.953	711	+ 3·2	4.404	4.266	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
64.800	24.800	38.900	58.100	97.000	313	39.461	58.105	97.566	315	— 0·6	1.878	1.890	Mátra - Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
7.800	1.900	2.800	2.300	5.100	333	2.650	2.469	5.119	335	— 0·6	1.998	20.10	Mezötur-Turkeve
12.400	7.800	5.800	20.900	26.700	653	5.368	21.937	27.305	668	— 2·2	3.918	4.008	Murányithalbahn
9.900	2.700	5.700	5.700	11.400	401	5.265	5.619	10.884	383	+ 4·7	2.406	2.298	Nagy-Belicz—Privigye
6.000	600	1.800	800	2.600	218	1.663	643	2.306	193	+ 13·0	1.308	1.158	Hermannstadt—N.-Disznod
19.600	7.600	11.800	11.400	23.200	450	. . . . .					2.700	. . .	Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eb.
25.400	15.400	19.300	38.000	57.300	491	18.773	38.360	57.133	490	+ 0·2	2.946	2.940	Grosswardein-B.-Vaskoh
37.000	11.800	28.500	39.300	67.800	603	28.556	40.329	68.885	613	— 1·6	3.618	3.678	Nógráder Comitatsb.

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Februar		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen							Durchschnitt Betriebslän vom Anfang Jahres bis des Monat Februar	
					1902				1901				
	1902	1901	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1902	1
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilomete	
Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E.	57·0	57·0	8.700	3.200	6.700	11.900	18.600	326	18.171	319	+ 2·2	57·0	
Ó-Becse—Neusatz—Titel	102·6	102·6	25.500	1.300	16.600	5.200	21.800	212	22.505	219	— 3·2	102·6	
Pancsova-Petrovoszello Localb.	33·5	33·5	5.500	1.700	4.100	2.500	6.600	196	6.729	200	— 2·0	33·5	
Pápa-Csornaer Localbahn	36·4	36·4	6.100	1.100	3.100	1.700	4.800	132	5.276	145	— 9·0	36·4	
Petroszény-Lupény Localb.	18·1	18·1	7.300	22.600	2.700	32.300	35.000	1.934	36.329	2.007	— 3·6	18·1	
Pressburg-Dunaszerdahely L.-B.	44·0	44·0	14.500	3.100	9.400	9.100	18.500	420	18.696	425	— 1·2	44·0	
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	34·6	34·6	9.100	3.700	5.000	7.600	12.600	364	13.353	386	— 5·7	34·6	
Püspökladány-Füzesgyarmat	37·1	37·1	3.800	1.100	1.800	2.400	4 200	113	4.096	110	+ 2·7	37·1	
Ruma-Klenák Localbahn	30·3	. . . .	5.200	1.400	2.600	3.600	6.200	205	. . . .	. . .	. . .	30·3	
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	900	5.700	400	2.900	3.300	190	3 089	178	+ 6·7	17·4	
Somogy-Szobb—Bárcser Bahn	47·1	47·1	7.900	1.700	4.100	4.200	8.300	176	8.814	187	— 5·9	47·1	
Oedenburg-Pressburg	92·7	92·7	17.800	3.200	8.000	6.700	14.700	159	14.284	154	+ 3·2	92·7	
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	8.100	800	4.200	2.500	6.700	169	6.846	173	— 2·3	39·6	
Szátmar-Nagybányaer L.-B.	60·3	60·3	5.100	4.800	7.000	19.100	26.100	433	25.636	425	+ 1·9	60·3	
Szeged — Nagy-Kikinda — Nagy-Becskerek	140·2	140·2	28 500	4.400	19.400	20.200	39.600	283	40.221	287	— 1·4	140·2	
Szegzárd-Báttaszék L.B.	19·2	19·2	8.100	400	2.600	900	3.500	182	3.576	186	— 2·2	19·2	
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	34·6	34·6	10.000	900	5.500	1.800	7.300	211	7.580	219	— 3·7	34·6	
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.-B.	95·7	95·7	12.800	11.100	7 700	21.700	29.400	307	30.199	316	— 2·8	95·7	
Szigetvár-Kaposvár	53·5	53·5	5.900	1.300	3.400	2.200	5.600	105	5.897	110	— 4·5	53·5	
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	8.100	5 200	9.100	16.600	25.700	238	25.811	239	— 0·4	107·8	
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	11.600	16.600	10.600	32.700	43.300	358	42.568	352	+ 1·7	121·1	
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza	65·0	65·0	7.200	800	4.300	2.000	6.300	97	6.368	98	— 1·0	65·0	
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	52·4	52·4	10.900	3.400	8.900	9.900	18 800	359	18.296	349	+ 2·9	52·4	
Steinamanger-Rum L.-B.	21·0	21·0	4.500	600	2.000	600	2.600	124	2.940	140	— 11·4	21·0	
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	3.000	800	2.500	1.700	4.200	137	3.720	122	+ 12·3	30·6	
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	9.300	900	5 500	2.500	8.000	125	8.460	132	— 5·3	64·1	
Temesvár-Módos-Temesvár	52·3	52·3	7.800	1.000	6.700	3.200	9.900	189	10.051	192	— 1·6	52·3	
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	9.700	1.800	6.600	4.400	11.000	175	10.913	173	+ 1·2	62·9	
Tisza-Polgar—Nyiregyházá L.-B.	55·8	55·8	5.900	800	3.200	2.400	5 600	100	5.638	101	— 1·0	55·8	
Torontáler Localbahn	350 7	350·7	42.400	12.200	29.700	38.400	68.100	194	67.312	192	+ 1·0	350·7	
Ujszász—Jasz-Apáti	31·6	31·6	6.100	3.200	2.700	4.400	7.100	225	7.783	246	— 8·5	31·6	
Warasdin-Golubovecer Localb.	36·5	36·5	4.300	5 000	2.000	6.200	8.200	225	8.697	238	— 5·5	36·5	
Versecz—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	12 800	2.700	8.600	7.100	15.700	186	16.727	198	— 6·1	84·6	
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	4.400	4.700	4.400	11.500	15.900	299	15.798	298	+ 0·3	53·1	
Vinkovce-Zupanje Localbahn	33·7	. . . .	2.000	1.000	1.200	2.300	3.500	104	. . . .	. . .	. . .	33·7	
Zolyom-Brezó — Breznóbánya—Tiszolcz Localb.	43·1	43·1	5.900	8.100	2.600	20.100	22.700	527	23.896	554	— 4·9	43·1	
Zsebely-Csákovar-Bókaer Localb.	48·3	48·3	6.700	700	2.400	1.400	3.800	79	3.670	76	+ 3·9	48·3	
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	5.000	5.100	3.100	10.000	13.100	294	13 951	313	— 6·1	44·6	
Localbahnen zusammen	8.334·9	8.190·4	1,663.385	604.447	889.587	1,422.703	2,312.290	277	2,300.183	281	— 1·4	8.334·9	8.
Hauptsumme	17.711·8	17.567·3	3,973.195	2,517.641	3,850.644	13,760.574	17,611.218	994	18,861.179	1.074	— 7·4	17.711·8	17.

Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinische

Eisenbahnen r

K. und k. Militärbahn Banjalnka-Doberlin	105·0	105·0	11.384	4.667	9.110	24.929	34.039	324	34.484	328	— 1·24	105·0	
Bosnisch-hercegov. Staatsbahnen	770·0	640·0	65.036	59.296	84.354	382.697	467.051	607	434.329	679	— 11·0	770·0	

Eisenbahn r

Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	111.728	3.631	8.447	5.028	13.475	2.364	11.534	2.024	+ 17·0	5·7	5

Beförderte		Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Februar: Einnahmen									Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1902				1901							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1902	1901	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
17.000	7.500	13.100	27.800	40.900	718	12.723	28.148	40.871	717	+ 0·1	4.308	4.302	Nyiregyháza—M.-Szalka
49.800	2.600	32.400	10.300	42.700	416	33.047	10.537	43.584	425	— 2·1	2.496	2.550	Ó-Becse—Neusatz—Titel
10.800	3.600	8.100	5.300	13.400	399	7.805	5.304	13.109	390	+ 2·3	2.394	2.340	Pancsova-Petrovoszello
12.400	2.900	6.300	4.500	10.800	297	6.552	5.370	11.922	328	— 9·4	1.782	1 968	Pápa-Csornaer Localbahn
14.900	45.600	5.500	65.200	70.700	3.906	5.220	76.757	81.977	4.529	— 13·8	23.436	27.174	Petroszény-Lupény
29.100	5.800	18.900	17.100	36.000	818	18.335	17.365	35.700	811	+ 0·9	4.908	4.866	Pressburg-Dunaszerdahely
18.400	6.800	10.100	14.000	24.100	697	10.179	14.936	25.115	726	— 4·0	4.182	4.356	P. Tenyö—K.-Szt. Márton
8.000	2.400	3.800	5 200	9.000	243	3.743	4.949	8.692	234	+ 3·8	1.458	1.404	Püspökladány—F.-Gyarma
9.600	2.600	4.800	6.700	11.500	380	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		2.280	. .	Ruma-Klenáker Localb.
1.800	11.600	800	5.900	6.700	385	975	6.000	6.975	401	— 4·0	2.310	2.406	Ruma-Vrdnik
16.000	3.700	8.300	9.000	17.300	367	8.207	9.660	17.867	379	— 3·2	2.202	2.274	Somogy-Szobb—Barcs
36.000	9.100	16.200	19.100	35.300	381	16.527	22.575	39.102	422	— 9·7	2.286	2.532	Oedenburg-Pressburg
16.600	2.000	8.600	6.300	14.900	376	8.204	7.174	15.378	388	— 3·1	2.256	2.328	Szatmár-Fehérgyarmat
16.600	9.900	14.500	39.500	54.000	896	13.963	40.043	54.006	896	. . .	5.376	5 376	Szátmar-Nagybánya
61.000	8.100	41.500	37.000	78.500	560	40.882	38.509	79.391	566	— 1·1	3.360	3.396	Szeged — Nagy - Kikinda — Nagy-Becskerek
17.200	800	5.500	1.900	7.400	385	5.475	2.392	7 867	410	— 6·1	2.310	2.460	Szegzárd-Báttaszek
20.400	1.800	11.200	3.600	14.800	428	11.165	3.572	14.736	426	+ 0·5	2.568	2.556	Szentes—H.-M.-Vasárhely
26.100	21.400	15.700	41.800	57.500	601	15.790	42.807	58.597	612	— 1·8	3.606	3.672	Szt. Lörincz-Slatina-Našic
11.900	2.700	6.900	4.600	11.500	215	6.470	4.967	11.437	214	+ 0·5	1.290	1.284	Szigetvár-Kaposvár
16.400	10.500	18.500	33.400	51.900	481	18.013	34.290	52.303	485	— 0·8	2.886	2.910	Szilágyságer Eisenbahn
23.600	34.200	21.400	67.300	88.700	732	20.798	66.532	87.330	721	+ 1·5	4.392	4.326	Slavonische Localbahn
14.400	1.700	8.600	4.200	12.800	197	8.740	4.411	13.151	202	— 2·5	1.182	1.212	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
22.000	6.900	18.000	20.200	38.200	729	17.648	20.361	38.009	725	+ 0·6	4.374	4.350	Steinamanger-Pinkafeld
9.700	1.200	4.300	1.200	5.500	262	4.737	1.761	6.498	309	— 15·2	1.572	1.854	Steinamanger-Rum
6.300	1.700	5 300	3.600	8.900	291	5.301	3.672	8.973	293	— 0·7	1.746	1.758	Temesvár—Buziás
18.600	2.100	11.000	6.100	17.100	267	11.457	6.188	17.645	275	— 2·9	1.602	1.650	Temesvár—Lippa-Radna
15.100	2.000	13.000	6.400	19.400	371	12.608	6.644	19.252	368	+ 0·8	2.226	2.208	Temesvár-Modos
19.800	3.700	13.500	9.200	22.700	361	13.590	9.101	22.691	361	. . .	2.166	2.166	Temesvár—N.-Szt. Miklos
12.000	1.800	6.500	5.200	11.700	210	6.474	5.451	11.925	214	— 1·9	1.260	1.284	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
85.300	19.900	59.700	62.600	122.300	349	58.659	61.377	120.036	342	+ 2·1	2.094	2.052	Torontáler Localbahn
12.700	7.900	5.600	10.900	16.500	522	5.705	11.775	17.480	553	— 5·6	2.132	3.318	Ujszász—Jasz-Apáti
9.000	10.100	4.200	12.600	16.800	460	4.059	13.501	17.560	481	— 4·4	2.760	2.886	Varasdin-Golubovec
26.100	5.100	17.500	13.600	31.100	368	17.393	14.247	31.640	374	— 1·6	2.208	2.244	Versecz—Kubin-Dunapart
9 600	9.900	9.700	24.300	34.000	640	9.812	23.496	33.308	627	+ 2·1	3.840	3.762	Vinkovce-Brčka
4.000	1.800	2.400	4.300	6.700	199	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.194	. . .	Vinkovce-Zupanje
12 500	15.800	5.500	39.300	44.800	1.039	4.884	41.272	46.156	1.071	— 2·9	6.234	6.426	Zolyom-Brezó—Breznób — Tiszolcz Localb.
13.900	1.500	5.000	2.900	7.900	164	4.909	2.542	7.451	154	+ 6·5	984	924	Zsebely-Csákovár-Bóka
10.300	12.300	6.400	24.200	30.600	686	6.353	27.420	33.773	757	— 9·4	4.116	4.542	Zsitvathal-Bahn
703.913	1,211.749	1,825.179	2,832.619	4,657.798	559	1,740.700	2,855.025	4,595.725	561	— 0·4	3.354	3.336	**Localbahnen zusammen**
1 796.752	5,314.502	8,767.483	28,827.131	37,594 614	2.123	8,852.915	30,764.635	39,617.550	2 256	— 5·9	12 738	13.536	**Hauptsumme**

Eisenbahnen im Monate Februar 1902.

Dampfbetrieb.

21.806	10.533	19.532	54.649	74.181	706	15.974	53.550	69.524	662	+ 6·65	4.239	3.973	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
35 296	111.376	178.550	757.437	935.987	1.216	142.911	726.485	869.396	1.358	— 10·0	7.296	8.148	Bosn.-Herceg. Staatsb.

elektrischem Betriebe.

37.599	7.685	17.717	10.161	27.878	4.891	14.885	10.126	25.011	4 388	+ 11·0	29.346	26.328	Stadtbahn in Sarajevo

Schiffahrt.

Uebersicht des Gesammtverkehres auf den Hauptströmen Deutschlands in den Jahren 1896—1900.

Jahr	Rhein		Weser	Elbe		Spree	Oder	
	Gesammtverkehr der Häfen und Ladeplätze von Bieberich bis Wesel	Gesammtverkehr über die deutsch-niederländische Grenze		Gesammtverkehr über die Zollgrenze bei Schandau einschliesslich Flossholz	Hamburg	Berlin-Charlottenburg	Breslau	Cosel-Oderhafen
	Tonnen							
1896	12,858.426	9,580.369	512.319	3,249.426	3,632.629	6,769.442	1,766.637	271.568
1897	13,241.285	10,441.767	567.874	3,472.297	4,377.244	6,789.355	1,912.635	508.286
1898	14,578.031	11,997.006	608.114	3,315.521	4,540.100	7,375.984	2,028.866	794.555
1899	15,626.315	12,087.462	597.954	3,655.073	4,465.811	7,404.449	2,286.993	973.825
1900	17,233.026	13,191.845	654.917	3,033.035	4,520.990	7,438.140	2,023.233	892.973

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Austria" von Kobe.) Dieser Dampfer von 4879 Tonnen Gehalt ist am 17. Februar 1902 nach 71tägiger Fahrt ohne Passagiere mit 4484 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 55 t nach Fiume und 1629 t nach dem Auslande bestimmt waren, von der Rückreise Nr. 9 ex 1901 der Linie Triest—Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Kobe 119.170 kg Kupfer (wovon 55.000 kg für Fiume), 9120 kg Perlmutter, 1200 kg Bambüs, 10.600 kg vegetabilisches Unschlitt, 1050 kg Curiositäten und 700.000 kg Reis; aus Yokohama 14.160 kg Kupfer; aus Hongkong 4400 kg spanisches Rohr, 300 kg Celessenz, 300 kg Sternanis und 177.625 kg Quassia; aus Canton 15.750 kg Quassia; aus Singapore 9300 kg spanisches Rohr (für das Ausland), 101.280 kg Sago (für das Ausland), 85.800 kg Zinn, 94.800 kg Pfeffer, 12.000 kg Ananas und 45.600 kg Gambier; aus Batavia 12.684 kg Pfeffer; aus Penang 24.660 kg Coprah (für das Ausland) und 30.300 kg Pfeffer; aus Colombo 3045 kg Spelt; aus Calcutta 18.700 kg Sackleinwand (für das Ausland), 2,714.504 kg Jute (wovon 1,451.844 kg für das Ausland), 126.266 kg Häute (wovon 14.616 kg für das Ausland), 20.485 kg Indigo (wovon 5260 kg für das Ausland) und 19.894 kg Baumwolle; aus Aden 36.793 kg Perlmutter, 33.495 kg Weihrauch, 3807 kg Kaffee, 18.778 kg Gummi, 3755 kg Häute (wovon 3045 kg für das Ausland), 914 kg Myrrhen und 2538 kg Gewürznelken, und aus Suez 10.961 kg Gummi. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 3,090.272.

— (Ankunft des Dampfers „Imperator" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2320 Tonnen Gehalt ist am 17. Februar 1902 nach 17tägiger Fahrt mit 41 Passagieren und 2364 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 132 t nach Fiume und 474 t nach dem Auslande bestimmt waren, von der Rückreise Nr. 1 der Eillinie Triest—Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Bombay 1,844.635 kg Baumwolle (wovon 131.905 kg für Fiume und 231.250 kg für das Ausland), 114.525 kg Mirabellen, 250 kg Curiositäten, 19.082 kg Gummi, 2842 kg Perlmutter und 152.255 kg Ricinussamen (für das Ausland); aus Malabar Coast 45.675 kg Pfeffer (wovon 25.375 kg für das Ausland), 43.237 kg Kaffee (wovon 5175 kg für das Ausland), 34.816 kg Spelt (für das Ausland) und 10.150 kg Ingwer; aus dem persischen Golf 7612 Häute und 250 kg Datteln; aus Aden 2233 kg Häute (für das Ausland), 24.105 kg Kaffee, 15.935 kg Perlmutter, 1218 kg Myrrhen und 300 kg Weihrauch; aus Suez 3470 kg Wachs, 1857 kg Gummi und 1975 kg Kaffee, und aus Port Said 6137 kg Häute (wovon 2537 kg für das Ausland), 20.000 kg altes Eisen (für das Ausland), 1940 kg Pfeffer, 4500 kg Seide, 2595 kg Seemuscheln und 2070 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 2,746.317.

— (Abfahrt des Dampfers „Erzherzog Franz Ferdinand" nach Calcutta.) Dieser Dampfer von 3860 Tonnen Gehalt ist am 22. Februar 1902 mit 3 Passagieren und 5041 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 4166 t Zucker nebst 5493 Stück Holz, von Triest auf der Reise Nr. 2 der Linie Triest—Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 1777 kg Esswaaren, 13.969 kg Alkohol, 3120 kg Bier, 7930 kg Kaffee, 2020 kg Kurzwaaren, 114 kg Holzwaaren, 2051 kg Esswaaren, 1180 kg Farben, 814 kg Manufacturwaaren, 735 kg Metallwaaren, 8617 kg Möbel, 432 kg Glaswaaren, 19.240 kg Zucker, 218 Stück Rundhölzer, 128 Stück Balken und 440 Stück Trämme; nach Soerabaya 78 kg Manufacturwaaren; nach Samarang 3578 kg Papier; nach Suez 2160 kg Alkohol, 17 kg Muster, 1230 kg Esswaaren, 264 kg Metallwaaren und 3140 kg Zucker; nach Geddah 1000 kg Esswaaren, 166 kg Korallen, 1381 kg Majolika, 143 kg Manufacturwaaren, 70 kg Metallwaaren und 43.176 kg Zucker; nach Aden 7875 Esswaaren, 750 kg Chemikalien, 1450 kg Papier, 2393 kg Kurzwaaren, 1065 kg Esswaaren, 86.670 kg Baumwollwaaren, 629 kg Lampen, 290 kg Möbel, 1947 kg Metallwaaren, 11.000 kg Kartoffel, 1800 kg Seife und 14.750 kg Zucker, 3446 Stück Bretter, 450 Stück Pfosten, 299 Stück Rundhölzer, 810 Stück halbzöllige Bretter und 100 Stück Staffeln; nach Zanzibar 1150 kg Spielkarten, 1623 kg Baumwollwaaren, 1732 kg Glasperlen, 1000 kg Zucker und 575 kg Spielkarten; nach Mombassa 345 kg Spielkarten, 2713 kg Metallwaaren, 186 kg Holzwaaren, 176 kg Glaswaaren und 3339 kg Glasperlen; nach Hodeidah 19.213 kg Papier, 464 kg Baumwollwaaren, 277 kg Waaren aus leonischen Gespinnsten, 19.000 kg Zucker und 7400 kg Seife; nach Massaua 816 kg Metallwaaren, 808 kg Möbel und 142 kg Esswaaren; nach Karachi 2642 kg Knöpfe, 50 kg Muster, 12.365 kg Papier, 1190 kg Kurzwaaren, 183 kg Esswaaren, 8831 kg Baumwollwaaren, 822 kg Schafwollwaaren, 916 kg Manufacturwaaren, 34.251 kg Metallwaaren, 2028 kg Waaren aus leonischen Gespinnsten, 302 kg Knöpfe, 12.262 kg Manufacturwaaren, 3486 kg Metallwaaren, 810 kg Holzwaaren, 1632 kg Möbel, 2280 kg Glasperlen, 1734 kg Seife, 594 kg Glaswaaren, 360 kg Zündhölzchen, 2,663.622 kg Zucker und 1264 kg Glasperlen; nach Colombo 1197 kg Bier, 105 kg Knöpfe, 20.880 kg Cement, 3278 kg Papier, 1342 kg Baumwollwaaren, 20.000 kg Dünger, 1750 kg Cement, 1179 kg Lampen, 698 kg Manufacturwaaren, 187 kg Holzwaaren, 414 kg Metallwaaren, 1573 kg Möbel, 221 kg Perlen, 724 kg Glaswaaren, 4030 kg Zündhölzchen, 30.840 kg Zucker, 5592 kg Papier, 915 kg Perlen und 212 kg Glaswaaren; nach Melbourne 220 kg Möbel; nach Negapatau 1047 kg Papier; nach Adelaide 683 kg Möbel; nach Madras 2569 kg Alkohol, 34.144 kg Papier, 450 kg Spielkarten, 1503 kg Kurzwaaren, 1001 kg Baumwollwaaren, 5895 kg Lampen, 280 kg Manufacturwaaren, 1946 kg Holzwaaren, 22.712 kg Metallwaaren, 135 kg Waaren aus leonischen Gespinnsten, 2066 kg Glasperlen, 1705 kg Seife, 1940 kg Glaswaaren, 1585 kg Kurzwaaren, 8841 kg Glasperlen und 6151 kg Glaswaaren, und nach

Calcutta 4025 kg Spielkarten, 3628 kg Alkohol, 5609 kg Knöpfe, 104.149 kg Papier, 260 kg Spielkarten, 8312 kg Kurzwaaren, 19.036 kg Baumwollwaaren, 68 kg Muster, 209 kg Esswaaren, 15.670 kg Lampen, 5175 kg Spielkarten, 968 kg Baumwollwaaren, 17.249 Manufacturwaaren, 3354 kg Waaren aus leonischen Gespinnsten, 49.023 kg Metallwaaren, 2765 kg Holzwaaren, 18.291 kg Glasperlen, 743 kg Seife, 17.139 kg Töpferwaaren, 27.406 kg Glaswaaren, 4670 kg Wein, 14.642 kg Zündhölzchen, 1,371.339 kg Zucker, 217 kg Manufacturwaaren, 535 kg Holzwaaren, 76.500 kg Glasperlen, 790 kg Seife und 17.548 kg Glaswaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 2,611.155.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung der täglichen Postschiffahrten und Einführung des Sommerfahrplanes.) Die gesellschaftliche Direction gibt bekannt, dass die täglichen Postschiffahrten Wien—Linz—Passau, ferner die Localschiffahrten Engelhartszell—Linz, Grein—Melk und Melk—Krems—Hollenburg laut Sommerfahrplan, wie folgt, stattfinden werden:

Postschiff Wien (Praterquai)—Linz 10 U. Nachts, erste Fahrt am 28. April,

Postschiff Linz—Wien 9 U. Vormittags, erste Fahrt am 1. Mai,

Postschiff Linz—Passau 5 U. 30 M. Früh, erste Fahrt am 30. April,

Postschiff Passau—Linz 3 U. Nachm., erste Fahrt am 30. April.

Localschiff Linz—Engelhartszell 1 U. Nachm., erste Fahrt am 1. Mai,

Localschiff Engelhartszell—Linz 5. U. 35 M. Früh, erste Fahrt am 1. Mai,

Localschiff Melk—Grein 4 U. 10 M. Nachm., erste Fahrt am 1. Mai,

Localschiff Grein—Melk 6 U. Früh, erste Fahrt am 1. Mai.

Localschiff Krems—Melk 10 U. Vorm., 12 U. 30 M. Nachm., 7 U. 45 M. Abends, erste Fahrt am 1. Mai,

Localschiff Melk—Krems 4 U. 20 M. Früh, 8 U. 15 M. Vorm., 6 U. Abends, erste Fahrt am 1. Mai.

Zwischen Passau—Linz—Wien—Budapest werden täglich und zwischen Budapest — Semlin — Belgrad — Orsova — Turn-Severin—Galatz (ohne Schiffswechsel) wöchentlich dreimal Fahrten der Postschiffe stattfinden.

Ferner verkehren Personenschiffe täglich zwischen Budapest—Kalocsa—Mohács, wöchentlich dreimal zwischen Szeged—Titel — Semlin im gemischten Dienste; zwischen Belgrad—Schabatz, Belgrad — Dubravitza und zwischen Galatz — Tulcia. Tägliche Localschiffverbindungen bestehen: zwischen Engelhartszell—Linz, Grein—Melk, Melk—Krems—Hollenburg, Wien (Weissgärber)—Pressburg vom 1. Mai ab um 5 U. Nachm. zu Thal, um 6 U. Vorm. zu Berg; zwischen Semlin—Belgrad—Pancsova und im Rayon von Budapest.

Deutsches Reich. (Tagung der Schiffsbautechnischen Gesellschaft in Düsseldorf.) In Düsseldorf wird, wie die „Hamb. Nachr." mittheilen, die Tagung der Schiffsbautechnischen Gesellschaft vom 2. bis 5. Juni stattfinden. Dieselhe wird diesmal einen internationalen Charakter tragen, da zahlreiche Besucher aus dem Auslande bereits angemeldet sind.

— (Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft vereinigter Elbe- und Saaleschiffer, Dresden.) Die von der Generalversammlung kürzlich beschlossene Capitalserhöhung von Mk. 500.000 zum Mindestcourse von 112·5 pCt. ist in das Handelsregister des kgl. Amtsgerichtes Dresden eingetragen worden. Das Grundcapital beträgt nunmehr Mk. 3,500.000.

— (Gründung einer Rhederei in Lübeck mit der Bezeichnung „Hanseatischer Lloyd".) Wie die „Hamb. Nachr." erfahren wird von dem Director und Leiter der Hanseatischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft die Gründung einer Rhederei in Lübeck unter den Namen „Hanseatischer Lloyd" geplant. Zunächst ist der Ankauf von 3 Dampfern (Neubauten) in Aussicht genommen, deren Erwerb und Inhetriebsetzung ein Capital von etwa Mk. 1,200.000 erfordern.

Frankreich. (Compagnie Havraise Peninsulaire. Aus dem Jahresberichte 1901.) Nach dem Jahresberichte dieser Gesellschaft für das Jahr 1901 betrugen die Einnahmen im verflossenen Jahre Frcs. 1,376.888 (im Jahre 1900 Frcs. 1,415.765), die Ausgaben Frcs. 724.859 (1900 Frcs. 662.786), der Reingewinn Frcs. 652.028 (1900 Frcs. 752.978). Der Flotte wurde ein neuer Dampfer „Djiboutie" von 7000 t hinzugefügt, demgemäss die Abschreibung von Frcs. 498.197 im Vorjahre, auf Frcs. 576.916 per 1901 erhöht. Der Specialreserve wurden dagegen nur Frcs. 100.000 (im Vorjahre Frcs. 200.000) überwiesen. Die Dividende beträgt Frcs. 50 = 10 pCt. wie im Jahre 1900. Die ordentliche Reserve stieg von Frcs. 367.279 auf Frcs. 401.597. Die Bezüge des Aufsichtsrathes betrugen Frcs. 40.202 gegen Frcs. 50.297 im Vorjahre und der Vortrag auf neue Rechnung Frcs. 64.226 gegen Frcs. 52.400 im Vorjahre. Die Flotte besteht aus 14 Dampfern mit einem Buchwerthe von Frcs. 12,859.852.

[„Hamburger Nachrichten."]

Literatur.

Theoretische und praktische Anleitung zum Nivelliren von S. Stampfer, weil. o. ö. Professor der praktischen Geometrie am k. k. polytechnischen Institute, Mitglied der kaiserlichen Akademie der Wissenschaften zu Wien etc. Zehnte Auflage, umgearbeitet von Eduard Doležal, o. ö. Professor an der k. k. Berg-Akademie in Leoben. Mit 86 Textfiguren. Wien 1902. Druck und Verlag von Carl Gerold's Sohn. Preis K 6.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Franzensbrückenstrasse.

Monat März 1902.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten März 1902	Eingelagert vom ersten bis letzten März	Ausgelagert vom ersten bis letzten März	Stand am letzten März 1902
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	53.131	28.079	20.083	61.127
Darunter wichtige Waaren:				
Colonialwaaren	—	—	—	—
Eisen	5.965	875	367	6.473
Erden	—	—	—	—
Fette	2.742	903	453	3.192
Felle	—	—	—	—
Kaffee	4.966	1.843	1.498	5.311
Stärke	3.931	786	1.255	3.462
Wein	—	—	—	—
Zucker	4.714	6.190	4.157	6.747
Reps	—	—	—	—
Mehl	3.173	1.897	1.253	3.817
Wild	—	—	—	—
Diverse	27.640	15.585	11.100	32.125
Assecuranzwerth K	3,151.112	1,715.821	1,748.770	3,118.163

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 24 Arbeitstagen 200.675 kg, Assecuranzwerth von K 144.357.

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten März 1902	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten März 1902
		vom ersten bis letzten März		
Lagerscheine:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth K	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth K	—	—	—	—
Lombardbetrag K	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Praterquai.

Monat März 1902.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten März 1902	Eingelagert vom ersten bis letzten März	Ausgelagert vom ersten bis letzten März	Stand am letzten März 1902
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	46.189	25.010	19.691	51.508
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	—	1.800	—	1.800
Hafer	20.277	21.176	11.644	29.809
Roggen	13.123	1.965	2.532	12.556
Mais	7.970	—	3.348	4.622
Reps	1.558	17	304	1.271
Gerste	2 540	—	1.317	1.223
Diverse	721	52	546	227
Assecuranzwerth . . K	723.230	402.030	310.540	814.720

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten März 1902	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten März	Zurückgelangt vom ersten bis letzten März	Stand am letzten März 1902
Lagerscheine:				
Stück	2	1	—	3
Versicherungswerth . K	49.400	29.500	2.800	76.100
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	März 1902				März 1901			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Metercentner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	233.350	184.751	194.606	223.495	262.607	116.172	163.763	215.016
Darunter:								
Weizen	27.102	20.575	25.898	21.779	91.490	31.018	43.789	78.719
Roggen	39.062	28.196	24.508	42.750	36.807	25.174	28.427	33.554
Gerste	24.854	3.429	8.387	19.896	44.602	13.072	28.245	29.429
Hafer	54.436	52.898	29.489	77.845	29.016	21.310	32.825	17.501
Mais	29.558	70.892	86.533	13.917	5.509	14.917	16.277	4.149
Hirse	9.309	260	3.372	6.197	5.547	796	928	5.415
Bohnen	4.882	502	759	4.625	3.849	633	888	3.594
Erbsen	834	74	386	522	420	323	66	677
Malz	309	201	201	309	441	291	110	622
Reps	1.082	101	201	982	198	30	56	172
Hanfsamen	471	267	121	617	562	200	449	313
Wicken	3.378	193	1.542	2.029	1.537	329	1.563	303
Mehl	3.722	558	1.501	2.779	10.063	1.731	2.599	9.195
Kleie	5.192	427	3.034	2.585	1.584	700	1.106	1.178
	204.191	178.573	185.932	196.832	231.625	110.524	157.328	184.821
Spiritus	3.554	1.074	—	4.728	8.445	—	—	8.445
Zucker	7.883	205	1.141	6.947	4.810	201	544	4.467
Wein	2.988	648	895	2.741	1.958	1.021	167	2.812
Oele und Fette	869	15	282	602	742	160	301	601
Sonstige Waaren	13.765	4.236	6.356	11.645	15.027	4.266	5.423	13.870
Mittlere Tagesbewegung	15.807 Metercentner				11.197 Metercentner			
Versicherungswerth . . . K	4,134.050	1,475.040	1,601.890	4,007.200	5,012.550	1,085.590	1,839.580	4,258.560

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	40	25	14	51	110	12	29	93
Versicherungswerth . . K	464.950·—	407.200·—	255.700·—	616.450·—	930.750·—	48.900·—	290.900·—	688.750·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	2	—	—	2	4	2	3	3
Versicherungswerth . . K	3.400·—	—	—	3.400·—	30.400·—	20.000·—	28.800·—	21.600·—
Lombardbetrag . . . . K	2.600·—	—	—	2.600·—	19.656·—	12.456·—	18.056·—	14.056·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Ergänzung des vom 1. Jänner 1902 giltigen Anhanges zu dem Localgütertarife, Theil II, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1902 ist in der auf Seite 4 unter laufender Nummer 3 (Mineralkohle und Steinkohlenkokes etc.) des obigen Anhanges enthaltenen Frachtbegünstigung in die Spalte 8 in der zweiten Zeile vor dem Worte „übergehenden" aufzunehmen: „sowie auf das Zuschubsgeleise der Hütten-Direction der mähr.-schles. Drahtindustrie-Actiengesellschaft in Oderberg".

Nach der dritten Zeile ist aufzunehmen nach „Für": „die an die Hütten-Direction der mähr.-schles. Drahtindustrie-Actiengesellschaft, — ferner für".

Budapest, am 18. April 1902. [342]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Fahrpreise von und nach Mautern a/D.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1902 treten im Verkehre von Mautern a/D. nach Stein und Krems und umgekehrt die folgenden abgeänderten Fahrpreise in Kraft, und zwar:

	I. Platz	II. Platz	III. Platz
	Heller		
für das Postschiff . . .	40	30	20
für das Localschiff . .	30	20	—

Wien, am 21. April 1902. [343]

Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr.

Aufnahme der Station Iglau in den Ausnahmetarif Nr. 5 (Zucker aller Art).

In den Ausnahmetarif Nr. 5 (Zucker aller Art) des Tarifes für den Oesterreichischen Donau-Umschlagsverkehr, giltig vom 1. März 1902, ist auf Seite 19 (nach Goltsch-Jenikau) die Station der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn

	a) 5000 kg	b) 10.000 kg
	Centimes Gold für 100 kg	
Iglau mit den Frachtsätzen . .	103	79

aufzunehmen.

Wien, am 21. April 1902. [344]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Stationsnamenänderung.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1902 wird die Benennung der auf unserer Linie Wien—Triest gelegenen Station „Klamm" auf „Klamm-Schottwien" abgeändert.

Wien, am 18. April 1902. [345]

Directer Güterverkehr zwischen der Localbahn Friedland-Hermsdorf und der schmalspurigen Eisenbahnen Zittau-Markersdorf-Hermsdorf und Zittau-Oybin.

Ergänzung der Güterclassification.

Die Fracht für gebrauchte leere Emballagen, die nach § 20 der Allgemeinen Tarifvorschriften für die Deutsch-Oesterreichischen Verkehre zu den Sätzen des Specialtarifes A 2 abzufertigen sind, werden nach den Sätzen des Specialtarifes I berechnet.

Friedland i. B., am 18. April 1902. [346]

Betriebsdirection der Friedländer Bezirksbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Schlafwagenverkehr Wien—Karlsbad und Wien—Prag.

Vom 1. Mai 1902 angefangen werden bei den Schnellzügen Nr. 5/n St.E.G. und Nr. 29 B.E.B., bezw. Nr. 30 B.E.B. und Nr. 8/n St.E.G. in den Relationen Wien—Karlsbad über Brünn—Prag und Wien—Prag über Brünn besondere Schlafwagen in Verkehr gesetzt.

Für die Benützung dieser Schlafwagen sind ausser den tarifmässigen Schnellzugsfahrpreisen für die I. Classe, bezw. II. Classe noch folgende Gebühren zu entrichten:

rücksichtlich der Strecke Wien—Karlsbad oder umgekehrt:

für die I. Classe K 10·80 per Fahrkarte
„ „ II. Classe K 8·40 per Fahrkarte

rücksichtlich der Strecke Wien—Prag oder umgekehrt:

für die I. Classe K 8·00 per Fahrkarte
„ „ II. Classe K 6·00 per Fahrkarte

Wien, am 22. April 1902. [347]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung von Frachtsätzen.

In dem seit 1. Jänner 1902 giltigen Nachtrag II zum Tarife, Theil II, Heft 3, wird bei Position 46 der Frachtsatz sub c) von 473 auf **433** Heller, jener sub d) von 433 auf **473** Heller berichtigt.

Wien, am 22. April 1902. [348]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über preussisch-österreichische Grenzstationen.

Einführung von Fahrpreisen und Gepäcksätzen.

Mit 1. Mai 1902 gelangen folgende neue Fahrpreise und Gepäcksätze zur Einführung:

Kilometer	Von — nach	Bahnweg über	Personenfahrgeld ausschliesslich tarifmässigen Zuschlages für D- und L-Züge				Gepäckfracht für 10 kg	
			Rückfahrkarten					
			Giltigkeitsdauer in Tagen	für alle Züge			Gesammtgewicht	Uebergewicht
				I.	II.	III.		
				Classe			a	b
				Mark			Mark	
	1. Von Stationen des Directionsbezirkes Breslau (Controlbezirk Breslau)							
	Von Bad Salzbrunn nach Wekelsdorf oder Braunau	Halbstadt	.	.	2·40[1]	1·60[1]		
	Von Breslau (Freib. Bhf.) nach Wekelsdorf oder Braunau	Halbstadt	.	.	6·70[1]	4·50[1]		
	Von Breslau (Oberschl. Bhf.) nach Freiwaldau-Gräfenberg oder Niederlindewiese	Grottkau—Ziegenhals	.	.	8·90[1]	5·50[1]		
	Ramsau	Grottkau—Ziegenhals	.	.	9·60[1]	6·00[1]		
	Von Brieg nach Freiwaldau-Gräfenberg oder Niederlindewiese	Grottkau—Ziegenhals	.	.	6·40[1]	3·90[1]		
	Ramsau	Grottkau—Ziegenhals	.	.	7·10[1]	4·40[1]		
	Von Conradsthal nach Wekelsdorf oder Braunau	Halbstadt	.	.	2·10[1]	1·40[1]		
	Von Fellhammer nach Wekelsdorf oder Braunau	Halbstadt	.	.	1·70[1]	1·10[1]		
	Von Freiburg i. Schl. nach Wekelsdorf oder Braunau	Halbstadt	.	.	3·20[1]	2·20[1]		
	Von Friedland Ndr.-Schl. nach Wekelsdorf oder Braunau	Halbstadt	.		1·00[1]	0·70[1]		
168	Von Görlitz nach Nachod	Hirschberg—Halbstadt	.	21·90	16·00	10·10	0·10	0·69
	Von Grottkau nach Freiwaldau-Gräfenberg oder Niederlindewiese	Ziegenhals	.	.	5·10[1]	3·00[1]		
	Von Hirschberg i. Schl. nach Nachod	Halbstadt	.	12·50	9·00	5·40	0·10	0·30
90	Von Nieder-Salzbrunn nach Wekelsdorf oder Braunau	Halbstadt	.	.	2·70[1]	1·80[1]		
304	Von Sommerfeld nach Nachod	Brockau O.-S. Freib. Bhf.—Halbstadt	.	38·20[2]	28·20[2]	18·20[2]	0·10	1·37
	2. Von Stationen des Directionsbezirkes Bromberg (Controlbezirk Bromberg)							
448	Von Bromberg nach Nachod	Inowrazlaw — Posen — Breslau O.-S. Freib. Bhf.—Halbstadt	.	55·50	41·20	26·90	0·10[1]	2·00[1]
412	Von Cüstrin und Cüstrin Vorstadt nach Nachod	Lebus — Sommerfeld oder Roggen—Glogau — Breslau — Freiburg — Halbstadt	.	51·20	37·90	24·70	0·10[1]	1·91[1]
347	Von Gnesen nach Nachod	Posen — Breslau O.-S. Freib. Bhf.—Halbstadt	.	43·40	32·10	20·80	0·10[1]	1·58[1]
403	Von Inowrazlaw nach Nachod	Posen — Breslau O.-S. Freib. Bhf.—Halbstadt	.	50·10	37·10	24·20	0·10[1]	1·86[1]
380	Von Kreuz nach Nachod	Posen — Breslau O.-S. Freib. Bhf.—Halbstadt	.	47·30	35·10	22·80	0·10[1]	1·75[1]
456	Von Landsberg a/W. nach Nachod	Cüstrin — Lebus — Sommerfeld oder Roggen — Glogau — Breslau — Freiburg—Halbstadt	.	56·40	41·90	27·30	0·10[1]	2·13[1]
439	Von Schneidemühl nach Nachod	Kreuz oder Obernik — Posen — Breslau O.-S. Freib. Bhf.—Halbstadt	.	54·40	40·40	26·30	0·10[1]	2·04[1]
437	Von Thorn Hauptbhf. nach Nachod	Posen — Breslau O.-S. Freib. Bhf.—Halbstadt	.	54·20	40·20	26·20	0·10[1]	2·03[1]
439	Von Thorn Stadt nach Nachod	Posen — Breslau O.-S. Freib. Bhf.—Halbstadt	.	54·40	40·40	26·30	0·10[1]	2·04[1]

[1]) Sonntagskarten.
[2]) Zu beachten: B. Besondere Tarifbestimmungen. Verkehr über Breslau.

Wien, am 19. April 1902. [349]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Geflügel-Ausstellung in Aussig. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände und Thiere.) Anlässlich der in der Zeit vom 23. bis 25. März in Aussig stattfindenden Geflügel-Ausstellung finden für die Beförderung der hiezu bestimmten Gegenstände und Thiere auf den in Böhmen gelegenen Linien der Staats- und Privatbahnen, die im gemeinsamen Tarife, Theil I, Abtheilung B, Abschnitt C—IX und X vorgesehenen Tarifbegünstigungen, unter den daselbst angeführten Bedingungen, Anwendung.

Deutsche Gewerbe-, Industrie- und landwirthschaftliche Ausstellung in Tetschen. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände.) Anlässlich der in der Zeit vom 15. Juli bis 15. September 1902 in Tetschen stattfindenden deutschen Gewerbe-, Industrie- und landwirthschaftlichen Ausstellung finden für die Beförderung der hiezu bestimmten Gegenstände auf jenen österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Theil I, giltig ist, die im gemeinsamen Tarife, Theil I, Abth. B, Abschnitt C—IX vorgesehenen Tarifbegünstigungen, unter den daselbst angeführten Bedingungen, Anwendung.

Ausland.

Directer Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Februar 1901. (Auflassung des Localbahnzuschlages.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1902 wurde auf der Localbahn Kronach-Nordhalben für Stammholz (Lang- und Rundholz), wie im Ausnahmetarife 1 b genannt, bei Aufgabe in Wagenladungen der Localbahnzuschlag von Mk. 0·06 für 100 kg aufgelassen.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft B, Beförderung von lebenden Thieren, vom 1. Jänner 1900. (Aenderungen.)

1. Durch die neue Zusatzbestimmung III 1 zu § 44 der Verkehrsordnung werden die Bestimmungen über die Zulassung von Viehbegleitern dahin geändert, dass der Regel nach die Begleiter ihren Platz in dem zu beaufsichtigenden Viehwagen zu nehmen haben. Ist dies aus gewissen Gründen nicht nothwendig oder nicht ausführbar, wie z. B. bei mehrbödigen Wagen, bei starker Kälte oder bei grosser Hitze, bei Transporten auf sehr grosse Entfernungen, so können die Begleiter nach Befinden des diensthuenden Stationsbeamten (sowohl auf der Abgangsstation, als auch auf einer Unterwegsstation) ausnahmsweise im Packwagen oder in einem Güterwagen oder in einem Personenwagen der niedrigsten im Zuge befindlichen Classe befördert werden.

2. Durch die Aenderungen in den §§ 8(1), 10 und 11 der Allgemeinen Tarifvorschriften sind die Bestimmungen genauer gefasst worden insofern, als der Ausdruck „in Ermangelung" anderer Wagen, der zur Meinungsverschiedenheiten Anlass gegeben hat, beseitigt worden ist.

3. Der Frachtzuschlag für Angabe des Interesses an der Lieferung, der bisher 0·25 Pfg. für je Mk. 10 und 10 km betragen hat, ist auf 0·2 Pfg. ermässigt worden.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899. (Einbeziehung neuer Stationen; Stationsnameuänderungen.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1902 wurden die nachbenannten württembergischen Stationen:

Baiersbronn,	Leonbronn,
Donzdorf,	Nenningen,
Eningen Ort,	Pfaffenhofen i. Württ.,
Freudenstadt Stadtbhf.,	Weiler a. d. Zaber,
Friedrichsthal i. Württ.,	Weissenstein b. Süssen und
Klosterreichenbach,	Zaberfeld

in den vorbezeichneten Güterverkehr einbezogen.

Die seitherigen Stationen Freudenstadt und Eningen unter Achalm erhielten die Bezeichnung „Freudenstadt Hauptbhf.", bezw. „Eningen Staatsbhf."

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. Juni 1901. (Auflassung des Localbahnzuschlages.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1902 wurde auf der Localbahn Kronach—Nordhalben für Stammholz (Lang- und Rundholz), wie im Ausnahmetarife 1 b genannt, bei Aufgabe in Wagenladungen der Localbahnzuschlag von Mk. 0·06 für 100 kg aufgelassen.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). (Einführung von Tarifnachträgen.) Mit Giltigkeit vom 15. April 1902 traten die Nachträge III zu den Tarifheften 4 und 6, sowie Nachtrag II zum Heft 10, Theil II A in Kraft. Sofern in letzterem Nachtrage Frachterhöhungen enthalten sind, gelten dieselben erst vom 1. Juni 1902 ab.

Die Nachträge können von der Drucksachencontrole der kaiserl. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unentgeltlich bezogen werden.

Grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen. (Nachtrag I.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1902 ist der Nachtrag I zum Anhang zu den directen Gütertarifen der Badischen Staatseisenbahnen ausgegeben worden. Derselbe enthält im Wesentlichen die Aufnahme der Station Ettlingen Holzhof für den Wagenladungsverkehr.

Exemplare des Nachtrages sind von dem Gütertarifbureau in Karlsruhe zum Preise von 5 Pfg. für das Stück zu erhalten.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

M. WOLF

k. u. k. Hoflieferant 664

Wien, VI. Mariahilferstrasse 29

Telephon 4435

Uniformen, feine Civil-Garderobe.

Preiscourante auf Wunsch.

Für Localbahnen.

Ein viele Jahre bei Haupt- und Localbahnen activ gewesener Directionsbeamter, vertraut mit den Registratur-, Secretariats-, Einnahmen-, Controle-, Transport-, Reclamations-, Tarifs-, Zugförderungs-, Drucksorten-, Inventar- und statistischen Agenden, sowie Bilanzarbeiten, sucht Engagement ohne Altersversorgung. Anträge erbeten unter **„Pensionist 1248"** an die Administration dieses Blattes.

Bau-Ausschreibung.

Im Bezirke der k. k. Staatsbahn-Direction Villach wird in der Station Knittelfeld bei der Werkslättenanlage der Bau eines Maschinen- und Kesselhauses zur Ausführung gelangen und werden die bezüglichen Arbeiten im Offertwege vergeben.

Die Bausumme für diese Herstellung beträgt K 47.500.

Als Vollendungstermin für die in Rede stehenden Arbeiten wird der 1. October 1902 bestimmt.

Die bezüglichen Offerte, mit einem Kronenstempel per Bogen versehen, sind bis 10. Mai 1902, 12 Uhr Mittags, an die k. k. Staatsbahn-Direction Villach, versiegelt und mit der Aufschrift **„Offert für die Herstellung des Maschinen- und Kesselhauses bei der Werkstättenanlage in der Station Knittelfeld"** einzubringen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 10. Mai 1902, 3 Uhr Nachmittags, statt.

Der Offertleger hat mit seinem Offert bis 10. Juni 1902 im Worte zu verbleiben.

Das Vadium beträgt 5 pCt. der offerirten Bausumme, welches dann nach Zuschlag als Caution liegen bleibt.

Die auf die Ausführung bezughabenden Projectspläne, allgemeine und specielle Bedingnisse, Baubeschreibung und Kostenberechnungen sind im Bureau der Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau der k. k. Staatsbahn-Direction Villach einzusehen und können daselbst auch die Offertformulare behoben werden.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass sich die k. k. Staatsbahn-Direction Villach das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Villach, am 10. April 1902.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Villach.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1063	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Quarzsand	Znaim St.E.G.	Schimitz St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localgütertarif, Theil II, Heft I	51 Heller	44 Heller	7 Heller	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen obliegt den Parteien
1064	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Bier in Fässern	Landskron	Eisenberg a. d. M.	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 65		Im Kartirungswege		
					Goldenstein					88				
			Bier in Flaschen	Landskron	Eisenberg a. d. M.					70				
					Goldenstein					97				
			Leer retourgehende Bierfässer (unter 8 hl Gehalt)	Eisenberg a. d. M.	Landskron					41				
				Goldenstein						61				
			Leere Bierflaschen in Kisten	Eisenberg a. d. M.	Landskron					62				
				Goldenstein						82				
1065	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Holz der Pos. H—19 der Güterclassification (mit Ausnahme von Brennholz und Abfallholz)	Szendrö	Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Für Eisenbahnschwellen aus Eichenholz bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3 vom 1. Jänner 1902	158 Heller	136 Heller	22 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien

k. k. österr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der	2
Die Publication erfolgt und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Bukowinaer und Neuen Bukowinaer Localbahnen	Bukowinaer und Neuen Bukowinaer Localbahnen, Ostgalizischen Localbahnen		
Satnrationsschlamm	Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze und Rübenschnitzabfälle	Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze und Rübenschnitzabfälle und Saturationsschlamm	
Hatna Hlihoka Hadikfalva		Lužan	
Stationen der Localbahnen: 1. Hatna-Valeputna. 2. Hliboka-Berhometh mit der Abzweignng Karapcziu-Czudin der Bnkowinaer Localbahnen. 3. Hadikfalva-Brodina mit der Abzweigung Karlsberg—Putna der Neuen Bukowinaer Localbahnen		Station der Linien, bezw. Strecken: 1. Lužan-Zaleszczyki der Neuen Bukowinaer Localbahnen. 2. Biała czortkowska-Zaleszczyki, Tarnopol-Kopyczyńce, Wygnanka-Teresin-Skała mit der Abzweigung Teresin—Iwanie Puste der Ostgalizischen Localbahnen einschliesslich der Pëagestrecke Biała czortkowska—Kopyczyńce, als eine Bahn betrachtet	
Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- nnd Ahladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu hewirken			
bis anf Widerruf, längstens bis 31. December 1902			
Localtarif			
Verschieden			
Auf Entfernungen von 1—25 km . . . . . 0·4 h Auf Entfernnngen über 25 km . . . . . 0·3 h für 100 kg nnd 1 km ohne Manipnlationsgebühr rücksichtlich des Durchlanfes der hezüglichen Localhahn ab **Hatna, Hliboka, bezw. Hadikfalva,** unter Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 8 b für 100 kg	Ansnahmetarif II aus Abschnitt B, B, 3 des Tarifes, Theil II, Heft 2, gekürzt um 6 h für 100 kg rücksichtlich des Dnrchlanfes der hezüglichen Localhahn ab **Hatna, Hliboka, bezw. Hadikfalva,** unter Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 8 h für 100 kg	Ansnahmetarif II aus Abschnitt B, B, 1 des Tarifes, Tbeil II, Heft 2, unter Durchrechnuug des Barêmes für die ganze Transportstrecke ab **Lužan** und einmaliger Anrechnnng der Manipulationsgebühr	
Verschieden			
Im Kartirungswege			
		Giltig auch für Sendungen von Znczka ab Lužan.	

In diese Publication wurde die Publication aus dem Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 145 vom 14. December 1901 unter fortlaufender Nr. 3299 einbezogen und ist diese Publication demgemäss als gegenstandslos zu betrachten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1067	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Natrium-Bisulfat (saures, schwefelsaures oder doppelschwefelsaures Natron)	Pozsony dynamitgyár	Asch Bayer. St.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 1. Mai 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil II, Heft 2 des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. September 1900	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 180		Im Kartirungswege		
					Asch Stadt					184				
1068	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Cement	Pollesbau	Asch B.St.B.	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Mai 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil II, Heft 3 B des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 15. October 1897	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 191		Im Kartirungswege		
					Asch Stadt					194				
1069	Buschtěhrader Eisenbahn	betheiligten Verwaltungen	Roheisen des Ausnahmetarifes Nr. 5 III c des nachbenannten Tarifes	Riesa-Elbkai	Pilsenetz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der übrigen für den Ausnahmetarif Nr. 5 III c giltigen allgemeinen Bestimmungen	vom 1. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Elbeumsetzblagstarif, Westösterreich-Riesa-Elbkai vom 1. Juni 1901	Bestebt kein directer Frachtsatz	74 Pfennig		Im Kartirungswege		

oder umgekehrt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1070	**Südbahn-Gesellschaft**		Steinzeugröhren und Thonplatten nicht glasirt	Wien-Matzleinsdorf transit	Mödling	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Abladen obliegt dem Empfänger. Die Sendungen müssen in Mödling mit Strassenfuhrwerken abgeführt werden	vom 1. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	16	12	4	im Kartirungswege		
1071	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Braunkohle		Bubna St.E.G.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes.	vom 1. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig-Schima, bezw. Prag vom 1. Juli 1899	Kronen für 10.000 kg			im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautender Duplicat-Frachtbriefe, die einen Rückvergütungsstempel nicht tragen dürfen und entsprechend consignirt bis spätestens Ende März 1903 bei der betreffenden Abgabsbahn einzubringen sind	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Bilin k.k.St.B.					55·8	50·0	5·8			
				Brüx A.T.E. u. k.k.St.B.					57·0	52·4	4·6			
				Dux und Ladowitz					55·0	49·4	5·6			
				Holtschitz-Seestadtl					58·0	51·0	1·0			
				Triebschitz					57·6	53·4	4·2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1072	Oesterreichischen Nordwestbahn		Braunkohlen als Frachtgut	Bilin	Podĕbrad	Einhaltung der Bestimmungen des citirten Tarifes. Die Sendungen müssen an ein mit der Station Podĕbrad in Schienenverbindung stehendes Fabriksetablissement adressirt sein, dahin zugeschoben und daselbst zum Zwecke des Betriebes dieses Fabriksetablissements verbraucht werden, worüber erforderlichenfalls der Nachweis zu erbringen ist	vom 1. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Prag vom 1. Juli 1899	Kronen für 10.000 kg	62·6		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1903	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht inbegriffen
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.						63·8				
				Dux und Ladowitz						61·8				
				Franz Josef-Stollen						61·0				
				Holtschitz-Seestadtl						64·8				
				Karbitz						55·8				
				Maria-Ratschitz						62·6				
				Mariaschein						57·2				
				Paredl						63·6				
				Schallan						61·0				
				Schönfeld						55·0				
				Schwaz-Kuttowitz						61·8				
				Settenz						60·2				
				Teplitz						59·4				
				Trlebschitz						64·4				
				Trupschitz						73·4				
				Türmitz						54·6				
				Ullersdorf						61·0				
1073	Oesterreichischen Nordwestbahn		Braunkohlen als Frachtgut	Bilin	Melnik	Aufrechthaltung der Bestimmungen des citirten Tarifes. Die Sendungen müssen an eine mit der Station Melnik in Schienenverbindung stehende Zuckerfabrik adressirt sein, dahin zugeschoben und daselbst verbraucht werden	vom 1. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Prag vom 1. Juli 1899	Kronen für 10.000 kg	39·4		Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.						40·6				
				Dux und Ladowitz						38·6				
				Franz Josef-Stollen						37·0				
				Holtschitz-Seestadtl						41·6				
				Karbitz						31·8				
				Maria-Ratschitz						39·4				
				Mariaschein						33·2				
				Paredl						40·4				
				Schallan						34·9				
				Schönfeld						31·0				
				Schwaz-Kuttowitz						38·6				
				Settenz						36·2				
				Teplitz						35·4				
				Trlebschitz						41·2				
				Türmitz						30·6				
				Ullersdorf						37·0				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1074	**Oesterr. Nordwestbahn**		Braunkohlen als Frachtgut		Wegstädtl	**Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 metr. Tonnen.** Die Transporte müssen an die Zuckerfabrik in Wegstädtl adressirt sein. Jede der contrahirenden Firmen hat eine Caution von Kronen 4000 in Baarem oder pupillarsicheren Werthpapieren (znm Börsencourse berechnet) zu erlegen, welche sie sofort retournirt erhält, sobald mittelst Vorlage der auf die Firma als alleinige Aufgeberin und eine Zuckerfabrik in Wegstädtl als Empfängerin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe der Nachweis geliefert wird, dass innerhalb der Vertragsdauer 5000 metr. Tonnen expedirt wurden. Bei Nichtanfbringung des Minimalquantums verfällt von der Caution die Differenz zwischen dem officiellen und zugestandenen Frachtsätze für das factisch aufgelieferte Quantum	vom 1. Mai 1902 bis Ende April 1903	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Prag vom 1. Juli 1899		Kronen für 10.000 kg		Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schlepphahngebühren nicht enthalten
				Bilin						34·4				
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.						35·6				
				Dux und Ladowitz						33·6				
				Franz Josef-Stollen						32·0				
				Holtschitz-Seestadtl						36·6				
				Karbitz						26·8				
				Maria-Ratschitz						34·4				
				Mariaschein						28·2				
				Paredl						35·4				
				Schallan						29·9				
				Schönfeld						26·0				
				Schwaz-Kuttowitz						33·6				
				Settenz						31·2				
				Teplitz						30·4				
				Triebschitz						36·2				
				Trupschitz						15·2				
				Türmitz						25·6				
				Ullersdorf						32·0				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1075	**Oesterr. Nordwestbahn**		Pflastersteine	Littitz a Adler	Prag Oe.N.W.B., Lieben Oe.N.W.B. und Wysocan Oe.N.W.B.	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der vorwendeten Wagen und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898	78 Heller	52 Heller	26 Heller	Im Kartirungswege			

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
41	Nr. 134 vom 19. November 1901	2489	K. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Localbahnen	Schnittholz der Pos. H–18 3, a) und b), des Oesterreichisch-Ungarischen Tarifes, Theil I	den in umstehender Tabelle angeführten Aufgabsstationen	den in umstehender Tabelle angeführten Stationen	In der Rubrik 6 ist in der letzten Zeile nach dem Worte „Frachtbriefen“ ein *) zu setzen und in der Rubrik 14 nachzutragen: *) „(ohne Routenvorschrift, da die Nachlässe über alle transportberechtigten Routen zugestanden werden.)“	
42	Nr. 151 vom 31. December 1901	3911	K. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Localbahnen	Holzabfall (Klotzholzabfälle, Sägeabfälle, d. i. Sämmlinge, Latten und Schwartenabfälle), ferner Sägespäne und Sägemehl	Lukawetz a/S.	Hliboka transit	In der Rubrik 4 hat es anstatt „Holzabfall“ richtig **„Buchenholzabfall“** zu lauten	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 47. **Wien, 26. April 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Die Eisenbahnen Canadas im Jahre 1900. — Eisenbahn-Investitionen in England. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 21. April 1902, womit für den Monat Mai 1902 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Mai 1902 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von neunzehneinhalb ($19^1/_2$) Percent in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Genehmigung der Statutenänderung der Localbahn Krakau-Kocmyrzów.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium die auf Grund der Beschlüsse der Generalversammlung der Actionäre der Gesellschaft „Localbahn Krakau-Kocmyrzów“ in Wien vom 8. Juli 1901 erfolgten Aenderungen der Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 15. April 1902. — Z. 14.793 ex 1902. E.-M.-Z. 18.019 ex 1902.

Die Eisenbahnen Canadas im Jahre 1900.

Wir entnehmen einem Consulatsberichte aus Montreal folgende Darstellung: Die Anzahl der Eisenbahnen, welche Canada derzeit besitzt, beträgt 169; hievon sind 25 zu dem sogenannten „Grand Trunk Railway System“, sowie 28 zu dem „Canadian Pacific Railway System“ vereinigt, während die übrigen 116 gleichfalls mehr oder weniger concentrirt sind. Unter den letzteren befinden sich zwei Brückenbahnen mit einer Geleiselänge von 3·5 Meilen, ferner eine Tunnelbahn von 2·5 Meilen und 12 elektrische Bahnen mit einer Geleiselänge von zusammen 175·5 Meilen.

Die Geleiselänge der angegebenen Bahnen stellt sich wie folgt:

	1899	1900
	englische Meilen	
Canadian Pacific Railway	6.682·91	6.874·22
Grand Trunk Railway	3.061·98	3.153·44
Intercolonial Railway	1.510·94	1.510·94
Andere Bahnen	5.862·58	6.104·61
Elektrische Bahnen (12)	134·61	175·56
Brücken und Tunnelbahnen . . .	5·56	5·56
Zusammen . . .	17.258·58	17.824·33

Diese Längen vertheilen sich auf die einzelnen Provinzen der Dominion in folgender Weise:

	1867	1899	1900
		englische Meilen	
Ontario	1275	6.798	6.812
Quebec	523	3.345	3.414
New Brunswick	196	1.434	1.438
Nova Scotia	93	909	927
Prince Edward Island	—	210	210
Manitoba	—	1.603	1.815
Northwest Territories	—	1.830	1.901
British Columbia	—	1.129	1.307
Zusammen	2087	17.258	17.824

Aus den folgenden Angaben ist das Verhältniss der Eisenbahnlänge zur Bevölkerungszahl nach der Zählung des Jahres 1891 ersichtlich:

	Percentsatz der Bevölkerung	Percentsatz der Eisenbahn
Ontario	42·80	38·22
Quebec	30·10	19·15
Nova Scotia	8·55	5·20
New Brunswick	5·98	8·07
Prince Edward Island	2·04	1.18
Manitoba	4·40	10·19
Northwest Territories	2·66	10·66
British Columbia	3·44	7·33

Die Gesammtlänge der im Jahre 1900 fertiggelegten Geleise beträgt 17.824 Meilen; hievon sind 17.657 Meilen dem Verkehre übergeben. Mit Stahlschienen sind 17.694 Meilen belegt, wovon 591 Meilen Doppelgeleise sind.

An Förderungsbeiträgen zahlten die Federal-Regierung Dollars 8952, die Provinzial-Regierungen durchschnittlich Dollars 1756 und die Ortsgemeinden Dollars 891 per Meile fertiggestellten Geleises. Das Gesammtcapital der Bahnen stellte sich in den einzelnen Jahren in folgender Weise zusammen:

	1898	1899	1900
		Dollars	
An Activen, Barschaft, Actien etc.	733,098.656	753,353.795	784,042.799
Beitrag der Federal-Regierung	151,509.812	155,646.419	159,565.770
„ „ Provinz-Regierung Ontario	7,200.004	7,281.129	7,291.574
„ „ „ Quebec	15,550.291	15,646.789	15,783.036
„ „ „ New Brunswick	4,429.090	4,506.041	4,529.041
„ „ „ Nova Scotia	1,653.108	1,583.108	1,583.109
„ „ „ Manitoba	2,625.562	1,602.158	2,085.907
„ „ „ Britisch Columbia	37.500	37.500	37.500
„ „ Ortsgemeinden	15,660.668	15,740.668	15,884.542
Aus anderen Quellen	9,532.346	9,302.117	7,456.123
Zusammen	941,297.037	964,699.784	998,268.405

Aus den nachstehenden Angaben ist die Geschäftsthätigkeit der gesammten Bahnen zu ersehen:

	1875	1898	1899	1900
Meilen im Betriebe	4.856	16.817	17.250	17.657
Meilenlänge der Züge	17,680.168	50,688.283	52,215.207	55,177.871
Beförderte Passagiere	5,190.416	18,444.049	19,133.365	21,500.175
Fracht in Tonnen	5,670.836	28,785.903	31,211.753	35,946.183
Totaleinnahmen (Dollars)	19,470.539	59,715.105	62,243.784	70,740.270
Totalausgaben „	15,775.532	39,137.549	40,706.217	47,699.798
Percentsatz der Ausgaben zu den Einnahmen	82·02	65·54	65·40	67·43

Die Staatsbahnen in Canada bestehen aus der Intercolonial Railway sammt deren Zweigen und der Prince Edward Island Railway.

Diese Bahn berührt 6 Punkte an der atlantischen Küste; nämlich Pointe du Cheme, Picton, St. John, Halifax, Sydney und North-Sydney, und hat folgende Längen: Levis- (gegenüber Quebec-) Halifax 675 Meilen, Levis-St. John 578 Meilen, Levis via Truro nach Sydney 827 Meilen und Levis via Truro nach North-Sydney 820 Meilen.

Die Prince Edward Island Bahn misst 210 Meilen. Die Bilanz der Staatsbahnen für die letzten Jahre zeigt folgendes Bild:

	1899	1900
	Dollars	
Intercolonial Railway:		
Betriebscapital	56,750.844	60,341.425
Einnahmen	3,738.331	4,552.072
Ausgaben	3,675.686	4,431.405
Reinertrag	62.645	120.667
Percentsatz der Ausgaben zu den Einnahmen	98·03	97·35
Windsor Zweigbahnen:		
Einnahmen	42.474	47.351
Ausgaben	12.873	12.891
Reinertrag	29.601	34.460
Percentsatz der Ausgaben zu den Einnahmen	30·03	27·22
Prince Edward Island Railway:		
Betriebscapital	3,790.107	3,843.653
Einnahmen	165.012	174.739
Ausgaben	218.053	220.932
Deficit	53.041	46.193
Percentsatz der Ausgaben zu den Einnahmen	132·10	126 43

Das Geschäftsjahr 1900/01 der Canadian Pacific Railway war laut des kürzlich veröffentlichten Jahresberichtes sehr zufriedenstellend. Die Einnahmen betrugen Dollars 30,855.203 gegen Dollars 29,230.028 im Vorjahre; die Auslagen beliefen sich auf Dollars 18,745.828 gegen Dollars 16,999.872 im vorhergehenden Jahre, so dass ein Reinertrag von Dollars 12,109.375 gegen

Dollars 12,230.156 resultirte. Der Percentsatz der Ausgaben zu den Einnahmen ist 60·75 gegen 58·16 Percent des Vorjahres.

Das erzielte Erträgniss erscheint umso befriedigender, wenn die schlechte Ernte des Vorjahres und deren Wirkung auf die Einnahmen der Bahnen im Allgemeinen in Betracht gezogen wird.

Eisenbahn-Investitionen in England.

Einem Berichte der „Railway-News" zufolge hat das englische Parlament in der diesjährigen Session im Interesse durchzuführender Vervollständigung des Eisenbahnnetzes im Laufe des Jahres 1902 und dem folgenden Jahre Beschlüsse von insofern bedeutender Tragweite gefasst, als die Bedeckung der Kosten der vorzunehmenden Investitionen, insoweit selbe nicht aus den Baarbeständen der Gesellschaften bestritten werden können, nur im Wege der Erhöhung des Actien- und Prioritätencapitales durchführbar ist.

Die Höhe der Summen, mit welchen die einzelnen Gesellschaften in Anspruch genommen werden, sind in nachfolgender Tabelle specificirt.

Vollbahnen mit Dampfbetrieb	Capitalsvermehrung in		
	Actien	Prioritäten	Insgesammt
	Livres Sterling		
1. Caledonian . . .	755.000	252.000	1,007.000
2. Furness	100.000	33.300	133.000
3. Gr. Central & Midland	300.000	100.000	400.000
4. Great Eastern . .	—	1,541.175	1,541.175
5. Great Northern diverse	1,500.000	500.000	2,000.000
Great Northern Islington . . .	325.000	108.000	433.000
6. Hull & Barnsley .	450.000	150.000	600.000
7. Isle of Wight Central	—	50.000	50.000
8. Kingscourt Keady .	—	150.000	150.000
9. Lancashire & Yorkshire	750.000	250.000	1,000.000
Lancashire & Yorkshire (Dampfer) . .	150.000	50.000	200.000
Lancashire & Yorkshire (Cheshire) .	—	332.000	332.000
10. London & North Western	1,000.000	300.000	1,300.000
11. London & South Western	1,000.000	333.333	1,333.333
12. Metropolitan District	250.000	83.000	333.000
13. Midland	750.000	250.000	1,000.000
„ (Dampfer).	240.000	80.000	320.000
14. North British . . .	375.000	125.000	500.000
„ „ (Dampfer)	150.000	50.000	200.000
15. North Eastern . .	900.000	300.000	1,200.000
16. South Eastern & Chatham	100.000	33.000	133.000
17. Saff Vale	60.000	20.000	80.000
17. Clay Cross*) . . .	100.000	33.300	133.300
19. Manchester City Circle*)	1,200.000	400.000	1,600.000
20. Nottingham & Retford*)	1,110.000	366.666	1,476.666
21. Sheffield Rotherham*)	825.000	275.000	1,100.000
22. Swansea*)	396.000	132.000	528.000

*) Neue Gesellschaften, deren Linien in erweitertem Umfange auszubauen und einzurichten sein werden.

Dem Parlamentsbeschlusse zufolge erfordert die „Great Northern" (5.) bei einer Capitalsvermehrung von Lst. 2,433.000 deren 2,000.000 zur Erweiterung ihrer Anlagen und für diverse Nachschaffungen, ferner Lst. 433.000 zum Baue eines Tunnels; die „London and Northwestern" (10.) Lst. 1,300.000 zur Herstellung von Anschlüssen an Nachbarbahnen; die „Lancashire & Yorkshire" (9.) Lst. 1,532.000, davon Lst. 200.000 zur Anschaffung von Dampfern behufs Herstellung eines Anschlussverkehres zur See an ihre Linien, und Lst. 332.000 zur Herstellung einer Verbindung mit den Linien der Cheshire-Eisenbahn; die „Midland" (13.) insgesammt Lst. 1,320.000, davon Lst. 320.000 zur Anschaffung von Dampfern (wie 9.), Lst. 1,000.000 zur Herstellung von Verbindungen mit Nachbarbahnen; die „Great Eastern" (4.) Lst. 1,541.175 zur Herstellung von Verbindungen mit den Linien „Lancashire & Yorkshire" und jenen der „North Eastern"; die „North British" (14.) Lst. 700.000, davon Lst. 200.000 zur Anschaffung von Dampfern (wie 9. und 13.), die „Metropolitan District" (12.) Lst. 333.000 zur Einrichtung ihrer Linien auf elektrischen Betrieb etc. etc.

Verhältnissmässig noch bedeutendere Beträge beansprucht die Ausgestaltung der Eisenbahnen mit elektrischem Betriebe im Bereiche von Städten und deren Umgebung, wie aus nachfolgender Tabelle ersichtlich:

Eisenbahnen mit elektrischem Betriebe	Capitalsvermehrung in		
	Actien	Prioritäten	Insgesammt
	Livres Sterling		
1. Brighton	9,000.000	3,000.000	12,000.000
2. Brompton & Piccadilly	2,100.000	700.000	2,800.000
3. Central London . .	3,000.000	1,000.000	4,000.000
4. City & Crystal Palace	3.750.000	1,250.000	5,000.000
5. City Wandsworth & Wimbledon . .	6,000.000	2,000.000	8,000.000
6. Charing Cross & Hampstead . . .	400.000	133.000	533.000
7. City & N. E. Suburban	3,000.000	1,000.000	4,000.000
8. Edgware & Hampstead	400.000	133.000	433.000
9. Great Northern & City	450.000	150.000	600.000
10. King's Road . . .	1,250.000	416.000	1,666.000
11. North East London	1,500.000	500.000	2,000.000
12. Piccadilly & City .	3,600.000	1,200.000	4,800.000
13. Victoria Kenn & Greenwich . . .	3,000.000	1,000.000	4,000.000

Die Mehrzahl der vorangeführten Linien liegt im Bereiche von London und Umgebung und dehnt sich bis Greenwich aus. Die Umgestaltung der bestehenden Linien auf elektrischen Betrieb, insbesondere aber der Ausbau weiterer Linien im Interesse der Schaffung eines einheitlichen Netzes beansprucht noch rund Lst. 50,000.000 (K 120,000.000). Der Bedarf der Brighton-Bahn (1.) beläuft sich auf Lst. 12,000.000, jener der City Wandsworth & Wimbleton-Bahn auf Lst. 8,000.000 etc.

Ausserdem ist auch die Ausgestaltung der innerstädtischen Strasseneisenbahnen (Tramways), zumeist Eigenthum der Communalverwaltungen, mit ziemlich bedeutenden Kosten verbunden. Bei diesen handelt es sich im Allgemeinen um Vermehrung der innerstädtischen Linien, Verlängerung derselben im Bereiche der Extravillans, insbesondere in Fabriksgegenden, so z. B. der „London County

Council" (7.) mit einem Kostenaufwande von nahezu Lst. 3,000.000. Die erforderlichen Beträge sind aus nachfolgender Tabelle zu ersehen:

Name der Strasseneisenbahn	Capitalsvermehrung in Livres Sterling
1. Bradford Corporation Tramways	224.248
2. Brighton & Rottingdean „	40.000
3. Covehill & Whitewell „	44.000
4. Garston & District „	136.000
5. Hastings „	80.000
6. Leicester Corporation „	537.000
7. London County Council „	2,923.206
8. Newcastle on Tyne „	397.000
9. North Metropolitan „	133.000
10. North Ormesby South Bank Tramways . . .	24.000
11. Preston Corporation Tramways	220.951
12. Scarborough „	128.000
13. Tyneside „	80.000

Bezüglich jener zahlreichen Strasseneisenbahnen in Städten und Industriecentren, deren Ausgestaltung theils mit Hilfe der Heranziehung der Reservefonds, theils durch Beiträge seitens der interessirten Communen, Grafschaftsmunicipien, Privaten etc. erfolgt, bedarf es, da es sich diesfalls nicht um Ausgabe neuer Titres handelt, keines vom Parlamente zu sanctionirenden Gesetzes, und hängt die Ausführung dieser Arbeiten von der Genehmigung und der Zulässigkeitserklärung der competenten politischen und technischen Behörden ab.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 125. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. April wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend den Strike in der Waggonfabrik in Graz;
2. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend den Selbstmordversuch des Zugsbegleiters Podlogar in Triest.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 21. April ergriff zur Beantwortung von Interpellationen das Wort

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek:

In der 55. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 1. Juni 1901 haben die Herren Abgeordneten Dr. Eisenkolb und Genossen an den Herrn Handelsminister und an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob es der Regierung bekannt sei, dass inländische Eisenbahnen die inländische Industrie dadurch schädigen, dass sie für ausländische Industrieerzeugnisse und namentlich für Oele und Fette willkürliche, den Einfuhrzoll zum Theile oder auch ganz aufwiegende Frachtermässigungen gewähren; — ferner ob die Regierung geneigt sei, zum Schutze der heimischen Industrie gegenüber ausländischen Erzeugnissen, soweit es jetzt schon möglich sei, Abhilfe gegen solche Missstände, insbesondere durch Gewährung von Frachtermässigungen auf den österreichischen Staatsbahnen zu gewähren, und, soweit derzeit nicht Abhilfe geschaffen werden könne, ein Gesetz vorzulegen, welches solchen Bevorzugungen ausländischer Producte vor inländischen vorbeugt.

Ich beehre mich im Einvernehmen mit dem Herrn Handelsminister in Beantwortung dieser Interpellation dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Anlangend zunächst die in der Interpellation angeführten, die Frachtsätze für Oel und Fette betreffenden Fälle muss in Bezug auf die erwähnten Frachtsätze des Elbe-Umschlagsverkehres, welche übrigens nicht erst in letzter Zeit eingeführt wurden, sondern schon seit 1. November 1898 bestehen, vor Allem hervorgehoben werden, dass zu demselben noch eine Umschlags- und Schleppbahngebühr von zusammen 8·5 bis 13·5 Markpfennig per 100 kg hinzuzurechnen ist, wonach dieselben zur Zeit ihrer Einführung thatsächlich nur im Verkehre nach gewissen mährischen, schlesischen und galizischen Stationen niedriger, im Uebrigen aber schon von Anbeginn gleich oder sogar höher waren als die correspondirenden Bahnfrachten ab Schreckenstein. Die Frachtsätze des Elbe-Umschlagsverkehres nach mährischen, schlesischen und galizischen Bestimmungsorten sind aber keineswegs das Ergebniss willkürlicher Frachtermässigungen, sie entsprechen nur, in Verbindung mit den Elbefrachten bis Laube, den von den deutschen Versandtorten, beziehungsweise Hafenplätzen mit Benützung des Oder-Umschlages in Kosel ohnehin zur Verfügung stehenden Gesammtfrachten und sind sogar zum Theil höher als diese.

Da somit die österreichischen Bahnverwaltungen durch die Einführung der betreffenden Frachtsätze ab Laube nur die Möglichkeit geboten haben, die Transporte zu bereits auf anderem Wege erreichbaren Frachtpreisen über längere österreichische Bahnwege zu leiten, so kann ihnen dieserwegen der Vorwurf ungerechtfertigter Begünstigung des Importes oder einer Paralysirung des Einfuhrzolles nicht gemacht werden.

Wenn daher zwar gegen die Erstellung der in Rede stehenden Tarife für den Elbe-Umschlagsverkehr keine Einwendung vom aufsichtsbehördlichen Standpunkte erhoben werden konnte, so erschien es doch andererseits im Interesse der concurrirenden österreichischen Industrie sehr wünschenswerth, dass die Frachtsätze ab Schreckenstein dort, wo sie nach dem Gesagten höher waren als die besprochenen Elbe-Umschlagssätze, eine ebenmässige Reduction erfahren, in welchem Sinne an die betheiligten Verwaltungen herangetreten worden ist. Die Verwaltungen der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft sind auch in bereitwilliger Weise dieser Anregung nachgekommen und haben im Verkehre von Schreckenstein nach den bezeichneten Bestimmungsorten ihre Antheile aus dem Elbe-Umschlagsverkehre zur Verfügung gestellt, so dass durch die mittlerweile bereits im Publicationswege eingeführten ermässigten Frachtsätze die nach Berücksichtigung der Umschlags- und Schleppbahngebühr seither zu Gunsten der Elbe-Umschlagsfrachten ab Laube nach bestandenen Differenzen bis auf wenige Relationen ausgeglichen sind.

Zu dem zweiten in der Interpellation erwähnten concreten Falle, in welchem das Eisenbahnministerium das Ansuchen um Gewährung einer Frachtermässigung für die Beförderung ordinärer Seife nach der Schweiz abgewiesen hat, war seitens der gesuchstellenden Firma der Nachlass circa eines Drittels des bestehenden Frachtsatzes begehrt worden, ohne dass die Firma ausser der kurzen Bemerkung, dass ihr durch eine solche Ermässigung der Seifenabsatz in der Schweiz erleichtert würde, irgend eine Begründung für ihr Ansuchen vorgebracht hätte, aus welcher das angegebene Ausmass der Ermässigung als erforderlich zu erkennen gewesen wäre.

Bezüglich der an diese concreten Fälle geknüpften allgemeinen Bemerkungen und Wünsche kann ich nur daranf hinweisen, dass das Eisenbahnministerium durch die im Localtarife der österreichischen Staatsbahnen und in den verschiedenen Verbandstarifen enthaltenen Exporttarife, sowie durch die zahlreichen, speciell publicirten Frachtermässigungen für zu exportirende Güter, welche Massnahmen gegenüber die im Deutschen Reiche zu Gunsten des Exportes getroffenen Vorkehrungen nicht zurückstehen, den Beweis der steten Fürsorge für die inländischen Exportinteressen geliefert hat.

Zugleich kann ich nach den bisherigen Erfahrungen die Erwartung aussprechen, dass auch die österreichischen Privatbahnen, ihre volkswirthschaftliche Aufgabe neben der Wahrung ihrer finanziellen Interessen richtig erkennend, sich bei wahrnehmbarem Bedürfnisse stets willig bereit finden werden, selbstständig oder im Vereine mit der österreichischen Staatseisenbahn-Verwaltung tarifarische Zugeständnisse zum Schutze der inländischen Production und zur Förderung der Ausfuhr der inländischen Erzeugnisse zu gewähren.

Ich erachte daher dermalen auf die angeregte Frage der Schaffung gesetzlicher Verfügungen nach obiger Richtung nicht weiter eingehen zu sollen.

In der 88. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 8. Februar 1902 haben die Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, welche Massnahmen ich zu ergreifen gedenke, um die Lage der Gepäckträger und Eilgutmagazinsarbeiter des k. k. Bahnbetriebsamtes Prag zu verbessern.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Die in Prag in Verwendung stehenden 17 Gepäcksträger stehen in keinem stabilen Dienstverhältnisse und beziehen keinen festen Lohn, sondern erhalten nur Tagesgeldzulagen zu ihrem eigentlichen Verdienste als Träger.

Das tägliche Gesammteinkommen dieser Gepäcksträger stellt sich im Durchschnitte auf K 4·40 bis K 5·50; dasselbe ist also höher als das Einkommen vieler definitiv Angestellter.

Die Erfüllung des Verlangens der Gepäcksträger nach Gleichstellung ihres Taglohnzuschusses mit dem Lohne ähnlichen Personales anderer Dienstzweige jedoch unter Belassung ihres bisherigen ansehnlichen Nebenverdienstes erscheint aus dem Grunde unthunlich, weil hiedurch das gedachte Personal gegenüber den übrigen Taglohnbediensteten, welche keinen Nebenverdienst haben, ganz besonders bevorzugt werden würde.

Ebenso begegnet die Stabilisirung der Gepäcksträger grossen Schwierigkeiten, zumal die Definitivstellung nur unter Zugrundelegung des Taglohnzuschusses und des Nebenverdienstes, also auch der Trinkgelder, deren Höhe verlässlich nicht festzustellen ist, erfolgen könnte.

Auch müsste im Falle der Stabilisirung den Gepäcksträgern die Annahme von Trinkgeldern verboten werden und hätten diese Bediensteten sohin nur die Gebühr anzunehmen, welche an die Bahn abzuführen wäre.

Ueberdies bleibt es den Gepäcksträgern unbenommen, ihre Verwendung beim Magazins-, Stations- und Zugbegleitungsdienst anzustreben, in welchem Falle sie die Stabilisirung nach wenigen Jahren erreichen können. Thatsächlich streben sie aber eine solche Verwenduug, da ihnen der Gepäcksträgerverdienst ein grösseres Einkommen sichert, gar nicht an.

Was die Arbeitszeit der Prager Gepäcksträger anlangt, so dauert dieselbe nicht 15 Stunden, sondern je nach dem Zugsverkehr und weil ein Wechselturnus eingeführt ist, pro Mann und Tag etwa ein Drittel dieser Zeit.

Täglich ist ein Gepäcksträger frei, es geniesst demnach jeder nach 16 Arbeitstagen einen ganzen Ruhetag.

Eine Erhöhung der Ruhezeit wird von den Gepäcksträgern selbst nicht angestrebt, da sie mit einer Einbusse an dem eigentlichen Trägerverdienste verbunden wäre.

Was die Erhöhung der Tageszulage der Prager Gepäcksträger im Jahre 1898 um 10 Heller anlangt, so stand diese im richtigen Verhältniss zur Erhöhung der Löhne der Stations- und Magazinzarbeiter um 20 Heller, da diese Arbeiter den ganzen Tag ausschliesslich für Bahnzwecke arbeiten, während die Leistung der Gepäcksträger für Bahnzwecke täglich nur einige Stunden umfasst.

An dem Provisionsinstitute können alle Gepäcksträger theilnehmen, aber sie sind zu dieser Theilnahme nicht verpflichtet; es steht ihnen also frei, sich die Vortheile der Altersversorgung zu sichern oder nicht. Die Beiträge sind in dem Provisionstatute für Diener und Hilfsbedienstete genau fixirt.

Zur Theilnahme an der Krankencasse sind die Gepäcksträger verpflichtet und entsprechen ihre Einzahlungen dem in Prag ortsüblichen Taglohne von 2 Kronen 40 Hellern.

Hinsichtlich der Eilgutmagazinsarbeiter in Prag ist zu bemerken, dass der Taglohn derselben, sowie die Entlohnung für Ueberstunden im Allgemeinen entsprechende sind und dass die Vorrückung dieser Arbeiter ebenso wie jene aller übrigen Arbeiter der Staatseisenbahn-Verwaltung in Form der Lohnerhöhung stattfindet.

Es scheinen mir daher weder in Bezug auf die ebengedachten Arbeiter, noch auch rücksichtlich der Gepäcksträger Uebelstände zu bestehen, welche die von den Herren Interpellanten gewünschte Abhilfe erheischen würden.

In Beantwortung der in der 100. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 28. Februar 1902 von den Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen eingebrachten Interpellation, betreffend die Ueberzeitarbeit in der Werkstätte Linz der k. k. Staatsbahnen beehre ich mich auf Grund gepflogener Erhebungen Folgendes mitzutheilen:

Die am 23. Februar 1902 in der Zeit von 7 bis 11 Uhr vollzogene und in der Interpellation beanständete Sonntagsarbeit an Reparaturkesseln war thatsächlich dringend nothwendig, um eine Stockung im Fortgange der Locomotiv-Montirungsarbeiten zu vermeiden.

Die Angabe, dass der Werkstättenleiter die Arbeiter durch Drohungen zur Sonntagsarbeit genöthigt habe, entspricht nicht den Thatsachen. Es haben vielmehr weder der Werkstättenleiter, noch ein anderes Aufsichtsorgan irgend eines Pressionsmittels gegen die Arbeiter sich bedient und lag zur Anwendung eines solchen auch gar kein Anlass vor, nachdem eine Beschwerde über die zu leistende Ueberzeitarbeit von keiner Seite erhoben worden ist.

Wohl aber beschwerte sich ein Kesselschmied-Partieführer darüber, dass er mit seiner Arbeiterpartie nicht auch zur Ueberzeitarbeit herangezogen wurde und hiedurch in seinem Verdienste geschmälert sei.

Zweifellos basirt somit die eingebrachte Interpellation auf einer unrichtigen Information.

In der 100. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 28. Februar 1902 haben die Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen an mich eine Interpellation, betreffend das Ausmass der an die Wächter und Stationsgehilfen in St. Veit an der Glan zur Vertheilung gebrachten Saatsaushilfen mit der Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, Veranlassung zu treffen, dass die Willkür in der Vertheilung dieser Unterstützung beseitigt werde.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Mit Rücksicht auf den Umstand, dass der auf die Staatseisenbahn-Verwaltung entfallende Theilbetrag von dem im Finanzgesetze für das Jahr 1902 vorgesehenen Credite für „ausserordentliche Unterstützungen an Staatsbedienstete“ um K 21.400 kleiner war als die pro 1901 zugebilligte Quote, konnten den Staatsbahn-Directionen für die Staatsaushilfe nicht die gleichen Beträge wie im Vorjahre angewiesen werden, und mussten daher die Staatsbahn-Directionen, um eine möglichst grosse Zahl von Anwärtern bedenken zu können, den Betrag der einzelnen Unterstützungen niedriger bemessen, als dies im Vorjahre der Fall war.

Was insbesondere die Staatsbahn-Direction Villach anbelangt, so hat die genannte Dienststelle, seitens welcher bei der Betheilung mit der Staatsaushilfe grundsätzlich alle jene verheirateten Bediensteten berücksichtigt wurden, welche notorisch bedürftig sind, kein Nebeneinkommen beziehen und für Kinder zu sorgen haben, den Wächtern und Aushilfsdienern nicht den vollen, für das laufende Jahr als zulässig erklärten Maximalbetrag zugewendet, weil in diesem Falle nur 292 Wächter des Directionsbezirkes hätten betheilt werden können, während thatsächlich 695 bedürftige Wächter mit Unterstützungen von K 10 bis K 15 bedacht wurden.

In der Station St. Veit a. d. Glan selbst wurden unter Beobachtung des vorerwähnten Grundsatzes von sechs Anwärtern vier mit der Staatsaushilfe betheilt.

Ich erlaube mir beizufügen, dass über den Vertheilungsmodus der Staatsbahn-Directiou Villach keine einzige Beschwerde, und zwar auch nicht seitens der Bediensteten in St. Veit a. d. Glan vorgebracht wurde.

In der 89. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. Februar 1902 haben die Herren Abgeordneten Choc, Fresl und Genossen an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, den in Pilsen, sowie den im nördlichen Böhmen, und zwar in Brüx, Dux, Teplitz, Ossegg und Bodenbach, stationirten Staatsbahnbediensteten mit Rücksicht auf die dort herrschenden ungünstigen Lebensverhältnisse eine angemessene Theuerungszulage zu gewähren.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Im Jahre 1895 wurde in jenen Orten, in welchen ein auffallendes Missverhältniss zwischen der Höhe der Quartiergelder und den thatsächlich eingehobenen Miethzinsen bestand, so auch in Pilsen, Teplitz, Dux nnd Bodenbach, den definitiven Bediensteten eine Zulage bewilligt, welche einer 10percentigen Quote des Wiener Quartiergeldes entsprach.

Diese Zulage musste aber anlässlich der Regelung der Bezüge der Staatseisenbahnbediensteten im Jahre 1899 und der damit verbundenen Erhöhung der Quartiergelder für die unteren Bedienstetenkategorien zur Einstellung gelangen, zumal die Einführung eben dieser wie auch der sonstigen Zulagen seinerzeit vorweg nur als ein Provisorium gedacht war, welches für den Fall der Erhöhung der stehenden Bezüge wieder ausser Kraft treten sollte.

Dem Verlangen nach Wiederherstellung der früheren Quartiergeldzulagen, beziehungsweise Gewährung von Theuerungszulagen für einzelne Orte steht die Staatseisenbahn-Verwaltung demnach mit äusserster Zurückhaltung gegenüber, zumal einerseits die budgetären Verhältnisse eine ausgedehnte Vorsorge in dieser Richtung dermal nicht gestatten und weil andererseits vereinzelte Abhilfen nicht mit Unrecht als missliebige Bevorzugung der betreffenden Personalgruppen angesehen werden würden.

Dagegen ist die Staatseisenbahn-Verwaltung, um den Bediensteten gesunde und preiswürdige Wohnungen zu sichern und sie vor den Nachtheilen der Miethzinsschwankungen zu bewahren, bemüht, trotz der Beschränktheit der Credite in möglichst vielen Stationen Wohnhäuser für das Personal herzustellen.

Auch wird die Bildung von Genossenschaften der Bediensteten zur Erbauung von Wohnhäusern, sowie die Errichtung von Consumvereinen, welche einen billigeren Bezug der Lebensmittel und eine leichtere Approvisionirung ermöglichen, seitens der Staatseisenbahn-Verwaltung angelegentlichst gefördert.

In einer in der 90. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. Februar 1902 eingebrachten Interpellation haben die Herren Abgeordneten Fresl und Genossen auf die Schädigung hingewiesen, welche einem Gärtner in Klattau hinsichtlich einer von ihm nach Banjaluka aufgegebenen, wegen Mangels des vorgeschriebenen Einfuhrcertificates bei dem Uebergange in das Occupationsgebiet aufgehaltenen Sendung zugefügt wurde, und aus diesem Anlasse die Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt sei, die ordnungsmässige Uebernahme und Ablieferung von Bahnsendungen seitens der untergeordneten Behörden sicherzustellen und dafür Sorge zu tragen, dass dem Absender der vorerwähnten Pflanzensendung der durch die verhinderte Ablieferung entstandene Schaden ersetzt werde.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich auf Grund der im Gegenstande gepflogenen Erhebungen Folgendes mitzutheilen:

Der erwähnte Transportanstand ist dadurch hervorgerufen worden, dass der Absender es versäumt hatte, die durch eine Verordnung der Landesregierung für Bosnien und die Hercegovina hinsichtlich der Pflanzensendungen vorgeschriebene besondere Einfuhrsbewilligung einzuholen. Von der sonach in der Uebergangsstation Volinja seitens der k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin erfolgten Zurückhaltung der Sendung wurde der Absender in der vorgeschriebenen Weise durch die Versandtstation verständigt; da jedoch der besagte Anstand rechtzeitig nicht behoben werden konnte, musste die dem Verderben ausgesetzte Sendung bahnseits verkauft werden.

Der Absender machte sohin bei der Staatsbahn-Direction Pilsen den Ersatz des Schadens mit der Behauptung geltend, dass die Versandtstation verpflichtet gewesen sei, ihn auf den Mangel des Begleitpapieres bei der Aufgabe aufmerksam zu machen.

Seitens der genannten Staatsbahn-Direction wurde dem Ersatzanspruche keine Folge gegeben, weil es gemäss der Bestimmungen des § 59 des Betriebsreglements dem Absender obgelegen wäre, das durch die erwähnte Verordnung vorgeschriebene Begleitpapier zu beschaffen und der Sendung beizugeben. Der gegen diese Entscheidung der Staatsbahn-Direction vom Reclamanten eingebrachte Recurs ist im Eisenbahnministerium anhängig.

Schliesslich erlaube ich mir dem hohen Hause mitzutheilen, dass ich den in der Interpellation erwähnten Fall zum Anlasse genommen habe, um im geeigneten Wege eine Klarstellung hinsichtlich der Art der Handhabung der mehrerwähnten Verordnung der Landesregierung für Bosnien und die Hercegovina herbeizuführen.

Die Herren Abgeordneten Fresl und Genossen haben in der 90. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. Februar d. J. in Angelegenheit der Erhöhung der Verkaufspreise für Kohle und Holz gegenüber den Angestellten der k. k. Staatsbahnen eine Interpellation eingebracht, in deren Beantwortung ich dem hohen Hause Folgendes bekanntzugeben mich beehre:

Nach den in Geltung stehenden Vorschriften bezieht sich die Verpflichtung zum Brennstoffbezuge nur auf die in den Stationsamtsgebäuden untergebrachten Bediensteten der k. k. Staatsbahnen, dagegen sind jene Staatsbahnbediensteten, welche ausserhalb der Stationsamtsgebäude wohnen, zwar berechtigt, nicht aber verpflichtet, den benöthigten Brennstoff aus den Bahnvorräthen zu beziehen, so dass es jedem Einzelnen vollkommen überlassen ist, von diesem Rechte Gebrauch zu machen oder nicht.

Die Verkaufspreise, zu welchen die Brennmaterialien an die Bediensteten ausgefolgt werden, setzen sich aus den von der Staatseisenbahnverwaltung loco der jeweiligen Aufgabestation factisch gezahlten Kosten und den Regiespesen für den Transport zusammen. Diese Preise werden zu Anfang eines jeden Jahres ermittelt und den Bediensteten in geeigneter Weise bekanntgegeben; die Preise bleiben, da die Lieferungsabschlüsse der Staatseisenbahnverwaltung mit den Lieferanten sich stets auf die Dauer wenigstens eines Jahres erstrecken, in der Regel für ein ganzes Jahr unverändert.

Was die hauptsächlich in Betracht kommende Braunkohle anbelangt, so ist es mit Rücksicht auf das jeweilig abgeschlossene bedeutende Quantum und auf die Einlieferung der Kohle aus verschiedenen Schächten nicht möglich, bei der Preisbestimmung gerade den Lieferungsvertrag bezüglich der billigsten Kohlensorte zugrunde zu legen. Es muss vielmehr zur Bildung der Kohlenverkaufspreise in der Regel für jeden Staatsbahn-Directionsbezirk der arithmetische Durchschnitt aller für diesen Bezirk giltigen Lieferungsabschlüsse zur Anwendung gelangen.

Unter Zugrundelegung des hienach resultirenden durchschnittlichen Einkaufspreises und mit Hinzurechnung der Regie-Transportspesen von 0·16 Hellern per Metercentner und Kilometer ergab sich im Durchschnitte loco Pilsen für das Jahr 1900 rücksichtlich der Braunkohle Mittel I und II ein Verkaufspreis von 6 Kronen 50 Hellern per Tonne, für das Jahr 1901 infolge der bekannten Steigerung der Kohlenpreise ein solcher von 6 Kronen 80 Hellern und für 1902 aus dem gleichen Grunde ein solcher von 8 Kronen.

In derselben Weise wurden loco Pilsen die Verkaufspreise für Kleinkohle im Jahre

1900 mit 5·70 Kronen,
1901 „ 6·20 „ und
1902 „ 7·80 „

per Tonne festgesetzt.

Für die um 136 Kilometer weiter entfernte Station Budweis resultirten für Mittelkohle I und II die Verkaufspreise im Jahre

1900 mit 8·70 Kronen,
1901 „ 8·90 „ und
1902 „ 10·20 „

per Tonne, und für Kleinkohle im Jahre

1900 mit 7·80 Kronen,
1901 „ 8·30 „ und
1902 „ 9·90 „

per Tonne.

Dass die Steigerung des Verkaufspreises per 1902 so bedeutend grösser ist als jene für 1901, erklärt sich dadurch, dass mit Ende 1901 mehrjährige, aus der Zeit vor der Kohlentheuerung stammende vortheilhafte Lieferungsverträge über bedeutende Quantitäten zum Ablaufe gelangten, so dass die günstige Nachwirkung dieser billigen Abschlüsse auf den Einlieferungs- und sonach auch auf den Verkaufspreis zwar noch für 1901, aber nicht mehr für 1902 sich fühlbar machen konnte.

Welch namhafte Vortheile der Kohlenbezug aus den Bahnvorräthen den Bediensteten der Staatsbahnen selbst noch bei den hohen Preisen des Jahres 1902 bietet, beweist der Umstand, dass der Verkaufspreis im Privathandel in Pilsen für Mittelkohle I und II 12 Kronen per Tonne und für Kleinkohle 11 Kronen per Tonne beträgt.

Was das Brennholz anbelangt, so werden zur Feststellung des Verkaufspreises für dasselbe in ähnlicher Weise die durchschnittlichen Kosten nach sämmtlichen diesbezüglichen Lieferungsabschlüssen eines jeden Staatsbahn-Directionsbezirkes berechnet und die Regie-Transportspesen für die mittlere Verfrachtungsdistanz ermittelt; aus diesen beiden Elementen wird dann der Verkaufsdurchschnittspreis gebildet, welcher im ganzen Directionsbezirke unverändert eingehoben wird.

Die in dieser Weise berechneten Verkaufspreise bei der Staatsbahn-Direction Pilsen betragen für je einen Raummeter im Jahre 1901 4·68 Kronen und im Jahre 1902 infolge erhöhter Offerirungspreise 5·06 Kronen; letzterer Preis stellt sich allerdings um 38 Heller per Raummeter höher als im Vorjahre, jedoch ebenso wie bei der Kohle aus Gründen, welche sich der Einflussnahme der Staatsbahnverwaltung gänzlich entziehen.

Uebrigens sind auch in Ansehung des Brennholzes die bahnseitigen Verkaufspreise bedeutend niedriger als jene des Privathandels.

Ich glaube mithin auf das Bestimmteste versichern zu können, dass durch die von Seiten der Staatseisenbahnverwaltung durchgeführte Regulirung der Preise für das Brennmaterial den Bediensteten keinerlei Unrecht zugefügt und namentlich auch kein grösseres Opfer auferlegt worden ist, als dies aus der eingetretenen allgemeinen Erhöhung der Brennstoffpreise sich von selbst ergibt.

In Beantwortung der von den Herren Abgeordneten Fijak und Genossen in der 93. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19. Februar 1902 an mich gerichteten Interpellation, betreffend die Unzulänglichkeit eines in der Gemeinde Monowice im Bahnkörper der Bahnlinie Oświęcim—Podgórze bestehenden Durchganges beehre ich mich dem hohen Hause mitzutheilen,

dass die von der Gemeinde angeregte Herstellung einer entsprechenden Verbreiterung dieses für den Viehtrieb unzureichenden Bahnobjectes unter der Voraussetzung in Erwägung gezogen werden wird, dass die gedachte Gemeinde ihrerseits auf die in der Nähe dieses Objectes befindlichen zwei Wegübergänge im Bahnniveau verzichtet.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Krakau wurde beauftragt, mit den betreffenden Interessenten und der Gemeinde Monowice in Verhandlnng zu treten und sodann die entsprechenden Anträge zu stellen. Gleichzeitig habe ich Veranlassung getroffen, dass die von der Gemeinde begehrte Ergänzung der Bahneinfriedung ausgeführt werde, so dass die Beseitigung der beklagten Unzukömmlichkeiten in wirksamer Weise bereits angebahnt erscheint.

In einer in der 95. Sitzung des hohen Hauses vom 21. Februar 1902 an mich gerichteten Interpellation haben die Herren Abgeordneten Holanský und Genossen die Anfrage gestellt, ob ich davon Kenntniss habe, dass die Vornahme der Abwage und der Vertheilung der für Landwirthe bestimmten Kalksendungen in Stationen des Directionsbezirkes Pilsen untersagt wurde und ob ich dieses die Landwirthe schädigende Verbot aufzuheben gedenke.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich auf Grnnd der im Gegenstande gepflogenen Erhebungen mitzutheilen, dass seitens der Staatsbahn-Direction Pilsen das Abwägen und Vertheilen der Kalksendungen auf den Stationsplätzen nicht untersagt, sondern lediglich behufs Hintanhaltung einer Behinderung der bahnämtlichen Manipulation an die Bedingung geknüpft wurde, dass die Abwage entweder unter Benützung der bahnämtlichen Wiegevorrichtungen oder — im Falle der Verwendung von Privatwagen — auf einem vom Empfänger gemietheten Lagerplatze vorgenommen werde.

Anlangend das von den Herren Interpellanten erwähnte angebliche Verbot der Kalkvertheilung nächst dem Bahnhofrayon, so ist eine derartige Verfügung seitens der Staatsbahn-Direction Pilsen nicht getroffen worden, und wird diese Behörde, falls es zutreffen sollte, dass die Kalkvertheilung nächst der Station von einzelnen Stationsvorständen eigenmächtig gehindert wird, diesen Vorgang abstellen.

Um übrigens den gemeinschaftlichen Bezug von Dungkalk durch die Landwirthe zu fördern, habe ich angeordnet, dass die zwecks Vertheilung solcher Sendnngen an die Abnehmer stattfindende Abwage in den Stationen der österreichischen Staatsbahnen auch auf Privatwagen — ohne dass es der Bestandnahme eines besonderen Lagerplatzes dazu bedürfte — zu gestatten sei, sofern hiedurch die ordnungsmässige Abwicklung des Dienstes eine Beeinträchtigung nicht erfährt.

In der Sitznng des Abgeordnetenhauses vom 24. Februar 1902 haben die Herren Abgeordneten Hauck und Genossen an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob ich gewillt sei, über die Richtigkeit der hinsichtlich eines Theiles des niederen Personales der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in der Interpellation enthaltenen Angaben Erkundigungen einzuziehen und der genannten Gesellschaft nahezulegen, den nngünstigen Verhältnissen dieses Personales ein Ende zu machen.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich zunächst hinsichtlich des Dienstes der Lampisten mitzutheilen, dass nur für einen kleinen Kreis der von diesen Bediensteten besorgten Verrichtungen professionelle Kenntnisse erforderlich sind, so dass gelernte Spengler nur in sehr beschränkter Zahl benöthigt werden; dagegen erscheinen für die Versehung des gewöhnlichen Lampistendienstes, als Einlegen, Anzünden, Auslöschen nnd Abräumen der Lampen von den Wagen, sowie für das Putzen, Füllen, Anzünden und Auslöschen der Lampen überhaupt specielle professionelle Kenntnisse nicht erforderlich, und werden daher seitens der genannten Gesellschaft conform dem Vorgange bei den anderen Bahnverwaltungen vorwiegend Nichtprofessionisten als Lampisten in Verwendung genommen, wodurch sich der niedrige Taglohn erklärt.

Was die 24 Stunden währende Dienstzeit des fraglichen Personales anbelangt, so kann in dieser Dienstdauer mit Rücksicht auf die häufig vorkommenden Ruhepausen eine Ueberbürdung des Personales nicht erblickt werden.

Die Arbeiter aus dem Stande der Lampisten, sowie aus jenem der Wagenschieber, welche eine dauernde Stellung anstreben und die Eignung hiezu besitzen, werden je nach ihrer Befähigung seitens der gedachten Gesellschaft definitiv angestellt, und recrutirt sich das Dienerpersonal aller Dienstzweige beim Verkehre zum grössten Theile aus diesen beiden Arbeiter-Kategorien.

Die Anstellung der Wagenschlosser erfolgt allerdings mit dem in der Interpellation angeführten Anfangsgehalte von jährlich 840 Kronen nebst dem systemisirten Quartiergelde, doch wird, falls diese Gesammtbezüge die Höhe des zuletzt bezogenen Taglohnes nicht erreichen, ein Ausgleich durch Zuerkennung einer Personalzulage getroffen. Die Ueberzeitverdienste gelangen in diesem Falle nicht völlig zur Einstellung, sondern fliessen dem gedachten Personale nach speciell hiefür bestehenden Normen als Entschädigung bei Behebung von Wagengebrechen auf der Strecke zu. Ferner erhält das erwähnte Personal Dienstkleider, sowie Prämien für die Entdeckung von Wagengebrechen, wodurch sich das Jahreseinkommen desselben im Durchschnitte um ungefähr 360 Kronen erhöht.

Was schliesslich die den Lampisten und Wagenschiebern seitens der Südbahn-Gesellschaft gezahlten Taglöhne anbelangt, so sind dieselben allerdings nicht hoch, aber auch keineswegs so niedrig, dass hieraus der Gesellschaft ein Vorwurf gemacht werden könnte.

In Beantwortung der von den Herren Abgeordneten Wilk und Genossen in der 95. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 25. Februar 1902 an mich gerichteten Interpellation, betreffend die Unzulänglichkeit der Wächterwohnungen auf der Linie Jaroslau—Sokal, beehre ich mich dem hohen Hause mitzutheilen, dass auf dieser Eisenbahnlinie von der bestandenen Carl Ludwig-Bahn keine Wächterhäuser, sondern nur Signalhütten mit der Absicht gebaut wurden, dem Wächterpersonale während der Dienstzeit Schutz vor den Unbilden der Witterung zu bieten, wobei es unter Zuerkennung eines fixen Geldbetrages dem Personale überlassen wurde, in den benachbarten Ortschaften Wohnungen zu miethen.

Da aber derlei Wohnungen in der Nähe der Bahn nicht immer zu finden waren, so mussten den Wächtern thatsächlich viele dieser Signalhütten als Wohnungen zur Verfügung gestellt werden.

Seither ist die Staatseisenbahn-Verwaltung nachdrücklichst bestrebt, diesen aus sanitären Gründen unhaltbaren Verhältnissen durch Erweiterung der thatsächlich unzulänglichen Gebäude, beziehungsweise durch den Bau von normalen Wächterhäusern abzuhelfen.

Für eine Anzahl von Wächtern wurden auf diese Art bereits Wohnungen geschaffen, für die übrigen wird successive nach Massgabe der verfügbaren Mittel in gleicher Weise vorgesorgt werden, so dass aller Voraussicht nach bis zum Jahre 1905 die gegenwärtigen unbefriedigenden Verhältnisse vollständig beseitigt sein dürften. Bis dahin wird — wie bisher — denjenigen Wächtern, welchen eine entsprechende Wohnung nicht zugewiesen werden kann, das systemisirte Quartiergeld flüssig gemacht, damit dieselben Privatwohnungen in den Nachbarortschaften miethen können.

Nur wenn einer dieser Wächter selbst darum ansucht, wird ihm — unter Belassung des Quartiergeldes — die Bewilligung ertheilt, die Signalhütte gegen einen monatlichen Miethzins von 3 bis 4 Kronen als Wohnung zu benützen.

Was die Frage der Versorgung dieser Wächter mit Trinkwasser betrifft, so sind überall dort, wo dies möglich war, Brunnen hergestellt, und ist im Uebrigen den Wächtern nach Thunlichkeit der Bezug des Wassers aus einem nachbarlichen Brunnen gesichert worden.

Jenen Wächtern aber, bezüglich welcher weder die eine, noch die andere der vorgedachten Vorsorgen getroffen werden konnte, wird ein besonderes Geldpauschale für die Wasserzutragung gewährt.

In der 103. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 5. März 1902 haben die Herren Abgeordneten Dr. Licht und Genossen eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt sei, den Einfluss des Eisenbahnministeriums bei der Verwaltung der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft dahin geltend zu machen, dass womöglich schon vom 1. Mai 1902 angefangen im Anschlusse an den in Prag um 9 Uhr 45 Minuten eintreffenden Schnellzug von Böhmisch-Trübau nach Prag ein Früh-Schnellzug Brünn—Böhmisch-Trübau eingeführt werde.

Auf Grund des von der Staatseisenbahn-Gesellschaft im Gegenstande erstatteten Berichtes und nach eingehender sachlicher Ueberprüfung desselben beehre ich mich diese Interpellation folgendermassen zu beantworten:

Bei Einhaltung der von den Herren Interpellanten gewünschten Abfahrtzeit des fraglichen neuen Schnellzuges von Brünn um 6 Uhr Morgens müsste der seit 1. Mai 1901 zwischen Böhmisch-Trübau und Prag in Verkehr stehende, um 9 Uhr 45 Minuten Vormittags in Prag eintreffende Schnellzug, welcher

lediglich im Interesse der Herstellung der seit Langem angesprochenen directen Schnellzugsverbindung von Galizien nach Prag eingeführt wurde und welcher in den Monaten Juni, Juli und August 1902 eine unmittelbare Fortsetzung nach Karlsbad finde wird, um mindestens eine Stunde später gelegt werden, wodurch die vorerwähnte, durch diesen Schnellzug vermittelte und einen sehr bedeutenden Interessentenkreis tangirende Verbindung eine ganz wesentliche Verschlechterung erleiden müsste.

Ueberdies würde diese Zugsverlegung auch eine Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse in der Strecke Böhmisch-Trübau—Prag zur Folge haben, da sohin der heute für den localen Verkehr bestehende Vortheil der günstigen Ankunftszeit in Prag zum grösseren Theil verloren ginge. Analog liegen die Verhältnisse hinsichtlich der bei dem fraglichen Schnellzuge dermal bestehenden Anschlüsse, indem dieselben bei Durchführung der angeregten Massnahme in gleich ungünstiger Weise in Mitleidenschaft gezogen werden würden.

Angesichts dieser Sachlage habe ich die eingeleiteten Studien auch auf die Frage ausdehnen lassen, ob nicht dem in der Interpellation zum Ausdrucke kommenden Wunsche durch eine Erstreckung des mehrgedachten Schnellzuges Böhmisch-Trübau—Prag bis Brünn unter Belassung seiner dermaligen Lage in der Strecke Böhmisch-Trübau—Prag entsprochen werden könnte.

Die in dieser Richtung angestellte Erwägung hat jedoch zu dem Ergebnisse geführt, dass unter solchen Umständen der Schnellzug von Brünn schon vor 5 Uhr Früh, demnach zu einer Zeit abgehen müsste, welche für die Stadt Brünn als gewiss sehr ungünstig bezeichnet werden muss. Weiter darf auch nicht unberücksichtigt gelassen werden, dass diese zu zeitliche Lage des Zuges sich bei den zwischen Brünn und Böhmisch-Trübau situirten Stationen in gleicher Weise fühlbar machen würde und dass sohin die Einrichtung der neuen Verbindung voraussichtlich auch in einer nachtheiligen Beeinflussung der Personenfrequenz bei dem fraglichen Zuge, bei welchem mangels eines Anschlusses in Brünn nur die Localreisenden in Betracht kämen, Ausdruck finden würde.

Mit Rücksicht auf diese Umstände und in der Erwägung, dass schon jetzt in der Relation Brünn—Böhmisch-Trübau sieben Schnellzüge und in der Relation Böhmisch-Trübau acht, vom 1. Mai 1902 sogar neun Schnellzüge verkehren, hat die Staatseisenbahn-Gesellschaft sich ausser Stande erklärt, der in der Interpellation gegebenen Anregung zu entsprechen.

Nachdem dem Eisenbahnministerium unter den obwaltenden Umständen eine weitere Ingerenz im Gegenstande nicht zusteht, erübrigt mir nur, dieses leider negative Ergebniss zur Kenntniss des hohen Hauses zu bringen.

In der 109. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. März 1902 haben die Herren Abgeordneten Březnovský und Genossen über eine Entscheidung der Oesterr. Nordwestbahn in einer Reclamationsangelegenheit, sowie über die in derselben Angelegenheit erflossene Recurserledigung des Eisenbahnministeriums Beschwerde geführt und die Anfrage an mich gerichtet, ob ich gewillt sei, den Vorfall untersuchen zu lassen und auf die Direction der Nordwestbahn in dem Sinne einzuwirken, dass dem Reclamanten Anton Nowotný der durch den Bahnbeamten verursachte Schaden ersetzt werde.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich zur Kenntniss zu bringen, dass nach den zum Zwecke der erwähnten Recurserledigung gepflogenen Erhebungen die Verwaltung der Oesterr. Nordwestbahn in dem gedachten Reclamationsfalle den Anspruch auf Rückerstattung der bezahlten Mehrgebühren, sowie auf Ersatz des durch die angeblich verspätete Ablieferung entstandenen Schadens aus dem Grunde abgewiesen hat, weil der Reclamant zur Erhebung dieser Ansprüche gegen die Eisenbahn nicht legitimirt war. Derselbe war nämlich frachtbriefmässig weder Absender, noch Empfänger der betreffenden Sendungen, noch hat er das Einverständniss der Berechtigten in irgend einer Form nachgewiesen.

Mit Rücksicht auf die einschlägigen präcisen Bestimmungen des Betriebsreglements hinsichtlich der Activlegitimation zur Geltendmachung von Ansprüchen aus dem Frachtvertrage (§ 73, Absatz 1, beziehungsweise Znsatzbestimmungen VIII [neu VI] zu § 61 und Zusatzbestimmungen II zu § 73 Betriebsreglement) war und ist das Eisenbahnministerium als Aufsichtsbehörde leider ausser Stande, im Gegenstande eine weitere Verfügung zu treffen.

In der 114. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 20. März 1902 haben die Herren Abgeordneten Wolf und Genossen eine Interpellation an mich gerichtet, in welcher über den Modus der Diensteintheilung des im ausübenden Verkehrsdienste der Kaiser Ferdinands-Nordbahn verwendeten Personales Beschwerde geführt und die Anfrage gestellt wird, ob ich geneigt sei, wegen Abstellung dieser Diensteintheilung das Nothwendige zu veranlassen.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause bekanntzugeben, dass die den Gegenstand derselben bildende 16stündige Diensttour mit nachfolgender ebenso langer Ruhezeit in den seitens des Eisenbahnministeriums für den Bereich der österreichischen Staatsbahnen zu Beginn des Jahres 1898 erlassenen, gegenwärtig auf sämmtlichen Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder fast uneingeschränkt in Geltung stehenden Normen begründet ist und speciell für das im Verkehrsdienste beschäftigte Personal auf zweifach besetzten Posten in Strecken mit vollem Tag- und Nachtdienste Anwendung findet.

Die Durchführung dieser Diensteintheilung kann daher von Seiten der Aufsichtsbehörden im Allgemeinen umsoweniger beanständet werden, als durch die bezeichneten Normen die gänzliche Beseitigung der die geistigen und physischen Kräfte der Bediensteten übermässig in Anspruch nehmenden 24stündigen Diensttour herbeigeführt und hiedurch auch die Verkehrssicherheit wesentlich erhöht worden ist.

Die gegen die 16stündige Diensttour geltend gemachten Bedenken sind nach den zahlreichen vorliegenden Erfahrungen vornehmlich darauf zurückzuführen, dass in den ersten Stadien der Durchführung der so gestalteten Diensteintheilung wie bei jeder Neuerung auf Seiten des Personales ein gewisses Unbehagen hervortritt, welches sich indes bald verliert, sobald die Macht der Gewohnheit ihre Wirkung äussert.

Gegenüber der von den Herren Interpellanten gezogenen Parallele zwischen dieser und der in anderen Betrieben üblichen Diensteintheilung gestatte ich mir hervorzuheben, dass der Stationsdienst zumeist nur kurze, wiederholt durch längere Ruhepausen unterbrochene Leistungen erfordert, mit welchen die grössere Ausdehnung der vielfach nur als blosse Präsenz anzusehenden Dienstdauer, unbeschadet der vollen Leistungsfähigkeit der Bediensteten, ganz gut zu vereinbaren ist.

Nichtsdestoweniger erscheint es nicht ausgeschlossen, dass die 16stündige Diensttour bei dem Vorwalten andauernd grösserer dienstlicher Anforderungen, wie solche sich namentlich in den grösseren Verkehrscentren ergeben, in einzelnen Fällen ausnahmsweise Verhältnisse bedingt, welche vom Personal als Härten empfunden werden.

Ich habe daher, als im Herbste des vorigen Jahres darauf bezügliche Klagen zu mir gedrungen sind, dafür vorgesorgt, dass die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, welcher die Controle über die Aufstellung und Durchführung der concreten Diensteintheilungen obliegt, der Anwendung der die Dienst- und Ruhezeit der Bediensteten regelnden Vorschriften im Stationsdienste der Privatbahnen ein ganz besonderes Augenmerk zuwendet, auf dass jeder Ueberanstrengung der Bediensteten vorgebeugt werde.

Nach den von mir gemachten Wahrnehmungen obliegt die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen auch dieser Aufgabe mit dem grössten Eifer, und verfehlt dieselbe nicht, auf die Abstellung etwaiger zu ihrer Kenntniss gelangender concreter Uebelstände mit Nachdruck hinzuwirken.

In den Sitzungen des Abgeordnetenhauses vom 18. Februar und 21. März 1902 haben die Herren Abgeordneten Choc und Genossen rücksichtlich der Dienst- und Lohnverhältnisse der Schreiber bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen an mich Interpellationen mit den Anfragen gerichtet, ob ich geneigt sei, dafür Sorge zu tragen, dass den begründeten Forderungen der Schreiber in kürzester Zeit willfahrt werde und dass die Ernennung von Kanzlisten und Kanzleigehilfen aus den Reihen der Schreiber erfolge.

In Beantwortung dieser Interpellationen beehre ich mich dem hohen Hause mitzutheilen, dass dieselben sich auf ein Personal beziehen, welches in der Regel nur bei vorübergehendem Bedarfe und nur für beschränkte Zeit gegen Taglohn bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen beschäftigt wird und somit der den stabil angestellten Bediensteten gewährleisteten, in der Interpellation vom 18. Februar 1902 angedeuteten Begünstigungen nicht theilhaftig gemacht werden kann.

Was die Höhe der Entlohnung dieses Personales anbelangt, so richtet sich selbe nach dem ortsüblichen Taglohne, und fällt die Bestimmung derselben in den Wirkungskreis der Staatsbahn-Directionen.

Eine Stabilisirung des gedachten Personales kann nicht bei gleichbleibender Verwendung, sondern nur bei sonstiger Eignung für eine der verfügbaren Stellen im executiven Betriebsdienste erfolgen.

Die der Staatseisenbahn-Verwaltung zur Verfügung stehenden Kanzlisten-(Unterbeamten-)Posten müssen — soweit dieselben nicht den ausgedienten Unterofficieren vorbehalten sind — für Unterbeamte reservirt werden, welche den Anstrengungen des executiven Dienstes nicht mehr gewachsen, sonst aber noch diensttauglich sind. Es ist daher nicht möglich, dem in dieser Beziehung laut gewordenen Wunsche der Schreiber zu entsprechen.

Was schliesslich den weiteren in der Interpellation vom 18. Februar 1902 wiedergegebenen Wunsch des gedachten Personales, betreffend Znlassung zur sogenannten Intelligenzprüfung, anbelangt, so beehre ich ich mich mitzutheilen, dass diese Prüfung bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen bereits seit mehreren Jahren abgeschafft ist.

In der 126. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 21. April richteten die Herren Abgeordneten Olszewski nnd Genossen an den Herrn Eisenbahnminister eine Interpellation, betreffend die Erweiterung des Stationsgebäudes in Gromnik an der Staatsbahnlinie Tarnów—Stróże.

In der am 22. April abgehaltenen Sitzung des Budget-Ausschnsses wurde die Ersatzwahl eines Mitgliedes in das Subcomité zur Berathung der Regierungsvorlage, betreffend die Erneuerung des Vertrages mit der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, an Stelle des Abg. Kienmann vorgenommen. Gewählt wurde Abg. Dr. Beurle.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Gänserndorf-Gaunersdorf. (Typenpläne für den Oberbau.) Die vom niederösterreichischen Landes-Eisenbahnamte vorgelegten Typenpläne Nr. 1, 1a, 2, 3, 3a, 4, 4a, 5, 7 und 9 für den Oberbau der in Bauausführung begriffenen normalspurigen Localbahn Gänserndorf-Gaunersdorf wurden vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt.

[E.-M.-Z. 16.226.]

Projectirte Localbahn Tischnowitz-Neustadtl. (Detailproject: Ergebniss der Stationscommission, politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung nnd der Feststellung der feuersicheren Herstellungen; Bauconsensertheilung.) Auf Grund des von der k. k. Statthalterei in Brünn mitgetheilten Berichtes über das Ergebniss der in der Zeit vom 2. bis 14. September und vom 7. bis 12. October 1901 durchgeführten Stationscommission, politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen für die projectirte normalspurige Localbahn von Tischnowitz nach Neustadtl hat das k. k. Eisenbahnministerium gemäss den Anträgen der Commission den Bauconsens für die begangene Strecke, mit Ausschlnss der Theilstrecken km 0·0—0·9, km 6·6 bis 7·8, km 11·3—12·6 und km 18·8—19·8, mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst mit dem Zeitpunkte der Concessionsertheilung in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 58.851 ex 1901.]

Elektrische Kleinbahn von Dornbirn nach Lustenau. (Project für die Verlängerung der Strassenbrücke in km 3·24.) Das vom Bauleiter der elektrischen Kleinbahn von Dornbirn nach Lustenau vorgelegte Project für die Verlängerung der ärarischen Strassenbrücke über den Grindelcanal in km 3·24 der genannten Kleinbahn mit 3·0 m senkrechter Lichtweite wurde vom k. k. Eisenbahnministerium unter Vorschreibung einiger Aenderungen zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 14.015.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Wien: Uebersiedlung des Auskunftsbureau.) Ab 1. Mai wird das derzeit in Wien, I. Johannesgasse Nr. 29, befindliche Auskunftsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen für mündliche und schriftliche Auskunftsertheilung in Angelegenheiten des Güterverkehres in das Aufnahmsgebäude des Bahnhofes Wien Hauptzollamt übersiedeln.

Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Eröffnung der Haltestellen Lichtowitz, Podmořáň und Schimitz für den Personenverkehr.) In nächster Zeit werden die neu errichteten Haltestellen Lichtowitz, Podmořáň und Schimitz für den Personenverkehr eröffnet. Die Haltestelle Lichtowitz ist zwischen den Verkehrsstellen Lobositz und Praskowitz, die Haltestelle Podmořáň zwischen den Verkehrsstellen Zálow und Letten und die Haltestelle Schimitz zwischen den Verkehrsstellen Brünn und Obřan, bezw. Latein b. Brünn gelegen.

Nachrichten aus Ungarn.

Actiengesellschaft der Budapest-Ujpest-Rákos-Palota-Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe. (Generalversammlung.) Einem Berichte des „Vasuti és közlekedési közlöny“ (Nr. 39) zufolge fand am 26. März 1902 in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Johann Radocza die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Strasseneisenbahn Budapest-Ujpest-Rákos-Palota statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureaus gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1901 zur Verlesung, welchem zufolge die Einnahmen inclusive des vorjährigen Gewinnvortrages K 457.165·99 betragen haben, denen Ausgaben (inclusive Capitalsamortisation K 28.000·—) von K 321.363·56 gegenüberstehen. Es wurde beschlossen, den Betrag von K 133.776·— zur Bezahlung einer Dividende von K 6·— per Actie zu verwenden und den verbleibenden Gewinnsaldo von K 2026·43 auf neue Rechnung vorzutragen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und der Anträge der Direction wurde dieser und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt, worauf die Wahlen in beide Körperschaften erfolgten.

Localeisenbahn Hódmezö-Vásárhely — Makó — Nagy-Szt. Miklós. (Baubeginn.) Der Bau der bereits seit Längerem projectirten Localeisenbahn Hódmezö-Vásárhely—Makó—Nagy-Szt. Miklós (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 97 ex 1897, Vorconcession, Post 1) wurde, wie der „Pester Lloyd“ berichtet, in jüngster Zeit begonnen. Die von der Station Hódmezö-Vásárhely der Linie (Budapest—)Szolnok—Szentes—Hódmezö-Vásárhely (Flügelbahn der Hauptlinie Budapest—Szolnok—Arad—Tövis—Brasso [Kronstadt]—Predeal) und der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Hodmezö-Vásárhely—Eszék der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende Linie, wird in südlich-radialer Fortsetzung der Linie Szolnok—Hódmezö-Vásárhely diese in der Statien Makó mit der Linie Szeged—Makó—Arad—Brád der Vereinigten Arader- und Csanáder-Eisenbahnen, ferner in der Station Nagy-Szt. Miklós mit der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Valkány—Nagy-Szt. Miklós—Varjas verbinden und seinerzeit durch Vermittlung ihrer südlich-radialen Fortsetzung in der Station Zsombolya (Hatzfeld) Anschluss an die Hauptlinie Budapest—Szeged—Zsombolya—Temesvár—Orsova—Verciarova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen finden. Diese Bahn, die eine zweite Verbindung der Hauptstadt mit Südungarn herstellt und die mit grossen Kosten verbundene Legung eines zweiten Geleises auf der Hauptlinie überflüssig macht, hat eine eminent wirthschaftliche Bedeutung. Das im vorliegenden Falle in Anwendung gebrachte Finanzirungssystem ist insofern vollständig neuartig als statt der Stamm- und Prioritätsactien nur einheitliche Titres emittirt wurden, wodurch der Werth der Actie wesentlich gehoben wird, andererseits aber für die Beiträge, die seitens der Regierung, des Postärars und der Interessenten geleistet werden, nicht wie bisher Stammactien von zweifelhaftem Werthe, sondern gleichwerthige einheitliche Actien gegeben werden, die an dem Erträgnisse der Bahn gleichmässig participiren. Demzufolge konnte auch das Baucapital dieser Bahn mit vier Millionen Kronen festgestellt werden, welche Kosten, mit Rücksicht auf die herzustellende grosse, über 250 m lange Marosbrücke und zahlreiche Inundations- und andere Objecte, als mässig bezeichnet werden können. Dieser neue Finanzirungsmodus dürfte wesentlich dazu beitragen, den Credit der ungarischen Localeisenbahnpapiere im Auslande zu heben, da durch die geringeren Baukosten die Rentabilität der Localeisenbahnen mehr als bisher gesichert wird. Mit der Ausführung dieser Bahn wurde die Bauunternehmung Armin nnd Ignaz Pallós betraut und hat dieselbe die in der Concessionsurkunde festgestellte Caution von K 200.000 bei der Staatscasse erlegt und die Bauarbeiten in der Weise aufgenommen, dass noch ein Theil der Bahn im Laufe dieses Jahres, der andere Theil mit Rücksicht auf den Bau der grossen Marosbrücke und anderer schwieriger Objecte im nächsten Jahre dem Betriebe übergeben wird.

Ausland.

Deutsches Reich. (Pfälzische Eisenbahnen: Stationsnamenänderung.) Die Station Hochspeyer der Pfälzischen Eisenbahnen erhält mit sofortiger Giltigkeit die Bezeichnung „Hochspeyer neu". Eine weitere Station dieser Eisenbahnen erhält die Bezeichnung „Hochspeyer alt". Die Abfertigungsbefugniss der Station „Hochspeyer alt" hinsichtlich Güter ist auf den Wagenladungsverkehr beschränkt.

— (Einnahmen der preussisch-hessischen Eisenbahn-Gemeinschaft im Monate Februar.) Die Einnahmen im Monate Februar stellen sich auf Mk. 92,706.000 und sind gegen die Einnahmen des gleichen Monates im Vorjahre um Mk. 1,590.000 zurückgegangen. Der Personen- und Gepäcksverkehr brachte Mk. 20,978.000 (+ 828.000), der Güterverkehr Mk. 64,524.000 (— 2,116.000) und aus sonstigen Quellen flossen Mk. 7,204.000 (— 302.000). Für die Zeit vom 1. April 1901 bis 28. Februar sind Mk. 1.238,512.000, das sind Mk. 34,708.000 weniger als im Vorjahre, eingenommen worden. Die Mindereinnahme vertheilt sich mit Mk. 3,608.000 auf den Personen- und Gepäcksverkehr, mit Mk. 30,267.000 auf den Güterverkehr und mit Mk. 833.000 auf sonstige Quellen.

Preussen. (Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Coaks- und Briquettesversandtes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenreviere.) Von den im Ruhrbezirke an die Strecken der Eisenbahn-Directionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Briquetteswerken sind vom 1. bis 15. März in 13 Arbeitstagen 195.504 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15.039 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Coaks und Briquettes beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 209.382 und auf den Arbeitstag 16.106 Doppelwagen in demselben Zeitraume des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 15. März auf den Arbeitstag 1067 und im Ganzen 13.878 Doppelwagen oder 6·6 pCt. weniger gefördert und zum Versandt gebracht als im gleichen Zeitraume des Vorjahres. — Im Saarbezirke beträgt der Versandt an Kohlen und Coaks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. März 30.564 Doppelwagen gegen 31.001, in Oberschlesien 71.822 Doppelwagen gegen 80.451 und in den drei Bezirken zusammen 297.890 Doppelwagen gegen 320.834, und war demnach im Saarbezirke 437 Doppelwagen oder 1·4 pCt., in Oberschlesien 8629 Doppelwagen oder 10·7 pCt. und in den drei Bezirken zusammen 22.944 Doppelwagen oder 7·2 pCt. geringer als demselben Zeitraume des Jahres 1901.

Für andere Güter als Kohlen, Coaks und Briquettes wurden im Ruhrreviere in der Zeit vom 1. bis 15. März 35.582 gegen 34.086 offene Wagen im Jahre 1901, mithin 1496 Wagen gleich 4·4 pCt. mehr gestellt, beladen und beladen abgefahren.

— (Königlich Preussische Staatseisenbahnen: Selbstthätige Vorläuteeinrichtungen an Zugschranken.) Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Eisenbahn-Directionen aufgefordert, darüber zu berichten, ob nunmehr alle Zugschranken mit selbstthätigen Vorläuteeinrichtungen versehen sind.

— (Kleinbahn Tangermünde-Lüderitz.) Die „Hamb. Nachr." erhalten aus Tangermünde die Nachricht, dass der Minister der öffentlichen Arbeiten zum Bau einer Kleinbahn Tangermünde-Lüderitz eine Staatsunterstützung von Mark 118.000 aus dem Fonds zur Förderung des Kleinbahnwesens bewilligt hat. Das zur Gründung der Kleinbahn-Gesellschaft erforliche Capital von Mk. 622.000 ist nunmehr voll gezeichnet.

Bayern. (Betriebseinnahmen der Staatseisenbahnen im Monate Februar.) Im Monate Februar sind bei einer Bahnlänge von 5808 (5785) km befördert worden 1,730.673 (1,636.754) Personen und 1,228.425 (1,203.788) t Güter. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehre Mark 2,392.439 (2,239.359), aus dem Güterverkehre Mk. 6,955.199 (6,625.733), aus dem Gepäcksverkehrc Mk. 161.608 (148.805) und aus dem Thiertransporte Mk. 246.754 (199.138), zusammen Mk. 9,756.000, gegen Mk. 9,213.035 im gleichen Monate des Vorjahres. Die Gesammteinnahme vom 1. Jänner bis 28. Februar bcziffert sich auf Mk. 19,723.000, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes mehr um Mk. 400.234.

Württemberg. (Verkehr und Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate Februar.) Im Monate Februar wurden bei einer Bahnlänge von 1904·15 (1840·48) km befördert: 2,217.110 (2,141.004) Personen, 553.000 (494.049) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehre Mk. 1,100.000 (1,028.694), aus dem Güterverkehre Mk. 2,059.000 (1,944.838), aus sonstigen Quellen Mk. 427.000 (427.000), im Ganzen Mk. 3,586.000 (3,400.532), mehr gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres Mk. 185.468. Vom 1. April 1901 bis letzten Februar betrugen die Einnahmen Mk. 50,834.000, gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit Mk. 51,080.330 weniger Mk. 246.330.

Italien. (Verstaatlichung der italienischen Eisenbahnen.) Wie man der bekanntlich meist trefflich unterrichteten „Pol. Corr." aus Rom berichtet, gewinnt infolge der jüngsten Vorgänge im Eisenbahnbetriebe in der öffentlichen Meinung die Ueberzeugung immer mehr an Boden, dass die Verstaatlichung der italienischen Eisenbahnen unvermeidlich sei. Die mit den Eisenbahnen abgeschlossenen Verträge laufen bekanntlich in drei Jahren ab; es müsste somit, falls dieser Plan zur Ausführung gelangen soll, während dieser Frist der Uebergang in den Staatseisenbahnbetrieb vorbereitet werden, damit zum Verfalltermine alle Vorkehrungen für diese Uebernahme beendet seien. [„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Mailand, Genua und die Splügenbahn.) In Mailand hat eine Versammlung, an welcher der Bürgermeister theilnahm, Vertreter der Handelskammer mit Bestellung eines Ausschusses zum Studium der Splügenbahn beauftragt und ihn angewiesen, sich mit dem schweizerischen Ausschusse in Verbindung zu setzen. Die zur Betheiligung eingeladene Handelskammer in Genua hat die Einladung abgelehnt; sie hält einen neuen Alpendurchstich für überflüssig, bevor der Hafen von Genua nicht vergrössert und andere dringende Arbeiten zur Hebung von Handel und Verkehr ausgeführt seien. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 23. bis 29. April 1902.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

23. April, *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A).
Dampfer „Almissa", Capitän N. Chersich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

24. „ *) um 8½ Uhr Früh (Bildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän B. Bednarz,
mit Berührung von Pola,[1] Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsendungen nach Bari.

25. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro),
Dampfer „Sultan", Capitän V. Ivelich,
mit Berührung von Rovigno, Pola,[1] Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orehich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

26. „ *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Metcovich", Capitän G. Knezevich,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

29. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie),
Dampfer „Selene", Capitän D. Mandich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano, Cattaro, Bari, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7.10 Uhr Früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets 1. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

24. April, Dampfer „Thetis", Capitän R. Signorelli } um
27. „ Dampfer „Thetis", Capitän R. Signorelli } Mitternacht

Vergnügungsfahrten nach Venedig.

23. April, um Mittag, Dampfer „Metcovich", Capitän G. Knezevich,
26. „ 8 Uhr Früh, Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän B. Bednarz.

Levante und Mittelmeer.

24. April, um 11½ Uhr Vorm. (Bildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Semiramis", Capitän R. Colledani,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

24. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A),
Dampfer „Ettore". Capitän P. Komnenovich,
mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus, Smyrna, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

27. April, um 11 Uhr Vorm. (Linie Triest-Alexandrien B), Dampfer „Elektra", Capitän A. Petris, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Jaffa, Caifa, Bayrnth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen und Constantinopel.

27. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Saturno", Capitän D. Mistrorigo, mit Berührung von Finme.* Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Smyrna, Cesmè, Chios und Vathy.

29. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Carinthia", Capitän F. de Marocchino, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Varna, Kustendjè, Sulinà, Galatz und Braila. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Durazzo, Medna, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Manra, und Prevesa.

1. Mai, um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Capitän A. Leva, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

25. April, Extra (circa) Dampfer „Melpomene", Capitän C. Matcovich, nach Port Said, Suez, Aden, Bombay und Karachi.

25. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Nippon", Capitän G. Klansberger, [von Finme†) am 21. April] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

3. Mai, um 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bombay,**) Dampfer „Imperator", Capitän C. Androvich, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

*) Zwischen Triest und Finme und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

**) Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates anfgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Finme erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Donauverkehr in Bayern. Die Hauptstapelplätze des bayerischen Donauverkehres, Regensburg und Passau, weisen — wie die Zeitschrift „Schiff" mittheilt — in den letzten 15 Jahren folgende Verkehrsbewegung aus:

Jahr	Regensburg		Passau	
	angekommen	abgegangen	angekommen	abgegangen
	Tonnen		Tonnen	
1856	40.504	24.322	35.825	8.107
1887	71.864	22.851	58.515	6.397
1888	154.908	20.510	86.105	6.748
1889	132.767	22.052	59.643	8.292
1890	218.113	31.177	41.998	8.441
1891	100.514	30.236	91.745	10.179
1892	83.217	34.451	43.423	7.092
1893	100.438	31.249	139.145	6.111
1894	111.623	33.724	51.286	5.434
1895	59.299	23.040	58.122	10.869
1896	154.744	24.519	90.044	6.717
1897	80.944	31.130	81.737	8.224
1898	75.042	30.870	67.166	4.080
1899	113.763	27.001	83.586	8.300
1900	160.901	22.340	101.639	6.805
1901	154.630	29.715	116.048	9.724

In Regensburg stehen für den Umschlagverkehr Quais in der Ausdehnung von 1½ km zur Verfügung, denen entlang drei bis vier Ladegeleise führen. Die theils städtischen, theils gesellschaftlichen Lagerhäuser vermögen 2000—2500 Wagenladungen anfzunehmen, die Petroleumtanks ferner 1000 Waggons. Für den Ladebetrieb sind vorhanden: Ein fahrbarer, durch Elektricität betriebener Elevator mit einer Leistungsfähigkeit von 36 Waggons à 10 t bei zehnstündiger Thätigkeit, zwei Krahne mit je 15 t, ein Krahn mit 10 t, zwei Krahne mit je 5 t und ein Krahn mit 2·5 t Tragfähigkeit. An den Bahngeleisen und für Verladung auf und von Landfuhrwerken besteht ein Dampf- und ein Handkrahn. Die Quaianlage in Passau ist nur auf etwa 800 m mit Geleisen versehen. Die Lagerhäuser fassen circa 1000 Wagenladungen. Von den 5 Krahnen besitzen je einer 10 t, bezw. 5 t, die übrigen 3·5 t Tragfähigkeit.

Deutsches Reich. (Die neue Schiffahrtslinie Hamburg—Rheinhäfen.) Ueber den neuen Rheindienst der Hamburg-Amerika-Linie theilen die „Hamb. Nachr." Folgendes mit: Die Hamburg-Amerika-Linie hat für die fahrplanmässigen Reisen nach dem Rhein 4 grosse, 1325 t tragende Leichterschiffe in Dienst gestellt, nämlich die Seeleichter „Lahn", „Saale", „Donau" und „Mosel". Diese Schiffe wurden eigens für den Rheindienst umgebaut, mit langen Räumen und entsprechenden Luken versehen, um die vom Rhein zu transportirenden langen Eisenstücke vortheilhaft bergen zu können. Gleichzeitig aber können sie durch versetzbare Zwischenwände nach Belieben in kleine Räume, von denen jeder für sich zollamtlich verschliessbar ist, getheilt werden. Dadurch erscheinen hier im directen Rhein-Seeverkehre Fahrzeuge, welche theilweise unter Zollraumverschluss, theilweise ohne solchen fahren und ebenso nach Bedarf lange oder kleinere Räume zur Verfügung stellen können. Die damit gebotene Möglichkeit, den verschiedenen Anforderungen gleichzeitig zu entsprechen, macht einen wesentlichen Vorzug des Unternehmens aus. Ueber die Fahrgeschwindigkeit dieses Dienstes ist zu bemerken, dass die beschäftigten Seeschlepper „Krautsand" und „Kirchwärder" mit angehängtem Leichter eine normale Fahrgeschwindigkeit von 8 bis 9 Seemeilen in der Stunde bei normalem Wetter haben, also hinter anderen Küstenfahrzeugen keinesfalls zurückstehen. Die regelmässigen Abfahrten finden in beiden Richtungen mit Zwischenräumen von 5 Tagen statt. Jedoch sind für den Fall grösseren Güterandranges ausser den genannten grossen Leichtern noch eine Reihe kleinerer Hilfsleichter in Bereitschaft gestellt. Die ersten Fahrten der neuen Linie wickelten sich durchaus in programmmässiger Zeit ab und scheinen die dem Unternehmen entgegengebrachten günstigen Erwartungen zu bestätigen.

Schweden. (Bau eines grösseren Schiffsdocks in Sundsvall.) Wie die „Hamb. Nachr." mittheilen, haben die Stadtcollegien in Sundsvall beschlossen, in einer eventuellen Actiengesellschaft für den Bau eines grösseren Schiffsdocks K 200.000 zu zeichnen unter der Bedingung, dass der Staat die Hälfte der Kosten übernimmt. Die Kosten des Docks nebst den dazugehörigen Gebäuden werden im Ganzen mit 1·5 Millionen Kronen veranschlagt.

Suezcanal. (Verbreiterung des Canalbettes.) Die Direction der Suezcanal-Actiengesellschaft hat ein Uebereinkommen mit der ägyptischen Regierung, die Vertiefung des Suezcanalbettes auf 10 m betreffend, geschlossen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 26, 1902). Den neuesten Berichten der „Agence Havos" aus Kairo zufolge, wird nunmehr auch die Verbreiterung des Canalbettes auf gleichfalls 10 m und gleichzeitig auch die entsprechende Verbreiterung und Vertiefung der Ausweichestellen durchgeführt werden, um den selbst grössten und schwersten Dampfern die Durchfahrt zu ermöglichen. Diese allerdings sehr kostspieligen Arbeiten versprechen jedoch insofern eine Erhöhung der Rentabilität des Canalbetriebes, als sodann auch die grössten Dampfer modernster Construction, welche im Verkehre mit Indien derzeit zum riesigen Umweg um das Cap gezwungen sind, den Weg über Suez nehmen werden. Bei diesem Anlasse sei erwähnt, dass das Erträgniss des Schiffsbetriebes im Jahre 1901 bereits Frcs. 96,348.792 betrug, während bei Gründung der Gesellschaft als Minimum der zur Verzinsung der Titres erforderliche Betrag von Frcs. 10,000.000, als jährliches Reinerträgniss angenommen war. Der Thatsache gegenüber, dass die dimensionellen Verhältnisse der modernen Dampfer aller seefahrenden Nationen, insbesondere aber Englands und Deutschlands, in constanter Zunahme begriffen sind, dass ferner die Interessensphären der Colonien besitzenden europäischen Grossmachtstaaten sich immer mehr erweitern, und die voraussehbare Klärung und Consolidirung der politischen und commerciellen Verhältnisse im äussersten Osten Asiens von gewiss bedeutendem Einflusse auf die Zunahme des transmarinen Verkehres sein wird ist wohl vorauszusetzen, dass die zu Gunsten der Neuordnung des Canales gebrachten allerdings bedeutenden Opfer, in absehbarer Zeit entsprechende Früchte tragen werden. Ein Vortheil für die fernere Erhaltung des Canalbettes in gut schiffbarem Zustand ist der, dass das bei den Vertiefungs- und Verbreiterungsarbeiten gewonnene compacte Material zur Aufführung hoher Schutzdämme längs dem westlichen Ufer des Canalbettes zum Schutze gegen das Wehen von Wüstensand verwendet werden kann. Die durch Samumstürme verursachte Verschlammung des Canalbettes, zu dessen Reinigung derzeit eine constant im Betriebe stehende Flotte von Baggerschiffen erforderlich ist, verursacht nicht nur ganz bedeutende Kosten, sondern hemmt auch die rasche Abwicklung des Schiffsverkehres, da der in je einer Section des Canales arbeitende

Bagger bei telephonischer Avisirung der hevorstehenden Einfahrt eines grösseren Dampfers sofort nach der nächsten Ausweiche zurückremorquirt werden und dort insolange verbleiben muss, bis ihm nach Passiren des Dampfers das Signal zur „freien Fahrt" gegeben wird. In dem Masse als die Versandnng abnimmt, werden dann auch die Baggerarbeiten entsprechend reducirt werden können.

England—Amerika. (Cunard Steam Ship Company. Aus dem Geschäftsberichte für das Jahr 1901.) Die „Hamb. Nachr." entnehmen dem Geschäftsberichte der Cunard Steam Ship Company für das Jahr 1901, dass einschliesslich des Vortrages aus dem Jahre 1900 von Lst. 15.434 ein Gewinn von Lst. 226.022 erzielt wurde. Nach Zahlung der Einkommensteuer und Abschreibungen für Entwerthung der Schiffe und Quais bleibt ein Ueberschuss von Lst. 40.984. Infolge der starken Inanspruchnahme der Schiffe der Company im Jahre 1900 mussten im letzten Jahre bedeutende Reparaturen und Neuanlagen vorgenommen werden, für welche im Vorjahre hereits Lst. 88.658 reservirt wurden; davon werden jetzt Lst. 25.000 auf das Gewinn- und Verlustconto gesetzt, so dass dieses jetzt ein Guthaben von Lst. 65.984 aufweist. Von diesem Betrage werden Lst. 64.000 als 4percentige Dividende vertheilt und der Rest von Lst. 1984 auf neue Rechnung vorgetragen. Der atlantische Verkehr ging im vergangenen Jahre hedeutend zurück, die Tarife für Rückfrachten waren während des ganzen Jahres unlohnend und verursachten grosse Verluste. Die Zahl der Passagiere erster und zweiter Classe blieb hinter jener des Vorjahres zurück, dagegen vergrösserten sich die Einnahmen aus der dritten Classe. Die Unkosten stiegen beträchtlich infolge der enorm hohen Kohlenpreise. Der Dampfer „Aurania" besorgt noch immer Militärtransporte von und nach Südafrika; die „Servia" und die „Catalonia" wurden verkauft. Zwecks Verhesserung der Boston-Linie wurde ein grosser Vieh- und Transportdampfer bei der Firma C. S. Swan and Hunter in Wallsend-on-Tyne bestellt, der gegen Ende dieses Jahres geliefert werden soll.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurden nachstehende Eintragungen vollzogen:

Am 4. April:

„Gemeinde Wien — städtische Strassenbahnen."

Bau und Betrieb der der Gemeinde Wien durch die Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, concessionirten Kleinbahnlinien sammt Nebenanlagen. I. Gemeinde Wien. F. Z. Firmawortlaut, von dem Bürgermeister oder einem der beiden Vicehürgermeister mit ihren Namen eigenhändig unterfertigt.

Am 8. April:

I. Wipplingerstrasse 20.

„Localbahn Deutschbrod-Humpoletz."

Franz Chaloupka als Mitglied des Verwaltungsrathes gelöscht. Anton Smrčka, Gemeinderath und Tuchfabrikant in Humpoletz, als von der Stadt Humpoletz ernanntes Mitglied des Verwaltungsrathes mit statutenmässigem Firmirungsrechte eingetragen.

Am 15. April:

I. Elisabethstrasse 2.

„Kolomeaer Localbahnen."

Die Gesellschaft gründet sich nunmehr auf die von der Generalversammlung vom 6./3. 1901 heschlossenen, theilweise (und zwar in den §§ 7, 8, 10, 11, 12, 13, 32, 34, 44, 45, 46 und 47) geänderten, vom k. k. Ministerium des Innern mit Erlass vom 21. December 1901, Z. 47.183, genehmigten Statuten, wonach inshesondere die Gesellschaft nunmehr berechtigt ist, nnter den von der k. k. Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen ein mit 4 pCt. verzinsliches, nach einem staatlich zu genehmigenden Tilgungsplane, innerhalb 37 Jahren vom 2. Jänner 1903 an rückzahlbares Prioritätsanlehen im Höchstbetrage von K 400.000 auszugeben, und der Verwaltungsrath nunmehr aus mindestens fünf und höchstens neun Mitgliedern besteht.

Herausgabe des „Oesterreichischen Central-Anzeiger für das öffentliche Lieferungswesen". Von der Absicht geleitet, den industriellen Kreisen in rascher, verlässlicher und umfassender Weise eine Uehersicht der öffentlichen Offertausschreibungen von Lieferungen nnd Arbeiten zu bieten, hat sich das k. k. Handelsministerium nach gepflogenem Einvernehmen mit den übrigen betheiligten Centralstellen bestimmt gefunden, zwei industrielle Corporationen, und zwar den „Bund Oesterreichischer Industrieller" und den „Centralverband der Industriellen Oesterreichs" zur Herausgahe eines Publicationsorganes unter dem Titel: „Oesterreichischer Central-Anzeiger für das öffentliche Lieferungswesen" zu ermächtigen. Dieser ab 22. April 1902 zur Herausgabe gelangte und unter Aufsicht des k. k. Handelsministeriums stehende Submissions-Anzeiger wird in der Regel einmal wöchentlich erscheinen und werden in demselhen sowohl die von den staatlichen Behörden und Anstalten, als auch die von autonomen Körperschaften und von privaten Unternehmungen ausgehenden Unternehmungen regelmässige und zweckentsprechende Veröffentlichung finden. Das k. k. Handelsministerium hat sich bereit erklärt, die im Bereiche einzelner Ressorts vorkommenden Ausschreibungen zu sammeln und der Redaction des „Central-Anzeiger" regelmässig und rechtzeitig zur Verfügung zu stellen. Die bezüglichen Kundmachungen sind in einer für die Drucklegung geeigneten Form fortlaufend und rechtzeitig unmittelbar an das Departement II C des k. k. Handelsministeriums (Wien, I. Postgasse 8) einzusenden.

Localbahn Deutschbrod-Saar. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 5. März 1902 fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Hofrathes Dr. Albert Ritter Speil von Ostheim und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ministerialsecretärs Dr. Franz Deschka eine ausserordentliche (3.) Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Deutschbrod-Saar statt. An derselben nahmen 15 Actionäre — wovon 10 persönlich erschienen sind — theil, welche 3452 Actien mit 344 Stimmen vertraten. Folgende Beschlüsse wurden einhellig gefasst:

1. die Concession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Localbahn von der gesellschaftlichen Station Saar nach Tischnowitz zum Anschlusse an die Linie Brünn—Tischnowitz der Oesterr.-ungar. Staatseisenhahn-Gesellschaft zu erwerben und durchzuführen;
2. die für die Durchführung dieser Concession erforderlichen Geldmittel durch Erhöhung des Gesellschaftscapitales im Wege der Ausgabe neuer, mit den Actien erster Emission gleichherechtigter Actien zweiter Emission bis zum Nominalbetrage von K 1,740.000 und durch Aufnahme eines vierpercentigen, mit der Staatsgarantie für Verzinsung und Tilgung ausgestatteten Anlehens bis zu jenem Nominalbetrage zu heschaffen, welcher zur Aufhringung der effectiven Summe von K 6,160.000 erforderlich ist;
3. den Verwaltungsrath zu ermächtigen:
   a) die Concession für die vorstehend unter Punkt 1 bezeichnete Localbahnlinie von Saar nach Tischnowitz unter den mit der Staatsverwaltung zu vereinbarenden Bedingungen für die Gesellschaft zu erwirken,
   b) im Falle der Erwerbung der Concession die dadurch nothwendig gewordenen oder als zweckmässig erschcinenden Aenderungen und Ergänzungen der Gesellschaftsstatuten, sowie der Concessionsurkunde vom 8. November 1897, R.-G.-Bl. Nr. 260, für die Localbahn Deutschbrod-Saar im Einvernehmen mit der Staatsverwaltung vorzunehmen und deren Wortlaut festzusetzen,
   c) gesellschaftliche Actien zweiter Emission his zum Nominalbetrage von K 1,740.000 auszugeben und ein vierpercentiges, eventuell in Theilschuldverschreibungen zerlegtes, mit der Staatsgarantie für Verzinsung und Tilgung ausgestattetes Anlehen bis zu jenem Nominalhetrage aufzunehmen, welcher zur Aufhringung der effectiven Summe von K 6,160.000 erforderlich ist, sowie die Bedingungen der Begebung zu vereinbaren;
4. zur Durchführung der Beschlüsse ad 1 bis einschliesslich 3 c) alle geeigneten Schritte einzuleiten und durchzuführen, alle erforderlichen Verträge abzuschliessen und alle sonstigen Massnahmen und Vereinharungen mit der Staatsverwaltung zu treffen, und zwar selbstständlg und ohne nochmalige Berufung einer Generalversammlung, alles mit der Wirkung, als ob dies von der Generalversammlung selbst heschlossen worden wäre. [E.-M.-Z. 14.983.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XLVI. Stückes.) Das am 26. März herausgegebene XLVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 680: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 25. März 1902, Z. 11.353, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn.

Nr. 681: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 15. März 1902, Z. 9842/IVb, betreffend die Sperre mehrerer Bezirke gegen die Ein-, Aus- und Durchfuhr von Schweinen.

— (Inhalt des XLVII. Stückes.) Das am 27. März herausgegebene XLVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 682: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. März 1902, Z. 11.873, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 683: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 24. März 1902, Z. 11.620, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Pettau in Steiermark nach Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des XLVIII. Stückes.) Das am 28. März herausgegebene XLVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 684: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 27. März 1902, Z. 31.388, betreffend die Aufhebung der Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Oberösterreich.

Nr. 685: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 21. März 1902, Z. 33.245, betreffend die Einfuhr von Schlachtschweinen aus Galizien nach dem Militär-Schlachthause in Josefstadt in Böhmen.

— (Inhalt des XLIX. Stückes.) Das am 29. März herausgegebene XLIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 686: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 24. März 1902, Z. 7111, betreffend die Aufhebung der Sperre des politischen Bezirkes Volosca gegen die Ein- und Ausfuhr von lebenden Schweinen.

Nr. 687: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 24. März 1902, Z. 6443, betreffend die Sperre der politischen Bezirke Gottschee, Rudolfswerth und Tschernembl gegen den Verkehr mit Schweinen.

— (Inhalt des L. Stückes.) Das am 2. April herausgegebene L. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 688: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 2. April 1902, Z. 12.635, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 689: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 25. März 1902, Z. 60.566, betreffend die Wiedereröffnung der sächsischen Viehseinbruchstation Reitzenhain.

— (Inhalt des LI. Stückes.) Das am 3. April herausgegebene LI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 690: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 3. April 1902, Z. 12.886, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern bis auf Weiteres geregelt wird.

Nr. 691: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 31. März 1902, Z. 4594, betreffend die Einfuhr galizischer Schlachtschweine in die Orte St. Johann i. P., Zell am See und Tamsweg.

Nr. 692: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 31. März 1902, Z. 63.694, betreffend die Einfuhr von Schlachtschweinen aus Galizien nach dem Schlachthause in Politz a. M. in Böhmen.

Nr. 693: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 25. März 1902, Z. 7880, betreffend die Viehverkehrsbeschränkungen gegen Dalmatien, Krain und Steiermark.

— (Inhalt des LII. Stückes.) Das am 4. April herausgegebene LII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 694: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 29. März 1902, Z. 12.634, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus den politischen Bezirken Lussin (Küstenland) und Knin (Dalmatien) nach Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des LIII. Stückes.) Das am 5. April herausgegebene LIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 695: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 3. April 1902, Z. 32.107, betreffend den Handelsverkehr mit Schweinen.

— (Inhalt des LIV. Stückes.) Das am 8. April herausgegebene LIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 696: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 8. April 1902, Z. 13.717, enthaltend eine veterinärpolizeiliche Verfügung in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des LV. Stückes.) Das am 9. April herausgegebene LV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 697: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 5. April 1902, Z. 7077, betreffend die Sperre des Gerichtsbezirkes Gottschee gegen den Verkehr mit Schweinen.

— (Inhalt des LVI. Stückes.) Das am 11. April herausgegebene LVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 698: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 11. April 1902, Z. 13.934, enthaltend eine veterinärpolizeiliche Verfügung in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 699: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 31. März 1902, Z. 50.616/1, betreffend die Sperre des Expositurgebietes Kozarac gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

Nr. 700: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 8. April 1902, Z. 70.940, betreffend die Ausfuhrverbote für Nutz- und Zuchtvieh nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des LVII. Stückes.) Das am 14. April herausgegebene LVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 701: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 10. April 1902, Z. 36.741, betreffend den Handelsverkehr mit Schweinen.

Nr. 702: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 6. April 1902, Z. 15.383, betreffend den Handelsverkehr mit Schweinen.

Verlosungen.

Am 1. April:

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Goldprioritäten vom Jahre 1891 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Göpfritz-Gr. Siegharts. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. October).

Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli).

Ungarische Eisenbahn-Investitionsanleihe. 4½ pCt. Obligationen vom Jahre 1888 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Ungar. Westbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. October).

Am 3. April:

Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 2. April:

Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. Prioritätsactien und Obligationen (Rückzahlung ab 1. Juli).

Rückzahlungen.

Ab 1. Mai:

Prioritätsobligationen.

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 und 4 pCt. Prioritäten.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. Silberprioritäten v. J. 1872.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen lit. B.

Südbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten, Serie E und W.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Mai:

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten. Stücke zu Mk. 10.000, Mk. 200, Mk. 400, Mk. 8.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. Silber-Prioritätsobligationen v. J. 1872 K 15.—, Silberprioritäten v. J. 1887, garantirte und nichtgarantirte, für je fl. 100 Capital K 4.—.

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1884, steuerpflichtig, Mk. 10.80. — Steuerfrei K 12.—.

Oesterr. Nordwesthahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen lit. B. K 10.—.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritäten I. und II. Em. Mk. 10.—. — 4 pCt., Em. 1883, Stücke zu Mk. 2000 Mk. 40.—. — Stücke zu Mk. 400 Mk. 8.—. — 3 pCt., Em. 1895, Stücke zu Mk. 10.000 Mk. 150.—. — Stücke zu Mk. 2000 Mk. 30.—. — Stücke zu Mk. 1000 Mk. 15.—. — Stücke zu Mk. 200 Mk. 3.—.

Südbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten Em. 1885, Stücke zu Mk. 2000 Mk. 40.—, zu Mk. 400 Mk. 8.—; Em. 1900, Stücke zu Frcs. 500 Frcs. 10.—.

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft. Actien, K 10.— und K 7.—, Superdividende = K 17.—.

Dividenden.

„Ungaro-Croata", Seeschiffahrts-Gesellschaft. K 200.—.

Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft. Ab 4. April. K 16.—.

Kleinbahn Königshof-Beraun-Konĕprus. Gegen Coupon 1 bis 4 der Actie ab 1. Mai K 26.—.

Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft. Coupon pro 1901 der Prioritätsactien I., II. und III. Emission K 16.—.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Ab 30. April für die Actie K 17.—, für den Genussschein K 7.—.

Csakathurn-Agramer Eisenbahn. Coupon per 1. Juli der ganzen Stammactie K 6.60, der halben Stammactie K 3.30.

Ungarische Eisenbahnverkehrs-Actiengesellschaft. K 25.—.

Generalversammlungen.

Im Monate April:

26. (Wien.) Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt. (Ausserordentliche Generalversammlung).
26. (Sarajevo.) Handels- und Transport-Actiengesellschaft.
28. (Wien.) Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft.
28. (Salzburg.) Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.
28. (Salzburg.) Salzkammergut-Localbahn.
30. (Wien.) Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft i. L.
30. (Wien.) Oesterreichisches Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten.

Im Monate Mai:

5. (Teplitz.) Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
10. (Wien.) Erste ungarisch-galizische Eisenbahn.
12. (Wien.) Ostrau-Friedlander Eisenbahn.
12. (Prag.) Buschtĕhrader Eisenbahn.
21. (Wien.) Oesterreichische Nordwestbahn.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro März 1902.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	3127·79	1617·20	2218·10	2526·89
Roggen	1910·00	307·90	401·09	1816·81
Gerste	2435·63	—	104·04	2331·59
Hafer	700·65	700·43	632 35	768·73
Mais	656 60	504·30	536·06	624·84
Mehl	1261·03	875·80	848·35	1288·48
Wein	5390·29	408·96	455·44	5343·81
Verschiedene	1737·02	1188·07	1048·22	1876·87
Zusammen	17219·01	5602·66	6243·65	16578·02
Versicherungswerth K	561.200	72.500	86.800	546.900

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	25	1	1	25
Versicherungswerth K	216.530	9.600	18.470	207.660
Abgesondert übertragene Warrants Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . K	—	—	—	—

Eisenbahn-Tarifbeamter

besorgt als Nebenbeschäftigung Frachtbriefrevisionen (bei Selbsteinreichung durch die Firmen) und alle übrigen tarifarischen und eisenbahncommerciellen Arbeiten, Eingaben, Erwirkung von Begünstigungen. Anträge erbeten unter **„Tüchtige Fachkraft L. W. 857"** an **Haasenstein & Vogler, Wien I.**

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangt die Lieferung von normalen Eisenconstructionen für die Brückenprovisorien im berechneten Gewichte von ca. 31.120 kg in öffentlicher Concurrenz zur Vergebung.

Der betreffende Plan, sowie die Lieferungsbedingungen und die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote können während der Amtsstunden im Bureau der hierseitigen Abtheilung für die Bahnerhaltung und den Bau eingesehen werden, woselbst den Offerenten auch die betreffenden Offertformularien ausgefolgt und alle etwa gewünschten nähere Aufklärungen ertheilt werden.

Das Vadium beträgt 550 Kronen.

Das Angebot ist mit 1 Krone per Bogen gestempelt in einem versiegelten und mit der Aufschrift: **„Offerte auf die Lieferung eiserner Brückenprovisorien"** versehenen Couverte bis **30. April 1902, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction Prag, Hybernergasse Nr. 1564/II einzureichen oder frankirt dahin abzusenden. Die Offerteröffnung findet an demselben Tage um 2 Uhr Nachmittags statt und den Offerenten ist es freigestellt, derselben beizuwohnen. Ausdrücklich wird hervorgehoben, dass nur finanziell und technisch leistungsfähige Offerenten auf die Berücksichtigung ihrer Angebote zählen können und die k. k. Staatsbahn-Direction behält sich ausdrücklich das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der eingelangten Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden oder eventuell auch die sämmtlichen Angebote zurückzuweisen.

Prag, im April 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Der seit **1807** schon bekannte und als Specialität berühmte

Becher'sche **Karlsbader Englisch-Bitter**

ist der beste aller Magenliqueure. Ueberall käuflich. Vielfach prämiirt. Firma beachten, da viele werthlose Nachahmungen ausgeboten werden. **Johann Becher,** Liquerfabrik, **Karlsbad** in Böhmen 691. Vertreter in Wien: **Carl Zechmeister,** XVIII. Gentzgasse 19.

H. R. Heinicke, Wien

III. Marxergasse 6.

Special-Geschäft für

Fabrik-Schornsteinbau und Dampfkessel-Einmauerungen,

einschlägige Reconstructionen und Reparaturen.

Prospecte und Kostenanschläge spesenfrei.

Erbauer des höchsten Schornsteines der Erde von 140 m Höhe.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Grenzverkehr Russland—Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.

Tarif, Theil II.

Reexpedition von Getreide etc.

Die auf Seite 14 des obenbezeichneten Tarifes enthaltene Einlagerungsbestimmung: „rücksichtlich des Verkehres von Granica, bezw. Szczakowa transito ....“ hat richtig zu lauten: „Rücksichtlich des Verkehres von Granica, bezw. Szczakowa transito ist die Einlagerung, bezw. Reexpedition in Lindau und München für Sendungen nach Romanshorn, Rorschach, Bregenz transito, Buchs transito und St. Margrethen transito und in München auch für Sendungen nach Lindau loco und transito zulässig.“

Wien, am 22. April 1902. [350]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Aenderung von Schlafwagencoursen.

Die laut Kundmachung Nr. 306 in Nr. 42 vom 15. April 1902 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt für den 1. Mai 1902 in Aussicht genommene Einschränkung des Schlafwagenverkehres auf die Strecke Wien—Franzensfeste anstatt Wien—Ala, bezw. umgekehrt erfolgt erst mit 15. Mai 1902.

Wien, am 22. April 1902. [351]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Burgwies.

Die bisherige Bezeichnung der auf der Pinzgauer Localbahn gelegenen Haltestelle Burgwies wird vom 1. Mai 1902 an in „Heilbad-Burgwies“ abgeändert.

Innsbruck, am 21. April 1902. [352]

Württembergisch-Bayerischer Güterverkehr.

Einführung des Nachtrages VII zum Tarife, Theil II, vom 1. Februar 1899.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1902 gelangt der oben bezeichnete Tarifnachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält ausser Aenderungen und Ergänzungen zu den besonderen Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung, zu den besonderen Tarifvorschriften und zum Kilometerzeiger:

1. die Einbeziehung bayerischer und württembergischer Stationen,
2. die Neuauflage der Ausnahmetarife und der Bestimmungen wegen Frachtberechnung für gewisse württembergische Nebenbahnstationen,
3. Tarif- und sonstige Bestimmungen für den indirecten Güterverkehr mit Stationen der auf badischem Gebiete gelegenen Albthalbahn,
4. sonstige Ergänzungen und Berichtigungen.

Wien, am 21. April 1902. [353]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

General-Gütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Ausgabe 1901. (Nachtrag XV zu demselben.) Dieser mit 1. April 1902 zur Einführung gelangte Nachtrag enthält alle mit gleichem Tage auf den k. k. österr. Staatsbahnen in Wirksamkeit tretenden neuen Tarife, sowie die zu den bestehenden Tarifen ausgegebenen Nachträge. Diese letzteren sind theils mittelst Ersatzseiten, theils mittelst der zu den einzelnen Abtheilungen des General-Gütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern zur Durchführung gelangt.

Internationale Kunstausstellung in Budapest. (Frachtermässigung für Kunst-Ausstellungsgegenstände.) Anlässlich der in der Zeit vom 1. April bis Ende Mai 1902 in Budapest stattfindenden internationalen Kunstausstellung von Gemälden, Statuen etc. finden für die Beförderung der hiezu bestimmten Gegenstände auf jenen österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Theil I, giltig ist, die im gemeinsamen Tarife, Theil I, Abth. B, Abschnitt C—IX vorgesehenen Tarifbegünstigungen, unter den daselbst angeführten Bedingungen, Anwendung.

Geflügel-Ausstellung in Asch. (Frachtermässigung für Ausstellungsthiere.) Anlässlich der in der Zeit vom 6. bis 8. April 1902 in Asch stattfindenden V. grossen allgemeinen Geflügel-Ausstellung des Kleinthier-Zuchtvereines für Asch und Umgebung finden für die Beförderung der Ausstellungsthiere rücksichtlich der in Böhmen liegenden Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und der betheiligten Privatbahnen die im Tarife, Theil I, Abth. B, Abschnitt C—X vorgesehenen Tarifbegünstigungen, unter den daselbst angeführten Bedingungen, Anwendung.

Stierschauen in verschiedenen Orten Niederösterreichs. (Frachtermässigung für Ausstellungsthiere.) Anlässlich der in der Zeit vom 8. April bis 14. October 1902 in den in der Kundmachung des niederösterreichischen Landesausschusses, Z. 10.712, angeführten Orten stattfindenden Stierschauen, finden für die Beförderung der hiezu bestimmten Thiere auf den in Niederösterreich gelegenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und Privatbahnen, die im gemeinsamen Tarife, Theil I, Abth. B, Abschnitt C—X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen, unter den daselbst angeführten Bedingungen, Anwendung.

Reform des Stückgutverkehres auf den k. k. Staatsbahnen. Mit 1. Mai 1902 führt die österreichische Staatseisenbahn-Verwaltung für den gesammten Bereich des westlichen Staatsbahnnetzes eine Reform der Verladung und Beförderung der Frachtstückgüter ein, welche durch Bildung directer Wagenladungen, sowie durch die Trennung des Nahverkehrs vom Fernverkehre die Abkürzung der Transportdauer der Frachtstückgüter und eine bessere Ausnützung der der Stückgutbeförderung dienenden Wagen bezweckt.

Gleichzeitig treten für das gesammte Netz der k. k. Staatsbahnen auch rücksichtlich der Verladung und Beförderung der Eilgüter neue Bestimmungen in Kraft, welche in ähnlicher Weise auf eine wesentliche Beschleunigung der Eilguttransporte abzielen.

Ausland.

Schweizer Bahnen. (Rückvergütungs-Frachtsätze auf Transporten von Käse Gossau—Buchs transit [Oesterreich-Ungarn].) Laut Publication der Direction der Vereinigten Schweizer Bahnen werden für Käsetransporte, die zunächst in Einzelsendungen von Gossau nach Buchs gehen und ab dort in ganzen Wagenladungen oder in Stückgutsendungen nach Oesterreich-Ungarn zur Weiterbeförderung gelangen, die via Bregenz sich ergebenden Gesammtfrachten auf dem Rückvergütungswege eingehalten.

— (Ausnahmetaxen für den Transport von chlorsaurem Kali Genève transit [Le Fayet—St. Gervais]—Furth i. W. und Simbach.) Laut Publication der General-Direction der Schweizerischen Bundesbahnen treten für den Transport von chlorsaurem Kali in Wagenladungen von 5000 und 10.000 kg ab Le Fayet—St. Gervais nach Furth i. W. und Simbach die folgenden Ausnahme-Frachtsätze in Kraft:

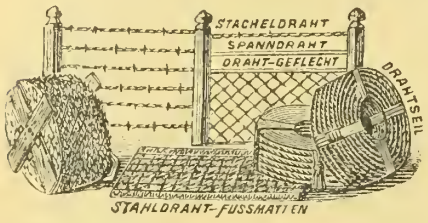
	5000 kg	10.000 kg
	Centimes für 100 kg	
Genève (Genf) transit—Furth i. W. . .	607	550
Genève (Genf) transit—Simbach . . .	528	478

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr (Heft 2). (Einführung neuer Tarifentfernungen etc.) Vom 5. April 1902 an wurden im obgenannten Güterverkehre (Heft 2) zwischen Marxgrün und sächsischen Stationen neue Tarifentfernungen eingeführt, die bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren sind. Gleichzeitig verlieren die im Bayerischen Vicinal- und Localbahn-Schnitttarif vom 1. Juli 1900 für Marxgrün vorgesehenen Anstossbeträge auch bezüglich des Bayerisch-Sächsischen Güterverkehres — Tarifheft 2 — ihre Giltigkeit.

Praktische und billige Einzäunungen.

Joh. Meerkatz, Wien, VII/1, Neubaugasse 68

k. u. k. Hoflieferant und ausschl. priv. Sieb- und Drahtwaarenfabrik



offerirt verzinkten Stahl-Stacheldraht eigener Erzeugung für Wildparke, Viehweiden, Obstgärten etc., ferner alle Gattungen Drahtgeflechte, Wald-, Wiesen-, Park- und Garteneinfriedungen, Volièren, Hühnerhöfe, Fenstergitter, Wurfgitter, Blumen- und Raseneinfassungen, Drahtmatratzen solidester Construction.

Illustrirte Kataloge, sowie Kostenvoranschläge gratis und franco.

Specialfabriken
für
Pumpen und **Waagen**
Grösstes Lager. 669
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

JULIUS PINTSCH
WIEN, IV. Schleifmühlgasse 1.
Fabrik für Gasmesser, Gasapparate und Laternen. 670

Mechanische Werkstätte u. Metallgiesserei
übernimmt den **Bau** und **Betrieb** von **Gasanstalten** für **Steinkohlengas, Leuchtwassergas** System Humphreys & Glasgow (besonders als **Ergänzung** für bestehende **Steinkohlengasanstalten**), **Oelgas** und **Acetylengas.**

Gasbeleuchtungs-Einrichtungen
für **Eisenbahnwaggons, Locomotiven** etc.
Gascompressions- und Füllanlagen.

Leuchtthurm-Einrichtungen u. Leuchtbojen. Geschweisste Kessel, geschweisste Holzstoffkocher. . . Specialfabrik für Bau v. Laternen aller Art.

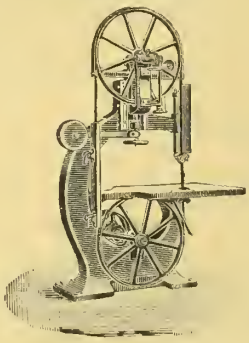
Ausschliesslicher . . . Licenzträger für **Deutschland** und . . **Oesterreich-Ungarn** . . . . . der . . . . .

Slavianoff-Benardos'schen Patente für elektr. Giess- und . . . . . Schweissverfahren.

Das beste, billigste und dauerhafteste Rostschutzmittel für Eisenconstructionen!

„ROSTINIT"
Schuppenfarbe von Dr. J. WERBER
WIEN VI/1
Fabrik: Corneliusgasse 10. Comptoir: Gumpendorferstr. 63G
„Rostinit" wurde auf sämmtlichen bisher beschickten Ausstellungen als der wirksamste Rostschutzanstrich mit den höchsten Preisen ausgezeichnet. So in Paris: Gold. Medaille, London: Gold. Medaille und Ehrendiplom, Lyon: Grand Prix und Gold. Medaille. 672

Weltausstellung Wien 1873 Fortschrittsmedaille. | Gegründet 1853. | Weltausstellung Paris 1900 Grand Prix.



G. Topham
Maschinenfabrik und Eisengiesserei
Wien, Favoriten.
Specialitäten: 665
Sägewerks- und Holzbearbeitungsmaschinen in vollkommenster Ausführung nach neuesten formvollendeten Modellen für alle Zwecke der Holzindustrie.
Dampfmaschinen mit Präcisions-Schieber- und zwangläufiger Ventilsteuerung (Patent Eisner). Über 400 im Betriebe.
Transmissionen mit und ohne Ringschmierlager, sowie auf Maschinen geformte Zahnräder aller Art.
Spindel- und Excenterpressen, hydraulische Pressen und die zugehörigen Pumpwerke.

Wilhelm Beck & Söhne, Wien
k. u. k. Hof-Uniformen- und Uniformsorten-Fabrikanten
Fabrik: VI/2, Hirschengasse 25
Centralbureau: VIII/1, Langegasse 1.
Leistungsfähigstes Etablissement für die Herstellung von Lieferungsmonturen, Kappen und Kürschnerwaaren für Eisenbahnen, Verkehrsanstalten, Finanz- und Sicherheitswachen, Veteranen, Feuerwehren etc. etc.
Illustrirte Kataloge frei.

„COURIER"
Internationales Reise- und Fahrkarten-Bureau
NAGEL & WORTMANN 663
Fahrkarten-Stadtbureau der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn
FAHRKARTENBUREAU der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
WIEN, I. Operngasse 6. — ABBAZIA, Südbahn Hotel Stefanie.

Wiener Wechselstuben-Gesellschaft
KAPUN, HANAKAMP & Co.
Wien, I. Kärnthnerstrasse 18
Eingang: Neuer Markt 3, Halbstock. 661

Coulantester Ein- und Verkauf aller Gattungen Werthpapiere, Münzen und Valuten.

Besorgung von Capitalsanlagen, Heiratscautionen, Vinculirungen, solideste Ausführung von Börseaufträgen, provisionsfreie Einlösung von Coupons, Revisionen, Evidenzhaltung von verlosbaren Werthpapieren, Depotverwahrung und -Verwaltung. Lose auf Raten. Promessen. Commissionsweise Versicherung von verlosbaren Werthpapieren gegen Coursverlust. Belehnung von Werthpapieren. Annahme von Baareinlagen zur conto-corrent-mässigen Verzinsung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (heziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1076	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Steine, einfach glatt behauen, ferner geschliffene, polirte oder geschliffene Platten, sämmtliche unverpackt oder blos in Schutzrahmen, der Pos. 8—55/c	Batelau	a) Prag (St.B.), Vyšebrad, Smichow und Hrabovka transit b) Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen. das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 7. März 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	a) — Heller b) 62 „	a) — b) 58 „	a) — b) 4 „	Im Kartirungswege		
			Bord-, Pflaster- und Saumsteine aus Pos. 8—55/b						a) 70 Heller b) 92 „	a) 50 Heller b) 72 „	a) 20 Heller b) 20 „			
			Steine mit geradlinigen Flächen (einschliesslich Steinplatten), roh behauen, dann Grenz- und Mühlsteine, jedoch mit Ausnahme von Bord-, Pflaster- und Saumsteinen aus Pos. 8—55/b der Güterclassification						a) 62 Heller b) 78 „	a) 50 Heller b) 70 „	a) 12 Heller b) 8 „			
			Bruchsteine, unbearbeitete, aller Art, sowie Schotter der Pos. 8—55/a						a) 103 Heller b) —	a) 60 Heller b —	a) 43 Heller b) —			
1077	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Kunstwolle aus Pos. W—90 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Salzburg k.k.St.B.	Reichenberg S.N.D.V.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Mai bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	ad a) 345 Heller ad b) 311 „		Im Kartirungswege		
	bethelligten Verwaltungen													

Fortlaufende Nummer	1	1078	1079
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen der	3	Bukowinaer Localbahnen	
für Artikel	4	Fassdauben aus Buchenholz aus Pos. H—18, P. 2 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, für die österr., ungar. und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen	Papier der Pos. P—1/d der Güterclassification
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Stationen der Bukowinaer Localbahnen: Station der Strecke Hadikfalva—Brodina	Frantschach-St. Gertraud
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Hliboka-Berhometh a. S. mit der Abzweigung Karapeziu a. S.—Czudin *)	Hatna-Valeputna *)
		Hadikfalva transit	Triest
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Hliboka transit	Hatna transit
und gilt in der Zeit	7	Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen ohne Rontenvorschrift nach Itzkany transit oder nach einem Elbeumschlagsplatze oder nach einer im Tarife, Theil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina angeführten deutschen Station; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Vorschriften und Bestimmungen des Oesterreichisch-Adriatischen Verbandstarifes. Die Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete) zum Exporte gelangen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
		bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902
Tarif, welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Tarif, Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, bezw. Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 3
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Frachtsätze des Specialtarifes 2	Bestehet kein directer Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Frachtsätze des Ausnahmetarifes II	160 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Nach Massgabe der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ unter VIII ersichtlichen Bestimmungen im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ unter VIII beizubringenden Documente innerhalb der dortselbst festgesetzten Frist
Besondere Bemerkungen	14	*) Hinsichtlich der für die Stationen, bezw. Haltestellen: Berków, Presekareny, Strigoia und Tysowetz bestehenden Verkehrsbeschränkungen siehe Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt B, 3 a, VII a) und b)	

Fortlaufende Nummer	1080	1081
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird genacht für Artikel	Pflasterziegel und Pflasterplatten aus gewöhnlichem Ziegelmateriale und Dachziegeln, auch gedämpft oder getheert, insofern diese Artikel Erzeugnisse der Thonwaaren-Industrie und nicht künstlich gefärbt, nicht engobirt und nicht glasirt sind, mit Ausnahme von feuerfesten Ziegeln und Klinkersteinen	Holz zu Grubenzwecken bis zu 6 m Länge der Pos. H—20a der Güterclassification des Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Klostergrab und Kosten	Siehe umstehende Tabelle
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wien (St.E.G., K.F.N.B. und Oe.N.W.B.)	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe als Fracbtgut nnd Frachtzablung mindestens für das Ladegewicbt des verwendeten Wagens Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmnugen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Aufgabe als Fracbtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen
und gilt in der Zeit	vom 1. Mai 1902 bis anf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarife	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1900, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1901, bezw. Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteben keine dlrecten Fracbtsätze	Siebe nmstebende Tabelle
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	106 Heller	Siebe nmstehende Tabelle
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Siebe nmstehende Tabelle
Art der Durcbführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege. Siebe auch Rubrik 14
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen		

Umstehend angeführte Frachtsätze finden beim Bezuge der betreffenden Sendungen durch eine Grube im Kartirungswege Anwendung; beim Bezuge solcher Transporte in den umstehend genannten Grubenstationen durch einen Zwischenhändler finden dagegen diese Frachtsätze im Rückvergütungswege Anwendung, wenn innerhalb s e c h s Monaten vom Tage der Auflieferung der Sendungen der Nachweis erbracht wird, dass die betreffenden Transporte an eine Grube abgegeben wurden

Von	Nach											
	Dombran			Hruschau			Karwin K.F.N.B. nnd K.O.B.			Mähr.-Ostrau		
	Bestehender	Zugestandener	Nachlass vom bestehenden	Bestehender	Zugestandener	Nachlass vom bestehenden	Bestehender	Zugestandener	Nachlass vom bestehenden	Bestehender	Zugestandener	Nachlass vom bestehenden
	Frachtsatz per 100 kg in Hellern											
Alt-Sandec	—	77	—	83	73	10	—	76	—	84	74	10
Bobowa	—	79	—	—	71	—	—	79	—	81	71	10
Bogoniowice-Cieżkowice	—	78	—	—	70	—	—	78	—	80	70	10
Chabówka	—	58	—	61	54	10	—	57	—	65	55	10
Czudec	—	88	—	89	80	9	—	88	—	90	80	10
Dobra	—	61	—	70	60	10	—	63	—	71	61	10
Frysztak	—	94	—	95	86	9	—	94	—	96	86	10
Gorlice	—	87	—	88	79	9	—	87	—	89	79	10
Grybów	—	83	—	84	75	9	—	83	—	85	75	10
Iwonicz	—	96	—	97	88	9	—	96	—	98	88	10
Jasło	—	90	—	91	82	9	—	90	—	92	82	10
Jeleśnia	45	43	2	49	39	10	—	42	—	50	40	10
Jordanów	—	54	—	60	50	10	—	53	—	61	51	10
Kasina wielka	—	62	—	68	58	10	—	61	—	69	59	10
Krościenko	111	109	2	110	101	19	—	109	—	111	101	10
Krosno	—	96	—	97	88	9	—	96	—	98	88	10
Ławoczne	138	134	4	135	126	9	138	134	4	136	126	10
Limanowa	—	68	—	74	64	10	—	67	—	75	65	10
Lisko-Łukawica	—	104	—	105	96	9	—	104	—	106	96	10
Maków	—	52	—	58	48	10	—	51	—	59	49	10
Marcinkowice	—	74	—	80	70	10	—	73	—	81	71	10
Milówka	—	38	—	49	39	10	—	38	—	50	40	10
Mszana dolna	—	60	—	66	56	10	—	59	—	67	57	10
Nen-Sandec	—	76	—	82	72	10	—	75	—	83	73	10
Olszanica	—	106	—	107	98	9	—	106	—	108	98	10
Osielec	—	54	—	60	50	10	—	53	—	61	51	10
Posada-Chyrowska	—	106	—	107	98	9	—	106	—	108	98	10
Raycza	—	36	—	49	41	8	—	36	—	50	42	8
Rawa ruska	—	109	—	—	101	—	—	109*)	—	111	101	10
Rymanów	—	97	—	98	89	9	—	97	—	99	89	10
Rytro	—	79	—	85	75	10	—	78	—	86	76	10
Rzeszów	—	85	—	—	77	—	—	85*)	—	87	77	10
Rzeszów-Staroniwa	—	87	—	88	79	9	—	87	—	89	79	10
Sanok	—	102	—	103	94	9	—	102	—	104	94	10
Skole	133	128	5	129	120	9	133	128	5	130	120	10
Skołyszyn	—	88	—	89	80	9	—	88	—	90	80	10
Sól	36	36	—	49	41	8	—	36	—	50	42	8
Starzawa	113	107	6	108	99	9	—	107	—	109	99	10
Stryj	127	123	4	124	115	9	127	123	1	125	115	10
Sucha	—	50	—	56	46	10	—	49	—	57	47	10
Tarnów	—	70	—	—	62	—	—	70*)	—	72	62	10
Trzciana	—	83	—	84	75	9	—	83*)	—	85	75	10
Tuchów	—	74	—	—	66	—	—	74	—	76	66	10
Tymbark	—	66	—	72	62	10	—	65	—	73	63	10
Ustrzyki	—	109	—	110	101	9	—	109	—	111	101	10
Węglerska-Górka	—	38	—	49	39	10	—	38	—	50	40	10
Wygoda	—	138	—	139	130	9	—	138	—	140	130	10
Zagórz	—	102	—	103	94	9	—	102	—	104	94	10
Zagórzany	—	87	—	88	79	9	—	87	—	89	79	10
Zaryte	—	58	—	64	54	10	—	57	—	65	55	10
Zwardoń	—	—	—	39	37	2	—	—	—	40	38	2

*) Frachtsatz gilt nur im Verkehre mit Karwin K.F.N.B.

Fortlaufende Nummer	1082	1083	1084
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd
für Artikel	Kaffee, gebrannt, als Eilgut	Porzellan, unverpackt oder lose in Stroh, Heu u. dgl., verpackt	Maschinen aus Eisen und Stahl im zusammengesetzten oder zerlegten Zustande (Maschinentheile), in Tarifclasse 15 b des neben bezeichneten Tarifes rangirend
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	Relationen des Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverbandes	Karlsbad (B.E.B.), Karlsbad K.I., Karlsbad Centralbhf. (Ma. K.) k.k.St.B.	Leobersdorf über Triest seewärts
nach		Chodau (B.E.B.)	Konstantinopel
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen der neben bezogenen Verbandstarife	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des Tarifes, Theil I, für den Oesterreichisch-Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante). Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	vom 1. Juni 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 15. Mai 1902 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarife für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Hefte 1 bis 4	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	Oesterreichisch-Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante), Tarif, Theil II, Heft 1 (für den Export aus Oesterreich)
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verbands-Frachtsätze für Eilgüter, gewöhnliche	Bestehen keine directen Frachtsätze	Directer Frachtsatz besteht nicht
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verbands-Frachtsätze für Eilgüter, ermässigte	326 Heller | 339 Heller	1·36 Gulden Gold
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege*)
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

*) Siehe auch Abschnitt C des in Rubrik 6 bezeichneten Tarifes, Theil I

Fortlaufende Nummer	1085	1086	1087
Die Publication erfolgt von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
und im Namen der		betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Holzstoff, geschliffen, auch in Pappenform, wenn nicht geleimt und nicht gefärbt (weiss oder naturbraun) der Pos. H—29 des Tarifes, Theil I	Harzleim (Harzseife)	welche im **Ausnahmetarife 19** des nebenbezeichneten Verbandtarifes genannt sind, und zwar: für **Petroleum**, roh oder raffinirt, **Petrolenmnaphta** (Rohbenzin) etc. etc.
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Pottschach	Bodenbach	Kralup (B.E.B., B.N.B. und St.E.G.)
nach	Triest	Pontebba trs.	Kolin (Oe.N.W.B. und St.E.G.)
		Peri trs.	Imst Innsbruck Landeck Telfs Wilten Wörgl
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Sendungen müssen ab Triest per mare zum Export nach dem Zollauslande gelangen. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per verwendeten Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen auf Grund der Vorschriften des Tarifes für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr zur Aufgabe gelangen und nach italienischen Stationen bestimmt sein. Das Aufladen der Sendungen obliegt dem Absender	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, sowie der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandtarifes, speciell der besonderen Bestimmungen des Ausnahmetarifes 19
und gilt in der Zeit	vom 15. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 15. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 15. Mai 1902 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Tarif, Theil II, Heft 1 für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband	Tarif vom 15. Juli 1891 für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr	Tarif, Theil II, für den Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	157 Heller	101·22 — 114·30 Frcs. per Tonne = 1000 kg	Es bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	135 Heller	40·— — 44·41	204 — 205 191 — 195 208 — 209 200 — 201 191 — 195 182 — 183 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	22 Heller	61·22 — 69·86	
Art der Durchführung	Nach Massgabe des Punktes VIII der vom 1. Jänner 1900 giltigen „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ im Kartirungs-, bezw. im Rückvergütungswege	Kartirung	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen des Punktes VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ beizubringenden Documente innerhalb der festgesetzten Frist		
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1088	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kleinkohle (Kokeskohle)	Hruschau	Mähr.-Ostrau transito (für Sendungen nach der Kokesanstalt Witkowitz [Eisenwerk] auf der Mährisch-Ostrauer Montanbahn)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 6600 Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis Ende December 1902	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller per metr. Tonne (à 1000 kg) 95	66	29	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1089	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Niederschlesische Kohle und Coaks	sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. November 1897 und von Mittelsteine St.E.G.	Triebitz transit (für Stationen der Localbahn Prossnitz-Triebitz, exclusive Prossnitz)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau nach Stationen der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. November 1897 und Localtarif, Theil II, Heft 3, der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Jänner 1898	Versiehen	88 Heller per Tonne à 1000 kg			Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen und längstens bis Ende März 1903 vorzulegen sind	Der im Verordnungs-Blatte Nr. 148 vom 21. December 1901 sub Pos. 3561 für die gleichen Transporte publicirte Frachtnachlass von 48 Hellern per Tonne à 1000 kg tritt gleichzeitig ausser Kraft
1090	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**													

Auf Seite 8 des Localgütertarifes der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898 ist unter Abschnitt **VI. Ergänzungen der Güterclassification,** der Text rücksichtlich des Artikels **„Kohlen"** wie folgt abzuändern:

„Kohlen, mineralische (Steinkohlen, auch gemahlen, Braunkohlen, Kohlenblende, Anthracit, Kohlenschlempe, Kohlenlösche, Kohlenziegel [Briquettes], Presskohle), bei Frachtzahlung **mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens;**

Braunkohlen- und **Steinkohlen-Kokes** bei Frachtzahlung **mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen."**

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
30	Nr. 126 vom 26. October 1901	2249	K. k. österr. Staatsbahnen	Welser Localbahn-Gesellschaft	Holz der Pos. H—18/1 und H 18/3, sowie der Pos. H—19/1 der Güterclassification	Stationen der Strecke Grünau—Voitsdorf (incl.)	Wien I (K.E.B.) Wien II (K.F.J.B.)	Der Frachtsatz von 84 Hellern nach Wien II (K.F.J.B.) findet mit Giltigkeit vom 14. April 1902 auch nach den beiden Stationen Tulln und Klosterneuburg-Weidling Anwendung mit Ausnahme der Relation Voitsdorf—Tulln, für Holz der Pos. H—19/1, für welches der normale Frachtsatz nur 81 Heller per 100 kg beträgt	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
43	Nr. 18 vom 15. Februar 1902	666	K. k. österr. Staatsbahnen		Fassdauben aus Buchenholz ans Pos. H—18/2 der Güterclassification des Oesterreichisch-Ungarischen Tarifes, Theil I	Alt-Sandec Bolechów Hadikfalva Hatna Hliboka etc.	Oświęcim transit	In den Bedingungen, Rubrik 6, ist in der ersten Zeile nach dem Worte „Frachtbriefen" einzuschalten: „ohne Routenvorschrift". Ferner ist in der Rubrik 14 nachzutragen: „Diese Nachlässe werden über sämmtliche transportberechtigten Routen zugestanden"	

Königshofer Cementfabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Hegelgasse 8, offerirt 677

Schlacken=Cement

in stets gleichmässiger, insbesondere auch bei den **Wiener Communalbauten,** sowie bei den bedeutendsten Eisenbahnbauten **(Jeschken-Tunnel, Elbe-Brücke der Aussig-Teplitzer Bahn)** etc. im weitesten Umfange erprobter Qualität zu billigsten Preisen. — Anfragen und Bestellungen erledigt umgehend die Direction der **Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Hegelgasse 8.** Telephon 9265.

Krahne

Personen- und Lastenaufzüge, hydraulische Maschinen, Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben und Schiebebühnen, Waggons und Waggonets, Eisengüsse etc. etc. 667

liefert: Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Simmering vormals H. D. Schmid.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

PRIVILEGIERTE ÖSTERREICHISCHE STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 48. **Wien, 29. April 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Klosterneuburg auf den Kahlenberg und auf den Leopoldsberg mit einer Abzweigung nach Hütteldorf-Hacking.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur Carl Paulitschky in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit Elektricität oder eventuell mit Dampfkraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Klosterneuburg über Weidling, Unter-Weidlingbach und den Kobenzl auf die Höhe des Kahlenberges und von da auf den Leopoldsberg mit einer Abzweigung über Ober-Sievering, Neustift am Walde, Neuwaldegg und den Schottenhof bis zur Stadtbahnstation Hütteldorf-Hacking im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 17. April 1902. Z. 10.168/2.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

I. Der dem Bergbauunternehmer aus dem Titel der Beschränkung seines Bergbaubetriebes zu Gunsten einer Eisenbahn zustehende Entschädigungsanspruch wird im Zeitpunkte der rechtskräftigen behördlichen Feststellung der betreffenden Bergbaubeschränkungen fällig. Dieser Zeitpunkt ist auch massgebend für die Feststellung der zur Leistung der bezüglichen Entschädigung verpflichteten Rechtssubjecte.

II. Die Höhe der dem Besitzer eines Kohlenbergwerkes aus dem bezeichneten Titel von der Eisenbahn zu leistenden Entschädigung bestimmt sich nicht nach dem Productionspreise der dem Abbaue entzogenen Kohle, sondern nach dem Verkaufswerthe der letzteren, wobei auf die Wertherhöhung infolge des Bestandes der Bahn keine Rücksicht zu nehmen ist.

Bei der am 26. Juni 1872 abgehaltenen politischen Begehung der von der k. k. priv. Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) und der k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn-Gesellschaft herzustellenden doppelgeleisigen Theilstrecke zwischen Ladowitz und Bilin wurde constatirt, dass die Bahntrasse in dem Ueberschorraum zwischen dem Antoniagrubenfelde und dem Amaliagrubenfelde, dann in dem Ueberschorraum zwischen diesem und dem Atanasgrubenfelde liegt, und sohin bestimmt, dass unterirdische Bergbaue den beiderseitigen Sohlenenden der Bahn nur bis auf acht Klafter nahegerückt werden dürfen.

Im Jahre 1887 erstattete der Eigenthümer der angeführten Bergbaue, der Duxer Kohlenverein in Dux, die Anzeige, dass der bei der Begehungscommission mit acht Klaftern bemessene Schutzpfeiler nicht ausreiche, und suchte demgemäss um neuerliche Bestimmung dieses Schutzpfeilers an.

Hierüber hat die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Teplitz im Einvernehmen mit dem k. k. Revierbergamte in Brüx mit Erlass vom 5. October 1887 die Erweiterung des gegenständlichen Schutzpfeilers, und zwar auf 26½ m angeordnet.

Diese Verfügung der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Teplitz wurde zwar mit Erlass der k. k. Statthalterei

vom 30. November 1888 wegen Incompetenz behoben, gleichzeitig aber im Einvernehmen mit der k. k. Berghauptmannschaft dieselbe Verfügung jedoch als provisorisch getroffen, und zwar insolange, bis durch weitere Aufschlüsse im Amaliengrubenfelde längs der Eisenbahnen die nöthige Basis zur Bestimmung des definitiven Schutzpfeilers gefunden sein wird.

Am 21. April 1890 wurde nun seitens des Duxer Kohlenvereines das Ansuchen um Bestimmung des definitiven Schutzpfeilers für den gemeinschaftlichen Bahnkörper der obgenannten Eisenbahnen im Bereiche des Amaliagrubenfeldes erneuert, worauf mit dem Erlasse der k. k. Statthalterei in Prag vom 27. Juli 1891, Z. 107.984, der definitive Sicherheitspfeiler in der Strecke vom Eintritte des Bahnkörpers in das Amaliagrubenfeld bis zum Austritte der Bahn aus diesem Grubenfelde mit der durchschnittlichen gleichmässigen Breite von 31·5 m, von der Mitte des Bahnkörpers nach jeder Seite gemessen, festgesetzt wurde.

Zur Zeit der Hinausgabe des Statthalterei-Erlasses vom 27. Juli 1891, Z. 107.984, war die Pilsen-Priesener Bahn bereits grundbücherliches Eigenthum des k. k. Aerars, während zu jener Zeit die Prag-Duxer Eisenbahn in dem Eisenbahnbuche noch als Eigenthum der unter der Firma „k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn" protokollirten Prag-Duxer Eisenbahn-Actiengesellschaft eingetragen war.

Das Eigenthumsrecht auf die Prag-Duxer Eisenbahn wurde für den Staat erst sub praes. 15. August 1893 auf Grund des Protokollar-Uebereinkommens vom 25. Juli 1892 einverleibt, und erscheint als Zeitpunkt des Ueberganges des Eigenthumsrechtes der 1. Jänner 1892 vereinbart.

Gestützt auf diese Thatsachen, überreichte der Duxer Kohlenverein gegen das k. k. Aerar und die Actiengesellschaft der k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn beim k. k. Landesgerichte in Prag die Klage auf Leistung der vollen Schadloshaltung für den zu Gunsten des gemeinschaftlichen Bahnkörpers der Pilsen-Priesener und Prag-Duxer Eisenbahn enteigneten Kohlenschutzpfeiler im Betrage von fl. 37.331·90 nebst 5 pCt. Zinsen seit 20. Mai 1894 und Kosten, und zwar zur ungetheilten Hand.

Das k. k. Landesgericht Prag sprach mit Urtheil vom 13. August 1900, Z. $\frac{\text{Cb } 630-333}{106-\text{IV}}$, dem Kläger zwar den Ersatzbetrag von fl. 37.331·90 = K 74.663·80 sammt 5 pCt. Zinsen vom Klagetage und die Processkosten zu, wies jedoch dessen Begehren, die beiden Geklagten zur Zahlung zur ungetheilten Hand und zur Zahlung der 5 pCt. Zinsen bereits vom 20. Mai 1894 an zu verurtheilen, ab.

Entscheidungsgründe:

Nach § 123 allg. Bergges. erlangt der Besitzer durch die Bergwerksverleihung das ausschliessliche Recht zur Gewinnung vorbehaltener Mineralien, welche innerhalb der ihm verliehenen Grubenmasse vorkommen. Dieses Recht kann gemäss der Ministerial-Verordnung vom 2. Jänner 1859, R.-G.-Bl. Nr. 25, zu Gunsten projectirter oder schon angelegter Eisenbahnen eingeschränkt werden, so dass es nicht innerhalb des ganzen verliehenen Grubenfeldes ausgeübt werden darf. Diese Einschränkung kommt der Entziehung des erworbenen Privatrechtes in Bezug auf den betreffenden Theil des Grubenmasses gleich; es ist dies keineswegs eine auf eine gewisse Zeit berechnete Hemmung der Ausübung des Rechtes — wenigstens ist in dem massgebenden Erkenntnisse nichts davon enthalten — sondern eine dauernde Verminderung des Rechtes.

Die citirte Verordnung unterscheidet in Bezug auf die Entschädigungsfrage zwei Fälle. Im ersten Falle, wo eine projectirte Eisenbahn über bereits verliehene Grubenmassen oder bestehende Bergbaue angelegt werden soll, und wo sich der Bergbauunternehmer eine Beschränkung seines Betriebes gefallen lassen muss, hat ihm der Eisenbahnunternehmer angemessene Entschädigung dafür zu leisten, und ist die Bewilligung zum Baue der Eisenbahn unter dieser Bedingung zu ertheilen (§ 7). Im zweiten Falle, wenn zwischen bereits bestehenden Bergbauen und schon angelegten Eisenbahnen Collisionen entstehen, muss sich der Bergbaubesitzer auch jenen Beschränkungen fügen, welche ihm zu Gunsten der Erhaltung und Benützung der Bahn von der politischen Landesstelle im Einverständnisse mit der Oberbergbehörde auferlegt werden, es haben aber die Gerichte nach Massgabe der bestehenden Gesetze zu entscheiden, ob und welche Entschädigung dem Bergbauberechtigten gegen die Eisenbahnunternehmung zusteht (§ 8).

Gemäss dem Erlasse des Ministeriums des Innern vom 16. April 1870, Z. 3548, ist für die Frage, ob die Entschädigung zur Bedingung für die Bewilligung des Eisenbahnbaues zu machen oder blos eine Entschädigung für einen sich herausstellenden Schaden vorzubehalten sei, der Umstand massgebend, ob der Abbau in den Grubenfeldern effectiv bis zur Bahntrasse gediehen war, ob daher ein Schaden, der sich übersehen, schätzen, bezahlen oder sicherstellen lässt, bereits feststand oder nicht.

Daraus folgt, dass durch diese Bestimmungen nur der Vorgang bei der Bewilligung zum Bahnbaue normirt wird, dagegen die Frage offen bleibt, nach welchen Grundsätzen die Entschädigung zu berechnen sei.

Nun behauptet der Kläger selbst nicht, dass die Bewilligung zum Baue der Bahnen, zu deren Gunsten ihm Beschränkungen auferlegt worden sind, unter der Bedingung der Entschädigung ertheilt worden wäre.

Es liegt daher der Fall des § 8 cit. Verordnung vor, wo nicht nur die Höhe, sondern auch die Existenz eines Schadenersatzanspruches nach den bestehenden Gesetzen zu entscheiden ist. Die hier in Frage kommende gesetzliche Bestimmung ist der § 365 a. b. G.-B., da, wie bereits erwähnt, keineswegs eine durch allgemeine Vorschriften bestimmte Einschränkung in der Ausübung des Bergwerkseigenthumes § 364 a. b. G.-B., sondern ein vollständiges Aufgeben eines erworbenen Rechtes eintritt.

Es ist wohl richtig, dass die begünstigten Eisenbahnen das vom Kläger aufgegebene Recht nicht erworben haben, dass er es ihnen nicht abgetreten hat, dass auch ein Enteignungserkenntniss dieses Inhaltes nicht geschöpft wurde, trotzdem liegt jedoch in dem Aufgeben des Rechtes auf einer Seite der Vortheil des gesicherten Bestandes des Bahnkörpers für die andere Seite, es liegt eine Art Entlastung des für den Bahnkörper erforderlichen Grundes von fremden Rechten vor, und es ist daher zweifellos, dass die begünstigten Bahnen schon nach § 365 a. b. G.-B. eine angemessene Schadloshaltung zu leisten haben, was übrigens auch durch § 10 b der Verordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, ausdrücklich bestimmt ist. Da wir es nun mit einem entgeltlichen Aufgeben eines Rechtes zu thun haben, so ist in der Bezeichnung des Entgeltes als Entschädigung nicht der Hinweis enthalten, dass die Bestimmungen des 30. Haupt-

stückes des zweiten Theiles des allg. bürgerl. Gesetzbuches in vollem Umfange Anwendung zu finden haben, und insbesondere auch die Existenz des Anspruches von einem Verschulden des Gegners abhängen müsste. Infolgedessen ist auch für die Feststellung der zur Leistung der Entschädigung verpflichteten Subjecte der Zeitpunkt massgebend, wo die Bestimmung des Schutzpfeilers rechtskräftig erfolgt ist, und muss derselbe Zeitpunkt auch als Zeitpunkt der Fälligkeit der Entschädigung angesehen werden.

Nach diesen Grundsätzen beurtheilt, finden die einzelnen Streitpunkte nachstehende Lösung:

1. . . . . .

2. Die von beiden Geklagten erhobene Einwendung des Mangels der passiven Klagelegitimation ist unbegründet.

a) Die k. k. Finanzprocuratur deducirt diese Einwendung daraus, dass das k. k Aerar, welches nur als Eigenthümer der Pilsen-Priesener Eisenbahn geklagt ist, gemäss § 5 des mit dem Gesetze vom 8. Juni 1884, R.-G.-Bl. Nr. 91, genehmigten Uebereinkommens ausser der Prioritätenschuld I. Emission, dann der zufolge § 11 dieses Uebereinkommens übernommenen restlichen Zahlung aus bestehenden Verträgen keine wie immer gearteten Passiven der Gesellschaft übernommen habe.

b) Die Actiengesellschaft k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn beruft sich darauf, dass nach der Verordnung vom 2. Jänner 1859, R.-G.-Bl. Nr. 25, nur der Eisenbahnunternehmer ersatzpflichtig sein kann, dass aber die Actiengesellschaft infolge der Einlösung der Bahn durch den Staat mit 1. Jänner 1892 aufgehört hat, eine Eisenbahnunternehmung zu sein.

ad a) Die dem Kläger auferlegte Beschränkung geschah laut des Erkenntnisses der k. k. Statthalterei vom 27. Juli 1891, Z. 107.984, zu Gunsten der Pilsen-Priesener und Prag-Duxer Eisenbahn, es haben daher jene Rechtssubjecte, welche im Zeitpunkte des Zustandekommens des entgeltlichen Aufgebens der Rechte auf Seiten des Duxer Kohlenvereines Eigenthümer dieser Bahnen waren, die Entschädigung zu leisten. Nachdem nicht durch den Bau der Bahn, sondern durch die behördliche Verfügung der Entschädigungsanspruch entstanden ist und zur Zeit dieser Verfügung das k. k. Aerar nach eigener Angabe bereits Eigenthümer der Pilsen-Priesener Bahn war, so erscheint die Einwendung der mangelnden passiven Klagelegitimation unbegründet.

ad b) Zur Zeit, als das Erkenntniss vom 27. Juli 1891, Z. 107.984, erlassen wurde, war die k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn-Actiengesellschaft Eigenthümerin der Prag-Duxer Bahn, die Bahn bestand als eine Unternehmung, daher die Gesellschaft als Unternehmerin in Betracht kam und in jenem Erkenntnisse ebenfalls als jenes Subject angeführt wurde, zu dessen Gunsten die Beschränkung des Bergbaues des Klägers verfügt wurde. Wer auf der fraglichen Strecke den Betrieb besorgte, ob die Geleise bestanden oder beseitigt waren, ist gleichgiltig, weil diese Umstände blos auf das Verhältniss der beiden Bahnen unter einander von Einfluss sein können, wogegen dritten Personen immer nur die beiden rechtlich als selbstständige Rechtssubjecte in Betracht kommenden Eisenbahnunternehmungen gegenüberstehen. Auch die Erwägung, dass der Schutzpfeiler der Erhaltung der Bahn diene, welche derzeit dem Staate obliege, ist bedeutungslos, weil die rechtserzeugende Thatsache, auf welcher die Klage beruht, die zu einer bestimmten Zeit verfügte Einschränkung des Bergbaues ist, und nach diesem Zeitpunkte die Parteirollen gegeben sind.

3. Was die Entschädigung selbst anbelangt, so ist vor Allem darauf hinzuweisen, dass der Umfang der angemessenen Entschädigung (Verordnung vom 2. Jänner 1859, R.-G.-Bl. Nr. 25) nicht nach § 1324 a. b. G.-B. zu bestimmen ist, weil hier von einer Absicht, von einem Verschulden, einem Versehen überhaupt nicht gesprochen werden kann, indem die Eisenbahnen um die Bestimmung des Schutzpfeilers gar nicht angesucht haben. Der Schaden liegt für den Kläger, wie bereits erwähnt, in der Entziehung des ihm früher verliehenen Rechtes, innerhalb des Schutzpfeilers Kohle zu gewinnen. Der Duxer Kohlenverein gewinnt die Kohle zum Zwecke der Veräusserung. Wenn er daher entschädigt werden soll, so muss ihm nicht nur der Werth der Kohle nach dem Productionspreise, sondern es muss der Verkaufswerth ersetzt werden, welchen die im Schutzpfeiler lagernde Kohle hat. Dies ist auch im § 305 a. b. G.-B. begründet, denn der Nutzen, welchen eine Waare gewöhnlich und allgemein leistet, ist eben ihr Verkaufspreis.

Es ist sonach die Einwendung der Beklagten unbegründet, dass der Kläger durch das Begehren, „volle Schadloshaltung“ zu erlangen, indem er den von den Sachverständigen ermittelten Werth der Kohle ersetzt wissen will, mehr verlangt, als ihm gebührt. Wenn nichts mehr als der Werth der Kohle ersetzt werden soll, so ist darin nicht der entgangene Gewinn enthalten, welcher über den Marktpreis hätte erzielt werden können. Der gewöhnliche Gewinn, den ein Kaufmann dadurch erzielt, dass er die Waare billiger anschafft, als der Marktpreis ist, ist kein solcher, wie ihn § 1323 a. b. G.-B. mit dem Worte „entgangener Gewinn“ bezeichnet. Ein solcher besonderer Gewinn wäre die Erzielung eines höheren als des Marktpreises, kurz eines im § 305 a. b. G.-B. als ausserordentlicher Preis bezeichneten Preises.

Wenn nun erwogen wird, dass die Sachverständigen auf Grund der Geschäftsbücher der klägerischen Gesellschaft für einige Jahre das Procent der verkauften Kohle gegenüber der Gesammtmenge der geförderten Kohle, die auf die einzelnen Gattungen verkäuflicher Kohle entfallenden Procente, die Durchschnittspreise der Kohlengattungen berechneten und nach Abzug der Productionskosten den Werth der Kohle berechneten, so ist nicht zu zweifeln, dass sie den gemeinen Werth der Kohle ermittelten, und auf einen besonderen, ausserordentlichen Preis keine Rücksicht nahmen. Dass dieser Vorgang beobachtet wurde, ist durch die Acten des geführten Beweises zum ewigen Gedächtnisse, insbesondere durch das Gutachten der Sachverständigen bewiesen.

Die Geklagten bekämpfen dieses Gutachten und die gesammte Beweisaufnahme zum ewigen Gedächtnisse aus mehrfachen Gründen.

a) Es wird in erster Reihe beanständet, dass der Sachverständigenbeweis nicht auf eigener Wahrnehmung der Sachverständigen, sondern auf Privatarbeiten fusst, welche der klägerische Verein geliefert hat. In dieser Beziehung wird insbesondere bestritten, dass die Grubenkarte des klägerischen Vereines als richtige Grundlage angenommen werden könne. Der letztere Einwand ist jedoch nach der Actenlage unbegründet. . . . . .

Was die weiteren von den Sachverständigen benützten Behelfe anbelangt, so beschränken sich dieselben auf die Berücksichtigung der verzeichneten

Ergebnisse von Bohr- und Teufungsarbeiten, sowie der Geschäftsbücher und Jahresberichte des klagenden Vereines. Auf diesen Behelfen beruht jedoch der Befund und das Gutachten nicht ausschliesslich. Die Sachverständigen haben nämlich Vorarbeiten verlangt, um die Menge und Qualität der Kohle im Schutzpfeiler bestimmen zu können, sie haben die einzelnen für sie wichtigen Punkte in Augenschein genommen, und haben Vermessungen vorgenommen. Die Benützung der fraglichen Behelfe, welche übrigens nicht zu dem Zwecke des Beweises hergestellt wurden, sondern zum eigenen Gebrauche des klagenden Vereines bestanden haben, hat sonach nicht den Charakter einer Grundlage für das Gutachten, sondern es sind dies Hilfsmittel, deren Benützung den Sachverständigen nicht verwehrt werden kann.

b) In sachlicher Beziehung wird beanständet, dass neben der Bahn eine Strasse besteht, welche früher da war, als die Grubenmassen verliehen worden sind, dass diese ohne Ersatz an den Bergwerksbesitzer erhalten werden müsste, daher der Schutzpfeiler nicht wegen der Bahnen allein erhalten bleiben muss. Diese Frage ist jedoch unentscheidend. Nach dem wiederholt bezogenen Erkenntnisse ist der Schutzpfeiler zu Gunsten der Eisenbahnen bestimmt worden. Wenn derselbe noch irgend einer anderen Anlage zugute kommt, wird dadurch die Ersatzpflicht der Bahnen, welche gesetzlich feststeht, nicht alterirt.

Der Einwand, dass der Werth der Kohle so zu ermitteln war, als ob die Bahnen nicht bestehen würden, dass auf die Transportkosten zu einer weiteren Verladestelle, eventuell den Bau einer Schleppbahn Rücksicht zu nehmen war, dass ohne die Bahnen der Abbau der Kohle sich gar nicht gelohnt hätte, dass somit entgegen den Bestimmungen des § 7 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, auf die Wertherhöhung durch die Bahn Rücksicht genommen wurde, ist ebenfalls ungerechtfertigt. Die Anwendbarkeit des citirten Gesetzes mag dahingestellt bleiben. Aus dem Gutachten ergibt sich nicht, dass der Werth der Kohle mit Rücksicht auf einen bestimmten Verkaufsort ermittelt worden wäre und weil die Preise berücksichtigt wurden, welche der klägerische Verein in einer Reihe von Jahren erzielt hat, die Sachverständigen andererseits alle Productionskosten mit Rücksicht auf die Geschäftsbücher des Vereines ermittelt haben, von einer Fortschaffung der Kohle zum Markte aber keine Erwähnung thun, so ist es klar, dass sie den Preis loco Grube ermittelt haben, die Transportkosten sonach nicht den Verkäufer, sondern den Käufer treffen und auf Verkaufspreis keinen Einfluss haben.

Die Möglichkeit einer Aenderung der Absatzverhältnisse durch Auflassung der Eisenbahnen ist eine im gegenwärtigen Zeitpunkte nicht zu berücksichtigende Eventualität, welche somit nach § 305 a. b. G.-B. unbeachtet bleiben muss.

Auch die Ansicht, dass die Entschädigung in Form einer Rente zu bemessen sei, ist nicht begründet. Die Sachverständigen haben wohl berechnet, dass die Kohle aus dem Schutzpfeiler in fünf Jahren gewonnen werden könnte, haben folgerichtig eine Rente von fl. 8554·82 ermittelt, welche der Pfeiler abwerfen würde, haben aber ein Capital ermittelt, welches den gegenwärtigen Werth der Rente darstellt. Dieser Vorgang erscheint richtig, weil es sich um ein entgeltliches Aufgeben eines Rechtes handelt und dieses sonach in seiner Gänze auf einmal abgelöst werden soll, dem Verzichtenden daher der volle Gegenwerth gleich zur Verfügung stehen muss.

Es ist sonach gemäss § 196 a. G.-O. bewiesen, dass der Kohlenschutzpfeiler 21.322·35 m^2 misst, dass die durchschnittliche Mächtigkeit des Flötzes 13·3 m beträgt, dass der gesammte Kohlenkörper danach 283.587 m^3 ausmacht, dass aber nur 213.223·5 m^3 davon abgebaut werden können, welche 255.868·2 t ergeben, dass mit Rücksicht auf das Procent verkäuflicher Kohle nur 112.389·81 t als verkäuflich berechnet werden können, dass der Preis per fl. $1·71^{417}/_{1000}$ für eine Tonne oder fl. $9·69^{5}/_{100}$ per 1 m^2 Fläche nach um die Betriebsunkosten, ferner die Generalunkosten und endlich für Delcredere und Zinsen von zusammen K 100.477 per Tonne zu reduciren ist, und dass nach weiterem Abzuge der Steuern und Umlagen ein Reinertrag von K 5675·34 per Tonne resultirt, dass somit aus dem Schutzpfeiler ein Gewinn von fl. 42.774·10 gezogen werden könnte, welche auf die Dauer des Abbauens des Pfeilers, nämlich fünf Jahre, vertheilt, jährlich fl. 8554·12 beträgt und dem gegenwärtigen Werthe von fl. 37.027·90 entspricht.

Dieser Betrag ist nach der früheren Darstellung dem klagenden Vereine als Werth der nicht gewinnbaren Kohle zu ersetzen.

Die Sachverständigen haben jedoch weiter erklärt, dass die Sicherung des Pfeilers auch noch die Abmauerung von vier Unterfahrungsstrecken erfordert, wofür sie den nothwendigen Aufwand mit fl. 84 berechnen, und dass zur Constatirung der Flötzemächtigkeit vier Uebersichbrechen hergestellt wurden, deren Kosten sie mit fl. 220 bestimmen.

Nachdem diese Kosten nur durch die Pflicht zur Erhaltung des Kohlenschutzpfeilers entstanden sind, so bilden sie auch einen Theil jenes Ersatzes von vermögensrechtlichen Nachtheilen, welche gemäss dem § 365 a. b. G.-B. dem klagenden Vereine zu ersetzen sind, und sind daher dem Kläger auch in der Gesammtsumme von fl. 37.331·90 zugesprochen worden.

4. Die Actiengesellschaft der Prag-Duxer Eisenbahn vermeint, dass sie nur für jene Nachtheile haften könne, welche bis zum 1. Jänner 1892, d. i. bis zum Tage der Verstaatlichung ihres Bahnunternehmens entstanden seien, nimmt diese Haftungsdauer mit 157 Tagen an, und meint nur für fl. 3211·56, und zwar zur Hälfte mit dem k. k. Aerar haftbar sein zu können, wogegen alle später entstandenen Nachtheile das k. k. Aerar als Eigenthümer der Prag-Duxer Eisenbahn allein zu vertreten hätte.

Das Uebereinkommen der Actiengesellschaft der Prag-Duxer Eisenbahn mit dem k. k. Aerar wegen Verstaatlichung der Eisenbahn ist jedoch von keinem Einflusse auf die Frage, wer dem Kläger gegenüber zahlungspflichtig sei. Die Schuld entstand im Jahre 1891, sie war eine Schuld der genannten Actiengesellschaft, und wenn diese später auch diese Schuld im Wege einer Assignation an das k. k. Aerar überwiesen hätte, so ist doch dem Gläubiger gegenüber die Assignation unvoll-

ständig, weil eine Einwilligung von seiner Seite nicht erfolgt ist (§ 1402 a. b. G.-B.). Das Uebereinkommen mit dem k. k. Aerar kann, selbst wenn es sich auf ein Gesetz stützt, diese Einwilligung des Gläubigers nicht ersetzen.

5. Auch die weitere Einwendung der genannten Actiengesellschaft, dass der klägerische Verein durch den Bau der Prag-Duxer Eisenbahn Vortheile erfahren hat, welche mit fl. 40.000 bewerthet und compesando abgerechnet werden wollen, ist nicht stichhältig.

Abgesehen davon, dass der Rechtsgrund für eine solche Forderung nicht angeführt wird, ist das ganze Vorbringen zu unbestimmt, um den Gegenstand eines Beweises über die Höhe des angesprochenen Betrages bilden zu können. Insofern aber darin eine Anfechtung des Gutachtens der Sachverständigen gelegen ist, welche angeblich diese Vortheile gleich als Abzugspost bei Bewerthung des Ersatzes berücksichtigen sollten, so kann lediglich auf das bereits unter 3 ad b) Gesagte verwiesen werden.

6. Die Einwendung der plurio petitio wird von der k. k. Finanzprocuratur damit begründet, dass dem klagenden Vereine das Eigenthum zu den Grubenmassen bleibe, dass nach Auflassung der Bahn wieder gefördert werden könne, dass daher nur die Differenz zwischen der Ziffer des Ertrages des Bergwerkes ohne jede Beschränkung und dem Ertrage nach jener verhängten Beschränkung in Form einer Rente verlangt werden könne, keineswegs aber der volle Ersatz des Kohlenpfeilers, als ob dem Kläger das Eigenthum entzogen worden wäre.

Es wurde bereits dargelegt, dass die verfügte Beschränkung mit Rücksicht auf die besondere Beschaffenheit des Bergwerkseigenthumes einer Entziehung des Eigenthumsrechtes gleichkommt. Der Umstand, dass im Bergbuche die ganzen Grubenmassen als Eigenthum des Beschränkten eingetragen bleiben, ändert nichts daran, weil sich derselbe jener Beschränkung fügen muss, diese ist aber nach dem Wortlaute des betreffenden Erlasses nicht auf eine Zeit beschränkt, somit eine endgiltige Entziehung des Bergwerkseigenthumes.

7. Begründet ist dagegen die Einwendung der Geklagten, dass sie zu einer Zahlung von Verzugszinsen nur vom Klagetage verpflichtet sein können.

Wenn auch der Ersatzanspruch mit der Fällung des betreffenden Erkenntnisses entstanden ist und nach § 904 a. b. G.-B. der Ersatz sogleich gefordert werden konnte, so kann doch von einem im Sinne des § 1334 a. b. G.-B. durch das Gesetz bestimmten Zahlungstage nicht gesprochen werden, und zwar umsoweniger, als die Höhe des Ersatzes erst auf Grund des durchgeführten Beweises zum ewigen Gedächtnisse vom Kläger fixirt wurde.

Es wurden daher die Verzugszinsen nur vom Klagetage zugesprochen.

8. Für die Solidarhaftung der Geklagten werden vom Kläger folgende Gründe geltend gemacht:

a) Die Forderung betreffe eine untheilbare Sache, weil der gemeinschaftliche Bahnkörper untheilbar sei und es sich um eine sachliche Haftung handle;

b) die Enteignung sei ein Versehen im Sinne des § 1302 a. b. G.-B., die Antheile der beiden Bahnen an der Schädigung lassen sich nicht bestimmen, es trete daher die Solidarhaftung nach der Lehre vom Schadenersatze ein.

Der ad a) angeführte Grund entfällt, weil Gegenstand der Forderung Geld ist und nicht der Bahnkörper.

Die ad b) angeführten Erwägungen treffen auch nicht zu, weil es sich um keinen durch ein Verschulden zugefügten Schaden handelt.

Infolgedessen wurden beide Geklagten ohne Bestimmung der Antheile, welche gemäss den §§ 888 und 839 a. b. G.-B. als gleich anzusehen sind, zur Zahlung verurtheilt, der Anspruch aber, die Geklagten zur solidarischen Zahlung zu verurtheilen, mangels eines hiefür sprechenden Grundes abgewiesen.

Der Spruch über die Kosten ist im § 24 und § 25 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 96, begründet.

Das vorstehende Urtheil I. Instanz wurde vom k. k. Oberlandesgerichte in Prag mit Urtheil vom 22. October 1900, Z. $\frac{\text{Bc II } 109/00}{112}$, bestätigt und die hiegegen von beiden Streittheilen eingebrachten ausserordentlichen Revisionsbeschwerden an den k. k. Obersten Gerichtshof von letzterem unterm 25. April 1901, G.-Z. 17.065, abgewiesen. [E.-M.-Z. 44.982 ex 1901.]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 129. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 24. April richteten die Herren Abgeordneten Kaftan und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister eine Interpellation, betreffend die Ausschreibung von erledigten Stellen im Amtsbereiche der Staatsbahn-Direction Prag bezüglich der in die Staatsbahn-Verwaltung übernommenen Linien der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

In derselben Sitzung wurde der Herr Abgeordnete Doctor Nitsche als Mitglied in den Eisenbahnausschuss gewählt.

Das vom Budgetausschusse eingesetzte Subcomité hat unter dem Vorsitze des Obmannes Freiherrn von Schwegel die Regierungsvorlage, betreffend die Erneuerung des Vertragsverhältnisses zwischen der Staatsverwaltung und der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, in drei mehrstündigen Sitzungen einer eingehenden Berathung unterzogen und ist zu dem Schlusse gelangt, dem Budgetausschusse die Annahme der Regierungsvorlage zu empfehlen. Zugleich wurde eine Reihe von Resolutionen beschlossen. Zum Referenten wurde Abg. Ritter von Vuković bestellt.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Görz-Haidenschaft (Wippachthalbahn). (Auflassung der Rampe in km 14·8/9 und Errichtung einer Wegunterfahrt in km 14·7/8.) Das von der Bauunternehmung E. Klemensiewicz & Demuth vorgelegte Project für die Auflassung der Rampe in km 14·8/9 der Localbahn Görz-Haidenschaft (Wippachthalbahn) und Errichtung einer 4 m breiten Wegunterfahrt unter der Wippachbrücke in km 14·7/8 wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-B.-D. 3286.]

Projectirte Eisenbahnlinie Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze. (Theilstrecke Lemberg—Sambor: Detailprojecte für auszuführende Betriebsausweichen, Frachten-, Lade- und Personenhaltestellen.) Die von der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Lemberg vorgelegten Detailprojecte der Betriebsausweiche in km 22·17, der Personenhaltestelle in km 30·9238, der Betriebsausweiche, Personenhalte- und Verladestelle in km 43·0255 und der Betriebsausweiche, Personenhalte- und Frachten-Ladestelle in km 61·785 der Theilstrecke Lemberg—Sambor der projectirten Eisenbahnlinie Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze wurden genehmigt. [E.-B.-D. 2777.]

Localbahn Tannwald-Grünthal. (Project für eine Wasserleitung vom Polauner Tunnel zur Station Unter-Polaun.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 17. April 1902 die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Dr. Thieben in Gablonz als Vertreter der Bauunternehmung der Localbahn Tannwald-Grünthal vorgelegten

Projectes für eine Wasserleitung vom Polauner Tunnel zur Station Unter-Polaun behufs Wasserversorgung der letzteren Station die politische Begehung im Zusammenhange mit der wasserrechtlichen Verhandlung anzuberaumen. [E.-M.-Z. 13.398.]

Projectirte Localbahn Przeworsk—Bachórz-Dynów. (Variantenproject für die Theilstrecke km 33·800 bis km 38·435: Anberaumung der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat hinsichtlich des Projectes der Variante in der Theilstrecke km 33·800—38·435 der projectirten schmalspurigen Localbahn Przeworsk—Bachórz-Dynów die politische Begehung, Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen für den 6. Mai 1902 in der Gemeinde, sowie im Gutsgebiete Jawornik polski und für den 7. Mai 1902 in der Gemeinde, sowie im Gutsgebiete Szklary anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Ladislaus Ritter von Fedorowicz in Rzeszów betraut. [E.-M.-Z. 17.676.]

Projectirte elektrische Kleinbahn Gravosa-Ragusa. (Detailprojectsvorlage: Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung sammt Enteignungsverhandlung im Wege des abgekürzten Verfahrens.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 21. April 1902 die k. k. Statthalterei in Zara beauftragt, hinsichtlich des von der Gemeindevertretung der Stadt Ragusa vorgelegten Detailprojectes einer mit der Spurweite von 0·76 m auszuführenden, elektrisch zu betreibenden Kleinbahn von Gravosa nach Ragusa im Sinne der §§ 3 bis 5 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, die Trassenrevision, Stationscommission und politische Begehung sammt Enteignungsverhandlung im Wege des abgekürzten Verfahrens bei Beachtung der bestehenden Vorschriften rücksichtlich der Auflagetermine einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung zu berichten. [E.-M.-Z. 1897.]

Eisenbahnlinie Spalato — Sinj. (Variante km 12·880 bis 13·240: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die von der k. k. Eisenbahnbauleitung in Spalato vorgelegten Projecte für die Varianten der bei der politischen Begehung vom 20. Juni 1900 behandelten, nachstehend bezeichneten Theilstrecken der Eisenbahnlinie Spalato—Sinj, und zwar das Project für die zur Aufrechthaltung von Wirthschaftshofräumen nothwendige Linienrückung zwischen km 12·880 und km 13·240, nebst der zur Vermeidung von Beschädigungen der Gemüse- und Weingärten durch den Wasserablauf aus dem gewölbten Durchgange in km 13·1/2 nothwendigen Auflassung dieses Objectes und der erforderlichen Einschaltung von drei gedeckten 0·8 m weiten Durchlässen in km 12·8/9, 13·0/1 und 13·2/3, dann das Project für die aus ökonomischen Gründen erforderliche Linienrückung zwischen km 14·770 und km 15·150 mit der zur Verbesserung des Wasserabflusses nothwendigen Verlegung des 0·8 m weiten Durchlasses von km 14·3/9 nach km 14·7/8 und Einschaltung eines 0·8 m weiten Durchlasses in km 15·1/2, endlich das Project für die Einschaltung eines 0·4 m weiten Rohrdurchlasses in km 16·8/9 behufs directer Ableitung des Tagwassers aus dem Einschnittsgraben durch den Bahnkörper wurden vom fachlichen Standpunkte als entsprechend befunden. Die vorbenannten Projecte wurden an die k. k. Statthalterei in Zara mit der Einladung übermittelt, die politische Begehung und hinsichtlich des erstgenannten Projectes auch die Enteignungsverhandlung nach Massgabe der einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, durchzuführen. [E.-M.-Z. 18.921.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Prag: Eröffnung der Personenhaltestelle Srbsko.) Am 1. Mai 1902 wird die zwischen den Stationen Beraun und Karlstein im km 33·4 der Linie Prag—Furth i. W. gelegene Haltestelle Srbsko für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet. Die Fahrkartenausgabe findet in der Haltestelle statt, Gepäck wird im Nachzahlungswege abgefertigt.

— (Aenderung der Bezeichnung der Stationen „Wotic" und „Wotic-Beztahov".) Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Wien—Prag gelegenen Station „Wotic" wird vom 1. Mai 1902 an in „Wotic-Weselka" und jene der in der gleichen Strecke gelegenen Station „Wotic-Beztahov" mit demselben Tage in „Wotic Stadt" abgeändert.

Südbahn-Gesellschaft. (Stationsnamenänderung.) Ab 1. Mai wird die Benennung der auf der Linie Wien—Triest gelegenen Station Klamm auf „Klamm-Schottwien" abgeändert.

Oesterr.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Buschtěhrader Eisenbahn: Schlafwagenverkehr Wien—Karlsbad und Wien—Prag.) Ab 1. Mai werden bei den Schnellzügen Nr. 5/n St.E.G. und Nr. 29 B.E.B., bezw. Nr. 30 B.E.B. und Nr. 8/n St.E.G. in den Relationen Wien—Karlsbad über Brünn—Prag und Wien—Prag über Brünn besondere Schlafwagen in Verkehr gesetzt. Für die Benützung dieser Schlafwagen sind ausser den tarifmässigen Schnellzugs-Fahrpreisen für die I. Classe, bezw. II. Classe noch die mit besonderer Kundmachung (vergl. Verordnungs-Blatt f. E. u. Sch. Nr. 46 vom 24. April, Seite 1227) verlautbarten Gebühren zu entrichten.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Moravia" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2268 Tonnen Gehalt ist am 3. März 1902 nach 31tägiger Fahrt mit 2 Passagieren und 2798 Gewichtstonnen factischer Ladung von der Reise Nr. 6 der Linie Triest—Karachi—Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Bombay 1,293.355 kg Baumwolle, 50.750 kg Rübsamen, 152.250 kg Ricinussamen, 423.255 kg Mirabellen, 50.750 kg Samen, 7105 kg Wolfsmilch, 1015 kg Ingwer und 3298 kg Gummi; aus Karachi 13.810 kg Häute, 427.838 kg Baumwolle, 304.245 kg Samen und 5920 kg Indigo; aus Aden 4469 kg Kaffee und 55.367 kg Weihrauch; aus Suez 1945 kg Sennesblätter und aus Port Said 900 kg Jute und 1435 kg Tabak. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 2,552.269.

— (Abfahrt des Dampfers „Leopoldina" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2070 Tonnen Gehalt ist am 23. Februar 1902 für Rechnung des Oesterreichischen Lloyd ohne Passagiere mit 1365 Gewichtstonnen Zucker, welcher für Bombay bestimmt war, von Triest via Fiume nach Bombay in Extrafahrt abgegangen.

— (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2342 Tonnen Gehalt ist am 3. März 1902 mit 14 Passagieren und 2373 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 1150 t Zucker, nebst 4 Stück Vieh, von Triest in der Reise Nr. 3 der Eillinie Triest—Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 4950 kg Alkohol, 1185 kg Bier, 1000 kg Papier, 1763 kg Kurzwaaren, 2150 kg Esswaaren, 1500 kg Bohnen, 38.800 kg Mehl, 774 kg Manufacturwaaren, 3388 kg Metallwaaren, 4400 kg Möbel, 2088 kg Esswaaren, 714 kg Glaswaaren und 7120 kg Zucker; nach Padang 3850 kg Bier; nach Soerabaya 78 Mützen; nach Suez 240 kg Mineralwasser, 540 kg Bier, 13.309 kg Papier, 115 kg Esswaaren, 172 kg Manufacturwaaren und 850 kg Wein; nach Gedda 1131 kg Essig, 10.950 kg Papier, 9114 kg Kaffee, 55.704 kg Zucker, 954 kg Kurzwaaren, 5660 kg Stärkekleister, 131 kg Glaswaaren und 1131 kg Kartoffel; nach Suakim 19.618 kg Zucker; nach Aden 140 kg Essig, 1052 kg Papier, 177 kg Kurzwaaren, 950 kg Mebl, 260 kg Lampen, 1252 Manufacturwaaren, 1418 kg Holzwaaren, 1644 kg Metallwaaren, 16.300 kg Kartoffel, 507 kg Perlen, 1976 kg Tabak, 27.984 kg Baumwollwaaren und 87.450 kg Zucker; nach Massaua 2527 kg Metallwaaren, 900 kg Glasperlen und 12.000 kg Zucker; nach Gibuti 1224 kg Metallwaaren; nach Mombassa 1065 kg Glasperlen; nach Hodeidah 252 kg Papier, 1693 kg Majolika, 16.800 kg Zucker und 5710 kg Seife; nach Zanzibar 846 kg Glasperlen, 575 kg Spielkarten, 4769 kg Baumwollwaaren, 654 kg Lampen, 2767 kg Metallwaaren, 721 kg Seife und 11.200 kg Zucker; nach Bombay 4031 kg Baumwollwaaren, 650 kg Mineralwasser, 7391 kg Mützen, 1104 kg Bier, 4892 kg Knöpfe, 255.431 kg Papier, 4 Stück Pferde, 15.477 kg Kaffee, 739 kg Muster, 1725 kg Spielkarten, 5513 kg Farben, 9338 kg Baumwollwaaren, 368 kg Knöpfe, 3032 kg Papier, 33.879 kg Baumwollwaaren, 78.420 kg Glaswaaren, 408 kg Esswaaren, 1398 kg Seilerwaaren, 13.081 kg Kurzwaaren, 498 kg Schafwollwaaren, 24.408 kg Lampen, 8408 kg Manufacturwaaren, 3978 kg Holzwaaren, 103.843 kg Metallwaaren, 8479 kg Waaren aus leonischen Gespinnsten, 2050 kg Quecksilber, 4155 kg Möbel, 4362 kg Glasperlen, 1246 kg Chemikalien, 4874 kg Seife, 15.000 kg Talg, 41.616 kg Glaswaaren, 30.471 kg Töpferwaaren, 753.285 kg Zucker, 164 kg Kurzwaaren, 543 kg Holzwaaren, 144 kg Metallwaaren, 678 Glasperlen und 3776 kg Glaswaaren; nach Bagdad 600 kg Papier, 634 kg Farben und 482 kg Kurzwaaren; nach Bushire 45 kg Baumwollwaaren, 310 kg Manufacturwaaren, 362 kg

Metallwaaren, 4295 Glaswaaren, 35.710 kg Zucker und 1825 kg Zündhölzchen; nach Bassorah 4330 kg Alkohol, 4850 kg Bier, 8599 kg Papier, 1439 kg Fez, 2247 kg Kurzwaaren, 4009 kg Manufacturwaaren, 393 kg Metallwaaren, 1015 kg Perlen, 1906 kg Glaswaaren und 135.245 kg Zucker; nach Bahrein 133 kg Muster und 15.375 kg Zucker; nach Mangalore 1346 kg Kurzwaaren, nach Cannanore 228 kg Metallwaaren und nach Calicut 248 kg Manufacturwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 1,565.246.

Die grossen künstlichen Wasserstrassen der Welt. Ueber diesen Gegenstand bringt die „Bohemia" eine Zusammenstellung, der Nachstehendes entnommen wird:

Die erste grössere Wasserstrasse war der Suezcanal, mit einer Länge von 150 km, einer Tiefe von gegenwärtig 9·5 m und einer Breite von 126 m. Die Herstellungskosten betrugen 480 Millionen Kronen. Der Verkehr stieg von 486 Schiffen im Jahre 1870 auf 3441 im Jahre 1900.

Der Kronstadt-St. Petersburg-Canal, 1877 begonnen, 1890 beendet, ist 25 km lang, 6 m tief und hat einen Kostenaufwand von circa 50 Millionen Kronen erfordert.

Der Canal von Korinth, in den Jahren 1884 bis 1893 erbaut, hat 6·5 km Länge, 8 m Tiefe und 22 m Sohlenbreite. Die Ausführungskosten betrugen ungefähr 25 Millionen Kronen.

Der Manchester-Schiffahrtscanal hat eine Länge von 58 km, 7·8 m Tiefe und 36 m Sohlenbreite. Derselbe wurde 1894 eröffnet und kostete 360 Millionen Kronen. Der Verkehr auf diesem Canale betrug 880.000 t im Jahre 1895 und 1,492.000 t im Jahre 1900.

Der Kaiser Wilhelm-Canal wurde 1895 beendet; seine Länge beträgt 98 km, die Tiefe 9 m, die Breite 21·5 m auf der Sohle und 57 m an der Oberfläche. Die Anlagekosten beliefen sich auf circa 200 Millionen Kronen. Der Verkehr auf diesem Canale ist von 19.960 Fahrzeugen im Jahre 1897 auf 29.095 im Jahre 1900 gestiegen, der Tonnengehalt des Schiffsverkehres in dieser Periode von 1,800.000 auf 4,300.000 t.

Der Elbe-Travecanal wurde 1900 eröffnet. Seine Länge beträgt 66 km, die Tiefe 3 m, die Breite 22·5 m. Die Erbauungskosten beliefen sich auf 29 Millionen Kronen.

Der grosse nordholländische Canal, welcher Amsterdam mit dem Meere verbindet, wurde bereits 1845 in Angriff genommen, aber erst später zu seiner jetzigen Form ausgebaut. Er besitzt eine Tiefe von 6 m und eine Oberflächenbreite von 37·5 m.

Der Caledonische Canal, welcher, den Atlantischen Ocean mit der Nordsee verbindend, den Norden Schottlands durchschneidet, ist 400 km lang, 6 m tief, an der Sohle 15 m breit und kostete 35 Millionen Kronen. Sein höchster Punkt liegt 28 m über der Seehöhe.

Der Canal du Midi, welcher Frankreich von Toulose an der Garonne bis Celle am Mittelmeer in einer Länge von 240 km durchschneidet, ist 2 m tief, 36 m breit, besitzt 114 Schleusen und ist an seinem höchsten Punkte 360 m über dem Meeresspiegel gelegen.

In Amerika bilden drei grosse Schiffahrtsstrassen die Verbindung zwischen den nordamerikanischen Seen. Es sind dies der Welland-Canal, im Jahre 1833 erbaut und 1871 und 1900 vergrössert, der St. Mary's-Canal, 1855 eröffnet und 1897 vergrössert, und der Canadische Canal, welcher im Jahre 1895 eröffnet wurde. Diese Canäle gestatten die Durchfahrt der grössten und schwersten Fahrzeuge. Die Herstellungskosten des Welland-Canales betrugen 145 Millionen Kronen, welche Summe sich daraus erklärt, dass 25 Schleusen erforderlich waren, um eine Niveaudifferenz von 100 m auf einer Strecke von 43 km zu überwinden. Die Anzahl der den St. Mary's-Canal befahrenden Schiffe ist in den letzten Jahren bedeutend gewachsen, wogegen die Zahl der den Welland-Canal passirenden Fahrzeuge eine Abnahme zeigt. Den St. Mary's-Canal passirten im Jahre 1874 2517, im Jahre 1901 20.041 Fahrzeuge. Die Abnahme des Verkehres in dem Welland-Canale erklärt sich darin, dass ein grosser Theil der in der Gegend desselben früher verfrachteten Güter durch die in den letzten Jahren dortselbst entstandene Industrie verbraucht wird. Die Frachten auf der vereinigten amerikanischen und canadischen Linie betrugen im Jahre 1901 nahezu 25 Millionen Tonnen, während sich der Tonnengehalt der auf dem Suezcanal verkehrenden Schiffe auf 9,600.000, der auf dem Kaiser Wilhelm-Canal auf 4,300.000 t belief.

Preussen. (Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung des Hafens in Ruhrort.) In dem am 9. April 1902 dem preussischen Abgeordnetenhause vorgelegten Gesetzentwurfe, betreffend die Erweiterung des Hafens in Ruhrort, soll, wie die „Hamb. Nachr." mittheilen, die Regierung die Ermächtigung erhalten, zu dem vorgenannten Zwecke einen durch eine Anleihe aufzubringenden Betrag von Mk. 7,000.000 zu verwenden, die mit 3·5 pCt. aus den Einnahmen der Ruhrschiffahrts- und Ruhrhafenverwaltung zu verzinsen ist. In der Begründung wird auf die Geschichte, die Bedeutung und die Entwicklung des Ruhrorter Hafens, namentlich die Verkehrsentwicklung, hingewiesen. Diese ist allerdings gewaltig, namentlich seit 11 bis 12 Jahren, gestiegen, und zwar: auf dem Rhein bei Emmerich von 5,800.000 Gütertonnen im Jahre 1890 auf 13,200.000 Gütertonnen im Jahre 1900; im Ruhrorter Hafen selbst von 3,500.000 t im Jahre 1890 auf 6,750.000 t im Jahre 1901, d. h. in ersterem Falle um 124 pCt., in letzterem um 97 pCt. In der Begründung wird weiters auf das starke Anwachsen der Industrie längs des Rheinstromes, sowie der Rheinflotte hingewiesen, welch letztere nach der Tragfähigkeit der aus Deutschland stammenden Rheinschiffe von 1892 bis 1897 um 54 pCt., von 714.942 auf 1,100.996 t, gestiegen ist. Der Ruhrorter Hafen ist stark hinter der Entwicklung des Verkehres zurückgeblieben. Durch die Hafenerweiterung sollen für den Umschlagsverkehr rund 6·40 km Uferlängen neu verfügbar werden, was einem Verkehrszuwachs von 3,200.000 t genügen würde, d. h. für 10 bis 12 Jahre. Die auf Mk. 13,296.800 veranschlagten Baukosten, wovon Mk. 2,300.000 auf Grunderwerb, Mk. 1,700.000 auf Hafentiefe und Mk. 784.000 auf Ausrüstung des Hafens entfallen, werden zunächst aus dem Capitalvermögen des Ruhrschiffahrtsfonds mit Mk. 3,800 000 und aus den Einnahmeüberschüssen der Bauzeit gedeckt, während der Restbetrag durch die in Rede stehende Anleihe zu beschaffen wäre. Eine Uebersichtskarte und eine graphische Darstellung von der Entwicklung der Kohlenindustrie im Oberbergamtsbezirke Dortmund sind der Vorlage beigegeben.

Verschiedene Mittheilungen.

Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 20. März 1902 fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Josef Schmiderer und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialsecretärs Dr. Richard Ziffer, eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan mit folgender Tagesordnung statt:

I. Festsetzung der im Einvernehmen mit der k. k. Staatsverwaltung vorzunehmenden Ergänzung und theilweisen Aenderung der Concessionsurkunde vom 22. Juni 1897, R.-G.-Bl. Nr. 152, für die Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan aus Anlass der zufolge Artikel XVII des Gesetzes vom 1. Juli 1901, R.-G.-Bl. Nr. 85, vorgesehenen Erhöhung der Staatsgarantie für diese Bahnen.

II. Antrag des Verwaltungsrathes auf Abänderung der §§ 1, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 17, 18, 21, 22, 23, 25, 30, 33, 35, 36, 37, 38, 39 und 43 der Gesellschaftsstatuten für den Fall der Durchführung der ad I bezeichneten Ergänzung und theilweisen Aenderung der oberwähnten Concessionsurkunde.

III. Ermächtigung des Verwaltungsrathes, alle zur Ausführung der Beschlüsse ad I und II erforderlichen Schritte einzuleiten und durchzuführen, alle sonstigen Massregeln und Vereinbarungen mit der k. k. Staatsverwaltung selbstständig und ohne nochmalige Berufung einer Generalversammlung zu pflegen und abzuschliessen — alles dies mit der Rechtswirkung, als ob dies von der Generalversammlung beschlossen worden wäre.

Bei der Versammlung waren 11 Actionäre oder von solchen Bevollmächtigte anwesend, welche im eigenen oder Vollmachtsnamen 5590 Actien mit 559 Stimmen vertraten.

Zu Punkt I wurde beschlossen:

Das im k. k. Eisenbahnministerium unterm 4. März 1902 aufgenommene Protokoll, betreffend die Festsetzung der auf Grund des Artikels XVII des Gesetzes vom 1. Juli 1901, R.-G.-Bl. Nr. 85, vorzunehmenden Aenderungen, beziehungsweise Ergänzungen der Concessionsurkunde vom 22. Juni 1897, R.-G.Bl. Nr. 152, sowie der Entwurf der diesfalls hinauszugebenden Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums*) werden angenommen.

Der Verwaltungsrath wird weiters ermächtigt, etwaige Modificationen an dem ebenerwähnten Protokolle sammt Kundmachung, welche dem Wesen der dermaligen Fassung nicht widerstreiten, im Einvernehmen mit der k. k. Staatsverwaltung im eigenen Wirkungskreise und ohne nochmalige Berufung einer Generalversammlung mit der Rechtswirkung zu vereinbaren, als

*) Abgedruckt im „Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt" vom 3. April 1902 Nr. 37.

ob dies von der Generalversammlung beschlossen worden wäre.

Ad Punkt II wurden die Anträge des Verwaltungsrathes zum Beschlusse erhoben und derselbe ermächtigt, von der k. k. Regierung etwa gewünschte Modificationen an den beschlossenen Statutenänderungen, welche mit letzteren nicht im Widerspruche stehen, im eigenen Wirkungskreise und ohne Einholung eines neuerlichen Generalversammlungsbeschlusses mit der Rechtswirkung zu vereinbaren, als ob dies von der Generalversammlung beschlossen worden wäre.

Endlich wurde ad Punkt III der Beschluss gefasst:

Der Verwaltungsrath wird ermächtigt, alle zur Durchführung der Beschlüsse ad I und II erforderlichen Schritte einzuleiten und durchzuführen, alle sonstigen Massregeln und Vereinbarungen mit der k. k. Staatsverwaltung selbstständig und ohne nochmalige Berufung einer Generalversammlung zu pflegen und abzuschliessen — alles dies mit der Rechtswirkung, als ob dies von der Generalversammlung beschlossen worden wäre.

[E.-M.-Z. 13.504 ex 1902.]

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. (Generalversammlung.) Am 5. April 1902 fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Präsidenten Dr. Josef Joly und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Ministerialsecretärs Dr. Max Ritter von Pichler, die diesjährige (27.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn statt. Bei derselben waren 13 Actionäre erschienen, welche 1650 Actien mit 81 Stimmen vertraten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte betrugen die Einnahmen K 1,108.629·66, wovon K 1,100.000 auf den Pachtschilling der Südbahn-Gesellschaft, K 8430·72 (gegen 1900 + K 162·22) auf den Zinsenertrag und K 198·94 (— K 6·94) auf eingegangene Pachtgelder entfielen. Von diesen Einnahmen wurden bestritten: 5 pCt. Zinsen auf das Actiencapital K 439.000, 5 pCt. Zinsen auf das Prioritätencapital K 604.020 (— K 2250), Abschreibung K 46.800 (— K 2400), Verwaltungskosten K 8401·28 (— K 276·85) und Coupons-Stempelgebühren K 5847·38 (— K 12·44), so dass sich ein Ueberschuss von K 4561 (+ K 294·57) ergibt. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ferner wurde beschlossen, den Ueberschuss von K 4561 auf neue Rechnung vorzutragen und ist der Verwaltungsrath ermächtigt worden, den nächsten Juli- und Jännercoupon der Actien mit 5 pCt. aus dem eingehenden Pachtschillinge zu bestreiten. Mit der Wiederwahl des Dr. Theodor Kafka in den Verwaltungsrath und der Wahl des Revisors und dessen Ersatzmannes schloss die Generalversammlung.

In der nachfolgenden Verwaltungsraths-Sitzung wurde Dr. Josef Joly neuerlich zum Präsidenten gewählt.

[Z. 16.779 ex 1902.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LVIII. Stückes.) Das am 16. April herausgegebene LVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 703: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 16. April 1902, Z. 14.821, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 704: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 14. April 1902, Z. 14.676, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem politischen Bezirke Volosca (Küstenland).

— (Inhalt des LIX. Stückes.) Das am 18. April herausgegebene LIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 705: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 11. April 1902, Z. 65.105, betreffend den Handelsverkehr mit Schweinen.

— (Inhalt des LX. Stückes.) Das am 21. April herausgegebene LX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 706: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 17. April 1902, Z. 15.100, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern nach Croatien-Slavonien.

Nr. 707: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 16. April 1902, Z. 16.978, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus den politischen Bezirken Pettau, Luttenberg und Marburg in Steiermark.

— (Inhalt des LXI. Stückes.) Das am 22. April herausgegebene LXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 708: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 18. April 1902, Z. 79.482, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 709: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 20. April 1902, Z. 16.171, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 710: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 19. April 1902, Z. 9268, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 711: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 19. April 1902, Z. 40.069, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des LXII. Stückes.) Das am 23. April herausgegebene LXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 712: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 23. April 1902, Z. 16.082, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern bis auf Weiteres geregelt wird.

Nr. 713: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 18. April 1902, Z. 78.264, betreffend die Einfuhr von Nutz- und Zuchtvieh aus dem politischen Bezirke Klattau in Böhmen.

Nr. 714: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 19. April 1902, Z. 18.907, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 715: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 20. April 1902, Z. 7281, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 716: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 19. April 1902, Z. 8337, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des LXIII. Stückes.) Das am 24. April herausgegebene LXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 717: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 20. April 1902, Z. 8493/X, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 718: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 21. April 1902, Z. 79.661, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus den Bezirken Bielitz, Freistadt und Teschen in Schlesien.

Nr. 719: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 21. April 1902, Z. 5897, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des LXIV. Stückes.) Das am 25. April herausgegebene LXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 720: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 21. April 1902, Z. 15.678, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern nach den Ländern der ungarischen Krone.

Nr. 721: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 20. April 1902, Z. 9348, betreffend den Handelsverkehr mit Rindern und Schafen.

Nr. 722: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 21. April 1902, Z. 16.689, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Das

k. k. Versteigerungs-Amt

WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17

übernimmt: **Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen, Partiewaaren, Gegenstände jeder Art,** wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**

Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 680

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarisch - Rumänischer Personenverkehr über Oderberg, Dzieditz, Oświęcim, Myslowitz und Troppau.

Einführung directer Fahrpreise.

Mit 15. Mai 1902 gelangen zwischen Berlin (Stadtbahn), Liegnitz, Görlitz, Armadebrunn, Hirschberg i. Schl., Breslau, Brieg, Oppeln, Beuthen O.-S., Gleiwitz, Kandrzin, Kattowitz, Königshütte O.-S., Ratibor einerseits und Tepla-Trenczén-Teplitz, bezw. Pöstyén, Poprád-Felka, Csorbató andererseits über Oderberg, ferner zwischen Kattowitz, bezw. Goczalkowitz einerseits und Ernsdorf, Krakau andererseits über Dzieditz directe Fahrpreise für einfache und Rückfahrkarten, giltig für alle Züge, zur Einführung.

Das Nähere ist aus den in den Ausgabestationen zum Aushang kommenden Kundmachungen zu entnehmen.

Wien, am 23. April 1902. [354]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch - Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Nachtrag II zum Tarife, Theil II, Heft 1.

Der im Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 35 vom 27. März 1902 unter Ord.-Nr. 251 verlautbarte obbezeichnete Nachtrag gelangt nicht am 1. Mai, sondern am 1. Juni 1902 zur Einführung.

Wien, am 22. April 1902. [355]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch - Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Nachtrag III zum Getreidetarife, Theil II, Heft 3,

Der im Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 34 vom 25. März 1902 unter Ord.-Nr. 241 verlautbarte obbezeichnete Nachtrag gelangt nicht am 1. Mai, sondern am 1. Juni 1902 zur Einführung.

Wien, am 22. April 1902. [356]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif Nr. 61, enthalten im Tarife, Theil II, Heft 4, bezw. 6, vom 1. Jänner 1899.

Auf Seite 163 des Tarifes, Theil II, Heft 4, sowie auf Seite 14 des Nachtrages II zum Tarife, Theil II, Heft 6, ist jeweils beim Ausnahmetarif Nr. 61 für Dünger (Mist) die Bemerkung betreffs der Giltigkeitsdauer durch die Worte: „Giltig bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 30. April 1907“ zu ersetzen.

Wien, am 24. April 1902. [357]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Dębina.

Am 1. Mai 1902 wird im Bereiche der k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg die Haltestelle Dębina, gelegen in km 33·2/4 zwischen den Stationen Synowódzko wyżne und Skole der Linie Stryj—Beskid, für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Lemberg, am 19. April 1902. [358]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Ergänzung des vom 1. Jänner 1902 giltigen Anhanges zu dem Localgütertarife, Theil II, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Auf Seite 4 des obenangeführten Anhanges ist in die unter lauf. Nummer 3 enthaltene Tabelle (Mineralkohle etc.) die Relation „Karwin—Dombrau**)“ mit dem Frachtsatze von 52 Heller per 1000 kg“ und in die Spalte 8 nachfolgende Bedingung aufzunehmen:

**) Dieser ermässigte Frachtsatz ist nur in jenen Fällen anzuwenden, in welchen diese Transporte laut den bestehenden Instradirungs-Vorschriften via Montanbahn Mährisch-Ostrau weiter geleitet werden.

Budapest, im April 1902. [359]

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. K. k. österreichische Staatsbahnen. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung neuer und Aufhebung bestehender Fahrkarten im Verkehre zwischen Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, sowie Teplitz und Brünn andererseits (Tarif vom 1. Mai 1898).

Mit 1. Mai 1902 werden im Verkehre von Bad Elster nach Falkenau a. E., Komotau, Prag St.E.G. und Teplitz, von Gera (Reuss) Pr.St.B., Gera (Reuss) S.St.B., Gläuchau, Görlitz, Leipzig (Bayer. Bhf.), Markneukirchen, Oelsnitz i. V., Plauen-Neundorf i. V., Reichenbach i. V. (ob. Bhf.) und Freiberg nach Karlsbad (B.E.B.), dann von Annaberg nach Teplitz Rückfahrkarten mit 45tägiger Giltigkeit und beziehungsweise neue einfache Fahrkarten von Markneukirchen nach Karlsbad (B.E.B.) eingeführt.

Dagegen werden mit 10. Juni 1902 folgende ungangbare Fahrkarten aufgelassen, und zwar:

I. Im Verkehre von sächsischen Stationen nach Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn:

von Dresden Wettinerstr. nach Karlsbad B.E.B. über Bodenbach-Aussig: einfache Fahrkarten, Rückfahrkarten und Gepäckfrachtsätze;

von Schandau nach Karlsbad B.E.B. über Bodenbach-Aussig: einfache Fahrkarten mit der Bezeichnung „Schnellzug, von Bodenbach an Personenzug“;

von Einsiedl nach Karlsbad B.E.B. über Klingenthal: Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze;

von Markneukirchen nach Karlsbad B.E.B. über Eger: Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze;

von Bad Elster

1. nach Falkenau: Fahrkarten für alle Züge und mit der Bezeichnung „Personenzug, von Tirschnitz an für alle Züge";

2. nach Komotau: Fahrkarten mit der Bezeichnung „Personenzug, von Tirschnitz an für alle Züge";

3. nach Teplitz: Fahrkarten mit der Bezeichnung „Personenzug, von Tirschnitz an für alle Züge", und für Personenzüge;

4. nach Prag: Fahrkarten für Personenzüge;

von Altenburg, Chemnitz, Glauchau, Plauen-Neundorf i. V., Reichenbach i. V. ob. Bhf., Werdau und Zwickau Bhf.: Schnellzug-Ergänzungskarten Tirschnitz—Karlsbad.

II. Im Verkehre von Karlsbad (B.E.B.) nach sächsischen Stationen:

I. Classe nach Altenburg, Crimmitschau, Glauchau, Gössnitz über Eger—Plauen, Personenzug.

II. Classe nach Dresden Hptbhf. über Eger—Plauen, Personenzug.

III. Classe nach Dresden-Neustadt über Eger—Plauen, Personenzug.

II. und III. Classe nach Aue über Klingenthal, Personenzug.

I. und II. Classe nach Altenburg, Chemnitz, Crimmitschau, Dresden Hptbhf., Dresden-Neustadt, Glauchau, Gössnitz, Werdau, Zwickau Bhf. über Eger—Plauen, Personenzug, ab Reichenbach für alle Züge.

I., II. und III. Classe nach Chemnitz über Eger—Plauen „Personenzug, Eger—Reichenbach für alle Züge".

Rückfahrkarten aller Wagenclassen nach Zwickau Bhf., giltig für alle Züge, und Aue, giltig für Personenzüge.

Prag, am 23. April 1902. [360]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Welser Localbahn-Gesellschaft.

Abänderungen von Frachtsätzen im Anhange zum Tarife der Welser Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom 15. Juni 1902 werden die im Anhange zum Tarife der Welser Localbahnen auf Seite 639 des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen (Theil II, Heft 3) unter Post 1 für Häckerling (Häcksel), Heu, Klee, Spreu und Stroh enthaltenen Frachtsätze durchwegs um 6 h erhöht, und werden dieselben daher von obigem Tage an betragen:

Von sämmtlichen Stationen der Linien Wels—Aschach a. d. Donau und Wels—Unter-Rohr nach:

Hütteldorf-Hacking	123 h	für 100 kg
Nussdorf	127 h	
Penzing	123 h	
Wien I (K.E.B.)	127 h	
Wien II (K.F.J.B.)	131 h	

Die Bedingung der Frachtzahlung für mindestens 3000 kg per verwendeten Wagen bleibt aufrecht.

Die Durchführung dieser Abänderung im Tarife wird gelegentlich der Neuauflage des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen mit 1. Juli 1902 erfolgen.

Wien, am 24. April 1902. [361]

Einführung von festen Fahrscheinheften für die Rundreise Teplitz—Lobositz—Aussig—Teplitz.

Mit Giltigkeit vom 15. Mai 1902 gelangen feste Fahrscheinhefte für die Rundreise von Teplitz über Schima nach Lobositz, von da mit der Bahn oder den Elbedampfern nach Aussig und von da zurück nach Teplitz oder umgekehrt zum Preise von K 4·50 für die II. Classe und K 2·40 für die III. Classe zur Einführung.

Diese Fahrscheinhefte, welche eine achttägige Geltungsdauer besitzen und zur Benützung aller Personen führenden Eisenbahnzüge, beziehungsweise Dampfschiffe (D-Züge gegen tarifmässigen Zuschlag) berechtigen, liegen in den Stationen Teplitz, Lobositz A.T.E. und Aussig St.E.G., sowie bei den Schiffscassen in Aussig und Lobositz zum Verkaufe auf.

Die Beförderung der Personen und des Reisegepäckes erfolgt auf Grund der Bestimmungen des Betriebsreglements und der besonderen Bestimmungen hiezu, welche bei den Abfertigungsstellen zur Einsichtnahme aufliegen.

Teplitz, am 26. April 1902. [362]

Die Directon der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn auch namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung von Rückfahrkarten.

Mit 10. Mai 1902 gelangen auf der Localbahn Kolin-Čerčan ermässigte Rückfahrkarten mit dreitägiger Giltigkeit zwischen Čerčan (Localbahn) einerseits, Sazau-Buda, Rataj Haltestelle und Sternberg a. d. Sazawa andererseits, ferner zwischen Kolin einerseits, Sazau-Buda und Sternberg a. d. Sazawa andererseits zur Einführung.

Wien, am 25. April 1902. [363]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif. (Neue Fassung des Rohstofftarifes etc.) Vom 1. April 1902 ab wurde im Nordwestdeutsch-Bayerischen Gütertarif an Stelle des bisherigen Waarenverzeichnisses und der bisherigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) die auf den Preussisch-Hessischen Staatsbahnen bestehende Fassung des Rohstofftarifes — in Ziffer 6 jedoch nur für „Grubenhölzer wie unter Ziffer 6 der Position Holz des Specialtarifes III genannt" und für Holzsägespäne (Holzsägemehl)" — für den gesammten Verbandsverkehr eingeführt.

Für „Holz wie im Specialtarife III genannt" (soweit hiefür nicht der Rohstofftarif, Ziffer 6, im Gesammtverkehre gilt — siehe oben —) findet der Ausnahmetarif 2 im Verkehre mit den Wettbewerbs- und Gemeinschaftsstationen (Aschaffenburg u. s. w.) für die Folge nur noch insoweit Anwendung, als sowohl für den bayerischen wie auch für den preussischen, bezw. sächsischen Verkehr dieser Stationen beiderseits Tarifentfernungen vorgesehen sind. Soweit hiedurch für einzelne nördliche Stationen Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 31. Mai 1902 in Kraft.

Die im Ausnahmetarife 2 des Nordwestdeutsch-Bayerischen Gütertarifes unter C für einzelne Stationsverbindungen und einzelne Artikel bestehenden besonderen Ausnahmesätze kommen mit der allgemeinen Einführung des Rohstofftarifes in Wegfall.

Nähere Auskunft ertheilen die Tarifstationen.

Berlin - Stettin-Schlesischer Güterverkehr (Gruppen II/III). (Einbeziehung neuer Stationen in den Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen.) Vom 5. April 1902 ab wurden die Mehrzahl der Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen, sowie die Station Potsdam als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 8 für Giesserei-Roheisen einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Güterverkehr. (VII. Nachtrag zum Ausnahmetarife für Steinkohlen u. s. w. Südwestdeutschland-Mittel- und Westschweiz.) Zum Ausnahmetarife für Steinkohlen u. s. w. Südwestdeutschland—Mittel- und Westschweiz vom 1. Februar 1898 ist mit Giltigkeit vom 10. April 1902 der VII. Nachtrag erschienen, der vom Gütertarifbureau der Gr. General-Direction der Badischen Staatsbahnen unentgeltlich bezogen werden kann. Derselbe enthält neue Schnittfrachtsätze für Ependes und die Stationen der Gürbethalbahn, sowie Ausdehnung der Giltigkeit der besonders ermässigten Frachtsätze ab den Rheinhafenstationen auf die Artikel Braunkohlen, Braunkohlencoaks, Braunkohlenbriquettes und Braunkohlencoaks- (Grudecoaks-) Briquettes.

Ostdeutsch-Nordwestdeutscher und Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. (Neue Fassung des Ausnahmetarifes für Rohzucker.) Der am 1. April 1901 in Kraft getretene Ausnahmetarif Nr. 14 a für Rohzucker jeder Art an Raffinerien erhielt mit dem 1. April 1902 eine anderweitige Fassung.

Weitere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen.

Berlin - Stettin - Sächsischer Thierverkehr. (Einführung directer Frachtsätze.) Am 15. April 1902 treten im obgenannten Thierverkehre directe Frachtsätze zwischen den Stationen Hoppegarten und Lichtenberg-Friedrichsfelde einerseits und Dresden-Altstadt andererseits für Pferdesendungen in Kraft, für die die Beförderung über Röderau beantragt wird.

Auskunft ertheilen die vorgenannten Stationen.

Berlin-Stettin-Sächsischer Güterverkehr. (Aufnahme der Station Niedersedlitz etc.) Im obgenannten Güterverkehre wurde vom 15. April an die Station Niedersedlitz in den Ausnahmetarif E für Eisen und Stahl aufgenommen. Am gleichen Tage tritt für die Beförderung von Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stablwaaren, sowie von Waaren aus anderen unedlen Metallen von den Stationen Bodenbach und Tetschen der Sächsischen Staatseisenbahnen nach den Stationen Stettin Centralgüterbahnhof und Swinemünde zur überseeischen Ausfuhr ein neuer Ausnahmetarif E^3 in Kraft. Auskunft ertheilen die vorgenannten Abfertigungsstellen.

Ostdeutsch-Nordwestdeutscher Güterverkehr (I, II/IV). Berlin-Stettin-Schlesischer Güterverkehr (II/III). (Einbeziehung der Station Kunigundeweiche.) Mit Giltigkeit vom 5. April 1902 wurde die Station Kunigundeweiche in den in den obenbezeichneten Güterverkehren bestehenden Ausnahmetarif 9 (Eisen und Stahl im Verkehre nach Küsten- und Binnenstationen) unter B 1—4, bezw. A a und b und B als Versandtstation einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction in Kattowitz.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau Donauländе transito etc. (Einbeziehung der Station Herdecke [Nord].) Vom 10. April 1902 ab wurde die Station Herdecke (Nord) des Directionsbezirkes Elberfeld in die Ausnahmetarife 1 und 2 für Eisen und Stahl etc. in Abtheilung a und b des Gütertarifes für den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Ausnahmesätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Aufnahme der Station Briesen.) Mit Giltigkeit vom 10. April 1902 wurde die Station Briesen (Mark) des Directionsbezirkes Berlin mit den Sätzen der Stationsgruppe Finkenheerd u. s. w. in den Verband aufgenommen.

Belgisch-Bayerischer Gütertarif, Heft 1, vom 1. April 1901. (Stationsnamenänderungen.) Die belgische Station Stockel (Seite 29) trägt fortan die Bezeichnung Wesembeek-Stockel; dagegen erhält die Station Wesembeek (Seite 32) die Bezeichnung Ophem.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Tarif vom 1. October 1901. (Einreihung des Artikels „Leim" in die Tarifclasse 10.) Der Artikel „Leim" wurde in die Tarifclasse 10 eingereiht.

Auf Seite 39 des Tarifes ist hievon Vormerkung zu machen.

Belgisch-Bayerischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. April 1901. (Stationsnamenänderungen.) Die im Belgisch-Bayerischen Tarife, Heft 1 (vide obige Publication), angeordneten Aenderungen sind auch im Tarife, Heft 2, für Lindau, Seite 61, 64 und 65, durchzuführen.

Rheinisch - Nassau - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Einbeziehung der Station Hartenrod.) Mit Giltigkeit vom 15. April 1902 wurde die Station Hartenrod in den vorgenannten Gütertarif einbezogen.

Die directen Entfernungen werden durch Anstoss von 6 km an die Entfernungen von Weidenhausen gebildet.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband. (Einbeziehung der Stationen Niedertreba und Stössen.) Mit Giltigkeit vom 15. April 1902 wurden die Stationen Niedertreba und Stössen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt in den Tarif für die Beförderung lebender Thiere einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Ostdeutscher Güterverkehr (Gruppe I/II.) (Tarifnachtrag 4.) Mit Giltigkeit vom 15. April 1902 wurde der Nachtrag 4 zum Ostdeutschen Gütertarif (Gruppe I/II) eingeführt.

Der Nachtrag enthält ausser Berichtigungen und bereits früher veröffentlichten Ergänzungen und Aenderungen neue Ausnahmesätze für Braunkohlenbriquettes in 20 t Sendungen nach einer Anzahl neu eröffneter Stationen in den Bezirken Bromberg, Danzig und Königsberg.

Durch Vermittlung der Fahrkarten-Ausgabestellen ist der Nachtrag käuflich zu beziehen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Stationsnamenänderung.) Die Station Reichenbach i. L. an der Linie Görlitz—Dresden erhält ab 1. Mai 1902 die Benennung „Reichenbach (Oberlausitz)".

Rheinisch- und Frankfurt - Sächsischer Verbandsverkehr. (Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für die Beförderung von Trass und Tuffsteinen.) Im obgenannten Verbandsverkehre wurden am 15. April 1902 für die Beförderung von Trass und Tuffsteinen folgende Ausnahmefrachtsätze eingeführt:

		Mark für 100 kg
Zwischen Brohl	und Reichenberg S.St.B. . . .	1·39
„ Kruft	„ „ „ . . .	1·39
„ Plaidt	„ „ „ . . .	1·38

Die Anwendung der Sätze ist an die im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) für Erde, gewöhnliche, vorgesehenen Bestimmungen gebunden.

Ausnahmetarif für phosphorhaltige Converterschlacken (Thomasschlacken) etc. im Verkehre von den Stationen Algringen, Deutsch-Oth etc. vom 1. August 1899. (Einbeziehung der Station Coschen.) In den besonderen obgenannten Ausnahmetarif wurde vom 20. April 1902 ab die Station Coschen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin als Empfangsstation einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz u. s. w. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe. (Tarifnachtrag VII.) Am 15. April 1902 trat der Nachtrag VII in Kraft, enthaltend anderweite ermässigte Frachtsätze der Tarifabtheilung A für Eisenerz u. s. w. von Stationen der Bentheimer Kreisbahn, sowie neue Frachtsätze der Tarifabtheilungen A und C für Eisenerz u. s. w. von den Stationen Düsseldorf-Reisholz und Schwelm des Directionsbezirkes Elberfeld. Preis 10 Pfennig.

Frankfurt - Hessisch - Südwestdeutscher Verband. (Stationsnamenänderung etc.) Die Station Hochspeyer der Pfälzischen Eisenbahnen hat die Bezeichnung Hochspeyer (neu) erhalten.

Die in Hochspeyer bestehende zweite Abfertigungsstelle wurde mit Giltigkeit vom 15. April 1902 ab unter der Bezeichnung Hochspeyer (alt) in den directen Verkehr für Wagenladungen einbezogen. Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Kundmachung.

Der Verwaltungsrath beehrt sich die Herren Actionäre zur 51. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Donnerstag den 22. Mai 1902, um 10 Vormittags, in Wien **im Sitzungssaale des Ersten allgem. Beamtenvereines der österr.-ungar. Monarchie, I. Wipplingerstrasse 25,** stattfindet.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1901.
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1901 gewählten Revisionsausschusses.
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Einlösung des am 1. Juli 1902 fälligen Actiencoupons.
4. Wahl von Verwaltungsraths-Mitgliedern.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1902.

Gemäss § 26 der Statuten wollen jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, die Actien sammt den nicht fälligen Coupons **längstens bis Mittwoch den 7. Mai 1902, 12 Uhr Mittags,** entweder bei der gesellschaftlichen Hauptcassa in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe oder bei der k. k. priv. allgem. österr. Boden-Credit-Anstalt in Wien deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Actien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Consignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen.

Eine Consignation wird, mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben 10 Actien das Recht auf eine Stimme; kein Actionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann Niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Actionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Consignations-Blanquette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1902.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Für Localbahnen.

Ein viele Jahre bei Haupt- und Localbahnen activ gewesener Directionsbeamter, vertraut mit den Registraturs-, Secretariats-, Einnahmen-, Controle-, Transport-, Reclamations-, Tarifs-, Zugförderungs-, Drucksorten-, Inventar- und statistischen Agenden, sowie Bilanzarbeiten, sucht Engagement ohne Altersversorgung. Anträge erbeten unter **„Pensionist 1248“** an die Administration dieses Blattes.

Wiener Wechselstuben-Gesellschaft
KAPUN, HANAKAMP & Co.
Wien, I. Kärnthnerstrasse 18

Eingang: Neuer Markt 3, Halbstock. 661

Coulantester Ein- und Verkauf aller Gattungen Werthpapiere, Münzen und Valuten.

Besorgung von Capitalsanlagen, Heiratscautionen, Vinculirungen, solideste Ausführung von Börseaufträgen, provisionsfreie Einlösung von Coupons, Revisionen, Evidenzhaltung von verlosbaren Werthpapieren, Depotverwahrung und -Verwaltung, Lose auf Raten, Promessen, Commissionsweise Versicherung von verlosbaren Werthpapieren gegen Coursverlust, Belehnung von Werthpapieren, Annahme von Baareinlagen zur conto-correntmässigen Verzinsung.

JULIUS PINTSCH
WIEN, IV. Schleifmühlgasse 1.

Fabrik für Gasmesser, Gasapparate und Laternen. 670

Mechanische Werkstätte u. Metallgiesserei

übernimmt den **Bau** und **Betrieb** von **Gasanstalten** für **Steinkohlengas, Leuchtwassergas** System Humphreys & Glasgow (besonders als **Ergänzung** für bestehende **Steinkohlengasanstalten**), **Oelgas** und **Acetylengas.**

Gasbeleuchtungs-Einrichtungen

für **Eisenbahnwaggons, Locomotiven** etc.

= = Gascompressions- und Füllanlagen. = =

Leuchtthurm-Einrichtungen u. Leuchtbojen. Geschweisste Kessel, geschweisste Holzstoffkocher. . . Specialfabrik für Bau v. Laternen aller Art.

Ausschliesslicher . . . Licenzträger für **Deutschland** und . . **Oesterreich-Ungarn** . . . . . der . . . . .

Slavianoff-Benardos'schen Patente für elektr. Giess- und . . . . . Schweissverfahren.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco

Moritz **TILLER** & Co. k. k. Hoflieferanten

Firma-Inhaber M. Tiller — J. Toffler 659

WIEN, VII. Mariahilferstrasse 22.

Liman & Petzold WIEN III. Matthäusgasse 8.

Im Nu entfernt den Rost

„Antoxin“. Erspart 5/6 Arbeitszeit und eine Menge Putzwolle.

„Rostschutzöl“ schützt jeden Gegenstand vor Rost unter allen Verhältnissen. 655

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895. R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferu nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1091	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Melasse, osmosirte, Melasse und Osmosé- (Abfall-) Wasser	Čellechowitz	Kolin (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 107		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
				Drahanowitz						112				
				Mähr.-Neustadt	Kolin (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)					108				
1092	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Cement	Lobositz (A.T.E.)	Bakov (B.N.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif, Theil II, Heft 1 des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes		Heller 78	Heller 67	Heller 11	Im Kartirungswege	Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
				Lobositz (A.T.E. oder St.E.G.)	Jungbunzlau (B.N.B.)					76	70	6		
					Turnau (B.N.B.)					85	75	10		
					Münchengrätz					79	69	10		
				Lobositz (St.E.G.)	Josefstadt-Jaromeř			Tarif, Theil II, Heft 2 des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes		101	97	4		
					Königinhof					109	101	8		
					Trautenau					117	109	8		
				Lobositz (A.T.E. oder St.E.G.)	Jičin					98	96	2		
1093	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Schleifholz der Tarifposition H 19 (7	Dobřisch	Bubentsch	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Anhang zu den Tarifen (Theil II) des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes		Heller 57	Heller 55	Heller 2	Im Kartirungswege	
				Neudorf-Lečic						50	48	2		
1094	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Eisen der Tarifposition E—5	Neudek	Hombok	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	283 Heller		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Die Publication erfolgt		von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
für Artikel														
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		von	nach											
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen														
und gilt in der Zeit														
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg											
per 100 kg		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)											
Art der Durchführung														
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss														
Besondere Bemerkungen														

1095	1096	1097	1098
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Eisenbahn Wien-Aspang** als Betriebführende der Schneebergbahn	**Südbahn-Gesellschaft**
	betheiligten Bahnverwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Alte, gebrauchte Eisenbahnschienen Altes, gebrauchtes Kleinmaterial	Mineralöle, schwere, welche bei 20° C. ein specifisches Gewicht von mehr als 0·835 und bei gleicher Temperatur eine Viscosität (Dickflüssigkeit) von höchstens 2—6 haben	Schotter und Steine der Tarif-Position S—55 a; Kalk, gebrannt, der Tarif-Position K—4	a) Aetznatron b) Chlorkalk
Wien St.E.G. transit oder Wien K.F.N.B. transit	Dzieditz	Winzendorf	Jajce
Jenschowitz	Aussig (St.E.G. und Oe.N.W.B.)	Wr. Neustadt S.B. Uebergang für Stationen der Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Triest
Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Aut- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 1. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Localtarif	Tarif, Theil II, Heft 2 für den Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1901, bezw. Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 1. Juni 1900	Localgütertarife	Tarif für den Bosnisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2
Verschieden	Besteht keiner	22 Heller; 11·6 Heller	Verschieden
97 Heller	170 Heller	18·4 Heller; 10·0 Heller	ad a) 356 Heller ad b) 286 Heller
		3·6 Heller; 1·6 Heller	Verschieden
Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, einzusenden bis längstens Ende Februar 1903			
Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zum Baue eines Lateralcanales von Vranan bis Hořin bestimmt sein		In nebigen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr in Winzendorf bereits enthalten	In den zugestandenen Frachtsätzen sind die Gebühren für die in Bosn.-Brod erforderliche Umladung bereits enthalten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass von bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1099	**Südbahn Gesellschaft**		Holz (weiches) der Pos. H—18, Ziffer 1 und 3, des Tarifes, Theil I, auch über Wagenlänge	Cilli	Budapest S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die nach Cilli oder Klagenfurt bestimmten Sendungen müssen in diesen Stationen mittelst Strassenfuhrwerken abgeführt, bezw. in ein mit der Südbahn durch ein Industriegeleise verbundenes Etablissement bezogen werden oder auf Anschlussbahnen der Südbahn übergeben	vom 15. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	Heller 191	Heller 125	Heller 66	Im Kartirungswege		
				Klagenfurt					217 incl. ungarische Steuer	151	66			
				oder umgekehrt										
1100	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Holzkohle	Uj-Gradiska	Pola	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	vom 15. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	151 Heller incl. ungarische Steuer		Im Kartirungswege		Der Nachlass wird von der Strecke Sissek–Divacca getragen
1101	**Localbahn Stramberg-Wernsdorf**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kalk, gebrannt	Stramberg	Wien Nordbahnhof loco und transit	**Auflieferung eines Minimalquantums von 2000 Tonnen (à 1000 kg) während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Parteien. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis 31. December 1902	Localtarif	Heller 75	Heller 70	Heller 5	Im Rückvergütungswege	(Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die Localbahn Stramberg-Wernsdorf	In den zugestandenen Frachtsätzen ist der Antheil der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit je 60 Hellern enthalten
					Floridsdorf				74	70	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1102	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl der Pos. E—5, sowie Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Krompach	Hatna	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Galizisch - Ungarischer Gemeinschaftsverkehr, Tarif, Theil II, Heft 3	Besteht kein directer Frachtsatz	274 Heller		Im Kartirungswege		
1103	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Glaswaaren des Ausnahmetarifes 17 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Murow Station der kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz	den in der Schnitt-Tariftabelle B des Ausnahmetarifes 17 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes bezeichneten Stationen hezw. umgekehrt	Bei Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1902	Tarif für den directen Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits	Siehe nachstehende Tabelle			Im Kartirungswege		

*) Zur Ermittlung der Gesammtfrachtsätze sind die Theilfrachtsätze aus der Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung B des Ausnahmetarifes 17 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes an die hier angeführten Theilfrachtsätze der Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung A, anzustossen

Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung A.*)

Von der Station	Directionsbezirk	Bis zum Schnittpunkte					
		A		B			
				Im Verkehre nach Constantinopel und Salonik			
				I. Glaswaaren mit Ausnahme von Hohlglaswaaren		II. Hohlglaswaaren	
		a 5.000 kg	b 10.000 kg	a 5.000	b 10.000 kg	a 5.000 kg	b 10.000 kg
		Frachtsätze für 100 kg in Cts. Gold					
Murow	Kattowitz . .	472	334	460	332	448	320

1104

k. k. österr. Staatsbahnen

betheiligten Verwaltungen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt	2
von der Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Routte) von	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Routte) nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Papier der Pos. P—1 a) und b) der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Oele, mineralische, aus Pos. O—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Kalk, gebrannt, der Pos. K—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Cement der Pos. C—6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I
Gródek	Biecz Borysław Drohobycz Gieboka Gorlice Gryböw Iwonicz Jasło Jedlicze Kolomea Krechowice Krosno Lemberg Lemberk podzamcze Lubliéńce Marchkowice Nadwórna Neu-Sandec Nowosielce-Gniewósz Olszanica Posada-Chyrowska Przemysl Rymanów Skawina Sambor Sanok Skole Skołyszyn Sloboda-Rung.-Grube Stanislau Stróże Ustrzyki Wola-Luźańska Zagórz Zagórzany Znczka	Podgórze-Plaszów	Podgórze-Bonarka
Orló transit			
Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Aufgabe als Frachtgut. a) in Mengen unter 5000 kg, b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg und c) für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	
vom 1. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902			
Localtarife			
Verschieden			
a) 243 b) 219 c) 194	61 114 112 100 61 52 74 67 71 152 130 74 122 122 122 43 150 40 80 89 98 102 75 89 104 82 126 64 196 142 52 91 58 85 61 165	56	57
Verschieden			
Im Kartirungswege			
Aufgabe mit directen, nach einer ungarischen Station lautenden Frachtbriefen			Heller 57

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllnng nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1105	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Cement (hydraulischer Kalk) der Pos. C—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Laut nachfolgender Tabelle		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr, Tarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1898, bezw. Theil II, Heft 1, giltig vom 1. December 1900	Bestehen keine directen Frachtsätze	Laut nachfolgender Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach	Von Ujvidék-Dnnapart Heller für 100 kg	Nach	Von Ujvidék-Dnnapart Heller für 100 kg	Nach	Von Ujvidék-Dunapart Heller für 100 kg
Biala-czortkowska	201	Krakau K.F.N.B./k.k.St.B.	177	Rzeszów	191
Bochnia	189	Krosno	165	Sadowa wisznia	191
Borki wielkie	208	Łańcut	195	Sambor	180
Borysław	173	Lemberg	181	Sanok	153
Brody	203	Lemberg podzamcze	183	Sędziszów	198
Brzeżnica	181	Lubazów	198	Skawce	165
Buczacz	193	Łużan	199	Skole	148
Bursztyn-Demianów	183	Medyka	184	Słotwina	191
Chabówka	174	Mikolajów-Drohowyże	170	Sniatyn-Załucze	195
Chodorów	173	Miknlince-Strusów	209	Sokal	221
Chorostków	219	Monasterzyska	188	Stanislau	174
Czernowitz	201	Mościska	187	Stryj	161
Czortków	201	Nadwórna	162	Swoszowice	180
Delatyn	155	Nepolokoutz	197	Tarnopol	203
Dembica	202	Neu-Łupków	131	Tarnów	198
Dereniówka	225	Neu-Sandec	170	Tłumacz-Pałahicze	177
Dolina	173	Neu-Zagórz	153	Trembowla	220
Drohobycz	170	Nowosielitza	208	Ustrzyki	162
Gorlice	182	Ostrów-Berezowica	201	Volksgarten	204
Gródek	190	Podgórze-Bonarka	179	Wieliczka	184
Hadikfalva	215	Podgórze-Płaszów	182	Wygnanka	204
Halicz	183	Podwołoczyska	216	Zagórz	153
Hatna	221	Posada-Chyrowska	171	Zagórzany	191
Hliboka	210	Potntory	190	Zaleszczyki	218
Husiatyn	212	Proszowa	211	Zator	179
Itzkany	221	Przemyśl	180	Zborów	203
Iwonicz	165	Przeworsk	191	Zegiestów	156
Jaroslau	189	Rawa ruska	209	Złoczów	199
Jasło	174	Rohatyn	181	Zuczka	201
Kolomea	177	Rozwadów	209	Zurawica	182
Kopyczyńce	208	Rymanów	162		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1106	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rohpetroleum	Olmütz St.E.G. transit	Pardubitz St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Nachweis der Ausfuhr von Petroleumraffinerie-Erzeugnissen aus dem österr.-ungarischen Zollgebiete ab Pardubitz via Schönpriesen-Umschlag, Aussig-Landungsplatz, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Dresden-Elbkai und Riesa-Elbkai oder per Bahn via Bodenbach St.E.G., bezw. Tetschen Oe.N.W.B. in einem Gewichte, welches mindestens 75 Percent vom Gewichte des bezogenen Rohpetroleums beträgt	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif		38 Heller		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfänger lautende Originalfrachtbriefe über den Bezug des Rohpetroleums in Pardubitz und auf dieselbe Firma als Absender lautende Duplicat-Frachtbriefe ab Pardubitz über den Export von Petroleumraffinerie-Erzeugnissen in dem in Spalte 6 bezeichneten Mindestgewichte des bezogenen Rohpetroleums über die angeführten Einnmschlagsplätze, bezw. über Bodenbach St.E.G. resp. Tetschen Oe.N.W.B. nach dem Auslande. Die bezeichneten Documente sind spätestens bis Ende März 1903 in Vorlage zu bringen	Nebenstehender Frachtsatz findet ferner nur auf solche Sendungen Anwendung, welche für mit der Station Pardubitz in Geleiseverbindung stehende Petroleumraffinerien bestimmt sind. Alle eventuellen Nebengebühren gelangen laut Tarif zur Einhebung
1107	Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft	bethelligten Verwaltungen	Tafelglas der Pos. 6–11 des Tarifes, Theil I für die österr.-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen	Eger	Wien Umschlagsplatz (Praterquai)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für die Anwendung des in der 8. Rubrik genannten Tarifes giltigen besonderen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif für den Oesterreichischen Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. via Kornenburg, giltig vom 1. März 1902	Centimes Gold 173	138	35	Im Kartirungswege		
				Tremoschna					151	117	34			
1108	Buschtěhrader Eisenbahn		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902, gelangt hinsichtlich der Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn für die zu Erweiterungsbauten der Fischers Glanzkohlenzeche in Zieditz nach der Station Zieditz bestimmten Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach der Station Zieditz bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn oder hiefür zahlend, die laut Ausnahmetarifes XII des vom 1. Jänner 1898 giltigen Localgütertarifes, Theil II, dieser Bahn festgesetzte Tarifermässigung unter den in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.										

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
31	Nr. 125 vom 24. October 1901	2228	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Frachtgüter aller Art, Möbel und Möbelgestelle, Obst, frisches und getrocknetes	Görz und Sagrado	Trient (Trento)	Die in dieser Publication zugestandenen Frachtsätze gelten auch in umgekehrter Richtung, d. i. von Trient (Trento) nach Görz und Sagrado. Diese Aenderung tritt mit 15. Mai 1902 in Kraft	
32	Nr. 147 vom 19. December 1901	3446	K. k. österr. Staatsbahnen		Kohlen, mineralische, und Kokes	Brüx (St.B.) und Brüx A.T.E. Wiesa-Oberleutensdorf	Leoben S.B. trans.	Die in den nebenstehend bezeichneten Relationen bestehenden ermässigten Frachtsätze gelten auch von der Versandtstation Bilin	
						Bruch Ossegg und Ossegg II Osseg-Riesenberg Wiesa-Oberleutensdorf	Assling und Jauerburg		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
44	Nr. 35 vom 27. März 1902	919	K. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Zucker	Časlau	Schwarzenau	Die Frachtsätze in der Rubrik 10 werden wie folgt berichtigt: Von Časlau nach Schwarzenau sub a) von 217 h auf 200 h und von Časlau nach Waidhofen a. d. Thaya sub a) von 304 h auf 222 h und sub b) von 221 h auf 169 h	
						Časlau	Waidhofen a. d. Thaya		
45	Nr. 41 vom 19. April 1902	1040	K. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	1. Kiele, Klee, Kleehen, Futterkräuter, Futterrähen, Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Spreu, Schlempe, Spülicht, Trebern, Trestern, Malzkeime, Oelkuchen und Oelkuchenmehl; 2. Heu und Stroh; 3. Holzwolle, Torf- und Waldstreu	Rücksichtlich der im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, angeführten Bahnlinien		In der **Rubrik 10** ist die für die 3 ersten Abschnitte vorgesehene Minimalfrachtgebühr von 8 kr. auf „8 Kronen“ per Frachtbrief und Wagen richtig zu stellen. In der **Rubrik 5** soll es im 3. Abschnitte heissen: „Rücksichtlich der Localbahnstrecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen stehenden Localbahn Chabówka-Zakopane“	
						Rücksichtlich der Hauptbahnstrecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn			
						Rücksichtlich der Localbahnstrecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn			
						Rücksichtlich der Ostgalizischen Localbahnen			

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 49. **Wien, 1. Mai 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Literatur. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Neuen Bukowinaer Localbahn-Gesellschaft.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium die auf Grund der Beschlüsse der Generalversammlung der Actionäre der „Neuen Bukowinaer Localbahn-Gesellschaft“ in Czernowitz vom 26. Juni 1901 erfolgten Aenderungen der Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 15. April 1902. — Z. 14.794 ex 1902. E.-M.-Z. 18.661 ex 1902.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahnlinie im Stadtgebiete von Triest.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die der Gemeinde der reichsunmittelbaren Stadt Triest mit dem Erlasse vom 21. October 1901, Z. 43.774/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 135 vom 21. November 1901), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine im Stadtgebiete herzustellende, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahnlinie, welche von der Piazza delle Legne ausgehen und nach Unterfahrung des Colle della Fornace und des Colle di S. Vito mittelst je eines Tunnels über S. Andrea und S. Sabba nach St. Anna und von da auf der istrischen Poststrasse über San Giacomo zurück zur Piazza delle Legna führen soll, unter den im Erlasse vom 20. März 1901, Z. 7791/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 38 vom 30. März 1901), angegebenen Bedingungen und Modalitäten auf weitere drei Monate verlängert.

Wien, am 10. April 1902. Z. 13.200/2.

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Die Eisenbahnbehörde kann im Sinne der §§ 19 und 22 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, auch dann mit der Ertheilung eines Bauconsenses für eine Anlage vorgehen, wenn die Frage, ob für diese Anlage ein besonderes gewerbepolizeiliches Verfahren einzuleiten sei, noch bei den Gewerbebehörden anhängig ist, und ist nicht gebunden, hiebei die formellen Vorschriften der Gewerbeordnung über die Genehmigung von gewerblichen Betriebsanlagen zu beachten.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerden der Stadtgemeinden Prag, Žižkow und Karolinenthal, dann des Hans Otmar, als Vormundes der minderjährigen Kinder nach Cäcilie Otmar, gegen die Entscheidungen des k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. April 1900, Z. 14.821, und vom 20. Juni 1900, Z. 25.566, betreffend die Errichtung einer Oelgasanstalt am Bahnhofe in Prag-Hrabowka, zu Recht erkannt:

Die Beschwerden werden als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

I.

Mit der angefochtenen Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. April 1900, Z. 14.821,

wurde auf Grund der angeholten gutächtlichen Aeusserung des Obersten Sanitätsrathes unter Zurückweisung der von den Beschwerdeführern bei der politischen Begehung erhobenen sanitären Bedenken der Staatsbahn-Direction in Prag der Bauconsens für die Herstellung einer Oelgasanstalt am Bahnhofe in Prag-Hrabowka nach den vorliegenden Plänen (mit Ausnahme des Schornsteines) gegen stricte Einhaltung der Commissionsbestimmungen unter der Bedingung ertheilt, dass

1. der von dem Staatstechniker gestellten Forderung wegen Verstärkung der Umfassungsmauer zu entsprechen,

2. für den Schornstein ein Project nach den Bestimmungen der Bauordnung für Prag zu verfassen und dieses sammt einer statistischen Berechnung der k. k. Statthalterei in Prag zur Prüfung nach Massgabe der Bestimmungen der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, zu übermitteln und

3. zur Heizung der Retorten und des Dampfkessels ausschliesslich Coaks zu verwenden sei, dass ferner

4. die Abwässer vor ihrer Einleitung in die bestehende Canalisation durch ein Coaksfilter gereinigt werden müssen.

Gleichzeitig wurde ausgesprochen, dass die von den Vertretern der Stadtgemeinden Prag, Žižkow und Karolinenthal geforderte Einleitung des Edictalverfahrens nach den Bestimmungen der Gewerbeordnung nicht nothwendig sei, weil die allgemeine Exemption der Eisenbahn-Unternehmungen von dem Gewerbegesetze, wie sie im Artikel V, lit. l, des Kundmachungspatentes zur Gewerbeordnung ausgesprochen ist, durch die Bestimmung des für die Ausführung von Gasrohrleitungen und Beleuchtungsanlagen mit Verordnung der Minister des Handels und des Innern vom 9. Mai 1875, R.-G.-Bl. Nr. 76, erlassenen Regulativs nicht alterirt wurde, und weil der Betrieb im Namen der Staatseisenbahn-Verwaltung und für deren ausschliesslichen Gebrauch geführt werde; ferner dass für die im Rahmen der politischen Begehung erfolgende Entscheidung, betreffend die projectirte Einleitung der Abwässer in die bestehende Canalisation, die Durchführung eines speciellen wasserrechtlichen Verfahrens nicht erforderlich, vielmehr für die vorliegende Anlage die Bestimmung des § 127 der Bauordnung für Prag und Umgebung im Zusammenhange mit den §§ 16, 19 und ff. der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, in formeller Hinsicht massgebend sei, und daher die diesbezüglichen Einwendungen der Vertreter der Stadtgemeinde Prag als nicht gerechtfertigt erscheinen.

II.

Nachdem von Seiten der Gemeinden Žižkow, Prag und Karolinenthal mehrfache Eingaben um Sistirung des Baues der fraglichen Oelgasanstalt unter Geltendmachung der gegen diese Bauführung angeblich obwaltenden sanitären Bedenken an das Eisenbahnministerium gelangt waren, hat dasselbe mit der nunmehr gleichfalls hiergerichts angefochtenen Entscheidung vom 20. Juni 1900, Z. 25.566, erklärt, im Hinblicke auf das Gutachten des Obersten Sanitätsrathes die von den genannten Gemeinden neuerlich geltend gemachten Bedenken gegen die Errichtung der Oelgasanstalt am Bahnhofe Prag-Hrabowka nicht theilen zu können und an der bereits ergangenen Entscheidung festhalten zu müssen.

Gleichzeitig hat jedoch das Eisenbahnministerium in Abänderung jenes Passus des Erlasses vom 7. April 1900, Z. 14.821, mit welchem die Einleitung des Edictalverfahrens nach den Bestimmungen der Gewerbeordnung als nicht erforderlich erkannt wurde, ausgesprochen, dass es keinen Anstand nehme, mit Rücksicht auf die hinsichtlich des Betriebes der Oelgasanstalt mit dem Unternehmer W. A. Hanst getroffenen vertragsmässigen Vereinbarungen unter Einem die k. k. Staatsbahn-Direction Prag anzuweisen, für die Einleitung des gewerbepolizeilichen Verfahrens über die innere Betriebsanlage der Oelgasanstalt nach § 27 der Gewerbeordnung, unbeschadet der dem Eisenbahnministerium nach den Eisenbahngesetzen zustehenden Competenzen, die erforderlichen Massnahmen zu treffen.

Ad I.

Gegen die oben sub 1 angeführte Entscheidung wird von den Beschwerdeführern eingewendet, dass dieselbe auf einem mangelhaften, formell nichtigen Verfahren beruhe, und wird insbesondere geltend gemacht,

1. dass bei dem Umstande, als es sich nicht um eine mit dem Transporte von Personen und Gütern im Zusammenhange stehende Veranstaltung der Eisenbahn-Verwaltung handle, auf welche die im Artikel V, al. l, des Kundmachungspatentes zur Gewerordnung normirte Exemption von den Bestimmungen dieses Gesetzes Anwendung finden würde, sondern vielmehr um die Errichtung einer Betriebsstätte zum Zwecke der Gaserzeugung, und als in der Ministerialverordnung vom 9. Mai 1875, R.-G.-Bl. Nr. 76, betreffend die Einreihung der gewerbemässig betriebenen Beschäftigung der Ausführung von Gasrohrleitungen und Beleuchtungsanlagen unter die concessionirten Gewerbe, und in dem mit dieser Ministerialverordnung erlassenen Regulativ die Gaserzeugung zu Beleuchtungszwecken auch dann, wenn dieselbe von den Eisenbahnen für ihren eigenen Bedarf unternommen wird, für ein Gewerbeunternehmen erklärt werde, welches unter die Bestimmungen der Gewerbeordnung falle und zu welchem die Concession der Gewerbebehörden nothwendig sei, im gegebenen Falle die Bestimmungen der Gewerbeordnung zu beobachten waren; dass ferner gehörig erhoben werden sollte, wer der eigentliche Unternehmer der beantragten Anlage sei und die Gaserzeugung auf seine Rechnung übernehme, die Bahnverwaltung selbst oder ein von ihr bestellter Privater,

2. dass die Bestimmung des § 27 der Gewerbeordnung in Anwendung zu kommen hatte, und somit das in den §§ 28 bis 30 leg. cit. normirte Verfahren durchzuführen war,

3. dass entgegen der Vorschrift des § 10 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und des § 22 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, nach welcher auch bei Eisenbahnhochbauten die Bestimmungen der Landesbauordnung von dem als Baubehörde eintretenden Eisenbahnministerium einzuhalten sind, die Vorschrift des § 32 der Bauordnung für Prag und Umgebung dahingehend, dass auch von den in den Vororten abzuhaltenden Baucommissionen jedesmal der Stadtrath der königlichen Hauptstadt Prag unter Freistellung der Entsendung eines Abgeordneten zu verständigen sei, ausseracht gelassen wurde,

4. dass das Stadtamt in Žižkow und der Stadtrath in Prag gegen die Kundmachung der Bezirkshauptmannschaft Žižkow vom 13. Juni 1899, beziehungsweise gegen die mit derselben publicirte Anordnung der politischen Begehung behufs Prüfung des Projectes zur Errichtung der Oelgasanstalt den Recurs einbrachten, welcher bisher

eine instanzmässige Erledigung nicht gefunden habe, und dass vor definitiver Entscheidung über diesen Recurs die politische Begehung, beziehungsweise die Localerhebung und commissionelle Verhandlung nicht vorgenommen werden durfte, und dass

5. das Gutachten des Obersten Sanitätsrathes, welches der angefochtenen Entscheidung zugrunde liegt, ohne Kenntniss und Berücksichtigung der Lage des Bahnhofes in Prag-Hrabowka und der besonderen localen Verhältnisse der Umgebung lediglich auf Grund der bei der Oelgasfabrik am Bahnhofe in Hütteldorf bei Wien gemachten, von der örtlichen Lage desselben bedingten Erfahrungen abgegeben wurde, das Verfahren daher einer Ergänzung in der Richtung bedürfe, dass der Oberste Sanitätsrath sein Gutachten neuerlich auf Grund eines in Prag aufzunehmenden Localaugenscheines und unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zu erstatten hätte.

Die Beschwerdeführer erheben ferner die weitere Einwendung, dass

6. das k. k. Eisenbahnministerium, indem es die projectirte Einleitung der Abfallwässer aus der zu errichtenden Oelgasfabrik in die Gemeindecanäle, beziehungsweise in den in den Moldaufluss einmündenden Hauptcanal genehmigte, sich in die Entscheidung einer wasserrechtlichen Frage eingelassen und hiedurch die ihm zustehende Competenz überschritten habe, und dass

7. durch die Ertheilung des Bauconsenses die Bestimmung der Ministerialverordnung vom 9. Mai 1875, R.-G.-Bl. Nr. 76, beziehungsweise des mit derselben erlassenen Regulatives, dass die Errichtung von Betriebsstätten zur Gaserzeugung nur zulässig sei, wenn hieraus keine Gefahr für das Leben und die Gesundheit der Menschen, sowie der Pflanzen entstehe, verletzt wurde, weil nach dem Gutachten der Sachverständigen die an der Grenze von drei grossen Gemeinden projectirte Betriebsstätte geeignet sei, zum Mindesten die Gesundheit der grösstentheils aus Arbeitern bestehenden Bewohner von Žižkow zu beeinträchtigen und auch die Anpflanzungen am Žižkaberge nachtheilig zu beeinflussen.

Ad II.

Die Entscheidung des Eisenbahnministeriums vom 20. Juni 1900, Z. 25.566, wird aus dem Grunde angefochten, weil in dieser Nachtragsentscheidung die ertheilte Bewilligung zur Errichtung der Fettgasanstalt aufrecht erhalten und nur rücksichtlich der inneren Einrichtung der Betriebsstätte auf die Competenz der Gewerbebehörden hingewiesen wurde, während doch diese Competenz sich auf die Errichtung der ganzen Betriebsstätte als solche erstrecke.

Bei der Abweisung der beiden Beschwerden ist der Verwaltungsgerichtshof von den nachfolgenden Erwägungen ausgegangen:

Ad I.

1. Das k. k. Eisenbahnministerium hat eine Entscheidung darüber, ob es sich im gegebenen Falle um ein den Vorschriften der Gewerbeordnung unterliegendes gewerbliches Unternehmen oder um eine Eisenbahnunternehmung im Sinne des Artikel V des Kundmachungspatentes zur Gewerbeordnung handle, auf welche die Bestimmungen dieses Gesetzes keine Anwendung zu finden hätten, nicht gefällt, da der diesbezügliche Ausspruch in dem Erlasse vom 7. April 1900, Z. 14.821, welcher die Deutung zugelassen hätte, dass das genannte Ministerium thatsächlich eine Entscheidung in dem Sinne habe treffen wollen, dass das fragliche Unternehmen von dem Gewerbegesetze exempt sei, mit dem Nachtragserlasse vom 20. Juni 1900, Z. 25.566, ausser Kraft gesetzt und in Abänderung dieses Ausspruches die Staatsbahn-Direction in Prag angewiesen wurde, für die Einleitung des gewerbepolizeilichen Verfahrens die erforderlichen Massnahmen zu treffen.

Hiemit hat das k. k. Eisenbahnministerium indem es den Bauconsens im Sinne der §§ 19 und 22 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, ertheilte, unter Einschränkung seiner Cognition auf den baubehördlichen Standpunkt die Entscheidung hierüber, ob es sich im gegebenen Falle um eine gewerbliche Unternehmung und um die Errichtung einer gewerblichen Betriebsstätte handle, das Project der Oelgasanstalt somit auch nach § 27, Z. 28, der Gewerbeordnung der gewerbepolizeilichen Genehmigung bedürfe, vor das Forum der zu dieser Entscheidung allein competenten Gewerbebehörden gewiesen.

Wenn das Ministerum hiebei seinen Auftrag, die Einleitung des gewerbebehördlichen Verfahrens zu provociren, nur mit Rücksicht auf die innere Betriebsanlage erliess, so kann hierin die (gar nicht im Wirkungskreise des Eisenbahnministeriums gelegene) Entscheidung, dass etwa die äussere Betriebsanlage der gewerbepolizeilichen Genehmigung nicht unterliege, umsoweniger erblickt werden, als in dem Verfahren vor den Gewerbebehörden den letzteren die Cognition von Amtswegen in beiden Richtungen zusteht, auch wenn das Einschreiten dieser Behörden durch die Staatsbahn-Direction nur in der ersterwähnten Richtung veranlasst worden sein sollte.

Es lässt die oberwähnte Einschränkung des an die Staatsbahn-Direction ergangenen Auftrages vielmehr nur den Rückschluss auf die Anschauung des Eisenbahnministeriums zu, dass rücksichtlich der äusseren Anlage der Oelgasanstalt eine Ingerenz der Gewerbebehörden nicht platzzugreifen habe, eine Anschauung, die für die Entscheidung der competenten Gewerbebehörde nicht massgebend sein kann.

Bei dieser Sachlage entfällt auch für den Verwaltungsgerichtshof dermalen jede Veranlassung, sich darüber auszusprechen, ob und inwieweit im concreten Falle eine gewerbliche Betriebsanlage vorliege und als solche der gewerbepolizeilichen Genehmigung bedürfe, zumal hierüber von der competenten Gewerbebehörde erster Instanz, wie die Administrativacten darthun, wohl bereits erkannt, über die dagegen eingebrachten Berufungen aber im Instanzenzuge noch nicht entschieden wurde, diese Frage daher dermalen administrativ noch nicht ausgetragen erscheint (§ 5 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876).

Die Hinfälligkeit der Behauptung, dass ein Mangel des Verfahrens vorliege, weil die Bestimmungen der Gewerbeordnung über das bei der Genehmigung gewerblicher Betriebsanlagen einzuhaltende Verfahren nicht beobachtet, insbesondere keine Erhebungen in der Richtung gepflogen wurden, auf wessen Rechnung die Gaserzeugung erfolgen solle, ob ein gewerbliches Unternehmen vorliege und wer als Unternehmer desselben anzusehen sei, ergibt sich schon daraus, dass die Handhabung der Vorschriften der Gewerbeordnung und die allfällige Vornahme der letzterwähnten Erhebungen nur den Gewerbebehörden obliegen könnte, nicht aber dem Eisenbahnministerium, welches über das von der

Staatsbahn-Verwaltung (dem Bauführer) vorgelegte Project als zur Ertheilung des Bauconsenses berufene Behörde lediglich das Verfahren im Sinne des § 41 der Prager Bauordnung und der in der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, enthaltenen, für Eisenbahnbauten geltenden besonderen Vorschriften (§§ 14 bis 18, 19 und 22) durchzuführen und das Project mit Rücksicht auf die Bauordnung und die Localinteressen zu prüfen hatte. Bei der öffentlichen mündlichen Verhandlung berief sich der Vertreter der Beschwerdeführer auf § 34 der Bauordnung für Prag und dessen Vororte, um darzuthun, dass das belangte Ministerium den Bauconsens nicht früher ertheilen konnte, als bis über die Zulässigkeit der Betriebsanlage vom gewerbepolizeilichen Standpunkte entschieden worden ist, dass daher das Ministerium, wenn es die Frage über die Nothwendigkeit der gewerbebehördlichen Genehmigung der Fabriksanlage offen lassen wollte, nicht schon dermalen mit der baubehördlichen Consentirung vorgehen konnte.

Es mag nun dahin gestellt bleiben, ob die Bestimmung des citirten § 34 auch dann in Anwendung zu kommen hat, wenn es sich um die dem Eisenbahnministerium obliegende Consentirung eines auf einem Eisenbahngrundstücke vorzunehmenden Baues handelt.

Gesetzt, diese Frage wäre zu bejahen, und angenommen, dass dem projectirten Baue thatsächlich die Natur einer gewerblichen Betriebsanlage im Sinne der §§ 25 und folg. der Gewerbeordnung zukommen würde, so stünde die Ertheilung des Bauconsenses ohne vorhergängige Entscheidung der Gewerbebehörde über die Zulässigkeit dieser Betriebsanlage vom gewerbepolizeilichen Standpunkte allerdings mit der Vorschrift des § 34 der citirten Bauordnung im Widerspruche.

Allein die Ausserachtlassung dieser zunächst zu Gunsten des Bauführers, zur Hintanhaltung eines in der Folge bei verweigerter gewerbebehördlicher Genehmigung der Betriebsanlage zwecklos werdenden Baues erflossenen Vorschrift könnte im gegebenen Falle den beschwerdeführenden Anrainern keinen stichhältigen Grund zur Anfechtung des einmal ertheilten Bauconsenses bieten.

Denn die Verletzung eines Rechtes derselben (§ 2 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876) liegt nicht vor, da der Bauwerber durch die Ertheilung des Bauconsenses das Recht zum Betriebe des beabsichtigten Unternehmens jenenfalls nicht erlangt, wenn die Betriebsanlage nach dem Gesetze der gewerbebehördlichen Genehmigung bedarf, gegen den gewerblichen Betrieb in der auf Gefahr des Unternehmers aufgeführten, und bei später verweigerter gewerbepolizeilicher Genehmigung zumeist völlig werthlosen Bauanlage das Einschreiten der Gewerbebehörde von Amtswegen, eventuell über Anzeige der betreffenden Anrainer jederzeit erfolgen kann, und den letzteren somit das Recht, gegen den beabsichtigten Gewerbebetrieb vor der competenten Gewerbebehörde Einwendungen zu erheben, auch dann gewahrt bleibt, wenn die Bauanlage auf Grund des dem Bauwerber ertheilten baubehördlichen Consenses auch bereits in Angriff genommen oder vollendet sein sollte.

2. Aus den Anführungen sub 1 ergibt sich, dass in der Nichtbeachtung der in den §§ 28 bis 30 der Gewerbeordnung enthaltenen, das Verfahren vor den Gewerbebehörden regelnden Vorschriften ein Mangel des der angefochtenen Entscheidung zugrunde liegenden Verfahrens nicht erblickt werden kann.

3. Ohne in die Frage einzugehen, ob mit Rücksicht auf die oberwähnten, das Verfahren bei Consentirung von Eisenbahnbauten normirenden besonderen Bestimmungen der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879 (§ 14, letzter Absatz), beziehungsweise des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30 (§§ 14 und 15), die Vorschrift des § 32 der Bauordnung, dass auch von den in den Vororten abzuhaltenden Baucommissionen jedesmal der Stadtrath in Prag unter Freistellung der Entsendung eines Abgeordneten zu verständigen sei, Anwendung zu finden hatte, konnte der Verwaltungsgerichtshof einen aus der Unterlassung dieser Verständigung sich ergebenden, die Nullität des Verfahrens nach sich ziehenden Mangel schon deshalb nicht erblicken, weil sich an der mittelst Edictes in der Gemeinde Žižkow (§ 15 des zuletzt citirten Gesetzes) kundgemachten politischen Begehung, und zwar an sämmtlichen Erhebungen und Verhandlungen auch die Gemeinde Prag durch ein abgeordnetes Mitglied des Stadtrathes und ihre sanitären und technischen Organe betheiligt hat.

4. Das Stadtamt in Žižkow und der Stadtrath in Prag haben allerdings gegen das Edict der Bezirkshauptmannschaft in Žižkow vom 13. Juni 1899, mit welchem über Weisung der Statthalterei in Prag vom 8. Juni 1899, Z. 71.119, in der Gemeinde Žižkow zur öffentlichen Kenntniss gebracht wurde, dass das k. k. Eisenbahnministerium mit dem Erlasse vom 27. April 1899, Z. 17.274, die Vornahme der politischen Begehung rücksichtlich der projectirten Oelgasanstalt in Hrabowka angeordnet habe und das betreffende Project durch acht Tage, beginnend vom Tage der Kundmachung, bei der genannten Bezirkshauptmannschaft zur allgemeinen Einsicht aufliege, den Recurs an die Statthalterei ergriffen und in demselben nicht nur gegen die projectirte Anlage in sanitärer Beziehung Einwendungen erhoben, welche bei der später durchgeführten politischen Begehung zum Gegenstande der Erhebung und Verhandlung gemacht wurden, sondern auch die Einleitung des Verfahrens selbst angefochten.

Diese Anfechtung konnte jedoch die Durchführung der eingeleiteten politischen Begehung und das Erkenntniss hierüber nicht hemmen, da der Auftrag zur Einleitung des in der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, beziehungsweise in dem Gesetze vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, bei Eisenbahnbauten vorgeschriebenen Verfahrens von der höchsten administrativen Instanz selbst ausging, und der Beschwerde der obgenannten Stadtvertretungen, insoweit sich dieselbe als „formelle Einwendung“ (gegen die Einleitung des Verfahrens) darstellte, dadurch genügend Rechnung getragen wurde, dass dieselbe dem Erhebungsprotokolle angeschlossen wurde.

5. Dem Gutachten des Obersten Sanitätsrathes ist eine ausführliche und vollständige Anführung der bei den Localcommissionen in Žižkow an Ort und Stelle gepflogenen Erhebungen und Verhandlungen, insbesondere die Wiedergabe der von dem Sanitätssachverständigen der Prager Statthalterei und dem Landessanitätsrathe erstatteten gutächtlichen Aeusserungen vorausgeschickt.

Es erscheint daher nicht richtig, wenn die Beschwerdeführer behaupten, dass der k. k. Oberste Sanitätsrath in Unkenntniss der localen Verhältnisse am Bahnhofe Prag-Hrabowka und Umgebung zur Abgabe seines Gutachtens geschritten sei, da die diesbezüglich

massgebenden örtlichen Verhältnisse aus den Erhebungen, den Aeusserungen der dem Projecte entgegentretenden Gemeinden, ihrer Sanitätsorgane und der einvernommenen Experten, insbesondere auch des Sanitätsrathes zu entnehmen sind und somit auch dem Obersten Sanitätsrathe bekannt geworden sein mussten.

Wenn derselbe auch bei Abgabe seines Gutachtens auf die bei der gleichartigen Oelgasanstalt am Bahnhofe in Hütteldorf gemachten Wahrnehmungen und Erfahrungen Rücksicht nahm, so geht doch keineswegs hervor, dass letztere ausschliesslich berücksichtigt wurden, vielmehr lautet das Gutachten ausdrücklich dahin, „dass auf Grund des vorliegenden Actenmateriales und auf Grund langjähriger Erfahrungen, welche bei dem Betriebe mehrerer, schon lange bestehender Oelgasfabriken gemacht worden sind, mit Sicherheit zu erwarten ist, dass die sanitären Uebelstände, welche sich aus dem Betriebe der auf der Hrabowka zu erbauenden Oelgasfabrik ergeben können, minimal sein werden, nicht zu vergleichen mit jenen Uebelständen, die dort bereits bestehen und durch den Bahnverkehr und die benachbarten grossen Fabriksetablissements verursacht werden".

Auch die letztcitirte Bemerkung lässt erkennen, dass dem Obersten Sanitätsrathe die örtlichen Verhältnisse in Hrabowka und Umgebung keineswegs unbekannt geblieben sein können.

Der Verwaltungsgerichtshof kann daher einen Mangel des Verfahrens in der Richtung, dass das k. k. Eisenbahnministerium seine Entscheidung auf ein der Ergänzung bedürftiges Gutachten gestützt habe, nicht als vorhanden erkennen.

Wenn der Vertreter der Beschwerdeführer bei der öffentlichen mündlichen Verhandlung auch den Umstand als beschwersam hervorhob, dass den Parteien keine Gelegenheit geboten war, sich über das Gutachten des Obersten Sanitätsrathes zu äussern, so muss darauf hingewiesen werden, dass den Parteien bereits bei den anlässlich der politischen Begehung erschöpfend und eingehend gepflogenen Erhebungen Gelegenheit geboten war, sich über die massgebenden thatsächlichen Verhältnisse an Ort und Stelle, und die hieraus, sowie aus der Natur des vorliegenden Bauprojectes nach ihrer Anschauung zu gewärtigenden Folgen zu äussern, dass anderweitige Erhebungen auch dem Obersten Sanitätsrathe nicht vorlagen, dieser somit auf Grund des erhobenen Thatbestandes und der ihm vorliegenden Aeusserungen der Interessenten, unter Bedachtnahme auf die bei anderen Oelgasanstalten gemachten Erfahrungen sein Gutachten erstattete, und dem belangten Ministerium durch kein Gesetz verwehrt ist, bei Bildung seiner sachlichen Ueberzeugung auf den gutächtlichen Ausspruch des obersten Sanitätsorganes des Reiches Rücksicht zu nehmen, zumal sich dieser Ausspruch, wenn er von dem Ministerium als zutreffend erkannt wurde, als ein integrirender Theil der eigenen Ermessensentscheidung des letzteren darstellt.

Bei dieser Sachlage war eine vorhergängige Einvernehmung der Parteien über das erwähnte, im internen Wege eingeholte Gutachten gesetzlich nicht erforderlich.

6. Aus den gepflogenen Erhebungen, insbesondere auch aus dem Commissionsgutachten vom 25. Juli 1899 geht hervor, dass die Einleitung der Abwässer der Oelgasanstalt in die bestehende Canalisation der Bahn erfolgen soll, und dass diese Abwässer sodann mittelbar in die Canäle der Gemeinde gelangen.

Wenn diese in letzter Linie ihren Ausfluss in den Moldaufluss haben, so kann dieser Umstand die Frage, ob die Einleitung der, wie constatirt wurde, höchst geringfügigen Fabriksabwässer in die Canalisation der Eisenbahn und mittelbar in die Canäle der Gemeinde statthaft sei, nicht zu einer wasserrechtlichen Frage stempeln.

Dieselbe ist vielmehr im Sinne der §§ 79 und 111, Alinea 3, der Prager Bauordnung und des § 22 der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, von dem als Baubehörde einschreitenden Eisenbahn-Ministerium zu lösen, und stellt sich die gegen diese Lösung von den Beschwerdeführern erhobene Incompetenzeinwendung als unstichhältig dar.

7. Da es sich im gegebenen Falle um die Erbauung einer Oelgasfabrik, somit einer Anlage zur Erzeugung von Oelgas, nicht aber um die Ausführung von Gasrohrleitungen und Beleuchtungsanlagen, sogenannten Installationsarbeiten, handelt, so kann die Verordnung der Minister des Handels- und des Innern vom 9. Mai 1875, R.-G.-Bl. Nr. 76, und das mit derselben erlassene Regulativ in diesem Falle überhaupt keine Anwendung finden, von einer Verletzung dieser Normen durch die angefochtene Entscheidung daher keine Rede sein.

Hiebei wird bemerkt, dass der Inhalt des § 1 des erwähnten Regulativs in der Beschwerde völlig unrichtig angeführt erscheint.

Ad II.

Insofern die Entscheidung des Eisenbahnministeriums vom 20. Juni 1900, Z. 25.566, aus dem Grunde angefochten wird, weil mit derselben der mit dem Erlasse vom 7. April 1900, Z. 14.821, ertheilte Bauconsens aufrecht erhalten wurde, wird auf die oben ad I 1 bis 7 angeführten Motive hingewiesen; insofern aber die Beschwerde sich dagegen richtet, dass in der Nachtragsentscheidung nur rücksichtlich der inneren Einrichtung der Betriebsstätte auf die Competenz der Gewerbebehörden hingewiesen wurde, während sich doch diese Competenz auf die Errichtung der ganzen Betriebsstätte als solchen erstrecke, erscheint dieser Beschwerdepunkt bereits ad I 1 hinlänglich erörtert und widerlegt.

Aus den entwickelten Gründen musste der Gerichtshof mit der Abweisung der als unbegründet erkannten Beschwerden vorgehen.

(Erkenntniss des V.-G.-H. vom 8. Februar 1902, Z. 278 ex 1902 [cf. E.-M.-Z. 16.476 ex 1902]).

Inland.

Parlamentarisches.

In der 130. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 25. April wurde seitens der Herren Abgeordneten Choc und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister eine Interpellation gerichtet, betreffend die Stellenbesetzung bei der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Städtisches Kraftwerk für Bahnbetrieb: Ertheilung des Betriebsconsenses.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 4. März 1902 der Gemeinde Wien als Concessionärin der Wiener elektrischen Strassenbahnen die Benützungsbewilligung für das neuerbaute Maschinen- und Kesselhaus sammt Kohlenmagazin für den Betrieb der Wiener städtischen Strassenbahnen, für die Zubringerstation für 720 Secundenliter und jene für 170 Secundenliter Wasser, dann für die fünf Unterstationen: „Landstrasse", „Leopoldstadt", „Mariahilf", „Rudolfsheim" und „Währing" mit Ausschluss der in diesen Gebäuden befindlichen maschinellen und elektrotechnischen Einrichtungen mit dem Bemerken ertheilt, dass die in constructiver Beziehung von dem genehmigten Projecte abweichende, in dem Kohlenmagazine des städtischen Kraftwerkes für den Bahnbetrieb befindliche Brücke sammt Geleiseanlage vorläufig nur als provisorische Einrichtung benützt werden darf. [E.-M.-Z. 2679.]

Projectirte Bahn niederer Ordnung Borysław-Mraznica. (Vorlage des Detailprojectes: Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 12. April 1902 die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des vom Ingenieur Eduard Merson vorgelegten Detailprojectes einer mit Benzinlocomotiven zu betreibenden schmalspurigen Bahn niederer Ordnung von der Station Borysław der k. k. Staatsbahnen nach Mraznica nebst Abzweigung nach Borysław die Trassenrevision und Stationscommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlungen, anschliessend an dieselben, die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen und über das Ergebniss dieser Amtshandlungen zu berichten. [E.-M.-Z. 5161.]

Localbahn Gänserndorf-Gaunersdorf. (Bevorstehende Bauinangriffnahme.) Sonntag den 20. April 1902 fand in Gaunersdorf in feierlicher Weise der erste Spatenstich für die zu erbauende, ungefähr 22 km lange normalspurige Localbahn von Gänserndorf nach Gaunersdorf statt. Die Baudurchführung erfolgt durch das niederösterreichische Landeseisenbahnamt in eigener Regie.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Innsbruck: Stationsnamenänderung.) Ab 1. Mai wird die bisherige Bezeichnung der auf der Pinzgauer Localbahn gelegenen Haltestelle Burgwics in „Heilbad-Burgwies" abgeändert.

Südbahn-Gesellschaft. (Berichtigung, betreffend die Aenderung von Schlafwagencoursen.) Die für den 1. Mai in Aussicht genommene Einschränkung des Schlafwagenverkehres auf die Strecke Wien—Franzensfeste, anstatt Wien—Ala, bezw. umgekehrt, erfolgt erst mit 15. Mai (vergl. „Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 46 vom 24. April, Seite 1215.)

Localbahn Lundenburg-Eisgrub. (Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund des Ergebnisses der von der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen unter Intervention der niederösterreichischen und mährischen Statthalterei vom 20. März 1902 gepflogenen Localerhebungen die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn betriebenen Localbahn Lundenburg-Eisgrub von 25 km auf 30 km in der Stunde unter Einhaltung und nach Durchführung der von der Commission beantragten Sicherungsmassnahmen genehmigt. [E.-M.-Z. 16.790/19.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Neuregelung des elektrischen Sicherungs- und Telegraphenwesens bei den Preussisch-hessischen Staatsbahnen.) Das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat zur weiteren Ausführung dieser Neuregelung Folgendes angeordnet:

„Sofern für die Beaufsichtigung und Unterhaltung der Sicherungs-, Signal- und Telegraphenanlagen auf grossen Bahnhöfen ein besonderer Bahnmeister (Stellwerksbahnmeister) neben dem für die Beaufsichtigung und Unterhaltung aller übrigen Bahnanlagen bestimmten Bahnmeister (Streckenbahnmeister) bestellt wird, ist bei der Regelung der Zuständigkeit beider Bahnmeister davon auszugehen, dass dem Stellwerksbahnmeister innerhalb seines Bezirkes die Beaufsichtigung und Unterhaltung aller elektrischen und mechanischen Telegraphen-, Telephon-, Block- und Stellwerksanlagen, einschliesslich der Mastsignale, der Vorsignale, Riegelrollen und Antriebe der Weichen, Schienencontacte und Zeitverschlüsse, Verschlusseinrichtungen von Geleisesperren, soweit sie von Stellwerken aus bedient werden, ferner einschliesslich aller Drahtzüge, Spannwerke, Umlenkrollen u. s. w. zuzutheilen ist. Dem Streckenbahnmeister verbleibt die Beaufsichtigung und Unterhaltung der Weichen einschliesslich der Spitzenverschlüsse, des Weichensignals und der Merkzeichen. Werden von Stellwerken aus Drahtzugschranken bedient, so sind die Weckvorrichtungen durch den Streckenbahnmeister zu beaufsichtigen und zu unterhalten. — Bei dem Neubau und der Auswechslung der Weichen- und Stellwerksanlagen wird im Allgemeinen die Thätigkeit des Stellwerksbahnmeisters mit dem Einbau des Weichenantriebes abschliessen, während der Streckenbahnmeister die übrigen Weichen und die Spitzenverschlüsse einzubauen, sowie diese und die Weichensignale an den Weichenantrieb anzuschliessen hat. Beide Bahnmeister haben nach Beendigung der Arbeiten sich gemeinsam von dem ordnungsmässigen Zustand und der planmässigen Gangbarkeit der Umstell- und Verschlussvorrichtungen zu überzeugen. — Die nach § 3 (3) der Betriebsordnung täglich dreimal vorzunehmende Untersuchung der Weichen einschliesslich des Weichensignals und der Merkzeichen ist von dem Streckenbahnmeister anzuordnen und zu überwachen. Die Untersuchung der übrigen Signalvorrichtungen ist von dem Stellwerksbahnmeister anzuordnen und zu überwachen. Findet ein Bahnmeister Mängel in dem Dienstbereiche des anderen Bahnmeisters, so hat er diesem auf dem kürzesten Wege entsprechende Mittheilung zu machen und dessen etwa an Ort und Stelle befindlichen Arbeiter zur sofortigen Abhilfe anzuhalten, bei Gefahr im Verzuge selbst einzugreifen; hievon ist der andere Bahnmeister sofort in Kenntniss zu setzen. — Die Vertretung des Stellwerksbahnmeisters wird, wenn auch sein Bezirk in die Bezirke mehrerer Streckenbahnmeister fällt, in der Regel nur einem Streckenbahnmeister, und zwar in der Regel dem des zugehörenden Hauptbahnhofes zuzutheilen sein."

Preussen. (Annahme und Ausbildung der Regierungsbauführer des Eisenbahnbaufaches und des Maschinenbaufaches bei der Staatseisenbahn-Verwaltung.) Zum Zwecke der Herbeiführung eines einheitlichen Verfahrens in der Annahme und Ausbildung der Regierungsbauführer hat das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten unter theilweiser Abänderung des an die Eisenbahn-Directionspräsidenten gerichteten Erlasses vom 18. Juni 1901 hinsichtlich der Regierungsbauführer des Eisenbahn- und des Maschinenbaufaches in Anlehnung an die für die Regierungsbauführer des Hochbaufaches und des Wasser- und Strassenbaufaches erlassenen Vorschriften bestimmt, dass die Vorsitzenden der kgl. technischen Prüfungsämter in Berlin, Hannover und Aachen von jetzt ab thunlichst bald nach jeder Prüfung die Prüfungsacten der Baubeflissenen, die die erste Hauptprüfung bestanden haben und in den Vorbereitungsdienst für das Eisenbahnbaufach, sowie für das Maschinenbaufach bei der Staatseisenbahn-Verwaltung eintreten wollen, ohne besonderes Anschreiben mit einer Nachweisung, für die ein Muster dem Erlasse beigefügt ist, und zwar für jeden Baubeflissenen besonders vorlegen. Von den Baubeflissenen ist gleichzeitig das vorgeschriebene ärztliche Zeugniss einzufordern und beizufügen. In Betreff der Maschinenbaubeflissenen sind die ärztlichen Zeugnisse, soweit sie bereits bei der Annahme als Maschinenbaueleve den Eisenbahn-Directionspräsidenten eingereicht sind, von diesen zu erbitten. Ueber die Annahme der Baubeflissenen als Regierungsbauführer wird vom Ministerium entweder sogleich oder in bestimmten Zeitabschnitten (längstens vierteljährlich) Entscheidung getroffen werden. Die Namen der Baubeflissenen, deren Einstellung erfolgen darf, werden unter Abgabe der ärztlichen Zeugnisse den in Betracht kommenden Eisenbahn-Directionspräsidenten mitgetheilt, damit sie die Ernennung zum Regierungsbauführer, die Vereidigung und den Beginn der Ausbildung — vorbehaltlich der Beibringung der im § 26 der Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung für den Staatsdienst im Baufache vom 1. Juli 1900 angeführten Zeugnisse u. s. w. — anordnen. Gleichzeitig werden die Baubeflissenen durch das Ministerium von der Annahme benachrichtigt und angewiesen, die vorgedachten Zeugnisse u. s. w. dem Eisenbahn-Directionspräsidenten, der die Ausbildung regeln wird, sofort einzureichen. — Die Baubeflissenen, deren Annahme nicht genehmigt wird, werden davon vom Minister mit dem Hinzufügen benachrichtigt, dass sie die Bezeichnung: „staatlich geprüfter Bauführer" führen dürfen.

Die Präsidenten der kgl. Eisenbahn-Directionen haben zu Beginn eines jeden Vierteljahres über die in der Ausbildung begriffenen Regierungsbauführer — getrennt für die beiden Fachrichtungen — Nachweisungen einzureichen, damit die Centralverwaltung jederzeit davon unterrichtet ist, in welchem Umfange die Zutheilung von Baubeflissenen zum Zwecke der Ernennung zum Regierungsbauführer und der Zulassung zur Ausbildung angängig ist. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Preussen. (Endgiltige Bestimmungen über die Herstellung von Aerztewagen bei Eisenbahnunglücksfällen.) Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat nach einer Mittheilung der „Hamb. Nachr." nunmehr endgiltige Bestimmungen über die Herstellung von Aerztewagen getroffen, welche bei Eisenbahnunglücksfällen zu benützen sind. Danach werden 77 solcher Wagen gebaut und aufgestellt werden. Von diesen sollen durch die Eisenbahn-Direction in Berlin 28, Breslau 13, Hannover 11, Köln 12 und Essen 13 hergestellt werden. Die Berliner Eisenbahn-Direction ist bereits beauftragt worden, sechs solcher Aerztewagen herzustellen, von denen einer zunächst für die diesjährige Ausstellung in Düsseldorf bestimmt ist. Je ein Wagen wird demnächst den anderen oben genannten Eisenbahn-Directionen als Muster überwiesen werden. Für die Herstellung der Wagen sind von den Eisenbahn-Directionen breite Durchgangs-Personenwagen IV. Classe, die für den Verwundetentransport eingerichtet sind, zur Verfügung zu stellen, wobei selbstverständlich jene für die Bildung der Kriegslazarethzüge ausser Betracht bleiben.

— (Aus dem Jahresberichte der Ostpreussischen Südbahn für 1901.) Der Jahresbericht für 1901 dieser Bahn, deren Verstaatlichung der Eisenbahnminister kürzlich in Aussicht stellte, enthält — dem „Berl. Tageblatt" zufolge — nachstehende Ausführungen: Der Reinertrag des Jahres 1901 gestattet nur die Vertheilung einer Dividende von $4^2/_3$ pCt. auf die Stammprioritätsactien, so dass $^1/_3$ pCt. rückständig wird und auf die Actien überhaupt nichts vertheilt wird. Das ungünstige Ergebniss des Betriebsjahres ist hauptsächlich auf den Ausfall im Güterverkehre mit Mk. 372.681 zurückzuführen. Die Ernte der Provinz Ostpreussen war im Allgemeinen nicht günstig; in einzelnen Bezirken derselben und in der Provinz Westpreussen war eine vollständige Missernte eingetreten. Die Getreidebeförderung ist demnach eine beschränktere gewesen. Auch hatte in Russland die Ernte in den Gouvernements der Mitte und des Ostens schwer gelitten. Neben den Ausfall an Getreide mit insgesammt 48.002 t trat ein Ausfall in der Kohlenbeförderung von 37.572 t, welcher durch den Fortfall der Kohlenversendung nach Russland hervorgerufen war. Die Ausgaben haben sich gegen das Vorjahr nicht in entsprechendem Verhältniss zu dem Verkehrsnachlasse ermässigt; für Kohlen sind Mk. 99.423 weniger verausgabt worden.

— (Einführung einer verschärften Controle der Rückfahrkarten.) Nachdem bereits bei Einführung der 45tägigen Giltigkeitsdauer der Rückfahrkarten die Bestimmung getroffen worden, dass auf diese Karten die Reise an einem beliebigen Tage innerhalb der Giltigkeitsdauer angetreten werden darf, kann die Eisenbahn-Verwaltung eine Controle über den Beginn und die Ausführung der Reise nur noch auf Grund der Datumprägung der Lochzangen ausüben. Da jedoch diese Prägungen nicht immer deutlich genug ausfallen, so ist die Möglichkeit einer wiederholten Benützung ein und derselben Rückfahrkarte zur Hinfahrt nicht ausgeschlossen. Bereits häufig vorgekommene Betrügereien dieser Art haben daher eine Anzahl von preussischen Eisenbahn-Directionen neuerdings veranlasst, eine verschärfte Controle der Rückfahrkarten einzuführen und Anordnung dahin zu treffen, dass versuchsweise vom 15. März ab bis auf Weiteres sämmtliche Rückfahrkarten (auch Blancorückfahrkarten) nach ausgeführter Hinfahrt auf der Zielstation vom Bahnsteigschaffner nochmals an auffälliger Stelle durchlocht und auf diese Weise für die Hinreise entwerthet werden. Auf den Strecken ohne Bahnsteigsperre soll die zweite Durchlochung der Rückfahrkarten durch die Zugschaffner auf der der Zielstation vorgelegenen Station ausgeführt werden.

— (Versuche mit schalldämpfenden Vorrichtungen auf der Berliner Hochbahn.) Wie das „Berl. Tageblatt" mittheilt, wurden von der Firma Siemens & Halske gegenwärtig wieder Versuche angestellt, durch schalldämpfende Vorrichtungen das starke Geräusch der Züge auf der Berliner Hochbahn zu mildern. Ob diese Versuche — so bemerkt das genannte Blatt — zu einem günstigen Ergebnisse führen werden, bleibt abzuwarten. In der Gitschinerstrasse bereitet die Enge der Strassen den Versuchen besondere Schwierigkeiten.

Sachsen. (Eröffnung der Verkehrsstellen Dresden-Pieschen und Dresden-Trachau.) Am 1. Mai werden auf der Strecke Dresden-Neustadt—Coswig—Meissen die beiden Personenhaltepunkte Dresden-Pieschen und Dresden-Trachau eröffnet. Die Abfertigung der Züge besorgt der jedesmalige Zugsführer selbst, der Fahrkartenverkauf erfolgt jedoch im Stationsgebäude.

— (Eröffnung der Anschlusslinien für den Güterverkehr nach dem Dresden-Neustädter Güterbahnhofe.) Am 1. Mai werden die Anschlusslinien für den Güterverkehr von der Görlitzer Linie her und in der Richtung von Dresden-Friedrichstadt nach dem Dresden-Neustädter Güterbahnhofe, die auf zahlreichen Brückenbögen über den Vorplatz des alten Leipziger Bahnhofgebäudes führen, eröffnet.

Baden—Hessen—Preussen. (Annahme des Staatsvertrages, betreffend die Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckar-Bahn.) Wie dem „Berl. Tageblatt" aus Karlsruhe gemeldet wird, nahm die zweite badische Kammer mit allen gegen sieben Stimmen den Staatsvertrag zwischen Baden, Hessen und Preussen, betreffend die Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckar-Bahn, an.

Bayern. (Erprobung eines neuen Schutzapparates für Strassenbahnwagen.) Einer Mittheilung der „Hamb. Nachr." zufolge ist ein neuer Schutzapparat für Strassenbahnwagen vom Oberbaurath Rettig erfunden und kürzlich in München praktisch erprobt worden. Er besteht in einem leicht abnehmbaren, auf Gasrohre gespannten Fangnetz aus weichem Draht an beiden Enden der Wagen, an deren Vorderseite ein halbrunder vorstehender Bügel mit angehängtem Polster angebracht ist. Der Polster hat den Hauptzweck, den Zusammenstoss zu mildern und gibt beim Ausbiegen nach hinten ein Zeichen für den Bremser, während es gleichzeitig das unter den Wagen befindliche Fangnetz ausschaltet. Versuche, die an Ort und Stelle mit einem Arbeiter vorgenommen wurden, bestätigten die Vorzüge dieses Apparates. Für den Fall, dass Jemand sich nicht auf dem Geleise selbst befindet, sondern nur noch von der Ecke des Wagens oder seitlich gefasst wird, sind an den Längsseiten Schutzbleche mit einer Hebelverbindung angebracht, die durch Bewegung und Form verhindern, dass der Fallende oder Liegende unter die Räder kommt. Das genannte Blatt fügt hinzu, dass die Kosten der Einrichtung dieses Apparates leider Mk. 1000 für jeden Wagen betragen und sich deshalb schwerlich einbürgern wird.

Schweiz. (Jura-Simplon-Bahn.) Wie das „Berl. Tageblatt" berichtet, hat die Schweizer Bundesbehörde für die Jura-Simplon-Bahn 104 Millionen Francs geboten unter Uebernahme aller Passiven durch den Bund. Wie verlautet, verlangt die genannte Bahn jedoch einen grösseren Betrag.

— (Zur Eisenbahnverstaatlichung.) Dem „Berl. Tageblatt" wird aus Bern gemeldet, dass der Nationalrath — dem Ständerath zustimmend — den Vertrag, betreffend den freihändigen Ankauf der Vereinigten Schweizer Bahnen, genehmigt und den Bundesrath zur Conversion der vierpercentigen Anleihen der Centralbahn und der Nordostbahn in 3·5percentigen Bundesbahnanleihen ermächtigt hat. Diese Vollmacht wurde aber auch auf die vierpercentigen Anleihen der Vereinigten Schweizer Bahnen vom Jahre 1892 im Betrage von 5 Millionen Francs ausgedehnt.

Württemberg. (Dienst- und Miethwohnungen im Bereiche der Staatseisenbahn-Verwaltung.) Ueber die im Eigenthume der Eisenbahn-Verwaltung befindlichen Dienstwohngebäude, sowie über die an Bedienstete und Arbeiter vermietheten Gebäude gibt der kürzlich erschienene Verwaltungsbericht der württembergischen Verkehrsanstalten näheren Aufschluss. Abgesehen von den Verwaltungsgebäuden, Bahnwarthäusern und besonders errichteten Bauinspectionsgebäuden waren am 31. März 1901 auf 69 Stationen vorhanden 246 Gebäude (gegen 233 am 31. März 1900) mit 483 Dienstwohnungen (gegen 453 im Vorjahre) und 786 (759) Miethwohnungen. Der gesammte Bauaufwand (einschliesslich Grunderwerb) hat sich auf Mark 8,944.248 (8,434.604) belaufen. Aus diesen Zahlen geht hervor, dass die württembergische Eisenbahn-Verwaltung der Wohnungsfrage ihre Fürsorge fortgesetzt zuwendet. Auch in den Eisenbahnbaugesetzen der letzten und der laufenden Finanzperiode sind wieder erhebliche Summen für die Errichtung von Wohnungen für Eisenbahnbedienstete und -Arbeiter vorgesehen.

In mustergiltiger Weise ist in dieser Beziehung für die Bediensteten der Verkehrsanstalten in Stuttgart gesorgt worden.

Dort besteht Mangel an kleinen Privatwohnungen und die Miethzinse für derartige Wohnungen sind besonders hoch. Schon nach dem Gesetze vom 19. Jänner 1869 wurden in Stuttgart 200 Familienwohnungen für Bedienstete der Verkehrsanstalten erbaut. Die 33 Gebäude sind an der Bahnhofstrasse in der Nähe des Bahnhofes gegen den Berg ansteigend in schöner Lage errichtet worden. Zu der Gebäudegruppe gehört eine Badeanstalt mit einer Anzahl Einzelbadcabinen und einem Schwimmbecken. In einem der Gebäude befindet sich ein Laden des Stuttgarter Spar- und Consumvereines, ferner eine Kleinkinderschule der Olgakinderpflege. Im Jahre 1900 belief sich der Bauaufwand für diese Gebäudegruppe auf Mk. 1,231.765. Die Einnahmen betrugen an Miethzinsen Mk. 49.323, aus der Badeanstalt Mk. 2481, an Pachtzinsen, Erlös aus Obst u. s. w. Mk. 315, zusammen Mk. 52.119; die Ausgaben für Gebäudeunterhaltung, Steuern, Brandversicherung, Wasser u. s. w. bezifferten sich auf Mark 28.633, so dass ein Ueberschuss von Mk. 23.486 verblieb, der das Anlagecapital mit rund 2·3 pCt. verzinste. Die Höhe der Mietbzinse beträgt für Wohnungen von zwei Zimmern mit reichlichem Zugehör durchschnittlich Mk. 200, für Wohnungen von drei Zimmern durchschnittlich Mk. 290.

Durch das Gesetz vom 9. Juni 1891 wurde sodann dem rasch wachsenden Bedürfniss nach gesunden und billigen Wohnungen für Bedienstete der Verkehrsanstalten entsprechend die Anlage einer weiteren grossen Häusercolonie auf der Prag im Norden von Stuttgart an der Hauptstrasse nach Ludwigsburg genehmigt. In jeder Finanzperiode wird nach Bewilligung der Mittel eine Anzahl Häuser erstellt. Zur Gewinnung von Plänen für diese Bauten war im Jahre 1892 ein Wettbewerb ausgeschrieben, dessen Ergebniss in den „Deutschen Concurrenzen", Band I, Heft 11 und 12, veröffentlicht worden ist. Die Verwaltung liess an der Hand des hiebei gewonnenen Materiales ihren Anforderungen entsprechende Pläne ausarbeiten. Zum Bau wurde eine Grundfläche von 9 ha 50 a angekauft. Die Fläche ist in 11 Häuserblocks eingetheilt und bietet Raum für 112 Wohnhäuser mit über 800 Wohnungen, eine Badeanstalt und ein Schulgebäude. Die Eckhäuser werden vierstöckig, die Zwischengebäude dreistöckig erstellt und enthalten Wobnungen von zwei und drei Zimmern. Neben den Zimmern enthält jede Wohnung noch Küche mit Wasserleitung und neuerdings auch Gaskocheinrichtung, Speisekammer, Veranda vor der Küche, ausgenommen im Erdgeschoss, Abort, Keller, Holzlege und eine bis zwei Dachkammern. Jede Wohnung ist gegen das Treppenhaus abgeschlossen. Je neun bis zehn Wohnungen haben eine gemeinschaftliche Waschküche in besonderem Hintergebäude. In einzelnen Eckhäusern sind Verkaufsläden eingerichtet. Den Wohnungsinhabern werden, soweit möglich, kleine Gemüsegärten beim Hause mit etwa 9 m² zugetheilt. Der jährliche Miethzins beträgt für Wohnungen von zwei Zimmern Mk. 204—264, für solche von drei Zimmern Mk. 300—384 jährlich. Der Bauaufwand der am Schlusse des Etatsjahres 1900 bewohnten 42 Gebäude hat Mark 2,527.332 betragen. Die Einnahmen betrugen im Jahre 1900 an Miethzinsen Mk. 81.140, an Pachtzinsen aus noch nicht bebauten Flächen Mk. 701, zusammen Mk. 81.841; die Ausgaben betrugen für Gebäudeunterhaltung, Steuern, Brandversicherung Mk. 16.954, so dass sich ein Ueberschuss von Mk. 64.887 ergab, durch welche Summe das Anlagecapital zu 2·567 pCt. verzinst wurde. Das von der Eisenbahn-Verwaltung erbaute freundliche und zweckmässige Kinderschulgebäude inmitten der Häusercolonie, in dem auch evangelische und katholische Gottesdienste abgehalten werden, wird in kurzer Zeit seiner Bestimmung vollständig übergeben werden.

Die Nachfrage nach den Wohnungen ist eine sehr lebhafte, was bei dem mässig gehaltenen Miethzins und der guten Ausstattung der Wohnungen begreiflich erscheint.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Württemberg. (Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen: Stationsnamenänderungen.) Die seitherigen Stationen Freudenstadt und Eningen unter Achalm erhielten die nähere Bezeichnung „Freudenstadt Hauptbahnhof", bezw. „Eningen Staatsbahnhof".

Schiffahrt.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im Mai 1902.)

Im Monate Mai 1902 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	Mai
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos*	„Petőfi"	1
Bordeaux	„Kálmán király"	1—10
Liverpool	„Fabian"	1—10
Hamburg	„Byzanz"	1—10
London	„Matlekovits"	5—15
Rotterdam, Kopenhagen[1])	„Tibor"	5—15
Liverpool	„Aleppo" (Cuuard Line)	5—15
Lissabon, Rouen*	„Stefánia"	10—20
London	„Austria"	10—20
Hull, Newcastle o/T	„Urbino"	10—20
Liverpool	„Flaminian"	15—25
Antwerpen	„Zichy"	15—25
Rouen	„Zrinyi"	15—25
Glasgow*	„Szent István"	21—31
London	„Genoa"	21—31
Liverpool	„Samaria" (Cunard Line)	21—31
Hamburg	„Lusitania"	21—31
Bordeanx*	„Baross"	28/5-8/6
Ronen	„Széchényi"	28/5-8/6

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers nicht genügend Ladung angemeldet wird, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelaufen.

Import.

Von	Nach	Dampfer	Mai
Bordeaux	Fiume	„Baross"	25·4-5/5
Rio de Janeiro, Santos	Triest, Fiume	„Nagy Lajos"	1—10
Liverpool	Fiume	„Alsatian"	5—15
London	„	„Oria"	5—15
Hamburg	„	„Pergamon"	10—20
Liverpool	„	„Veria" (Cuuard Line)	10—20
Rotterdam, Antwerpen	„	„Balaton"	10—20
Londou	„	„Báthori"	10—20
Rouen	„	„Jokai"	10—20
Hull, Newcastle o/T	„	„Donro"	10—20
Liverpool	„	„Andalusian"	15—25
Ronen	„	„Kolozsvár"	15—25
Glasgow	„	„Deák"	21—31
London	„	„Sultana"	21—31
Liverpool	„	„Pavia" (Cunard Line)	21—31
Rouen	„	„B. Kemény"	21—31
Newcastle o/T	„	„Szeged"	21—31
Bordeaux	„	„Kálmán Király"	25/5-5/6
Antwerpen, London	„	„Szell Kálmán"	28/5-8/6

Umschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

Linie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille—Spanien.

Ab Fiume: „Rákóczy" am 5., „Szent László" am 12., „Kassa" am 19. Mai.

Ab Fiume: „Tisza" am 22., „Mátyás király" am 29. Mai.

Deutschland-England-Frankreich. (Die Geschwindigkeit der Schiffe.) Dem Aufsatze eines Deutschen Blattes ist Folgendes zu entnehmen: Die Geschwindigkeit der Schiffe hat sich in den letzten 80 Jahren ungefähr verfünffacht. Die schnellsten Dampfer von heute legen die Fahrt über den Ocean in einem Fünftel der Zeit zurück, die vor achtzig Jahren die schnellsten Segler brauchten. Deutschland nimmt in Bezug auf Fahrgeschwindigkeit der Schiffe den ersten Rang ein. Von den vier transatlantischen Records, die das Jahr 1901 brachte, erzielte England keinen einzigen, während Frankreich einen und Deutschland sogar drei zu verzeichnen hat. Der „Kronprinz Wilhelm" des Norddeutschen Lloyd erreichte bei der Probefahrt eine Geschwindigkeit von 19·74, bei der ersten Fahrt über den Atlantischen Ocean sogar eine solche von durchschnittlich 23·01 Knoten, beides noch nicht dagewesene Erfolge. Dasselbe Schiff legte später in 5 Tagen, 15 Stunden und 25 Minuten die Ueberfahrt von New-York nach Cherburg zurück. Ein ähnlich günstiges Resultat erreichte der französische Dampfer „La Savoie", der auf der Fahrt von New-York nach Havre eine Geschwindigkeit von 20·59 Knoten erzielte. Aber das schnellste Schiff ist — wie das Blatt schliesslich bemerkt — doch aus deutschen Werften hervorgegangen, es ist die „Deutschland", welche seinerzeit das Schiff „Kaiser Wilhelm der Grosse" besiegte, sowie dieses wiederum den englischen Dampfer „Lucania" an Geschwindigkeit überholt hat.

Bayern. (Zur Rheinregulirung.) In der Reichsrathskammer gab der Staatsminister über den Stand der Rheinregulirung eine längere Erklärung ab, der die „Hamburger

Nachrichten" die wichtigsten Punkte entnehmen: Zwischen den betheiligten Staaten: Baden, Bayern und Elsass-Lothringen sind nunmehr Vereinbarungen getroffen worden und es ist auf Grund derselben ein Vertrag zustande gekommen. Bayern wird einen Zuschuss von Mk. 800.000 bewilligen. Das Hauptinteresse an dem Unternehmen hat Elsass-Lothringen. Die bayerische Regierung wird hauptsächlich sich an der Oberrheinregulierung betheiligen in der Voraussetzung, dass Preussen und Hessen bezüglich der Maincanalisation das gleiche Entgegenkommen zeigen, das Bayern in ersterer Beziehung gezeigt hat. Die Verhandlungen mit Preussen sind in letzter Zeit wieder aufgenommen worden. Preussen befürchtet durch das Zustandekommen des Unternehmens eine Minderung der Eisenbahneinnahmen; Bayern steht dagegen auf dem Standpunkte, dass derartige indirecte Schädigungen nicht in Betracht gezogen werden sollen. Prinz Ludwig begrüsste es, dass Bayern sich an der Regulirung des Rheins bis Strassburg betheiligt, wodurch dem Reichsland ein besserer Anschluss an die Grossschiffahrtsstrasse des Rheins zukommen werde; er begrüsst es vom deutschen Standpunkte aus. Von demselben Standpunkte aus sollte aber auch die Fortsetzung der Maincanalisation betrachtet werden. Die deutschen Staaten dürfen nicht gegeneinander, sondern müssen miteinander arbeiten.

Interessenvereinigung der südafrikanischen Dampferlinien. Nachdem bereits die transatlantischen Linien, soweit die Personenbeförderung in Betracht kommt, behufs wirksamerer Vertretung ihrer Interessen einen engeren Zusammenschluss untereinander herbeigeführt haben, ist jetzt den „Hamb. Nachr." zufolge eine grosse Interessenvereinigung der südafrikanischen Frachtdampferlinien im Entstehen begriffen. Diesem Ring sollen alle grösseren Schiffsgesellschaften, die an den südlichen und östlichen Linien interessirt sind, beitreten, so dass derselbe eine Flotte von ungefähr 200 erstclassigen Dampfern repräsentiren würde.

Schleppschiffahrt auf den Neckar. Nach dem Jahresberichte des Vorstandes der Schleppschiffahrts-Gesellschaft auf dem Neckar hat sich der Verkehr im abgelaufenen Jahre so gehoben, dass dasselbe nächst dem Jahre 1896 den grössten Waarenverkehr seit dem Bestande der Gesellschaft aufweist. Es standen im Ganzen 316 Betriebstage zur Verfügung, in welchen 495 (488 im Jahre 1900) directe Züge von Mannheim nach Heilbronn, ausserdem 23 (39 im Jahre 1900) Localzüge und 28 (21 im Jahre 1900) Züge nach Lauffen befördert wurden. Die Gesammtleistung des Jahres in Bezug auf die Beförderung von Ladung beträgt 15,539.839 Tonnenkilometer, gegen 13,455.377 Tonnenkilometer im Jahre 1900. Der Kohlenverbrauch der sieben Kettendampfer belief sich auf 3708 t gegen 3937 t im Vorjahre 1900; der Verbrauch per Kilometer zu Berg und zu Thal zurückgelegt beträgt 65 kg gegen 68·7 kg in 1900. Es ist also der Kohlenverbrauch trotz der oben ersichtlichen Mehrleistung der Schleppdampfer um 229 t zurückgegangen, wodurch ein Ersparniss von Mk. 4580 erzielt wurde. Dieser Minderverbrauch ist auf Verbesserungen der Kessel und Maschinen von drei Dampfern zurückzuführen. Die Gesellschaft hat im verflossenen Jahre ihre Schiffswerfte in Neckarsulm um den Betrag von Mk. 63.500 verkauft, da sowohl in Heilbronn als in Mannheim in letzter Zeit neue Werften entstanden sind. Der Geschäftsabschluss lieferte Mk. 98.138·77 Reingewinn, wovon den Actionären auf Mk. 1,200.000 eine 6percentige Dividende überwiesen wurde.

Vereinigte Staaten von Amerika. (Schiffbau an den Binnenseen.) An den grossen Binnenseen der Vereinigten Staaten von Amerika haben die Werften — wie einer Mittheilung der Zeitschrift „Das Schiff" entnommen wird — gegenwärtig so viel Schiffe im Bau, dass sie Aufträge für Fertigstellung neuer Fahrzeuge vor dem Frühjahre 1903 nicht mehr annehmen können. Anscheinend wird die günstige Lage für die amerikanische Schiffbau-Industrie auch im nächsten Jahre andauern und soll insbesondere eine Anzahl von Personendampfern für den Dienst zwischen dem Erie-, dem Michigan- und Oberen See neugebaut werden. Eine Vergleichung der zu Anfang 1902 in Bau befindlichen Schiffe mit den im Vorjahre und im Jahre 1900 gebauten Fahrzeugen ergibt nachstehendes Resultat:

	1902	1901	1900
Zahl der Schiffe	48	59	26
davon:			
stählerne	46	54	20
hölzerne	2	5	6
für die Seen	46	54	26
für den Ocean	2	5	—
Lastschiffe	38	48	15
Dampfschiffe	44	54	20
Schleppkähne	4	5	6

Während im Jahre 1901 eine grössere Zahl von Fahrzeugen in Bau begriffen war als gegenwärtig, blieb die Tragfähigkeit der Lastschiffe 1901 mit 174.000 t gegenüber 1902 mit 190.000 t nicht unerheblich zurück, da im Vorjahre viel kleinere Schiffe gebaut wurden. Die Kosten der zu bauenden Schiffe stellen sich für 1902 auf 10,875.000 Dollars, für 1901 dagegen auf 11,740.000 Dollars. Bis vor zwei Jahren bemühte man sich, immer grössere Fahrzeuge auf die Seen zu bringen und man steigerte die Tragfähigkeit der grössten in zehn Jahren von 3000 auf 8000 t, was natürlich eine stetige Vertiefung der Fahrstrassen und Canäle bedingte. Gegenwärtig baut man für den Verkehr auf den Seen zumeist Schiffe von 400 Fuss Länge mit 5000 bis 6000 t Tragfähigkeit, da man zu der Ueberzeugung gekommen ist, dass sich solche Fahrzeuge für den Verkehr auf den Seen am besten eignen. Vor drei bis vier Jahren begünstigte man in ausgedehntem Masse die Verwendung von Schleppkähnen und beabsichtigte, jedem Dampfer zwei Fahrzeuge dieser Art anzuhängen. Da diese Kähne jedoch oft Schiffbruch erlitten und die Dampfer durch Verzögerungen in deren Beladung und durch deren grosses Gewicht vielfach an schneller Bewegung gehindert wurden, ist man jetzt von dieser Absicht wieder abgekommen.

Von den 1902 im Bau befindlichen vier Schleppkähnen sind zwei eiserne von canadischen Linien bestellt und zwei hölzerne für den eigenen Gebrauch einer Schiffswerft. Vom Bau hölzerner Schiffe ist man fast ganz abgegangen; nur eine Werft an den Seen baut noch solche.

Von den beiden im Jahre 1902 in Bau befindlichen Holzschiffen ist keines ein Dampfschiff. Der Versuch einiger Schifffahrts-Gesellschaften, dieselben Schiffe durch die Seen und über den Ocean gehen zu lassen, hat sich nicht bewährt und ist gegenwärtig auch kein derartiges Schiff im Bau begriffen. Die beiden 1902 an den Seen in Arbeit befindlichen Oceandampfer sind von solcher Grösse, dass sie bei ihrem Transporte durch die Canäle des St. Lorenzstromes zerlegt werden müssen und, einmal aus den Seen herausgebracht, dieselben nicht wieder erreichen können. Der Bau solcher Oceandampfer im Wettbewerb mit den Werften der atlantischen Küste wird jetzt von den Schiffbauern an den Seen fallen gelassen, da sie mit der Herstellung von Binnenseeschiffen vollauf beschäftigt sind.

Die jetzt auf den Werften in der Construction begriffenen Fahrzeuge sind imstande, während einer Saison 3,700.000 t Fracht zu befördern; sie werden demnach die Transportkraft der Seenflotte für die Saison — den voraussichtlichen Verlust durch Schiffbruch abgerechnet — um rund 3 Millionen Tons erhöhen, während der Zuwachs in den vorhergehenden Jahren im Durchschnitt 2·35 Millionen Tons betrug.

Amerika. (Panamacanal.) Aus Washington meldet das „Bureau Reuter": Staatssecretär Hay und der columbische Gesandte unterzeichneten den Vertrag, durch welchen den Vereinigten Staaten Rechte hinsichtlich des Baues des Panamacanales übertragen werden. Ein dem Vertrag ähnliches Protokoll ist bereits vor Kurzem unterzeichnet worden.

Schiffsverkehr zwischen den Rheinhäfen und Hamburg. Mit dem 1. April 1902 hat die Hamburg-Amerika-Linie einen regelmässigen Leichterverkehr zwischen Hamburg und den Rheinhäfen und umgekehrt eingerichtet. Bisher wurde der Verkehr in der Hauptsache von Seeschiffen aufrecht erhalten, die nur bis Rotterdam fuhren und dort ihre Ladung in Rheinschlepper umschlugen oder von solchen Dampfern, die bei gutem Wasserstande auch direct bis Köln hinauffahren konnten. Der geringe Tiefgang der Leichter gestattet diesen auch bei schlechterem Wasserstande des Rheins eine directe Beförderung ohne zeitraubende und umständliche Umladung. Die Fahrten finden alle sechs Tage direct nach Duisburg, Düsseldorf und Köln statt; Durchfrachten werden für alle Plätze des Oberrheins einschliesslich Strassburg und Frankfurt a. M. gegeben. In den Dienst der neuen Einrichtung, die, abgesehen von dem Stückgüterverkehre, insbesondere auch auf die Beförderung von Massengütern berechnet ist, sind zunächst sechs Schiffe gestellt worden.

[„Finanzherold", Frankfurt a. M.]

Statistik des Verkehres im Suezcanale während der Jahre 1899—1901. Nach der von der „Suezcanal-Company" herausgegebenen Tabelle über den Verkehr der verschiedenen Länder durch den Canal während der letzten drei Jahre zeigte sich pro 1901 für die Räumte Englands eine kleine Besserung, da sie von 57·6 pCt. der Gesammträumte auf 57·8 pCt. gestiegen ist. Immerhin blieb sie noch beträchtlich hinter der im Jahre 1899 erreichten Höhe von 66·6 pCt. zurück; die letztere Ziffer bedeutete zwei Drittel der Gesammträumte aller Nationen. Der Antheil der deutschen Flagge an jenem Verkehre hat nicht nur beständig zugenommen, sondern hat im Vergleiche zu anderen Nationen die grösste Zunahme aufzuweisen. Gegen das

Vorjahr hat die deutsche Räumte um 405.000 t, gegen 1899 um 960.000 t Brutto im Canalverkehre zugenommen, während England gegen 1899 eine Abnahme von 395 000 t zeigt. Der Antheil Deutschlands am Gesammtverkehre ist seit 1899 von 10·8 pCt. auf 15·1 pCt. im Jahre 1900 und auf 16·3 pCt. im Jahre 1901 gestiegen, während Englands Antheil in den entsprechenden Jahren von 66·6 pCt. auf 57·6 pCt., bezw. 57·8 pCt. gesunken ist. Die französische Räumte ist nach einer Zunahme von 6·1 pCt. im Jahre 1899 auf 7·7 pCt. im Jahre 1900, auf 7·0 pCt. im Jahre 1901 gefallen. Ein ähnlicher Rückgang hat sich in der holländischen Räumte gezeigt, die an vierter Stelle kommt und die nach einer Steigerung von 4·2 pCt. im Jahre 1899 auf 5·2 pCt. im Jahre 1900, auf 4·7 pCt. im Jahre 1901 gefallen ist. Die österreichisch-ungarische Räumte zeigt in den drei Jahren das Verhältniss von 2·7, 3·5 und 3·8 pCt. in aufsteigender Linie. Die Antheile der anderen Nationen an dem Verkehre im Jahre 1901 sind: Russland 3·4, Japan 2·2, Italien 1·6, Spanien 1·0, Norwegen 0·7, Dänemark 0·5, Türkei 0·4, Griechenland und Belgien je 0·1 pCt.

[„Triester Zeitung."]

Verschiedene Mittheilungen.

Ybbsthalbahn. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 20. März 1901 fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Präsidenten Professor Franz Richter und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Sectionsrath Oscar Freiherr von Pusswald, eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ybbsthalbahn statt.

Auf der Tagesordnung der Generalversammlung stand:

I. Festsetzung der im Einvernehmen mit der k. k. Staatsverwaltung vorzunehmenden Ergänzung und theilweisen Aenderung der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 22. October 1894, R.-G.-Bl. Nr. 219, für die Ybbsthalbahn und der Concessionsurkunde vom 20. Mai 1898, R.-G.-Bl. Nr. 92, für die Localbahn Gstadt-Ybbsitz aus Anlass der zufolge Artikels XVII des Gesetzes vom 1. Juli 1901, R.-G.-Bl. Nr. 85, vorgesehenen Erhöhung der Staatsgarantie für diese Bahnen.

II. Antrag des Verwaltungsrathes auf Abänderung der §§ 6, 7, 8, 9, 10, 14, 22, 23, 25, 29, 39, 41, 43 und 48 der Gesellschaftsstatuten für den Fall der Durchführung der ad I bezeichneten Ergänzung und theilweisen Aenderung der oben erwähnten Concessionsurkunden.

III. Ermächtigung des Verwaltungsrathes, alle zur Ausführung der Beschlüsse ad I und II erforderlichen Schritte einzuleiten und durchzuführen, alle sonstigen Massregeln und Vereinbarungen mit der k. k. Staatsverwaltung selbstständig und ohne nochmalige Berufung einer Generalversammlung zu pflegen und abzuschliessen — alles dies mit der Rechtswirkung, als ob dies von der Gcueralversammlung beschlossen worden wäre. Bei der Generalversammlung waren zehn Actionäre anwesend, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 3850 Actien mit 385 Stimmen vertraten.

Folgender Beschluss wurde ad Punkt I der Tagesordnung gefasst: Das im k. k. Eisenbahnministerium unterm 4. März 1902 ad Z. 53.142 ex 1901 aufgenommene Protokoll, betreffend die Festsetzung der auf Grund des Artikels XVII des Gesetzes vom 1. Juli 1901, R.-G.-Bl. Nr. 85, vorzunehmenden Aenderungen, beziehungsweise Ergänzungen der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 22. October 1894, R.-G.-Bl. Nr. 219, und der Concessionsurkunde vom 20. Mai 1898, R.-G.Bl. Nr. 92, sowie der Entwurf der diesfalls hinauszugebenden Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums*) werden angenommen.

Der Verwaltungsrath wird weiters ermächtigt, etwaige Modificationen an dem ebenerwähnten Protokolle sammt Kundmachung, welche dem Wesen der dermaligen Fassung nicht widerstreiten, im Einvernehmen mit der k. k. Staatsverwaltung im eigenen Wirkungskreise und ohne nochmalige Berufung einer Gcneralversammlung mit der Rechtswirkung zu vereinbaren, als ob dies von der Gencralversammlung beschlossen worden wäre.

Ad Punkt II der Tagesordnung wurden die Anträge des Verwaltungsrathes zum Beschlusse erhoben und überdies der Verwaltungsrath ermächtigt, von der k. k. Regierung etwa gewunschte Modificationen an den beschlossenen Statutenänderungen, welche mit den letzteren nicht im Widerspruche stehen, im eigenen Wirkungskreise und ohne Einholung eines neuerlichen Generalversammlungsbeschlusses mit der k. k. Regierung, und zwar mit der Rechtswirkung zu vereinbaren, als ob dies von der Generalversammlung beschlossen worden wäre.

Der Beschluss ad Punkt III endlich lautet:

Der Verwaltungsrath wird ermächtigt, alle zur Ausführung der Beschlüsse ad Punkt I und II erforderlichen Schritte einzuleiten und durchzuführen, alle sonstigen Massregeln und Vereinbarungen mit der k. k. Staatsverwaltung selbstständig und ohne nochmalige Berufung einer Generalversammlung zu pflegen und abzuschliessen — alles dies mit der Rechtswirkung, als ob dies von der Generalversammlung beschlossen worden wäre.

[E.-M.-Z. 13.503 ex 1902.]

Städtische Strassenbahnen in Wien. (Betriebsübergabe.) Die Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien hat in Ausführung der stadtlich genehmigten Beschlüsse der ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre vom 28. Jänner 1902, betreffend die Verstadtlichung der bisher von ihr betriebenen Strassenbahnen das Uebereinkommen mit der Gemeinde Wien am 14. April 1902 abgeschlossen. Mit diesem Tage hat daher die gedachte Gesellschaft den Betrieb der Wiener Strassenbahnen eingestellt und sammt dem Bahnnetze und dessen Zugehör an die Gemeinde Wien, bezw. an deren bestellte Betriebsführerin, die Actiengesellschaft Siemens & Halske, übergeben.

[E.-M.-Z. 17.815 ex 1902.]

Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (-Neudau). (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 26. März fand in Graz unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Dr. Julius Edlen von Derschatta und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Statthaltereirathes Heinrich Freiherrn von Hammer-Purgstall eine ausserordentliche Generalversammluug der Actionäre der Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (-Neudau) statt. Bei derselben waren 14 Actionäre anwesend, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 9021 Actien mit 899 Stimmen vertraten. Die Generalversammlung nahm den Bericht über die Erwerbung der Concession für die Localbahn Hartberg-Friedberg und über die Aufnahme eines 4percentigen Prioritätsanlehens per K 4,230.000 zur Kenntniss und beschloss, die durch die Concessionserwerbung und durch die Thatsache der erfolgten Constituirung der Gesellschaft nothwendig oder wünschenswerth gewordenen Aenderungen der Gesellschaftstatuten. Der Verwaltungsrath wurde beauftragt und ermächtigt, für die Statutenänderungen die Genehmigung zu erwirken und hiebei eventuell von der Regierung gewünschte Aenderungen, welche mit dem finanziellen Interesse der Unternehmung nicht im Widerspruche stehen, mit der Wirkung vorzunehmen, als ob sie von der Generalversammlung selbst beschlossen worden wären.

[E.-M.-Z. 15.607 ex 1902.]

Literatur.

Elektrische Fernschnellbahnen. Eine kritische Skizze von Privatdocent Dr. Max Noloff, Halle a. S. gr. 8°. 72 Seiten mit 16 Abbildungen und Tafeln. Gebauer-Schwetschke-Druckerei und Verlag m. b. H. Halle a. S. Preis Mk. 1·35.

Eisenbahn-Zeitfragen. Folge der grundlegenden Vorarbeiten für eine neue Verkehrsordnung und künftige Verkehrswissenschaft von Ludwig Ed. Trommer. Zürich. Verlag: Art. Institut Orell Füssli. Preis Mk. 2·— (Fr. 2·50).

*) Abgedruckt im „Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt" vom 5. April 1902, Nr. 37.

M. WOLF
k. u. k. Hoflieferant 664
Wien, VI. Mariahilferstrasse 29
Telephon 4435
Uniformen, feine Civil-Garderobe.
Preiscourante auf Wunsch.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

(Tarif, Theil II, Heft 1.)

Einführung von Frachtsätzen für Heu- und Strohtransporte.

Mit 1. Mai 1902 bis auf Widerruf gelangen für Heu und Stroh, bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief, von den unten angeführten Stationen nach der Station Alt-Carbe a. d. O. der Preussischen Staatsbahnen folgende Kartirungssätze zur Einführung:

Nach Alt-Carbe a. d. O. von	Frachtsatz für 100 kg in Pfennigen
Arad	272
Bajnok	271
Bikity Borsod	274
Csantavér	269
Csengöd	254
Detta	290
Gyoma	260
Gyoma trs.	257
Horgos	271
Horgos trs.	268
Karczag	260
Kis-Ujszállás	255
Kis-Ujszállás trs.	252
Kurtics	272
Mezötur	255
Mokrin	274
Nagy-Kikinda	276
Nagy-Kikinda trs.	273
Ó-Pázna	289
Sarkad	270
Szabadka	267
Szabadka trs.	264
Szeged	268
Szeged trs.	265
Szeged-Rókus	268
Temesvár-Gyárváros	284
Temesvár-Józsefváros	284
Ujvidék	284
Ujvidék trs.	281
Zsombolya	278
Zsombolya trs.	275

Die Transit-Frachtsätze sind nur für solche Heu- und Strohsendungen giltig, welche in Stationen von Localbahnen, beziehungsweise der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen mit directen Frachtbriefen aufgegeben, in den betreffenden Anschlussstationen zur Umkartirung gelangen.

Budapest, am 27. April 1902. [364]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn

namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Stationen Katowitz und Nemělkau.

Vom 1. Mai 1902 an wird die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Wien—Eger gelegenen Station Katowitz in Katowitz in Böhmen und der in der Strecke Horaždovic — Babin — Taus gelegenen Station Nemělkau in Nemělkau-Welhartitz abgeändert.

Pilsen, im April 1902. [365]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personenhaltestelle Srbsko.

Am 1. Mai 1902 wird die zwischen den Stationen Beraun und Karlstein im Kilometer 33·4 der Linie Prag—Furth i. W. gelegene Haltestelle Srbsko für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Verkehrszeiten der in dieser Haltestelle Aufenthalt nehmenden Züge sind in den vom 1. Mai 1902 giltigen Fahrplänen bereits kundgemacht.

Die Fahrkartenausgabe findet in der Haltestelle statt. Gepäck wird im Nachzahlungswege abgefertigt.

Prag, im April 1902. [366]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Hospozin.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Zlonitz—Raudnitz gelegenen Station Hospozin wird vom 1. Mai 1902 an in Hospozin-Kmetňoves abgeändert.

Prag, am 1. April 1902. [367]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Hořelitz.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Beraun—Dušník gelegenen Station Hořelitz wird vom 1. Mai 1902 an in Hořelitz-Nučitz abgeändert.

Prag, im April 1902. [368]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Stationen Wotic und Wotic-Beztahov.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Wien—Prag gelegenen Station Wotic wird vom 1. Mai an in Wotic-Weselka und jene der in der gleichen Strecke gelegenen Station Wotiz-Beztahov mit demselben Tage in Wotic Stadt abgeändert.

Prag, am 1. April 1902. [369]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Skomorochy stare.

Die bisherige Bezeichnung der auf der Strecke Halicz—Ostrów (Tarnopol) gelegenen Station „Skomorochy stare“ wird vom 1. Mai 1902 in „Podsumlańce“ abgeändert.

Stanislau, im April 1902. [370]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personenhaltestelle Korolówka.

Am 1. Mai 1902 wird die im km 198·100 der Linie Lemberg—Itzkany zwischen der Station Kolomea und Matyjowce neu errichtete Haltestelle Korolówka für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr zur Eröffnung gelangen.

Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt in der Haltestelle selbst.

Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Stanislau, im April 1902. [371]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Ausfertigung der Frachtbriefe über Holzsendungen nach Odessa transit.

Ueber Anordnung der russischeu Zollbehörden müssen die Frachtbriefe über Holzsendungen nach Odessa transit auch das Bestimmungsland und die Art des Weitertransportes entnehmen lassen.

Rücksichtlich derartiger Sendungen hat die Adresse: „Herrn . . . . . in Odessa port zur Weiterbeförderung seewärts nach . . . . . “ zu lauten, und müssten für den Fall der Nichterfüllung dieser Anordnung die Aufgabsfirmen allein die Verantwortung tragen.

In der Rubrik „Empfangsstation“ ist nach wie vor lediglich „Odessa port“ einzutragen.

Wien, am 24. April 1902. [372]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Stationen Millie und Straża für den Stückgutverkehr.

Die bislang für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen eingerichteten Stationen Millie und Straża der Neuen Bukowinaer Localbahnen werden ab 1. Mai 1902 auch für die Auf- und Abgabe von Eil- und Frachtstückgütern eröffnet.

Die Auf- und Abgabe in Millie wird an Werktagen zwischen 7 und 9 Uhr Vorm., sowie zwischen 3 und 5 Uhr Nachm., an Sonn- und Feiertagen zwischen 7 und 9 Uhr Vorm., in Straża hingegen während der daselbst kundgemachten Amtsstuuden erfolgen.

Stanislau, im April 1902. [373]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Berichtigung des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, vom 1. April 1902.

In dem in der Ueberschrift bezeichneten Tarife sind folgende Berichtigungen durchzuführen:

a) Auf Seite 27 in der ersten Spalte, dritte Zeile von oben, ist „13 bezw.“ zu streichen, und in der fünften Zeile von oben „der Gruppe 11“ auf „der Gruppe **12 a**“ richtigzustellen.

b) Auf Seite 84 ist die ausserfranzösische Tarifirung der Post Nr. 165 c) von „| 12 a | 13 † |“ auf „| 12 a | **13 a** † |“ abzuändern.

Wien, am 29. April 1902. [374]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Umänderung der Bezeichnung der Station Beřkowitz-Melnik in Unter-Beřkowitz.

Am 1. Mai 1902 wird die an der Linie Wien—Bodenbach gelegene Station Beřkowitz-Melnik den Namen Unter-Beřkowitz führen.

Wien, im April 1902. [375]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif. (Aufnahme von Stationen.) Mit 15. April 1902 wurden München Centralbhf. und München Südbhf. mit directen Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 9 d (Eisen und Stahl etc. zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern) aufgenommen. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Grosse Berliner Kunstausstellung. (Frachtermässigung für Ausstellungsobjecte.) Anlässlich der in der Zeit vom 3. Mai bis 28. September 1902 in Berlin stattfindenden grossen Berliner Kunstausstellung haben für die Beförderung der hiezu bestimmten Gegenstände auf jenen österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Theil I, giltig ist, die im gemeinsamen Tarife, Theil I, Abtheilung B, Abschnitt C/IX (Generalgütertarif, Seite 61), vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen mit der Massgabe Anwendung zu finden, dass der Rückbeförderungstermin von 4 Wochen auf 8 Wochen nach Schluss der Ausstellung erstreckt wurde.

Das
k. k. Versteigerungs-Amt
WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17
übernimmt: Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen, Partiewaaren, Gegenstände jeder Art,
wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**
Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 680

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif. auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1109	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Eisen a) der Tarif-Position E—7 b) der Tarif-Position E—8 und 9	Neudek	Römerstadt	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für a) mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, b) mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 206 Heller b) 206 Heller		Im Kartirungswege		
			Siehe untenstehende Tabelle	Neudek	Römerstadt	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen				Siehe untenstehende Tabelle				

oder umgekehrt

oder umgekehrt

Eilgut			Frachtgut												
			Classe						Wagenladungsclasse				Specialtarif		
			I			II			A		B	C			
			bei Frachtzahlung für												
gewöhnliches	ermässigtes	besonders ermässigtes	Sperrige Güter	Mengen unter 5000 kg	mindestens 5000 kg	mindestens 10.000 kg	Mengen unter 5000 kg	mindestens 5000 kg	mindestens 10.000 kg	mindestens 5000 kg	mindestens 10.000 kg			1	2	3
				für den Frachtbrief und Wagen			für den Frachtbrief und Wagen								
Frachtsätze für 100 Kilogramm in Hellern															
1502	770	661	898	661	572	504	506	503	499	383	380	296	218	295	231	189

Fortlaufende Nummer	1110	1111	1112
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
		Kaiser Ferdinands-Nordbahn	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Ziegel	Steinkohlentheerpech	Eisen und Stahl, Eisen und Stahlwaaren der Pos. E—5 und E—6
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Zwittau St.E.G.	Mähr.-Ostrau	Stefanau
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Brüsau-Brünnlitz	Nachod	Hohenstadt St.E.G. transit
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und giltig in der Zeit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
	bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Ausnahmetarif 12 zum Localtarife	Localtarife	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	13 Heller	Besteht kein directer Frachtsatz	76 Heller	49 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10 Heller	115 Heller	57 Heller	37 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	3 Heller		19 Heller	12 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1903		Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1903
Besondere Bemerkungen	Die Transporte müssen zum Wiederaufbau einer Fein-, Spinn- und Waarenfabrik in Ellsenthal bei Brünnlitz bestimmt sein. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien		Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zum Baue eines Shedsaales in einer Tücher- und Modewaarenfabrik in Wildenschwert bestimmt sein
	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Fortlaufende Nummer	1113	1114	1115
Die Publication erfolgt	**Buschtěhrader Eisenbahn**	**Südbahn-Gesellschaft**	**Südbahn-Gesellschaft**
von der Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Glaubersalz der Pos. G—18 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abth. B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902, ferner Schwefelsäure	Blei der Pos. B—21 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Transportable Holzbaracken, zerlegt
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Aussig (Oe.N.W.B. und St.E.G.) oder Schreckenstein	Triest	Tschernbausen (S.N.D.V.B.)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Friedland i. B.	Brünn (K.F.N.B. und St.E.G.); Olmütz (K.F.N.B.); Sternberg (K.F.N.B.)	Triest
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen obliegt dem Absender	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg — 5000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	vom 15. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 15. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1899	Tarif, Theil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverbandes	Tarif, Theil II, Heft 3, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	96 Heller	Heller: 303 (Brünn), 296 (Olmütz), 275 (Sternberg)	Directe Frachtsätze bestehen nicht
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	84 Heller	Heller: 262 (Brünn), 259 (Olmütz), 240 (Sternberg)	416 Heller — 542 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	12 Heller	Heller: 41 (Brünn), 37 (Olmütz), 35 (Sternberg)	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Portlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
46	Nr. 46 vom 24. April 1902	1068	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich aufgeführt	Cement	Golleschau	Asch B.St.B. Asch-Stadt	In der 5. Rubrik soll es statt Polleschau richtig heissen: „Golleschau“	

Lack-, Firniss- und Farbenfabriken

Christoph Schramm

WIEN.

Offenbach am Main. — Berlin.
Raab an der Donau. 654

Gegründet 1837. Prämiirt London 1862.

SPECIALITÄT:

Eisenbahnwagenlacke, Kutschenlacke, Schleif- und Präparationslacke, Emailfarben, Spachtelkitt, Filling up, Terebine, Siccatif, Locomotivlacke etc.

JULIUS PINTSCH

WIEN, IV. Schleifmühlgasse 1.

Fabrik für Gasmesser, Gasapparate und Laternen. 670

Mechanische Werkstätte u. Metallgiesserei

übernimmt den **Bau** und **Betrieb** von **Gasanstalten** für **Steinkohlengas, Leuchtwassergas** System Humphreys & Glasgow (besonders als **Ergänzung** für bestehende **Steinkohlengasanstalten**), **Oelgas** und **Acetylengas.**

Gasbeleuchtungs-Einrichtungen

für **Eisenbahnwaggons, Locomotiven** etc.

= = **Gascompressions- und Füllanlagen.** = =

Leuchtthurm-Einrichtungen u. Leuchtbojen. Geschweisste Kessel, geschweisste Holzstoffkocher. . . Specialfabrik für Bau v. Laternen aller Art.

Ausschliesslicher . . . Licenzträger für **Deutschland** und . . **Oesterreich-Ungarn** . . . . . der . . . . .

Slavianoff-Benardos'schen Patente für elektr. Giess- und . . . . . Schweissverfahren.

Königshofer Cementfabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Hegelgasse 8, offerirt 677

Schlacken-Cement

in allen gewünschten Qualitäten, insbesondere auch bei den **Wiener Communalbauten,** sowie bei den bedeutendsten Eisenbahnbauten **(Jeschken-Tunnel, Elbe-Brücke der Aussig-Teplitzer Bahn)** etc. im weitesten Umfange erprobter Qualität zu billigsten Preisen. — Anfragen und Bestellungen erledigt umgehend die Direction der **Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Hegelgasse 8.** Telephon 9265.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 50. **Wien, 3. Mai 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Erkenntnissen des Verwaltungsgerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 31. Jänner 1902, Z. 3337/14, an die Verwaltungen der österreichischen Privateisenbahnen, betreffend die Vorlage der Ausweise über Aenderungen im Stande der Lagerbegünstigungen und vermietheten Lagerräume.

Unter Bezugnahme auf den Einführungs-Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, Z. 64.846, zu der Verordnung gleichen Datums (R.-G.-Bl. Nr. 167, V.-Bl. Nr. 136 ex 1895, bezw. 108. Heft der Handausgabe der österr. Gesetze und Verordnungen) in Druck und Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei, betreffend die Gewährung von Tarifnachlässen im Eisenbahngüterverkehre und das bei Veröffentlichung derselben zu beobachtende Verfahren, wird die Bestimmung dieses Erlasses zu § 6 (3) der Verordnung dahin abgeändert, dass der Ausweis (eventuell Vacat-Ausweis) über Aenderungen im Stande der Lagerbegünstigungen und vermietheten Lagerräume nicht mehr vierteljährig, sondern in Hinkunft h a l b j ä h r i g, und zwar spätestens einen Monat nach Ablauf jedes Semesters, d. i. im Jänner und Juli jeden Jahres anher einzureichen ist.

Hiebei ist behufs besserer Evidenz der im Jänner fällige Ausweis in der Form eines Gesammtausweises über die zur Zeit bestehenden Lagerbegünstigungen und Lagerraumvermiethungen in Vorlage zu bringen.

Die im zweiten Halbjahre des verflossenen Jahres vorgekommenen diesbezüglichen Veränderungen sind in diesem Gesammtausweise mit einem Sternchen kenntlich zu machen.

Der im Monate Juli fällige Ausweis hat lediglich die im I. Semester vorgekommenen Aenderungen zu enthalten.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Aus den Erkenntnissen des Verwaltungsgerichtshofes.

1. Wenn der Bauconsens für eine Anlage ursprünglich von den Eisenbahnbehörden ertheilt wurde, so sind diese auch zur Genehmigung nachträglicher baulicher Aenderungen competent.

2. In § 17, P. 15, des Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung ist für die Staatsbahn-Directionen unter gewissen Voraussetzungen eine allgemeine Delegation zur Ertheilung von Bauconsensen gegeben, welche in Einzelfällen eine besondere Ermächtigung des Eisenbahnministeriums zu solchen Bauconsensen bei Zutreffen dieser Voraussetzungen überflüssig macht.

3. Im Sinne des § 17, P. 15, des Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung können Benützungsconsense von den Staatsbahn-Directionen auch hinsichtlich jener Bauherstellungen ertheilt werden, für welche mangels einwandlosen Verlaufes der politischen Begehung der Bauconsens durch das Eisenbahnministerium ertheilt wurde.

Der k. k Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde der Gemeinde der Stadt Karolinenthal gegen die Entscheidungen der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag vom 8. März 1901, Z. 8265, und vom 24. November 1900, Z. 42.058, betreffend den Benützungsconsens und die Consentirung der Kaminerbauung bei der Oelgasanstalt in Prag-Hrabovka, sowie ferner über die Beschwerde der Stadtgemeinde Žižkow gegen die genannten Entscheidungen der k. k. Staatsbahn-Direction, sowie gegen die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 21. Mai 1900, Z. 24.725, betreffend

die Genehmigung baulicher Aenderungen bei derselben Oelgasanstalt, zu Recht erkannt:

Die Entscheidung der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag vom 8. März 1901, Z. 8265, betreffend die Ertheilung des Benützungsconsenses für die Oelgasanstalt in der Station Hrabovka der Eisenbahnlinie Gmünd—Prag, wird als gesetzlich nicht begründet aufgehoben; dagegen werden die vorliegenden Beschwerden, insofern dieselben gegen die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 21. Mai 1900, Z. 24.725, betreffend die Consentirung nachträglicher baulicher Aenderungen an dem Projecte der erwähnten Oelgasanstalt und gegen die Entscheidung der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag vom 24. November 1900, Z. 42.058, betreffend den Bauconsens zur Errichtung des Kamines dieser Anstalt, gerichtet sind, als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Mit dem Erlasse vom 8. März 1901, Z. 8265, hat die k. k. Staatsbahn-Direction in Prag auf Grund der Bestimmungen des Organisationsstatutes der staatlichen Eisenbahnverwaltung (Ministerial-Verordnung vom 19. Jänner 1896, R.-G.-Bl. Nr. 16) der Eisenbahnerhaltungssection Prag I im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums die Benützungsbewilligung für die Oelgasanstalt in der Station Hrabovka der Linie Gmünd—Prag, bestehend aus einem Fabriksgebäude mit einer 18 m hohen Kaminsäule und einem Nebengebäude, unter der Voraussetzung ertheilt, dass die Ausführung entsprechend den genehmigten Projectsplänen und den Bestimmungen des Bauconsenses erfolgte und sich die Gebäude in vollkommen benützungsfähigem Zustande befinden.

In demselben Erlasse wurde angeführt, dass

1. die Ertheilung des Bauconsenses für das Fabriksgebäude sammt Nebengebäude mit Entscheidung des Eisenbahnministeriums vom 7. April 1900, Z. 14.821,
2. die Genehmigung der baulichen Aenderungen in der Anlage des Gasbehälters, der Gasglocke und der Theer-, beziehungsweise Klärgrube mit dem Erlasse desselben Ministeriums vom 21. Mai 1900, Z. 24.725, und
3. die Ertheilung des Bauconsenses für die 18 m hohe Kaminsäule mit dem Erlasse der Staatsbahn-Direction Prag vom 24. November 1900, Z. 42.058,

erfolgt ist.

Aus den vorliegenden Administrativacten ergibt sich, dass der sub 3 erwähnte Consens von der genannten Staatsbahn-Direction unter Hinweis auf das citirte Organisationsstatut für staatliche Eisenbahnverwaltung im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt wurde.

Der Erlass der Staatsbahn-Direction Prag vom 8. März 1901, Z. 8265, wurde über Weisung der Statthalterei vom 13. März 1901, Z. 45.441, den Gemeinden der Städte Žižkow und Karolinenthal im Wege der betreffenden Bezirkshauptmannschaften intimirt und brachte die erstgenannte Stadtgemeinde gegen diesen Erlass, insofern mit demselben der Benützungsconsens ertheilt wurde, ferner gegen die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 21. Mai 1900, Z. 24.725, mit welchem die Genehmigung der baulichen Aenderungen erfolgte, und gegen den Erlass der Staatsbahn-Direction Prag vom 24. November 1900, Z. 42.058, mit dem der Bauconsens zur Errichtung des Kamines im Namen des Eisenbahnministeriums ertheilt worden ist; die Gemeinde Karolinenthal aber, wie sich aus dem Petite der Beschwerdeschrift ergibt, nur gegen die oberwähnten, den Benützungsconsens und den Consens zur Kaminerbauung betreffenden, im Namen des Eisenbahnministeriums gefällten Entscheidungen der Staatsbahn-Direction Prag hiergerichts die Beschwerde ein.

Bei Schöpfung seines Erkenntnisses ist der Verwaltungsgerichtshof von nachfolgenden Erwägungen ausgegangen:

Was zunächst die in formeller Beziehung erhobenen Einwendungen anbelangt, so wird von Seiten der beschwerdeführenden Gemeinden beanständet, dass sie von den oben sub 2 und 3 angeführten nachträglichen Bauconsentirungen nicht bereits früher verständigt wurden und dass diese, sowie der Benützungsconsens von nicht competenter Stelle aus ergangen seien. In ersterer Beziehung hat der Umstand, dass die nachträglichen Consentirungen vom 21. Mai 1900, Z. 24.725, und vom 24. November 1900, Z. 42.058, den Gemeinden Žižkow und Karolinenthal erst durch die Intimirung des Erlasses der Staatsbahn-Direction Prag vom 8. März 1901, Z. 8265, bezw. (was die von der Staatsbahn-Direction Prag mit dem Erlasse vom 24. November 1900, Z. 42.058 erfolgte Consentirung des Kamines anbelangt) durch die Intimirung des Statthaltereierlasses vom 28. Februar 1901, Z. 30.885, zur Kenntniss gelangt sind, eben zur Folge, dass dieselben auch noch dermalen vor dem Verwaltungsgerichtshofe in Beschwerde gezogen werden können.

In letzterer Beziehung behaupten die beschwerdeführenden Gemeinden zunächst im Allgemeinen, dass die Competenz der Eisenbahnbehörden zur Erlassung der angefochtenen Entscheidungen überhaupt durch die Verordnung der Minister des Handels und des Innern vom 9. Mai 1875, R.-G.-Bl. Nr. 76, und das mit demselben erlassene Regulativ ausgeschlossen sei, da nach diesen Normen im gegebenen Falle die „Concessionsertheilung“ und die „Genehmigung der Betriebsanlage“ den Gewerbebehörden zustehe.

Die erwähnten Normen finden jedoch im concreten Falle, wie bereits in der rücksichtlich des ursprünglichen Bauconsenses ergangenen Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom heutigen Tage hervorgehoben wurde, keine Anwendung, da es sich nicht um die Concessionirung des Gewerbes, der Einleitung des Leuchtgases, das ist der Herstellung und Einrichtung der Gasbeleuchtung auf Strassen und Wegen, in öffentlichen oder Privatgebäuden und Localitäten oder um die Ausführung von Gasrohrleitungen und Beleuchtungsanlagen, sondern um die Erbauung einer Oelgasfabrik, somit einer Anlage zur Erzeugung von Oelgas auf einem Eisenbahngrundstücke und um deren zweifellos in den Wirkungskreis der Eisenbahnbehörden fallende baubehördliche Genehmigung handelt.

Was speciell die Competenz des k. k. Eisenbahnministeriums zu der mit dem Erlasse desselben vom 21. Mai 1900, Z. 24.725, erfolgten Genehmigung der nachträglichen baulichen Aenderungen in der Anlage des Gasbehälters, der Gasglocke und der Theer, bezw. Klärgrube anbelangt, ergibt sich dieselbe schon daraus, dass auch der ursprüngliche Bauconsens zur Errichtung der Oelgasanstalt mit Rücksicht auf die von den interessirten Parteien bei der Begehungscommission gegen das Project erhobenen Einwendungen nach den

Bestimmungen des § 19 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, und der §§ 5, Punkt 9, und 17, Punkt 15, des mit der Kundmachung des Handels- und Eisenbahnministeriums vom 19. Jänner 1896, R.-G.-Bl. Nr. 16, erlassenen Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung von dem Eisenbahnministerium ertheilt wurde.

Die Consentirung dieser Projectsänderungen erfolgte nach den vorliegenden Administrativacten ohne Abhaltung einer neuerlichen Localcommission (§ 18, letzter Absatz, der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19) und wurden die baulichen Abänderungen nachträglich von der Statthalterei in Prag vom Standpunkte der Bauordnung und der Localinteressen (§ 22 leg. cit.) geprüft und mit dem Erlasse vom 22. November 1900, Z. 210.792 als zweckmässig und den Bestimmungen der Bauordnung entsprechend befunden.

In dieser Richtung liegt eine rechtzeitig erhobene Beschwerde nicht vor, da auf die erst bei der öffentlichen mündlichen Verhandlung von dem Vertreter der Beschwerdeführer erhobene Einwendung, dass der Consentirung eine Localerhebung unter Zuziehung der Parteien nicht vorhergegangen sei, in Hinblick auf die Bestimmungen der §§ 14 und 18 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, keine Rücksicht genommen werden konnte. Die Competenz der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag zu der mit dem Erlasse vom 24. November 1900, Z. 42.058, im Namen des Eisenbahnministeriums erfolgten Consentirung der Kaminerrichtung ergibt sich aus der im § 17, Punkt 15, des oberwähnten Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ausgesprochenen Delegirung der Staatsbahn-Directionen, den Bauconsens bezüglich jener längs der Linien des eigenen Bezirkes vorkommenden Bauten, für welche nicht selbstständige Bauleitungen aufgestellt wurden und bezüglich deren sich das Eisenbahnministerium nicht die Consentirung im einzelnen Falle ausdrücklich vorbehalten hat, im Namen des genannten Ministeriums zu ertheilen, sofern bei der politischen Begehungscommission von Seiten der interessirten Parteien keine Einwendung gegen das Project erhoben wurde. Denn im gegebenen Falle, in welchem es sich um eine Bauführung im Bezirke der Prager Staatsbahn-Direction handelt, für welche nach der Actenlage eine selbstständige Bauleitung nicht aufgestellt worden ist, wurde mit dem Erlasse des Eisenbahnministeriums vom 7. April 1900, Z. 14.821, unter gleichzeitiger Genehmigung des Projectes zur Erbauung der Oelgasanstalt mit Rücksicht auf die bei der politischen Begehung von dem Staatstechniker beanständete bauliche Construction des projectirten Fabriksschornsteines ausgesprochen, dass für den Kamin ein abgesondertes Project nach den Bestimmungen der Bauordnung für Prag zu verfassen und dieses sammt einer statistischen Berechnung der Statthalterei in Prag zur Prüfung nach Massgabe der Bestimmungen der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879 zu übermitteln sei. Hiebei wurde sich von Seite des k. k. Eisenbahnministeriums die Ertheilung des Bauconsenses rücksichtlich dieses, im Principe als nothwendiger Bestandtheil der Gasanstalt ja bereits genehmigten Schornsteines nicht vorbehalten.

Da sich die von den beschwerdeführenden Gemeinden bei der seinerzeitigen politischen Begehungscommission vorgebrachten Einwendungen überhaupt und im Allgemeinen gegen die Errichtung einer Oelgasanstalt am Bahnhofe in Hrabovka und somit implicite allerdings auch gegen jede Kaminerbauung richteten, diese Einwendungen aber bei Ertheilung des Bauconsenses vom 7. April 1900 rechtskräftig abgewiesen wurden und eine weitere Localcommission über das nachträglich vorgelegte Kaminproject nicht abgehalten worden ist (§ 18, letzter Absatz, der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19), somit Parteieneinwendungen gegen dieses Detailproject nicht vorgelegen sind, waren sämmtliche Voraussetzungen gegeben, unter welchen nach der obcitirten Bestimmung des Organisationsstatutes die Delegirung platzzugreifen hatte und die k. k. Staatsbahn-Direction Prag den Bauconsens im Namen des Eisenbahnministeriums (der delegirenden Behörde) zu ertheilen berechtigt war.

Der Verwaltungsgerichtshof hatte daher nicht erst zu untersuchen, ob die genannte Staatsbahn-Direction zu der im Namen des Ministeriums getroffenen, daher auch endgiltigen und im Administrativverfahren nicht weiter anfechtbar gewesenen Entscheidung im concreten Falle besonders ermächtigt worden sei.

Hiebei wird bemerkt, dass die unterbliebene Localerhebung über das Kamin-Detailproject erst bei der öffentlichen mündlichen Verhandlung von den Beschwerdeführern angefochten wurde, dieser Beschwerdepunkt sich somit als verspätet (§§ 14 und 18 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr 36 ex 1876) darstellt und übergangen wird.

Auch die Competenz der Staatsbahn-Direction Prag, in der vorliegenden Bauangelegenheit den baubehördlichen Benützungsconsens im Namen des Eisenbahnministeriums zu ertheilen, ist im § 17, Punkt 15, des Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahn-Verwaltung gegründet. Denn in diesem mit § 5, Punkt 9, im Zusammenhange stehenden Paragraphen werden die Staatsbahn-Directionen im Anschlusse an die obcitirte Bestimmung, betreffend die Ertheilung des Bauconsenses von dem k. k. Eisenbahnministerium ermächtigt, bezüglich der den Projecten entsprechenden Bauherstellungen „in gleicher Weise“ auch den Benützungsconsens zu ertheilen.

Die beschwerdeführenden Gemeinden vermeinen nun, dass sich die Worte „in gleicher Weise“ auf die der Ertheilung des Bauconsenses durch die Staatsbahn-Directionen gesetzte Einschränkung, nämlich auf die Worte: „sofern bei der politischen Begehungscommission von Seiten der interessirten Parteien keine Einwendung gegen das Project erhoben wurde“ beziehen und dass somit in einem solchen Falle auch der Benützungsconsens nur von dem Eisenbahnministerium ertheilt werden könne.

Diese Anschauung ist schon deshalb nicht haltbar, weil die Worte: „in derselben Weise“ ihrer Bedeutung und ihrem Sinne nach sich nur auf die Art, wie, nicht aber auf die Voraussetzung, unter welcher der Bauconsens von den Staatsbahn-Directionen zu ertheilen ist, beziehen, dieselben daher lediglich dahin verstanden werden können, dass der Benützungsconsens bei im Bezirke einer Staatsbahn-Direction vorkommenden Bauten, bei welchen weder selbstständige Bauleitungen bestehen, noch seitens des Eisenbahnministeriums, wie im concreten Falle, besondere diesbezügliche Vorbehalte gemacht wurden, in gleicher Weise wie nach den vorhergegangenen Bestimmungen der Bauconsens, d. i. „im Namen des Ministeriums“ zu ertheilen ist. Es wäre auch nicht ein-

zusehen, warum das k. k. Eisenbahnministerium, welches sich begreiflicherweise die Entscheidung über die bei der Begehungscommission gegen ein Bauproject erhobenen Einwendungen vorbehalten musste, aus dem Grunde der seinerzeit gegen das Project gemachten Einwendungen einen solchen allgemeinen Vorbehalt auch noch nach Zurückweisung dieser Einwendungen bei Ertheilung des Benützungsconsenses machen sollte, bei welchem es sich lediglich um die Prüfung der Projectmässigkeit und Benützungsfähigkeit der hergestellten Bauten handelt.

Dass das k. k. Eisenbahnministerium auch thatsächlich einen solchen Vorbehalt nicht machen wollte, ergibt sich aus den in der Gegenschrift der k. k. Staatsbahn-Direction Prag beigebrachten, von dem genannten Ministerium erlassenen Directiven für die Geschäftsführung bei den Staatsbahn-Directionen vom 24. Juli 1896, Z. 636/IV, in welchen ad § 17, Punkt 15, des mehrfach citirten Organisationsstatutes ausgesprochen ist, dass die Staatsbahn-Directionen nach dieser Bestimmung den Benützungsconsens im Namen des Eisenbahnministeriums auch hinsichtlich jener Bauherstellungen zu ertheilen ermächtigt sind, für welche das Project von diesem Ministerium genehmigt worden ist.

Was die meritalen Beschwerdepunkte anbelangt, so gelangte bereits in dem Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes vom selben Tage, mit welchem die von den Gemeinden Žižkow und Karolinenthal gegen den Bauconsens des Eisenbahnministeriums vom 7. April 1900, Z. 14.821, eingebrachten Beschwerden als unbegründet abgewiesen wurden (Z. 278 ex 1902), zum Ausdrucke, dass in der Consentirung des Baues der Gasanstalt vom Standpunkte des als Baubehörde eingeschrittenen Ministeriums, d. i. in der Erklärung desselben, dass der projectirte Bau nach den für Eisenbahnbauten bestehenden besonderen Vorschriften nach den materiellen Bestimmungen der Bauordnung und bei Würdigung der Localinteressen (§ 22 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19) unbedenklich und technisch durchführbar sei, eine dem Eisenbahnministerium nach seinem Competenzkreise gar nicht zustehende Entscheidung in dem Sinne, dass die Nothwendigkeit einer gewerbebehördlichen Genehmigung der Anlage im concreten Falle ausgeschlossen sei, nicht erblickt werden könne.

Dasselbe gilt von der durch das Eisenbahnministerium erfolgten Genehmigung der nachträglichen Aenderungen in der baulichen Anlage des Glasbehälters, der Gasglocke und der Theer-, beziehungsweise Klärgrube und von der im Namen des genannten Ministeriums von der Staatsbahn-Direction ertheilten Bewilligung zur Erbauung des Kamines.

Die beschwerdeführenden Gemeinden konnten, wie dies über Weisung des Eisenbahnministeriums von der Staatsbahn-Direction Prag thatsächlich geschehen ist, jederzeit eine Entscheidung der competenten Gewerbebehörde darüber provociren, ob sich die projectirte Gasanstalt als eine gewerbliche Betriebsstätte im Sinne des § 27, Z. 28, der Gewerbeordnung darstelle und zur Errichtung derselben, beziehungsweise auch der erwähnten Bestandtheile (Kamin, Gasbehälter etc.) ausser der baubehördlichen Bewilligung noch der Consens der Gewerbebehörde erforderlich sei.

Insofern daher die Entscheidungen des k. k. Eisenbahnministeriums vom 21. Mai 1900, Z. 24.725, und der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag vom 24. November 1900, Z. 42.058, deshalb angefochten werden, weil ein gewerbliches Unternehmen vorliege, auf welches die im Artikel V, Alinea 1, des Kundmachungspatentes zur Gewerbeordnung rücksichtlich der Eisenbahnunternehmungen ausgesprochene Exemption von den Bestimmungen dieses Gesetzes nicht Anwendung finde und weil die auf dem Bahnhofe Hrabovka errichtete Oelgasanstalt somit als gewerbliche Betriebsstätte nach § 27, Z. 28, der Gewerbeordnung der gewerbebehördlichen Genehmigung bedürfe, stellen sich die Beschwerden aus den oben entwickelten Gründen als unbegründet dar.

Ebenso haltlos ist die Einwendung, dass die angefochtenen Entscheidungen nicht erlassen werden konnten, weil der Bauconsens des Eisenbahnministeriums vom 7. April 1900, Z. 14.821, bei dem Verwaltungsgerichtshofe in Beschwerde gezogen worden ist, daher zur Zeit, als diese Entscheidungen erflossen sind, noch nicht „rechtskräftig“ war. Denn die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof hat nach § 17 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, von Rechtswegen keine aufschiebende Wirkung und hat zur Voraussetzung (§ 5 leg. cit.), dass die betreffende Angelegenheit im administrativen Wege ausgetragen, also auch rechtskräftig ist.

Der Verwaltungsgerichtshof musste daher die vorliegenden Beschwerden, insofern sich dieselben gegen die mit den Erlässen des Eisenbahnministeriums vom 21. Mai 1900, Z. 24.725, und der Staatsbahn-Direction Prag vom 24. November 1900, Z. 42.058, nachträglich ertheilten Bauconsense richten, als unbegründet abweisen.

Dagegen stellt sich die in merito gegen die Entscheidung der Staatsbahn-Direction in Prag vom 8. März 1901, Z. 8265, erhobene Einwendung, dass mit derselben der Entscheidung der Gewerbebehörden, ob die fragliche Fabriksanlage der gewerbebehördlichen Genehmigung bedürfe, vorgegriffen werde, als begründet dar. Denn diese Entscheidung, mit welcher im Namen des Eisenbahnministeriums „die Benützungsbewilligung für die Oelgasanstalt, bestehend aus einem Fabriksgebäude mit einer 18 m hohen Kaminsäule und einem Nebengebäude unter der Voraussetzung“ ertheilt wurde, „dass die Ausführung entsprechend den genehmigten Projectsplänen und den Bestimmungen des Bauconsenses erfolgte und sich die Gebäude in vollkommen benützungsfähigem Zustande befinden“, lässt bei dem Abgange jedes Vorbehaltes rücksichtlich des im Zuge befindlichen gewerbebehördlichen Verfahrens nur die Deutung zu, dass mit derselben die Bewilligung zur Benützung der Fabriksanlage als solcher, somit als Betriebsstätte zur Oelgaserzeugung und zum Beginne dieses Betriebes selbst ertheilt werden wollte.

Da nun das k. k. Eisenbahnministerium bei der mit dem Erlasse vom 7. April 1900, Z. 14.821, beziehungsweise vom 20. Juni 1900, Z. 25.566, erfolgten Consentirung des Baues der Fabriksanlage die Frage, ob letztere als gewerbliche Betriebsanlage anzusehen sei und der gewerbebehördlichen Genehmigung bedürfe, aus dem Bereiche der eigenen Cognition ausgeschieden und der Entscheidung der competenten Gewerbebehörden anheimgestellt hat, so konnte die k. k. Staatsbahn-Direction bei dem Umstande, als nach Lage der Administrativacten bisher eine rechtskräftige Entscheidung dieser Behörden nicht vorliegt, der diesbezügliche Instanzenzug vielmehr noch nicht abgeschlossen erscheint, die oberwähnte, den Beginn des Betriebes der

Oelgasfabrikation vorbehaltlos gestattende Verfügung nicht treffen.

Aus diesem Grunde gelangte der Verwaltungsgerichtshof zur Aufhebung dieser Entscheidung im Sinne des § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876.

[Erk. des V.-G.-H. vom 8. Februar 1902, Z. 277 ex 1902; cf. E.-M.-Z. 16.477 ex 1902].

Inland.

Parlamentarisches.

In der 131. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 28. April interpellirten die Herren Abgeordneten Choc und Genossen den Herrn Eisenbahnminister in Betreff der Aufschriften auf dem Bahnhofe in Mährisch-Schönberg.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Wekelsdorf-Parschnitz. (Detailproject: Ergebniss der Trassenrevision, Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Auf Grund des von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilten Ergebnisses der in der Zeit vom 11. bis 23. November 1901 vorgenommenen Erörterung der Trassen- und Stationsfragen, sowie der gleichzeitig durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Projectes der Localbahn Wekelsdorf-Parschnitz hat das k. k. Eisenbahnministerium unterm 5. April 1902 die projectirte Trassenführung dieser Localbahn in der Theilstrecke von km 0·0 bis km 5·0/1 (Gemeindegrenze Wekelsdorf) endgiltig genehmigt und für die weitere begangene Theilstrecke von km 5·0/1 bis km 29·8/9 (Gemeindegrenze Parschnitz) die Ertheilung des bedingten Bauconsenses jenem Zeitpunkte vorbehalten, in welchem über die dermalen noch nicht ausgetragene Frage der Anfangs- und der Endstrecke der projectirten Localbahn eine Entscheidung erfolgt und die Aufbringung des für den Bau erforderlichen Capitales nachgewiesen sein wird. Endlich wurden die Concessionswerber angewiesen, ein neues Project für die Endstrecke, das ist von km 29·8/9 bis km 32·3 (Anschluss an die Oesterr. Nordwestbahn) der gegenständlichen Localbahn, dem k. k. Eisenbahnministerium vorzulegen. [E.-M.-Z. 8435.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Lemberg: Eröffnung der Haltestelle Dębina.) Am 1. Mai 1902 wurde die auf der Linie Stryj—Beskid in km 33·2/4 zwischen den Stationen Synowódzko wyżne und Skole gelegene Haltestelle „Dębina“ für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Ausland.

Deutsches Reich. (Fahrgeschwindigkeiten auf deutschen Eisenbahnstrecken.) Ueber die Fahrgeschwindigkeit auf deutschen Eisenbahnen bringt die in Berlin erscheinende neue Zeitschrift „Die Welt auf Reisen“ in Nr. 5 einen Aufsatz, dem wir nach der „Z. d. V. D. E.-V.“ die nachfolgenden Angaben über die längeren deutschen Eisenbahnstrecken, die von den schnellsten Zügen zur Zeit mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von 70 km und darüber in der Stunde befahren werden, entnehmen. In vorderster Reihe steht als schnellster Zug der zweiclassige D-Zug Nr. 5 von Hamburg nach Wittenberge (159 km), ab Hamburg 12.51 an Wittenberge 2.44, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 84·4 km, und von Wittenberge nach Berlin (126·8 km), ab Wittenberge 2·48 an Berlin 4.19, mit einer Geschwindigkeit von 83·6 km in der Stunde. Sodann folgen mit Durchschnittsgeschwindigkeiten in der Stunde von

80·8 km ein zweiclassiger D-Zug Berlin-Halle (161·5 km) ab Berlin 11.05, Fahrzeit 2 Std.,
80·3 „ ein zweiclassiger D-Zug Freiburg-Offenburg (62·9 km), ab Freiburg 10.47, Fahrzeit 47 Min.,
79·5 km ein einclassiger Luxuszug Frankfurt (Oder)-Sommerfeld (75·5 km), ab Frankfurt 9.15, Fahrzeit 57 Min.,
79·1 „ ein zweiclassiger D-Zug Stendal-Hannover (150·3 km), ab Stendal 10.43, Fahrzeit 1 Std. 54 Min.,
78·5 „ ein einclassiger Luxuszug Berlin-Leipzig (172·7 km), ab Berlin 10.00, Fahrzeit 2 Std. 12 Min.,
78·2 „ ein zweiclassiger D-Zug Berlin-Bitterfeld (131·6 km), ab Berlin 7.40, Fahrzeit 1 Std. 41 Min.,
77·5 „ ein zweiclassiger D-Zug Mannheim-Karlsruhe (60·7 km), ab Mannheim 4.42, Fahrzeit 47 Min.,
77·2 „ ein einclassiger Luxuszug Bielefeld-Dortmund (97·8 km), ab Bielefeld 4.$\frac{52}{}$, Fahrzeit 1 Std. 16 Min.,
77·2 „ ein einclassiger Luxuszug Berlin-Frankfurt a/O. (81·2 km), ab Berlin 8.10, Fahrzeit 1 Std. 3 Min.,
76·9 „ ein einclassiger Luxuszug Sommerfeld-Liegnitz (107·7 Kilometer), ab Sommerfeld 10.17. Fahrzeit 1 Std. 24 Min.,
76·9 „ ein zweiclassiger D-Zug Colmar-Strassburg (65·4 km), ab Colmar 11.05, Fahrzeit 51 Min.,
76·7 „ ein zweiclassiger D-Zug Bremen-Harburg (103·6 km), ab Bremen 3.19, Fahrzeit 1 Std. 21 Min.,
76·3 „ ein zweiclassiger D-Zug Osnabrück-Bremen (122·1 km), ab Osnabrück 1.36, Fahrzeit 1 Std. 36 Min.,
75·6 „ ein dreiclassiger Schnellzug Magdeburg-Brandenburg (80·6 km), ab Magdeburg 6·51, Fahrzeit 1 Std. 4 Min.,
75·6 „ ein dreiclassiger Schnellzug Falkenberg-Berlin (112·2 Kilometer), ab Falkenberg 8·46, Fahrzeit 1 St. 29 Min.,
74·7 „ ein zweiclassiger D-Zug Karlsruhe-Offenburg (72·2 km), ab Karlsruhe 5.36, Fahrzeit 58 Min.,
74·7 „ ein einclassiger Luxuszug München-Regensburg (138·1 Kilometer), ab München 11.00, Fahrzeit 1 Std. 51 Min.,
74·2 „ ein zweiclassiger D-Zug Freiburg-Basel (61·8 km), ab Freiburg 7 $\frac{32}{}$, Fahrzeit 50 Min.,
74·1 „ ein dreiclassiger Schnellzug Braunschweig-Magdeburg (86·4 km), ab Braunschweig 5.$\frac{33}{}$, Fahrzeit 1 Std. 10 Min.,
73·1 „ ein dreiclassiger D-Zug Berlin-Landsberg (129·1 km), ab Berlin 7.$\frac{30}{}$, Fahrzeit 1 Std. 46 Min.,
73·0 „ ein einclassiger Luxuszug Bielefeld-Hamm (109·5 km), ab Bielefeld 3.$\frac{12}{}$, Fahrzeit 1 Std. 30 Min.,
72·6 „ ein dreiclassiger Schnellzug Dobrilugk-Berlin (102·9 km), ab Dobrilugk 11.23, Fahrzeit 1 Std. 25 Min.,
72·4 „ ein einclassiger Luxuszug Posen-Thorn (141·1 km), ab Posen 1.08, Fahrzeit 1 Std. 57 Min.,
71·5 „ ein einclassiger Luxuszug Halle-Erfurt (108·5 km), ab Halle 5.31, Fahrzeit 1 Std. 31 Min.,
71·5 „ ein einclassiger Luxuszug München-Kufstein (98·9 km), ab München 8·41, Fahrzeit 1 Std. 23 Min.,
70·2 „ ein zweiclassiger D-Zug Mainz-Mannheim (76 km), ab Mainz 3.33, Fahrzeit 1 Std. 5 Min.,
70·1 „ ein zweiclassiger D-Zug München-Nürnberg (198·7 km), ab München 8.00, Fahrzeit 2 Std. 50 Min., und
70·0 „ ein dreiclassiger Schnellzug Darmstadt - Heidelberg (60·7 km), ab Darmstadt 10·42, Fahrzeit 52 Min.

Auf allen übrigen deutschen Bahnstrecken werden von keinem Zuge Durchschnittsgeschwindigkeiten von 70 km in der Stunde erreicht. Es ist indes zu bemerken, dass die Zahl aller Züge, die in Deutschland mit einer so hohen Geschwindigkeit gefahren werden, sich wesentlich höher stellt als die obige Zusammenstellung ergibt, da darin bei den bezeichneten einzelnen Bahnstrecken immer nur je der schnellste Zug aufgeführt ist. So werden z. B. auf der Strecke Berlin-Halle ausser dem D-Zuge, ab Berlin 11.05, mit 80·8 km Stundengeschwindigkeit, hin und zurück noch 8 Züge und auf der Strecke Stendal-Hannover ausser dem D-Zuge, ab Stendal 10.43, mit 79·1 km Stundengeschwindigkeit, hin und zurück noch 7 Züge mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von mehr als 70 km in der Stunde gefahren.

Deutsches Reich. (Aus dem Geschäftsberichte der Hannover'schen Strassenbahn für das Jahr 1901.) Der Geschäftsbericht der Strassenbahn Hannover für das Jahr 1901 erwähnt — wie das „Dresdner Journal“ berichtet — im Eingange, dass im vorigen Jahre zwei Generalversammlungen stattfanden, in denen es sich darum handelte, dem Unternehmen neue Mittel zuzuführen; ferner wird mitgetheilt, dass in der nächsten Generalversammlung der Bericht der erwählten Revisionscommission und der Gegenbericht der Direction zum Vortrage gelangen werden. Der Bericht wiederholt die bekannten Thatsachen, die von ungünstigem Einflusse auf das Ergebniss des Unternehmens waren. Die Verwaltung glaubt bei Einführung der Oberleitung einen rationelleren Betrieb einrichten zu können; man will mit gleichen Betriebsmitteln eine dichtere Wagenfolge und eine Erhöhung der Einnahmen,

ohne eine solche der Ausgaben, erzielen. Die Steigerung der Ausgaben betrug Mk. 762.000. Die die Beseitigung des Accumulatorenbetriebes bezweckenden Verhandlungen haben mit der Stadt Linden zu dem erwünschten Ziele geführt. Nachdem durch Verfügung des Regierungs-Präsidenten der Accumulatorenbetrieb auch in Hannover verboten worden ist, so dürfte auch hier eine Einigung bald erfolgen. Auch verschiedene andere von der Stadt erhobene Ansprüche sind nunmehr beseitigt worden und einige andere sind vor einem Schiedsgerichte noch anhängig. Was die finanzielle Lage der Gesellschaft betrifft, so ist darüber seinerzeit nach der ausserordentlichen Generalversammlung vom 14. November 1901, welche die Zuzahlung auf die Actien beschloss, an dieser Stelle eingehend berichtet worden. Der Beschluss hatte zur Folge, dass auf 22.569 Actien die Zuzahlung von 25 pCt. geleistet wurde; für die Zuzahlung erhielten die betreffenden Actionäre Gewinnantheilscheine, die nach Abzug der Stempel- und Unkosten der Gesellschaft eine Summe von Mk. 5,464.601 zuführten. Der Stempelfiscus hatte hiebei für jeden Gewinnantheilschein Mk. 2·40 zu viel an Stempelgebühren abgefordert, eine deshalb gegen den Stempelfiscus eingereichte Klage ist in erster Instanz zu Gunsten der Gesellschaft entschieden worden, falls auch die weiteren Instanzen in diesem Sinne entscheiden, wird der Gesellschaft eine Summe von Mark 54.165 zurückzuzahlen sein. Den Wünschen einer grossen Zahl von Actionären, noch nachträglich die Zuzahlung leisten zu können, soll Rechnung getragen werden, indessen wird von ihnen eine Mehrleistung verlangt, sie erhalten gegen eine Nachzahlung von Mk. 300 einen Gewinnantheilschein von Mk. 250. Die Zuzahlung ist innerhalb einer Ausschlussfrist von 14 Tagen zu leisten. Die Zugänge zu den verschiedenen Conten stellten sich im Jahre 1901 auf Mk. 3,835.432. Das bei Begebung der Anleihe von Mk. 5,000.000 entstandene Disagio von Mk. 200.000 ist dem bereits vorhandenen Disagio-Conto zugelastet worden. Nach den gesetzlichen Bestimmungen muss die eingezahlte Summe von Mk. 5,546.601 zu Abschreibungen verwendet werden, zu solchen werden ferner noch der Amortisationsfonds von Mark 779.033 und der Erneuerungsfonds von Mk. 391.052 herangezogen, so dass zusammen für Abschreibungen Mk. 6,716.647 zur Verfügung stehen, für deren Verwendung im einzelnen die Verwaltungsvorschläge macht. Die Betriebseinnahmen stellten sich (einschliesslich Zinsen, Vortrag aus dem Jahre 1900, Coursgewinne und Erlös von verkauften Pferden) auf Mk. 3,651.754. Die Gesammtausgaben betrugen Mk. 2,936.639, so dass ein Ueberschuss von Mk. 715.115 verbleibt, der, wie folgt, verwendet werden soll: Prämienzuschlags-Conto Mk. 7175, an den Betriebsreservefonds Mk. 10.000, ausserordentliche Zuwendung an den letzteren Mk. 50.000. Verbleibende Mk. 647.940 sollen dem Erneuerungsfonds zufliessen. Von den einzelnen Betrieben ergaben der Personenbetrieb eine Einnahme von Mk. 2,856.376, der Güterverkehr Mk. 342.201, das Elektricitätswerk Mk. 201.282 und der Omnibusbetrieb Mk. 124.454.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Berlin: Eröffnung der Station Nikolasse.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 12. April zufolge wird am 1. Mai die am Schnittpunkte der Wannseebahn und der Bahn Berlin-Nordhausen zwischen den Stationen Wannsee und Schlachtensee, bezw. Grunewald neuerrichtete Station Nikolasse für den Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehr eröffnet werden.

— (Directionsbezirk Breslau: Eröffnung des Haltepunktes Woitz für den Personenverkehr.) Zufolge Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 9. April wird am 1. Mai der auf der Hauptbahnstrecke Neisse—Camenz zwischen den Verkehrsstellen Friedenthal-Giesmannsdorf und Ottmachau gelegene Haltepunkt Woitz für den Personenverkehr eröffnet.

— (Directionsbezirk Cassel: Eröffnung der Neubaustrecke Nuttlar—Steinhelle.) Zufolge einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 11. April wird am 1. Mai die 7·73 km lange Neubaustrecke Nuttlar—Steinhelle mit den Haltestellen Bigge und Steinhelle für den Personen-, Gepäcks-, Güter- und Thierverkehr eröffnet. Die Entfernung von Nuttlar nach Bigge beträgt 4·40 km und von Bigge bis Steinhelle 3·33 km.

— (Directionsbezirk Erfurt: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Ringleben-Gebesee.) Zufolge Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 8. April können von und nach der auf der Bahnstrecke Nordhausen—Erfurt zwischen den Verkehrsstellen Strassfurt und Walschleben gelegenen Station Ringleben-Gebesee fortan Fahrzeuge aller Art abgefertigt werden.

— (Directionsbezirk Kattowitz: Unrichtige Abfertigung von Gütern.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge kommen für das in der Nähe der Eisenbahnstation Breslau M. F. liegende Dorf Cosel, welches keine Eisenbahnstation ist, häufig Sendungen, deren Bestimmungsstation im Frachtbriefe „Cosel bei Breslau“ lautet, auf der an der Eisenbahnstrecke Kandrzin—Neisse gelegenen Eisenbahnstation Cosel an, demnach zur Vermeidung von Verschleppungen darauf aufmerksam gemacht wird, dass bei Sendungen mit Frachtbriefvorschrift „Cosel bei Breslau“ als Eisenbahnstation „Breslau M. F.“ im Frachtbriefe erscheinen muss.

— (Eröffnung der Theilstrecke Schwientochlowitz—Königshütte der Strecke Kattowitz—Chorzow.) Zufolge einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 15. April wird am 1. Mai die Theilstrecke Schwientochlowitz—Königshütte der Vollbahnverbindung Kattowitz—Chorzow dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die neue Bahnlinie ist den Betriebsinspectionen Kattowitz und Beuthen I, der Maschineninspection Kattowitz und der Werkstätteninspection Gleiwitz unterstellt.

Württemberg. (Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen: Eröffnung des Haltepunktes Schmiechen-Ort für den Personenverkehr.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge, ist am 17. April der an der Bahnstrecke Münsingen—Schelklingen zwischen den Stationen Thalsteusslingen und Schelklingen gelegene Haltepunkt Schmiechen-Ort für den Personenverkehr eröffnet worden.

Sachsen. (Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen: Verwechslung von Stationen betreffend.) Die an der Linie Altenburg—Langenleuba-Oberhain gelegene Haltestelle Wernsdorf bei Penig wird vielfach mit den Stationen Wernsdorf b. Merseburg, Wernsdorf (Reuss) der schmalspurigen Eisenbahn Gera-Meuselwitz-Wuitz oder Wermsdorf der schmalspurigen sächsischen Eisenbahn Mügeln b. Oschatz-Nerchau-Trebsen verwechselt. Sendungen nach der Station Wernsdorf b. Penig sind, je nachdem sich die billigste Frachtberechnung ergibt, entweder auf Altenburg oder auf Langenleuba-Oberhain abzufertigen. Für die Strecke zwischen den vorgenannten Verkehrsstellen und Wernsdorf b. Penig kommt noch eine Uebergangsfracht, und zwar nach der Entfernung von 22 km für Altenburg—Wernsdorf b. Penig und von 4 km für Langenleuba-Oberhain—Wernsdorf b. Penig, zur Einhebung.

Amerika. (Bevorstehende Vereinigung der Louisville- and Nashville- und der Southern-Bahn.) Nachrichten aus den Vereinigten Staaten von Amerika zufolge soll eine Vereinigung der Louisville- and Nashville- und der Southern-Bahn bevorstehen. Die Lousville- and Nashville-Eisenbahn hat dermalen eine Strecke von 5324, die Southern-Eisenbahn eine solche von 7700 englischen Meilen im Betriebe.

Belgien. (Stationsnamenänderungen.) Die belgische Station Stockel trägt fortan die Bezeichnung „Wesembeck-Stockel“, dagegen erhält die Station Wesembeck die Bezeichnung „Ophem“.

Vereinigte Staaten von Brasilien. (Aus dem Jahresberichte per 1901 der „Leopoldina Railway“.) Nach dem Jahresberichte der „Leopoldina Railway“ per 1901 ergibt sich, wie die „Hamb. Nachr.“ mittheilen, eine Bruttoeinnahme von Lst. 840.330 (gegen Lst. 558.657 im Jahre 1900), die Betriebsspesen betrugen Lst. 547.983 (Lst. 448.978) und das Nettoergebniss Lst. 292.347 (Lst. 109.679). Nach Zuschlag des Saldos aus dem Jahre 1900, der Regierungsgarantien und Zinsen etc., jedoch nach Abzug der Debenturezinsen verblieben Lst. 290.289. Es wurde daraus eine Dividende von 7 sh per Aetie (3·5 pCt.) erklärt, die Lst. 191.237 absorbirt; Lst. 99.052 wurden auf neue Rechnung vorgetragen. Die Betriebskosten betrugen 65·20 pCt. der Einnahmen im Vergleich zu 80·37 pCt. im Jahre 1900 und sind demnach um 15·16 pCt. niedriger. Die Bundesgarantien sind fast alle eingegangen. Von dem Staate Minas sind noch die Jahre 1900 und 1901 rückständig in der Höhe von Lst. 38.691, doch ist behufs Tilgung dieser Summe kürzlich ein Arrangement getroffen worden. Das Schienennetz wurde von Enire Rios im Staate Rio de Janeiro nach Silvaira Lodo im Staate Minas Geraes (21 Meilen), behufs Verbindung der Minas Linien und Petropolis, ausgedehnt; ferner von Mimoso nach Cachociro (35 Meilen), wodurch die Staaten Rio de Janeiro und Espirito Santo verbunden werden. Ausserdem steht die Verwaltung behufs Ankauf einer Zweigbahn im Staate Rio de Janeiro (33 Meilen lang) in Unterhandlung.

Schiffahrt.

Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft. (Aus dem Jahresberichte 1901.) Aus dem Jahresberichte der Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft pro 1901 entnehmen die „Hamb. Nachr." Folgendes: Die Schiffahrtsverhältnisse waren weniger günstig als im Vorjahre. Das Betriebsmaterial konnte, besonders in der zweiten Hälfte des Jahres, nicht voll ausgenützt werden. Der Bergverkehr wurde durch die mangelnden Maiszufuhren beschränkt und der Thalverkehr erlitt unter der Minderverfrachtung von Baumaterialien wegen der beschränkten Bauthätigkeit und dem Rückgange der Rohzuckerfrachten infolge Frachtdetarifirung der Eisenbahnen eine erhebliche Einbusse. Die Gesellschaft hatte deshalb auch keine Veranlassung, den Schiffspark zu vergrössern und stellte nur einen neuen Hinterraddampfer „Vlotho" in ihren Betrieb ein als Ersatz für den im Vorjahre ausrangirten und verkauften alten Güterdampfer „Fortuna". Der gesammte Oberweserverkehr hat etwas abgenommen. Befördert wurden bergwärts in 1253 Schiffen 261.474 t gegen 1291 Schiffe mit 275.876 t im Jahre 1900 und 1199 Schiffe mit 244.544 t im Jahre 1899; thalwärts 1504 Schiffe mit 363.640 t gegen 1549 Schiffe mit 379.041 t im Jahre 1900 und 1468 Schiffe mit 353.410 t im Jahre 1899; der darin enthaltene Fuldaverkehr betrug dagegen im Jahre 1900 bergwärts 21.850 t, thalwärts 18.983 t, zusammen 40.833 t, gegen 38.987 t im Vorjahre; er weist also, trotz einer Minderzahl der Schifffahrtstage, eine Zunahme auf. Die Gesellschaft trägt selbst die Fuldaabgaben, um den Verkehr nicht zu belasten. Die erhoffte Verkehrsausdehnung ist erst dann zu erwarten, wenn zur Ermöglichnng eines grossen Transitverkehres die Wirkung der ungünstigen Lage des Hafens bei Cassel durch die wiederholt erbetenen, aber noch nicht gewährten Eisenbahntarifconcessionen ausgeglichen wird. Im Berichtsjahre sind an der Oberweser einige erfreuliche Verbesserungen in Angriff genommen worden. Bei Höxter wird ein Schutzhafen gebaut. Stolzenau erhielt im Anschlusse an die Steinhuder Meerbahn eine Geleiseverbindung mit dem Weserufer. Bei Hemelingen ist ein Schutz- und Handelshafen im Baue, der möglicherweise noch in diesem Jahre betriebsfertig wird. In Nienburg wird mit dem Baue einer neuen, an Stelle der hiuderlichen alten Brücke und daneben mit dem dringend nöthigen Hafenbau in diesem Jahre begonnen. Auch die Herstellung einer Geleiseverbindung in Holzminden und die Vergrösserung der Geleiseanlage in Minden, sowie die Verbesserung der Lösch- und Ladestelle in Vlotho scheinen ihrer Verwirklichung näher gerückt zu sein. Immerhin sind an der Oberweser noch eine Anzahl Mängel abzustellen, wenn sie zu einer einigermassen leistungsfähigen Wasserstrasse werden soll. Die Gesellschaft nennt nur die fehlenden Geleiseverbindungen in Hann, Münden und Bodenfelde oder Karlshafen rechtsseitig, die zu schmalen Durchfahrtseröffnungen der Brücken bei Rinteln und Rehme und die gefahrliche Enge an der Mindener Schlayde. Die Abstellung dieser Mängel hat sich auch bei der letztjährigen Strombefahrung der Weserstrom-Schiffahrtscommission als dringend wünschenswerth ergeben. Die Betriebsausgaben wurden durch die hohen Kohlenpreise und erhöhten Löhne nicht unwesentlich vermehrt; andererseits war es jedoch der Gesellschaft möglich, ihren Betrieb intensiver auszugestalten, so dass sie, neben rund Mk. 137.000 Abschreibungen, eine Dividende von 5 pCt. wie im Vorjahre vorschlagen konnte.

Verschiedene Mittheilungen.

Oesterreichische Schuckertwerke. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 5. April 1902 fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Generaldirector Eduard Palmer und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs k. k. Ministerialsecretärs Dr. Theobald Pollak eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Oesterreichischen Schuckertwerke statt. Auf der Tagesordnung der Versammlung stand: 1. Beschlussfassung über den Antrag des Verwaltungsrathes auf Erhöhung des Actiencapitales. 2. Statutenänderung. An der Generalversammlung nahmen 10 Actionäre theil, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 15.950 Actien mit 1590 Stimmen vertraten. Den Anlass zur Capitalserhöhung und zur Statutenänderung bildet die Umwandlung der ungarischen Repräsentanz der Gesellschaft in eine selbstständige ungarische Actiengesellschaft deren sämmtliche Actien in den Besitz der Actiengesellschaft Oesterreichische Schuckertwerke zu übergeben seien. Die Gründung der vorerwähnten ungarischen Actiengesellschaft ist auch am 8. Februar 1902 unter der Firma: „Magyar Schuckert-Müvek" durchgeführt worden. Die Generalversammlung fasste einstimmig folgende Beschlüsse:

1. Auf Grund des § 8 des Gesellschaftsstatutes wird das derzeit K 8,000.000 betragende Actiencapital der Gesellschaft durch Ausgabe von 2000 Stück baar und voll einzubezahlender, auf den Inhaber lautender Actien à K 500 auf K 9,000.000 erhöht.
2. Die Dividendenberichtigung der neuen, mit dem Betrage von K 1,000.000 auszugebender Actien wird ab 1. April 1902 festgesetzt.
3. Der Verwaltungsrath wird ermächtigt, diese Actien al pari nach Massgabe der auf die Actien der „Magyar Schuckert-Müvek" erfolgten, bezw. zu erfolgenden Einzahlungen, unter Einhebung von 5 pCt. Stückzinsen, zu begeben.
4. Der Verwaltungsrath wird ermächtigt, die sämmtlichen infolge der in der Generalversammlung gefassten Beschlüsse nothwendig werdenden Aenderungen des derzeit geltenden Gesellschaftsstatutes, insbesondere derjenigen der §§ 7 und 8 desselben selbstständig zu formuliren und mit der k. k. Regierung mit der Wirkung zu vereinbaren, als ob dem Wortlaute dieser Aenderungen seitens der Generalversammlung selbst zugestimmt worden wäre.

[E.-M.-Z. 15.714 ex 1902.]

Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 3. April 1902 fand in Teplitz unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Geheimrath Franz Wittich und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Bezirkshauptmannes Richard M. Gräf die diesjährige (9.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft statt. Bei derselben waren acht Actionäre erschienen, welche 4848 Actien mit 240 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrug im abgelaufenen Geschäftsjahre die Anzahl der beförderten Personen 1,626.776 (gegen 1900 + 5·91 pCt.) bei einer Verkehrsleistung von 555.191 Zugskilometer (+ 3·6 pCt.) und die Einnahmen hiefür K 223.204·02 (+ K 3786·92). Für den Gütertransport wurden 6241 km geleistet und die hieraus erzielten Einnahmen betragen K 871·61 (+ K 259·44). Die Gesammteinnahmen beziffern sich mit K 233.526·77 (+ K 5777·26) denen Auslagen in der Höhe von K 145.520·36 (+ K 11.921·09) gegenüberstehen. Nach Abzug der Amortisationsquote per 1901 für die Prioritätsactien I., II. und III. Emission, im Betrage von K 8800 (+ K 400), verbleibt ein Ueberschuss von K 79.206·41 (— K 6543·83). Zuzüglich des Gewinnvortrages aus dem Jahre 1900 per K 1526, stellt sich der Reingewinn des Gegenstandsjahres auf K 80.732·41 (— K 7216·59). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Ferner wurde beschlossen von obigem Gewinne K 1584·13 in den Reservefonds zu hinterlegen, K 74.960 an die im Umlaufe befindlichen 4685 Stück Prioritätsactien I., II. und III. Emission, das sind K 16 für jede Actie als 4percentige Dividende (im Vorjahre 4½percentige) zu vertheilen, weitere K 2000 dem Erneuerungsfonds zuzuführen und die erübrigenden K 2188·28 auf neue Rechnung vorzutragen. Nach durchgeführter Wahl des Revisionsausschusses wurden die turnusgemäss ausscheidenden Verwaltungsräthe Geheimrath Franz Wittich und Franz Josef Fügner in den Verwaltungsrath wiedergewählt. Endlich wurde der Verwaltungsrath ermächtigt, eine Revision des zwischen der Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft und der Stadtgemeinde Teplitz-Schönau bestehenden Vertrages dahingehend durchzuführen, dass einerseits die Gesellschaft von der Verpflichtung zum Ausbaue der Linie vom Stephansplatz zur Gasanstalt, sowie der Verbindungslinie durch die Giselastrasse enthoben werde, anderseits erforderlichenfalls der Stadtgemeinde die Concession gemacht werde, dass das ihr im Jahre 1937 zustehende Heimfallrecht auch auf die eventuell zum Ausbaue gelangende Linie vom Marienhofe nach Settenz ausgedehnt werde. [E.-M.-Z. 17.754 ex 1902.]

Personal-Nachrichten.

Der k. k. Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern den k. k. Bezirkshauptmann Wilhelm Barvitius in Schluckenau mit den Functionen eines Regierungscommissärs in Gemässheit des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, für die den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 3. August 1901, R.-G.-Bl. Nr. 119, bildende Localbahn von Nixdorf nach Rumburg mit der Abzweigung von Herrnwalde nach Schönlinde betraut. [E.-M.-Z. 11.666/7 ex 1902.]

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg beabsichtigt die Lieferung nachbenannter Maschinen und Werkstätteneinrichtungen im öffentlichen Offertwege zu vergeben, und zwar:

1 Stück Drehstrom-Generator von 100 HP.
1 „ elektrisch betriebenen Laufkrahn für 5 Tonnen Tragkraft.
1 „ Einrichtung einer vorhandenen Schiebebühne für elektrischen Betrieb.
1 „ Entstaubungs- und Holzspänetransportanlage.

Die Lieferung dieser Maschinen- und Werkstätteneinrichtungen hat auf Grund der allgemeinen besonderen Bedingnisse und der speciellen Bedingungen für die Lieferung diverser maschinellen Werkstätteneinrichtungen, sowie der genauen Beschreibungen zu erfolgen.

Diese Behelfe sind im Bureau für Zugförderungs- und Werkstättendienst der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction erhältlich.

Für die oben genannten Lieferungen werden vorschriftsmässig gestempelte, gesiegelte Offerte mit der Aufschrift „Offerte für die Lieferung von Werkstätteneinrichtungen“ bis zum **26. Mai 1902, Mittags 12 Uhr,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 27. Mai 1902, um 1 Uhr Nachmittags, bei der k. k. Staatsbahn-Direction statt und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind aufzunehmen:

1. Die Preise per Stück in Kronenwährung Noten in Ziffern und Schrift einschliesslich der an den Maschinen anzubringenden Arbeiterschutzvorrichtungen, einschliesslich aller Zoll- und Patentgebühren, franco einer zu benennenden Station der k. k. österr. Staatsbahnen, von welcher der Transport bis zur Verwendungsstelle nur und unter Benützung der Linien der k. k. österr. Staatsbahnen erfolgen kann.
2. Die Gewichte der offerirten Lieferungsgegenstände in Kilogramm.
3. Liefertermine.
4. Die Garantiezeit.
5. Die Einlieferungsstation.
6. Erzeugungsort.

Dem Offerte sind die Zeichnungen der offerirten Maschinen und Werkstätteneinrichtungen beizuschliessen.

In dem Offerte muss entweder die Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferungsbedingnisse und Beschreibungen der Lieferungsgegenstände eingesehen hat und vollinhaltlich annimmt oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen Lieferungsbedingnisse und Beschreibungen dem Offerte beigeschlossen sein. (Die Offerte und Offertbeilagen sind per Bogen mit je einer Stempelmarke von 1 Krone, Zeichnungen, welche grösser sind als ein Bogen Kanzleipapier (21/34 cm), sind mit 2 Kronen-Stempelmarken zu versehen.)

In dem Offerte ist weiters die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis Ende August 1902 im Worte bleibt.

Es finden nur jene Offerte Berücksichtigung, die von Fabrikanten, welche die Lieferungsgegenstände selbst erzeugen, bezw. durch deren Bevollmächtigte zur Vorlage gebracht werden.

Die k. k. Staatsbahn-Direction behält sich ferner vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Lemberg, im April 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction.

Wilhelm Beck & Söhne, Wien

k. u. k. Hoflieferanten.

Eigenes Geschäftshaus: VIII. Langegasse 1. Telephon.
Stadt-Niederlage: I. Graben, Palais Equitable. Telephon

Uniformen und Uniformsorten für jede Rangsclasse. — Feine Herrengarderobe. Sportcostüme. — Wäscheausstattung.

Entgegenkommendste Zahlungsbedingungen. 668

Illustrirte Preislisten frei.

K. k. priv.

Oesterreichisches Credit-Institut für Verkehrs-Unternehmungen und öffentliche Arbeiten.

Zufolge Beschlusses der sechsten ordentlichen Generalversammlung der Actionäre des k. k. priv. Oesterreichischen Credit-Institutes für Verkehrs-Unternehmungen und öffentliche Arbeiten wird der

Actien-Coupon Nr. 6

vom 1. Mai l. J. an mit

Kronen 12.—

in **Wien** bei unserer Hauptcasse,
„ „ „ der Niederösterreichischen Escompte-Gesellschaft,
in **Budapest** bei der Vaterländischen Bank-Actien-Gesellschaft,
in **Berlin** bei den Herren Robert Warschauer & Comp.,
in **Frankfurt a. M.** bei Herrn Jakob S. H. Stern,
in **Hamburg** bei den Herren Johann Berenberg, Gossler & Co.
eingelöst.

Wien, am 30. April 1900.

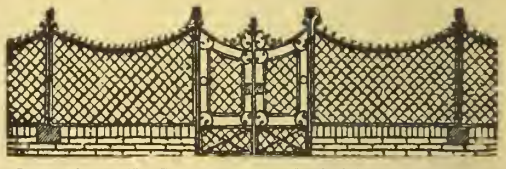
Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Praktische Einfriedungsgitter.

Joh. Meerkatz, Wien, VII/1, Neubaugasse 68

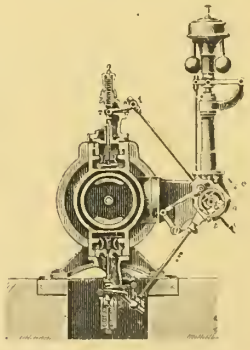
k. u. k. Hoflieferant und ausschl. priv. Sieb- und Drahtwaarenfabrik



offerirt Drahtgitter für Garten- und Waldeinfriedungen, Hühnerhöfe, Fasanerien, Wildparks-Volièren, Rasen-, Blumenbeet- und Bassineinfassungen; verzinkten Patentstahistacheldraht eigener Erzeugung und besonders guter Qualität, schmiedeiserne Staketengitter, Oberlichten-, Sand-, Schotter- und Fenstergitter, Funkenfänger, Drahtmatratzen solidester Construction.

Illustrirte Kataloge und Kostenvoranschläge gratis.

Weltausstellung Wien 1873 Fortschrittsmedaille. | Gegründet 1853. | Weltausstellung Paris 1900 Grand Prix.



G. Topham

Maschinenfabrik und Eisengiesserei
Wien, Favoriten.

Specialitäten: 665

Sägewerks- und Holzbearbeitungsmaschinen in vollkommenster Ausführung nach neuesten formvollendeten Modellen für alle Zwecke der Holzindustrie.

Dampfmaschinen mit Präcisions-Schieber- und zwangläufiger Ventilsteuerung (Patent Eisner). Über 400 im Betriebe.

Transmissionen mit und ohne Ringschmierlager, sowie auf Maschinen geformte **Zahnräder** aller Art.

Spindel- und Excenterpressen, hydraulische Pressen und die zugehörigen Pumpwerke.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestellen Borow und Roth-Poritschen.

Am 1. Mai 1902 werden die zwischen der Station Lužan und Schwihau in Kilometer 66·4 und 62·6 der Linie Pilsen—Eisenstein gelegenen Haltestellen Borow und Roth-Poritschen für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Verkehrszeiten der in diesen Haltestellen Aufenthalt nehmenden Züge sind folgende:

Abfahrt von der Haltestelle	Zug Nr. 1211	1213	1215	1225
Borow	11 38	1 12	7 10	7 00
Roth-Poritschen	11 44	1 19	7 17	7 07
gegen Schwihau	Vorm.	Nachts	Früh	Abends

Abfahrt von der Haltestelle	† An Werktagen nach Sonn- und Feiertagen 1270†	1212	Zug Nr. 1214	1216	† Vom 1./7.—15./9. täglich, sonst nur an Sonn- und Feiertagen 1218	1220†
Roth-Poritschen	3 34	2 18	4 33	8 26	12 36	10 30
Borow	3 44	2 24	4 39	8 32	12 42	10 36
gegen Lužan	Nachts		Nachm.	Früh	Nachm.	Abends

Die Ausgabe der Fahrkarten findet in der Haltestelle Borow im Wächterhause Nr. 51, in der Haltestelle Roth-Poritschen im Wächterhause Nr. 53, die Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege statt.

Pilsen, im April 1902. [376]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn
als betriebführende Verwaltung der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Ausserkraftsetzung des Gebührentarifes der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vom 1. August 1898 und der ermässigten Frachtsätze und Frachtnachlässe aus der „Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen auf den im Betriebe der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn stehenden Localbahnen“ vom 1. Jänner 1901.

Mit Ende Juni 1902 treten ausser Kraft:

1. Der Gebührentarif, Theil II, für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. giltig vom 1. August 1898.

2. Die in der „Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen auf den im Betriebe der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn stehenden Localbahnen“, giltig vom 1. Jänner 1901, und die im Nachtrage I hiezu, giltig vom 1. Jänner 1902, enthaltenen Frachtsätze und Frachtnachlässe für den Verkehr der Stationen der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn unter einander, sowie für den Verkehr zwischen den Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn einerseits und den Stationen der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn andererseits.

Wien, am 28. April 1902. [377]

Die Direction der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn
als betriebführende Verwaltung der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Oesterreichisch-Bayerischer Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrkarten und Gepäckstaxen.

Mit 15. Mai 1902 gelangen für die einfache Fahrt zwischen St. Anton und München C.B. über Innsbruck—Kufstein combinirte Fahrkarten I. und II. Classe (St. Anton — Innsbruck Personenzug, sonst Schnellzug), sowie Personenzugs-Fahrkarten II. und III. Classe, dann zwischen Zell am See und München C.B. über Salzburg Schnellzugs-Fahrkarten I. und II. Classe und Personenzugs-Fahrkarten III. Classe, sowie directe Gepäckstaxen zur Einführung.

Wien, am 29. April 1902. [378]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Einführung des Nachtrages III zum Tarife, Theil II, Abtheilung B, und eines Berichtigungsblattes zum Ausnahmetarife Nr. 2 für Wein etc.

Mit 1. Mai 1902 treten der Nachtrag III zum Tarife, Theil II, Abtheilung B, und ein Berichtigungsblatt zum Ausnahmetarife Nr. 2 für Wein etc. in Wirksamkeit.

Dieselben enthalten Entfernungskürzungen und Frachtermässigungen für süditalienische und sicilianische Stationen, welche durch die Eröffnung der Linie Salerno—Mercato—S. Severino entstanden sind.

Exemplare des Nachtrages III zum Tarife, Theil II, Abth. B, können zum Preise von K —·40 per Stück, Exemplare des Berichtigungsblattes zum Ausnahmetarife Nr. 2 kostenlos von unserer commerciellen Direction bezogen werden.

Wien, am 29. April 1902. [379]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

1. Mai. Infolge Dammrutschung wurde der Gesammtverker in der Theilstrecke Borszczów—Iwanie puste der Localbahnlinie Teresin—Iwanie puste auf voraussichtlich zwei Tage eingestellt.

Ausland.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz etc. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Juni 1901. (Tarifnachtrag III.) Vom 15. April 1902 gelangte der Nachtrag III zu obgenanntem Ausnahmetarif zur Einführung. Der Nachtrag enthält ausser den zum 15. December 1901, 15. Jänner 1902 und 1./25. Februar 1902 im Verfügungswege eingeführten, bezw. aufgehobenen Frachtsätzen eine weitere Anzahl neuer Frachtsätze von Stationen der Directionsbezirke Cassel, Danzig, Frankfurt a. M., Kattowitz und Stettin, der kgl. Bayerischen, Württembergischen, Sächsischen und grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen und Eisern-Siegener Eisenbahn nach den bisherigen Empfangsstationen, sowie den Stationen Rosenberg O.-S. des Directionsbezirkes Kattowitz und Kratzwiek des Directionsbezirkes Stettin, sowie einige Ergänzungen und Berichtigungen bestehender Frachtsätze, des Waarenverzeichnisses und der Vorbemerkungen. Gleichzeitig wird der entsprechende Frachtsatz Schönberg i. Sachsen—Kratzwiek im Ausnahmetarif Nr. 7 des Berlin-Stettin-Sächsischen Gütertarifes aufgehoben. Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 1. Juni 1902 ab giltig.

Der Nachtrag ist zum Preise von 10 Pfennig bei den betheiligten Dienststellen erhältlich.

Schlesisch-Sächsischer Thierverkehr. (Einführung neuer Frachtsätze.) Mit dem 15. April 1902 traten für die Beförderung von Vieh in einzelnen Stücken und in Wagenladungen zwischen Station Hartliebsdorf (Directionsbezirk Breslau) und den Stationen Dresden-Alt-, Friedrich- und Neustadt, sowie Zittau der Sächsischen Staatseisenbahnen directe Frachtsätze in Kraft. Die Höhe derselben ist bei den betheiligten Dienststellen zu befragen.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation. (Einführung eines neuen Ausnahmetarifes.) Für den bis 30. April 1902 giltigen Ausnahmetarif tritt mit Giltigkeit für die Zeit vom 1. Mai 1902 bis 30. April 1907 ein neuer Ausnahmetarif in Kraft, der neben einigen anderen Aenderungen des bisherigen Tarifes vereinfachte Anwendungsbedingungen, die seit der Ausgabe des Ausnahmetarifes vom 1. August 1900, sowohl im gesammten Verkehr als auch für den Bereich der Preussisch-Hessischen Staatsbahnen durch Bekanntmachungen eingeführten Aenderungen, sowie die Aufnahme der Brohlthal-, Gera-Meuselwitz-Wuitzer, Jagstthal-, Reutlingen-Eningener und Teutoburger Wald-Eisenbahn, der Strecke Greussen—Ebeleben—Keula der Centralverwaltung für Secundärbahnen, der Strecke Franzburg—Tribsees der Stralsund-Tribseer Eisenbahn und der Stationen Herzlake und Flechum der Meppen-Haselünner Eisenbahn enthält.

Abzüge des Ausnahmetarifes sind zum Preise von 5 Pfennig für das Stück bei dem Auskunftsbureau in Berlin auf Bahnhof Alexanderplatz zu beziehen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Stationsnamenänderung.) Der Name der Station Breitingen (Linie Leipzig—Hof) wird ab 1. Mai 1902 in „Breitingen-Regis“ ungeändert.

Der seit **1807** schon bekannte und als Specialität berühmte
Becher'sche Karlsbader Englisch-Bitter
ist der beste aller Magenliqueure. Ueberall käuflich. Vielfach prämiirt. Firma beachten, da viele werthlose Nachahmungen ausgeboten werden. Johann Becher, Liqueurfabrik, Karlsbad in Böhmen 691. Vertreter in Wien: Carl Zechmeister, XVIII. Gentzgasse 19.

„COURIER“
Internationales Reise- und Fahrkarten-Bureau
NAGEL & WORTMANN 663
Fahrkarten-Stadtbureau der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn
FAHRKARTENBUREAU der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
WIEN, I. Operngasse 6. — ABBAZIA, Südbahn Hotel Stefanie.

Das beste, billigste und dauerhafteste Rostschutzmittel für Eisenconstructionen!
„ROSTINIT“ Schuppenfarbe von 672 Dr. J. WERBER
Fabrik: Cornelusgasse 10 WIEN, VI/1 Comptoir: Gumpendorferstr. 63c

Specialfabriken für
Pumpen und **Waagen**
Grösstes Lager. 669
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

Liman & Petzold WIEN III, Matthäusgasse 8.
Im Nu entfernt den Rost „Antoxin“. Erspart 5/6 Arbeitszeit und eine Menge Putzwolle.
„Rostschutzöl“ schützt jeden Gegenstand vor Rost unter allen Verhältnissen. 655

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1116	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	der Serie 4 des in Rubrik 8 angeführten Ausnahmetarifes	Léva, Station der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Paris Douane	Bedingungen des in der Rubrik 8 bezeichneten Ausnahmetarifes	vom 1. Juni 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Ausnahmetarif für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen im Verkehre zwischen Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen einerseits und Paris, Station der Französischen Ostbahnen, andererseits vom 20. September 1901		Für eine Sendung von 5 kg	Francs per Sendung 7·10	Im Kartirungswege		
										6— 10 kg	8·60			
										11— 15 kg	10·85			
										16— 20 kg	11·70			
										21— 25 kg	a) 15·30 b) 14·40			
										26— 30 kg	a) 17·55 b) 16·65			
										31— 35 kg	a) 20·40 b) 18·90			
										36— 40 kg	a) 22·65 b) 21·15			
										41— 45 kg	a) 24·90 b) 23·40			
										46— 50 kg	a) 27·15 b) 25·65			
										51— 55 kg	a) 30·35 b) 28·50			
										56— 60 kg	a) 32·60 b) 30·75			
										61— 65 kg	a) 35·75 b) 33·65			
										66— 70 kg	a) 38·00 b) 35·90			
										71— 75 kg	a) 41·20 b) 38·75			
										76— 80 kg	a) 43·45 b) 41·00			
										81— 85 kg	a) 46·65 b) 43·90			
										86— 90 kg	a) 48·90 b) 46·15			
										91— 95 kg	a) 52·05 b) 49·00			
										96—100 kg	a) 54·30 b) 51·15			
										über 100 kg (je 10 kg vollgerechnet)	Francs per 1000 kg a) 543·20 b) 512·60			
										a) Giltig für Sendungen von und nach Paris				
										b) Nur giltig für die im Artikel-Verzeichnisse mit einem ○ bezeichneten Artikel im Verkehre nach Paris				
				bezw. umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1117	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer und Neue Bukowinaer Localbahnen	Abfallhretter, unsortirt, von 1—4 m Länge	Brodina	Putna	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	Heller 26	Heller 18	Heller 8	Im Kartirungswege		
				Frassin a/M.					107	83	24			
				Czudin					86	66	20			
1118	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Mahlproducte der Pos. M—4 der Güterclassification	Nagy-Sáros	Jordanów	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 15. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 145		Im Kartirungswege		
					Neumarkt (Nowy Targ)					177				
1119	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Kalk, hydraulischer	Dux (A.T.E.)	Komotau (A.T.E.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue, bezw. zur Einrichtung des städtischen Wasserwerkes in Komotau bestimmt sein und mit an die hanführende Stadtgemeinde in Komotau adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localtarife	Verschieden	15 Heller		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1903 hinsichtlich der Sendungen nach Komotau (B.E.B.) bei der General-Direction der Buschtehrader Eisenbahn in Prag und hinsichtlich der Sendungen nach Komotau (A.T.E.) bei der Direction der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in Teplitz zu bewirken ist	
				Blansko	Komotau (A.T.E. und B.E.B.)					148 Heller				
				Königshof	Komotau (B.E.B.)					69 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1120	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Schlempekohle	Dresden-Elbkai	Kolin Oe.N.W.B. und St.E.G.	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899		Pfennig 101		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 Pfennig für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennig für 100 kg
				Schönpriesen-Umschlag						67 *)				
				Aussig-Landungsplatz						68 *)				
				Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz						72 *)				
1121	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Bahnverwaltungen	Steine des Specialtarifes 3	Gelersberg	Krinec Ronow-Woskořinek Roždalowitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Heller 75 64 84	Heller 49 46 52	Heller 26 18 32	Im Kartirungswege		
					Peček Sadska Zamrsk Brandeis a. d. A. Solnitz				Besteben keine	43 46 23 18 40	Verschieden			
					Libnowes Wlkawa Libitz				46 55 49	28 36 30	18 19 19			
1122	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Steine des Specialtarifes 3	Semil	Chlumetz Zizelitz Libnowes	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898	Heller 38 40 42	Heller 29 31 36	Heller 9 9 6	Im Kartirungswege			Die Steine müssen zur Beschotterung von Bezirksstrassen bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Neubydžow als Empfänger erscheinen

Fortlaufende Nummer	1123	1124	1125
Die Publication erfolgt von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Kartoffeltreber der Pos. T—29 der Güterclassification	Harzleim	Holz der Pos. H—19 der Güterclassification (mit Ausnahme von Brennholz und Abfallholz)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Poprád-Felka Iglió	Bodenbach St.E.G. und B.N.B. Tetschen Oe.N.W.B. und B.N.B.	Bodenbach St.E.G. und B.N.B. Tetschen Oe.N.W.B.
nach	Skrochowitz-Braunsdorf Jägerndorf Skrochowitz-Braunsdorf Jägerndorf	Zernest Miskolcz Poprád Felka Nagy Szlabos Beszterczebánya	Less Wien St.E.G. Wien K F.N.B. Stadlau Floridsdorf
Tranhenzucker und Stärkezucker der Pos. Z—8 c, Syrup der Pos. S—67 a der Güterclassification	Poprád-Felka Iglió	Bodenbach St.E.G. und B.N.B. Tetschen Oe.N.W.B.	Less Iglau Oe.N.W.B.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen.	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Für Eisenbahnschwellen aus Eichenholz bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; im Uebrigen bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen			
und giltig in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 25. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1 und 2	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	145 153 382 400 Heller	Bestehen keine directen Frachtsätze	159 Heller
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	103 108 109 114 332 341 Heller	681 450 451 509 423 Heller	127 Heller
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	37 39 50 59 Heller		32 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 21. vom 22. Februar 1902, sub Pos. 719, enthaltene Verlautbarung aufgehoben, und tritt vom gleichen Zeitpunkte, das ist mit 25. Mai 1902 ausser Kraft

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1126	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**													
	betheiligten Verwaltungen		Schwerspath (natürlicher schwefelsaurer Baryt)	Bennisch		Idaweiche		Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Besorgung des Aufladens der Sendungen durch den Absender	vom 10. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. März 1899		59 Pfennig		Im Kartirungswege		
1127	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**													
	betheiligten Verwaltungen		Holz des Specialtarifes 2	Neu-Łupków		a) Wien Nordbahnhof, Wien Staatsbahnhof, Floridsdorf, Jedlersdorf trans. und Stadlau, b) Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn trans.		Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Tarif (Theil II) des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes vom 1. August 1900, bezw. Tarif (Theil II) des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900, bezw. soweit directe Frachtsätze nicht bestehen, Localgütertarife der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	a) Verschieden b) 211 Heller	a) 195 Heller b) 196 Heller	a) Verschieden b) 15 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1128	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Buschtěhrader Eisenbahn	mineralische Steinkohle und Staubgrieskohle	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Nenkladno	Ober-Laa	Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commercialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Localbahn Swolenowes-Smečna. Tarif vom 1. Jänner 1902	Heller per Tonne 1262	1040	222	Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
47	Nr. 47 vom 26. April 1902	1081	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich angeführt	Holz zu Grubenzwecken bis zu 6 m Länge der Pos. II—20a der Güterclassification des Tarifes, Theil I	diversen galizischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Dombrau, Hruschau, Karwin, Mähr.-Ostrau	In der Relation Krosciencko-Hruschau ist der Nachlass vom bestehenden Frachtsatz per 19 h auf „9 h“ per 100 kg richtig zu stellen	
	Nr. 42 vom 15. April 1902	1007	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich angeführt	Holz und Borke	Boba transit für Sendungen von Stationen der Westungarischen Localbahnen	sämmtlichen süddeutschen Tarifstationen	In der Rubrik 4 „für Artikel“ soll es statt: „Abschnitt a) und b)“ richtig: „Abschnitt A und C“ heissen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 51. **Wien, 6. Mai 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Commission für Verkehrsanlagen in Wien. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 12. April 1902, Z. 50.299 ex 1901, an die Privatbahn-Verwaltungen und Dampftramway-Unternehmungen,*) betreffend die Anordnung von Wechselsperren.

Der anliegende, an die k. k. Staatsbahn-Directionen und Executivorgane gerichtete Erlass, betreffend die Anordnung von Wechselsperren, wird der geehrten Verwaltung zur Kenntnissnahme mitgetheilt, und wird zugleich empfohlen, eine gleiche oder ähnliche Verfügung auch für die dortseitigen Linien zu treffen.

Beigefügt wird, dass die für den Bereich der österreichischen Staatsbahnen erlassenen Dienstinstructionen noch folgende, auch auf den Linien der geehrten Verwaltung einzuführenden Bestimmungen enthalten:

1. Als verlässlich gesperrte Wechsel sind nur jene Wechsel anzusehen, deren Sperre der Vorschrift des Punktes 2 d entspricht; hinsichtlich solcher Wechsel kann die Wechselcontrole entfallen, falls der Sperrschlüssel wohlverwahrt ist.

2. Jede Veränderung im Stande der Wechselsperre ist unter Angabe des Zeitpunktes der Beseitigung und Wiederanlegung derselben im Signalprotokoll einzutragen.

Ueber das Verfügte wolle die geehrte Verwaltung anher berichten.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Erlass des Eisenbahnministeriums vom 12. April 1902, Z. 50.299 ex 1901, an alle k. k. Staatsbahn-Directionen und Executivorgane, betreffend die Wechselsperre.

Zur Erhöhung der Sicherheit des Zugverkehres findet das Eisenbahnministerium anzuordnen, dass gewisse von den verkehrenden Zügen gegen die Spitze befahrene Wechsel, sofern sie nicht in Sicherungsanlagen einbezogen sind, baldmöglichst mit Wechselsperren zu versehen sind.

In dieser Hinsicht werden folgende Bestimmungen getroffen:

1. Solche Sperrvorrichtungen werden in erster Linie an allen jenen Wechseln anzubringen sein, welche von den Zügen mit grosser Geschwindigkeit befahren werden, ferner bei solchen von Hauptgeleisen in Nebengeleise abzweigenden Wechseln, bei denen kein eigener Wächter postirt ist und welche beim Zugverkehr nicht oder nur selten umgestellt werden müssen, oder welche aus dem Hauptgeleise unmittelbar in Magazins-Stutzgeleise oder andere nicht freigehaltene oder unfahrbare Geleise einmünden.

2. Für Wechsel, welche von den verkehrenden Zügen gegen die Spitze befahren werden, dürfen nur solche Wechselsperren verwendet werden, welche den nachstehenden Bedingungen entsprechen:

a) Die Wechselsperre muss in der Nähe der Wechselspitze unmittelbar an jener Stockschiene befestigt sein, an welcher bei richtiger Stellung des Wechsels die Spitzschiene anliegt. Das Verschlussstück der Wechselsperre muss die anliegende Spitzschiene an die Stockschiene sicher anschliessen.

b) Die Abnahme der Wechselsperre darf nur mittelst besonderer Werkzeuge und nur dann möglich sein, wenn die Sperre geöffnet und der Wechsel entriegelt ist.

c) Die Wechselsperre muss mit einem Schloss versehen sein, welches das Verschlussstück in jener Lage sperrt, in welcher dasselbe die Wechselzunge an der Stockschiene festhält.

d) Das Schloss muss derart beschaffen sein, dass die Oeffnung desselben nur mittelst eines besonderen, zu dem Schlosse gehörigen Schlüssels erfolgen und dieser Schlüssel nur dann aus dem Schlosse abgezogen werden kann, wenn der Wechsel in der richtigen Stellung gesperrt ist.

---

*) Mit Ausnahme der Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp. und der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft.

Alle gegenwärtig in Benützung befindlichen Wechselsperren, welche der Bedingung in lit. d) nicht entsprechen, sind womöglich bis Ende des Jahres 1902 durch Sperren der vorstehend festgesetzten Bauart zu ersetzen.

3. Die in einer Station vorhandenen Schlüssel der Wechselsperren müssen so verschieden geformt sein, dass mit jedem derselben nur ein bestimmtes Wechselsperrschloss geöffnet werden kann.

Die Schlüssel für die Wechselsperren dürfen unter keinen Umständen den die Wechsel bedienenden Wächtern zur Aufbewahrung überlassen werden, sondern sind nach vollzogener Sperre entweder von dem Zugexpedienten, dem Wächtercontrolor oder einem anderen hiezu besonders bestellten Organe in Verwahrung zu nehmen.

Die Schlüssel sind derart zu verwahren, dass dieselben ohne Wissen des mit der Verwahrung der Schlüssel betrauten Organes nicht entnommen werden können.

Die Zugexpedienten sind gehalten, die Einfahrt oder Ausfahrt eines Zuges erst dann zu gestatten, wenn sie sich im Besitze der ihrerseits zu verwahrenden Schlüssel jener gesperrten Wechsel befinden, durch deren unrichtige Stellung die Fahrt des betreffenden Zuges gefährdet werden kann, oder wenn ihnen die unzweifelhafte Meldung über die durchgeführte Sperrung der in Betracht kommenden Wechsel von jenen Organen erstattet wurde, welchen die Verwahrung der Schlüssel dieser Wechsel obliegt.

4. Zur vorübergehenden Sperrung von central gestellten Wechseln bei plötzlich eintretenden Gebrechen oder nach dem Aufschneiden der Wechsel ist die Anwendung von Sperren ohne Controlschloss zulässig, jedoch müssen dieselben so beschaffen sein, dass hiedurch das Anschliessen der Wechselzunge an die Stockschiene sicher bewerkstelligt wird. Diese Sperren bleiben unter Aufsicht des Stellwerkswärters.

5. Das Vernageln oder Verkeilen von Wechselzungen kann niemals als genügende Sicherung angesehen werden, und sind bei Geleiseumbauten alle Wechsel, welche in unfertige Geleise führen, mit Wechselsperren mit Controlschlössern zu versehen.

6. Die mit Wechselsperren zu versehenden Wechsel sind normal in einer bestimmten Stellung gesperrt zu halten und nur im Bedarfsfalle (bei Verschiebungen, Zugkreuzungen u. s. w.) zu öffnen. Die Oeffnung hat jedoch grundsätzlich nur mit Zustimmung und unter Verantwortung desjenigen Organes, ohne dessen Bewilligung die Umstellung nicht vorgenommen werden darf, zu erfolgen.

7. Beschädigungen der Wechselsperren sind von Seiten der Stationen im Tagesrapporte zu melden.

8. Die k. k. Staatsbahn-Directionen haben in ihrem Bereiche und im eigenen Wirkungskreise mit Berücksichtigung der jeweilig bestehenden örtlichen Verhältnisse in jeder Station die zu sperrenden Wechsel zu bezeichnen und die erforderlichen besonderen Anordnungen über die Handhabung der Sperren zu treffen.

Der Normalerlass Nr. 48, Band IV, der Sammlung der Circularverordnungen und Normalerlässe wird hiemit aufgehoben.

Wittek m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahn mit Motorenbetrieb von Purkersdorf bis Gablitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Gemeinderathe Dr. Julius Singer in Gablitz im Vereine mit dem Chemiker mag. pharm. Victor Pivoonka in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Eisenbahn mit Motorenbetrieb vom Bahnhofe der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Salzburg in Purkersdorf bis Gablitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 24. April 1902. Z. 13.303/2.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. März 1902,*) betreffend die Concessionirung einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn von Dornbirn nach Lustenau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den betheiligten k. k. Ministerien und dem k. und k. Reichs-Kriegsministerium den Gemeinden Dornbirn und Lustenau die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn von Dornbirn nach Lustenau unter den im Folgenden näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten ertheilt.

§ 1.

Für die concessionirte Eisenbahn geniessen die Concessionäre die im Artikel V des eingangs bezogenen Gesetzes angeführten finanziellen Begünstigungen.

Die Dauer der im Artikel V, lit. d), des obigen Gesetzes vorgesehenen Steuerbefreiungen wird mit 15 Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt.

Bezüglich des Personenfahrkartenstempels hat die Bestimmung im Artikel XX, zweiter Absatz des vorangeführten Gesetzes, Anwendung zu finden.

§ 2.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der im Eingange bezeichneten Eisenbahn binnen längstens einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahnlinie dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre durch Erlag einer Caution von K 5000 in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

---

*) Enthalten in dem am 15. April 1902 ausgegebenen XXXI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 72.

§ 4.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahn öffentliche Strassen in Anspruch genommen werden, haben die Concessionäre die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, beziehungsweise jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

§ 5.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten technischen Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, soweit dieselben in Gemässheit der Bestimmungen im Abschnitte B des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen, endlich nach den Anordnungen des Eisenbahnministeriums und der sonst berufenen Behörden zu benehmen.

§ 6.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist ausgeschlossen.

Dagegen wird den Concessionären das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier und einhalb Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitales unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes und zur Dotirung einer Capitalsreserve effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Verwendung des genehmigten Anlagecapitales noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den jeweilig im Dienste stehenden Unterofficieren und Ordonnanzen auf der Bahn die freie Fahrt einzuräumen.

Die näheren Modalitäten hierüber sind mit den competenten Militärbehörden zu vereinbaren.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Falls aus Anlass von Feierlichkeiten, Truppenmärschen, Paraden, dann von Herstellungen an Canälen, Röhrenleitungen etc. von Seiten der Behörden die zeitweilige Einstellung des Betriebes auf einer Strecke der concessionirten Bahn für nothwendig erachtet würde, haben sich die Concessionäre den einschlägigen Anordnungen der Behörden ohne irgend einen Anspruch auf Entschädigung für den ihr aus der zeitweiligen Einstellung des Betriebes erwachsenden Verlust unweigerlich zu fügen.

§ 9.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäck unentgeltlich befördert werden.

§ 10.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post, sowie die Bediensteten der Post- und Telegraphen-Verwaltung mit allen fahrplanmässigen Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Kleinbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Kleinbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

§ 11.

Die Concessionäre sind verpflichtet, für die Invaliditäts- und Altersversorgung ihrer Bediensteten und der Angehörigen derselben Vorsorge zu treffen und zu diesem Zwecke der Pensionscasse des Verbandes der österreichischen Localbahnen beizutreten, falls nicht für das concessionirte Bahnunternehmen eine eigene Pensionscasse mit mindestens gleichen Begünstigungen für die Mitglieder, beziehungsweise mit mindestens gleichen Verpflichtungen für die Concessionäre wie bei jener des genannten Verbandes errichtet werden sollte.

§ 12.

Die Concessionäre sind verpflichtet, über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums die zur Aufstellung der jährlichen Eisenbahnstatistik erforderlichen statistischen Nachweisungen rechtzeitig zu liefern.

§ 13.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf sechzig (60) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 14.

Das im § 8 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, normirte staatliche Heimfallsrecht findet in Ansehung der concessionirten Eisenbahn keine Anwendung.

§ 15.

Die Concessionäre sind ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

§ 16.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

§ 17.

Der Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concession, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Wittek m. p.

Concessionsbedingnisse für die schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Dornbirn nach Lustenau.

I. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Kleinbahn von Dornbirn nach Lustenau ist eingeleisig und mit einer Spurweite von 1 m für den elektrischen Betrieb herzustellen.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der gegenständlichen Kleinbahn wird vorläufig wie folgt festgesetzt:

Die Strecken innerhalb der geschlossen verbauten Gemeindegebiete von Dornbirn und Lustenau mit 15 km per Stunde; für Strecken ausserhalb derselben mit 20 km per Stunde. In den engen Theilen der Marktstrasse und oberen Bahnhofstrasse in Dornbirn darf die Maximalgeschwindigkeit jedoch nur 7 km per Stunde betragen.

Das k. k. Eisenbahnministerium behält sich erforderlichenfalls vor, weitere Bestimmungen über die Verminderung der vorliegenden Fahrgeschwindigkeit in sonstigen Theilstrecken, insbesondere auch bei eventuellem Nachtverkehre, nach Massgabe der localen Verhältnisse zu treffen.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsbedingnisse, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der nachfolgenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben während des Baues und der Betriebsführung allen seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher

Eisenbahn-Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Kleinbahn verwendeten Arbeiter haben die Concessionäre, abgesehen von den ihnen obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, insbesondere in Absicht auf die Kranken- und Unfallversicherung u. s. w., auch alle jene Verpflichtungen und Massnahmen in analoger Weise zu erfüllen, welche in den von der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung aufgestellten Bedingnissen für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten rücksichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse, sowie zum Schutze und Wohle der Arbeiter jeweilig vorgesehen sind.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Abschluss von Bauverträgen für die gegenständliche Kleinbahn, beziehungsweise bei den diesbezüglichen Baubedingnissen die obbezeichneten Verpflichtungen auch den Bauunternehmern aufzuerlegen.

Der von den Concessionären, beziehungsweise von der Bauunternehmung bestellte Bauleiter, sowie das für den elektrotechnischen Theil der Bahnanlage im Besonderen bestellte Fachorgan ist dem k. k. Eisenbahnministerium namhaft zu machen, und behält sich dasselbe das Recht vor, erforderlichenfalls innerhalb eines Zeitraumes von vier Wochen nach erfolgter Anzeige dagegen Einsprache zu erheben.

Der letztgenannte Ingenieur hat in allen elektrotechnischen Fragen die Vertretung gegenüber dem k. k. Eisenbahnministerium zu übernehmen.

Dagegen bleibt die Bestätigung des von den Concessionären für den Betrieb der Bahn zu bestellenden verantwortlichen Fachorganes dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die circa 11·2 km lange Bahn beginnt auf der zum Bahnhofvorplatze in Dornbirn führenden Gemeindestrasse (Obere Bahnhofstrasse) mit einer gegenüber dem Aufnahmsgebäude der k. k. Staatsbahn anzulegenden Ausweiche, führt sodann entlang der bezeichneten Strasse bis zur Einmündung derselben in die Marktstrasse (Reichsstrasse) und benützt von der Pfarrkirche ab die den Ort Dornbirn durchziehende vorgenannte Marktstrasse bis zur Kreuzung derselben mit der Dornbirn-Lustenauer Gemeindestrasse. Hierauf folgt die Linie dem Zuge der bezeichneten Gemeindestrasse, verlässt dieselbe, um auf eigenem Unterbau den Bahnkörper der k. k. Staatsbahnlinie Feldkirch—Bregenz zu unterfahren, wendet sich abermals der Gemeindestrasse zu, benützt dieselbe auf eine kurze Strecke, führt sodann wieder auf eigenem Unterbau und folgt, im weiteren Verlaufe die Gemeindegrenze Lustenau überschreitend, dem Zuge der mehrerwähnten Gemeindestrasse bis zur ärarischen Rheinstrasse. Nach einer kurzen Benützung der Rheinstrasse wird die Bahn auf eigenem Unterbaue geführt, gelangt sodann auf einem Interessentenweg, verlässt denselben, um auf eine für öffentliche Zwecke benützbare Privatstrasse überzugehen, an deren Ende das völlig geschlossen verbaute Gebiet der Gemeinde Lustenau seinen Anfang nimmt.

Die Bahn überschreitet sodann den Kirchenplatz und gelangt in ihrer Fortsetzung in die Kirchenstrasse, benützt dieselbe, führt dann weiter abermals auf der ärarischen Rheinstrasse, um hierauf bis zu ihrem Ende nächst der Rheindorfer Strassenbrücke auf der Lustenauer Gemeindestrasse zu verbleiben.

Unmittelbar bei der Rheindorfer Strassenbrücke über den Rhein ist abseits der Lustenauer Gemeindestrasse eine ausschliesslich Betriebszwecken dienende Ausweiche anzulegen.

Vom Spitalgarten in Dornbirn führt eine circa 140 m lange Abzweigung unter Kreuzung der Reichsstrasse und längs der Gemeindestrasse zu der herzustellenden Kraftstation.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Kreuzungen mit bestehenden Bahnen.

Die Concessionäre verpflichten sich, die näheren Modalitäten der im Punkte 2 bezeichneten Unterfahrung der k. k. Staatsbahnlinie Feldkirch—Bregenz mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Innsbruck zu vereinbaren.

Das bezügliche Project, beziehungsweise das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen ist dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung desselben, falls eine Einigung mit der genannten k. k. Direction nicht erzielt werden könnte.

4. Anschluss von neuen Kleinbahnen und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von neuen Kleinbahnen, dann von Schleppbahnen auf die für den Betrieb der gegenständlichen Kleinbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Kleinbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

5. Grunderwerb.

Die für die Kleinbahn erforderlichen Grundflächen sind, insoweit nicht bestehende, öffentliche Strassen und Plätze benützt werden sollen, in dem erforderlichen Ausmasse definitiv in deren Eigenthum zu erwerben und haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestande oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite, je nach der Construction des ausserhalb von Strassen gelegenen Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu allen abseits der Bahn gelegenen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 30 m betragen.

In den auf eigenem Unterbaukörper liegenden Strecken sind zur Verbindung der geraden mit den gekrümmten Bahnstrecken parabolische Uebergangsbögen anzuwenden, wenn der Krümmungshalbmesser dieser Strecken weniger als 150 m beträgt.

Die Anordnung der Uebergangsbögen hat in solchen Bahnkrümmungen in der Regel unter Zugrundelegung der Constante 1500 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 31 Permille festgesetzt.

Bezüglich der Ermässigung der grössten durchschnittlichen Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, ferner hinsichtlich der bei den Gefällsbrüchen auszuführenden Ausgleichsbögen, endlich betreffs des Vorganges bei der Ausführung der Uebergangsbögen und der zwischen entgegengesetzten Bahnkrümmungen einzuschaltenden Zwischengeraden sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die näheren Bestimmungen über die bei Strassenstrecken zulässigen Erleichterungen sind in diesen Vorschriften enthalten.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und darf andernfalls die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon sind bei den auf Strassen liegenden Stationen und Haltestellen dann gestattet, wenn deren Geleise nur im durchgehenden Verkehre befahren werden; dieselben unterliegen aber noch der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Das bei Ausführung der Bahn einzuhaltende Normalprofil des lichten Raumes, in welches auch die Umgrenzungslinie der in Aussicht genommenen Fahrbetriebsmittel einzuzeichnen ist, wird dem k. k. Eisenbahnministerium, und zwar mindestens gleichzeitig mit den Plänen für die Stationen und die Hochbauten, zur Genehmigung vorzulegen sein.

Der Abstand der Geleiseachsen in den Stationen und Haltestellen ist mindestens derart zu bemessen, dass zwischen den am weitesten ausladenden Theilen der verkehrenden Fahrbetriebsmittel ein Zwischenraum von 0·8 m verbleibt.

Bei Magazinsgeleisen ist diese Geleiseentfernung um mindestens 0·5 m zu vergrössern.

Insoweit die Bahn auf eigenem Unterbaukörper gelegen ist, hat derselbe in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von mindestens 3·2 m zu erhalten.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem hat in Bögen der auf eigenem Unterbau liegenden Strecken eine Erbreiterung der Bahnkrone nach Massgabe der vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigten Normalien zu erfolgen.

Die Sohle des Seitengrabens der auf eigenem Unterbau liegenden Strecken muss in allen Erdeinschnitten, sohin auch in solchen mit Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern eine Breite von mindestens 0·3 m erhalten.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Insoweit der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 0·5 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken und Bahnüberbrückungen ist im Allgemeinen die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, beziehungsweise bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken“ in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung zu beobachten.

Für die statische Berechnung der Tragconstructionen der in Strecken mit eigenem Unterbau herzustellenden offenen Objecte, ferner der Tragconstructionen jener offenen Strassenobjecte, welche in durch die Bahn mitbenützten Strassenstrecken vorkommen und aus diesem Anlasse eine Erbreiterung erfahren müssen, endlich für die statische Berechnung der im Zuge der ärarischen Marktstrasse in Dornbirn gelegenen und durch die Mitbenützung der Bahn einer Reconstruction, beziehungsweise Verstärkung bedürfenden eisernen Strassenbrücken über die Dornbirner Ache (Sägerbrücke) und über den Mühlcanal sind als Verkehrsbelastung 6·6 m lange Motorwagen im Gewichte von je 12 t mit einem Achsstand von 1·6 m und für die beiden letztgenannten Objecte auch ausserhalb des von den Motorwagen besetzten Raumes Menschengedränge von 400 kg per Quadratmeter zugrunde zu legen.

Das Bahnplanum innerhalb solcher Unterbauobjecte und Stützmauern im eigenen Bahnkörper, welche Geländer erhalten, muss derart breit angeordnet sein, dass an jeder Stelle zwischen dem Normalprofile der Fahr-

betriebsmittel und dem nächsten Geländerstabe, beziehungsweise den durchlaufenden äussersten Kanten der nächsten Tragwand eine Entfernung von mindestens 0·5 m vorhanden ist. Falls aussergewöhnlich lange Wagen verwendet werden sollen, ist das vorgenannte Mass in Bögen nach Erforderniss zu vergrössern.

Bei allen Unterbauobjecten, welche keine Geländer erhalten, ist das Brückenplanum mindestens gleich breit mit der Unterbaukrone zu halten.

Im Uebrigen finden hinsichtlich der räumlichen Anordnung der Brücken die sonstigen Bestimmungen der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, sinngemässe Anwendung.

Die Widerlager aller neu herzustellenden Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten im eigenen Unterbaukörper bis einschliesslich 5·0 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

7. Strassenbenützung.

Hinsichtlich der Bedingungen für die Benützung der ärarischen Rheinstrasse in Lustenau und der ärarischen Marktstrasse in Dornbirn ist die im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium zu ertheilende Genehmigung der k. k. Statthalterei in Innsbruck einzuholen.

Hinsichtlich der Detailbestimmungen für die Benützung der Gemeindestrassen, Ortsstrassen, Privatstrassen- und Interessentenwege zur Anlage der Kleinbahn ist die Zustimmung der betreffenden Gemeinden, Privaten und Interessenten einzuholen und dem k. k. Eisenbahnministerium nachzuweisen; die diesbezüglichen Vereinbarungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Bei bestehenden und von der Bahn mitzubenützenden Strassenobjecten ist der Nachweis ihrer Tragfähigkeit für Bahnzwecke zu liefern, eventuell wird die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums für die im Einvernehmen mit den competenten Strassenbehörden aus diesem Anlasse projectirten Aenderungen, beziehungsweise Verstärkungen einzuholen sein; ferner ist in Ansehung solcher Strassenobjecte darauf Rücksicht zu nehmen, dass zwischen den am weitesten ausladenden Theilen der verkehrenden Fahrbetriebsmittel und den Geländern oder Parapetmauern der mitzubenützenden Brücken stets ein Zwischenraum von mindestens 0·7 m verbleibt.

Wenn Bäume entlang der mitbenützten Strassen stehen, ist die gleiche Entfernung einzuhalten, erforderlichen Falles sind überragende Aeste oder Bäume zu entfernen.

8. Oberbau.

In allen von der gegenständlichen Kleinbahn benützten Strassenstrecken, woselbst für den Verkehr des Strassenfuhrwerkes nicht eine freie Fahrbahnbreite von 5 m — von dem für die gegenständliche Bahn vorgeschriebenen Lichtraumprofile bis zum jenseitigen Leistensteine (Abschlusssteine des Strassengrundbaues) gerechnet — übrig bleibt, ist ein Rillenschienenoberbau mit Flussstahlschienen von mindestens 35 kg Normalgewicht per laufendes Meter unter Anwendung von eisernen Spurstangen auszuführen. Auf allen sonstigen Strassenstrecken, sowie in den auf eigenem Unterbaukörper gelegenen Bahnstrecken ist der Oberbau mit Holzquerschwellen im Systeme des schwebenden Stosses mit Flussstahlschienen von mindestens 23 kg Normalgewicht per laufendes Meter auszuführen.

Die Inanspruchnahme der Schienen darf in keinem Falle 1000 kg per Quadratcentimeter der Querschnittsfläche übersteigen.

Die Schwellen müssen mindestens 1·8 m Länge, 14 cm obere, 20 cm untere Breite und 14 cm Höhe besitzen.

Betreffs der für die Schwellen zu verwendenden Holzgattung ist rechtzeitig die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen.

In den Bögen von weniger als 300 m Halbmesser hat beim Querschwellenoberbau eine entsprechende Vermehrung der Unterlagsplatten und Nägel gegenüber geraden Strecken zu erfolgen.

Die sonstige Detailconstruction des Rillenschienen- und Querschwellenoberbaues unterliegt der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Schotterkörper der auf eigenem Unterbau liegenden Bahnstrecken hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von mindestens 2·2 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten. Die Stärke des Schotterbettes hat unterhalb der Schienenunterkante mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

9. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Wohngebäude für das Bahnpersonale oder solche Hochbauten, welche zugleich Wohnräume enthalten, sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen, zu erbauen; alle übrigen Hochbauanlagen können je nach ihrer Bestimmung entweder aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

10. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken kann in Strassenstrecken entfallen; auch in Strecken auf eigenem Unterbau sind im Allgemeinen Stations- und Bahneinfriedungen, sowie

Wegschranken nur dann auszuführen, wenn solche zufolge der örtlichen Verhältnisse oder wegen der grösseren Fahrgeschwindigkeit als erforderlich befunden werden sollten.

In Strecken auf eigenem Unterbau erhalten die Wegübersetzungen in Schienenhöhe beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 20 ex 1879), für Bahnen mit Secundärbetrieb vorgeschriebenen Textirung.

Bei Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, sind in den Strecken auf eigenem Unterbaukörper auf eine je nach den örtlichen Verhältnissen und der Möglichkeit der Zugbremsung zu bemessende Entfernung, einerseits oder beiderseits der Rampe, Avisosäulen für den Wagenführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen, insoweit solche zur Orientirung des Wagenführers über die Gefällsverhältnisse erforderlich erscheinen.

In Strecken auf eigenem Unterbaukörper, sowie eventuell in unverbauten Strassen oder Gassen sind längs der Bahn in Abständen von 100 zu 100 m Abtheilungszeichen zu versetzen, wobei für die Kilometerzeichen Steine zu verwenden sind, während für die übrigen Abtheilungszeichen Steine oder Pflöcke aus Eichen- oder Lärchenholz verwendet werden können.

Die definitive Betriebskilometrirung hat in der Richtung von Dornbirn nach Lustenau zu erfolgen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

11. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen ist nach Massgabe der diesfalls seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist im Bedarfsfalle ein gedeckter Warteraum herzustellen.

Bei Ausführung von Aufnahmsgebäuden ist der Name der Station sowohl an der Hauptfront, beziehungsweise an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen. Wo keine solchen Gebäude errichtet werden, ist die Station oder Haltestelle in anderer geeigneter Weise zu kennzeichnen.

Die für den Bahnerhaltungs- und Bahnbetriebsdienst nöthigen Inventargegenstände, sowie die erforderlichen Reservematerialien sind beizustellen. Die Art und das Ausmass dieser Gegenstände und Materialien unterliegt der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

12. Elektrotechnische Betriebseinrichtungen.

Bezüglich der elektrotechnischen Einrichtung der Bahn sind folgende Vorschriften zu beachten:

I. Wenn eine besondere Kraftstation für die Zwecke der gegenständlichen Kleinbahn errichtet wird, so ist dieselbe zur Vermeidung jeder nachbarlichen Belästigung thunlichst in allseitig freistehenden Gebäuden unterzubringen und ist die maschinelle und elektrotechnische Anlage für eine derartige Leistungsfähigkeit zu bemessen, dass die verfügbare Strommenge nicht allein zur Abwicklung des stärktsen Bahnverkehres, sondern auch zur Speisung der etwa vorhandenen Beleuchtungsanlage für Bahnzwecke genügt.

Ausserdem muss auch für entsprechende Reservegarnituren vorgesorgt sein, so dass jede Betriebsunterbrechung ausgeschlossen bleibt. Als Reserve kann auch eine entsprechend eingeschaltete Accumulatorenbatterie in Verwendung kommen.

In Accumulatorenräumen ist für ausreichende Lüftung und gegen Entzündung der sich entwickelnden Gase Sorge zu tragen.

Desgleichen ist für eine sorgfältige Isolation der Zellen gegen das Gestelle und des Gestelles gegen die Erde vorzusorgen.

II. Contactleitungen, welche oberhalb des Strassenplanums angebracht werden, sind in der Regel in einer Höhe von mindestens 5·5 m über der Strassendecke zu führen. Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Für die Speiseleitungen gelten, im Falle dieselben als Luftleitungen ausgeführt werden, die gleichen Normen.

Bei eventuell unterhalb der Strassendecke zu führenden Contactleitungen ist für eine ausreichende Entwässerung und Reinhaltung der Schlitzcanäle Vorsorge zu treffen.

Die Leitungen sind in diesen Canälen derart anzuordnen, dass sie von Unberufenen nicht leicht berührt werden können, für die Bahnorgane jedoch, insbesondere an den Stellen der isolirten Aufhängung, zugänglich sind und dass sie ohne Aufreissen des Strassenkörpers herausgenommen werden können.

Die im Strassenkörper versenkten Leitungen sind im Allgemeinen mindestens 0·3 m unter dem Strassenniveau zu verlegen.

III. Die oberirdischen Fernleitungen, Speiseleitungen und Contactleitungen sind in derartiger Entfernung von bestehenden Gebäuden, sonstigen bestehenden Objecten, Bäumen oder dergleichen anzulegen und mit einer derart entsprechenden Isolation auszurüsten, dass die neue Anlage nicht durch Unberufene erreicht werden kann und durch dieselbe weder die Anrainer irgendwie belästigt, noch bereits bestehende elektrotechnische Anlagen in ihrem Betriebe gestört werden. Insbesondere sind auch alle an Gebäuden angebrachten Mauerhaken oder sonstigen Befestigungsmittel mit doppelter Isolation und mit Schalldämpfern zu versehen.

IV. Die Concessionäre haben in entsprechender Weise dafür vorzusorgen, dass einerseits störende Einwirkungen der Starkstromleitungen der Bahnanlage auf bestehende Telegraphen und Telephonanlagen und anderer-

seits auch jene Gefahren möglichst vermieden bleiben, welche sich ergeben, wenn gerissene Schwachstromdrähte auf eine Starkstromleitung auffallen.

Zu diesem Behufe ist in erster Reihe die Verlegung der betreffenden Schwachstromleitungen aus dem Gefahrsbereiche, eventuell die unterirdische Führung derselben — insbesondere in verkehrsreichen Strassen — in Betracht zu ziehen.

Sofern jedoch die Verlegung der Schwachstromleitungen aus dem Gefahrsbereiche mit unverhältnissmässigen Kosten verbunden sein sollte, können — namentlich in Strassen mit geringerem Verkehre — Schwachstromleitungen im Gefahrsbereiche dann belassen werden, wenn den vorerwähnten Nachtheilen und Gefahren durch anderweitige Schutzmassnahmen vorgebeugt wird.

Im Allgemeinen wird die Gestattung der Belassung von Schwachstromleitungen im Gefahrsbereiche, unbeschadet der vom k. k. Eisenbahnministerium fallweise zu treffenden Verfügungen, an folgende Voraussetzungen geknüpft:

1. Dass die im Gefahrsbereiche liegenden Schwachstromleitungen aus Eisendraht gegen solche aus Kupfer-, Siliciumbronze oder einem anderen entsprechenden Materiale von nicht mehr als 2 mm Dicke ausgewechselt werden und alle in Betracht kommenden Schwachstromleitungen eine die Induction durch den Starkstrom der Bahnanlage ausschliessende Führung erhalten. Kreuzungen sind dabei möglichst rechtwinkelig und in einem senkrechten Abstande von mindestens 1 m durchzuführen. Durch Zusammenfassung der kreuzenden Schwachstromleitungen zu Strängen soll die Zahl der Kreuzungsstellen thunlichst reducirt werden,

Alle im Gefahrsbereiche liegenden Schwachstromleitungen sind mit Abschmelzvorrichtungen zu versehen, deren Construction von den zuständigen Behörden festgesetzt wird.

2. Dass an den beiderseits der Starkstromleitung zunächst liegenden Isolatorenträgern der Schwachstromleitungen kupferne Erdschienen oder Erdschlingen angebracht und mit den Fahrschienen in metallische, gut leitende Verbindung gebracht werden. Die Erdschienen, beziehungsweise Erdschlingen sollen aus 4 mm dickem Bronzedraht bestehen, 17 cm Ausladung haben und 4 cm unter den Schwachstromleitungen liegen.

Die Schwachstromleitungen müssen an jenen Stellen, an welchen sie im Falle eines Bruches voraussichtlich mit den Erdschienen (Schlingen) in Berührung kommen können, auf circa 30 cm Länge mit Kupferdraht umwickelt oder mit Kupferblech umhüllt werden.

3. Dass auf der Contactleitung entsprechend profilirte Deckleisten nebst Fanghäckchen angebracht werden. Das Profil der Deckleisten ist derart zu wählen, dass der auffallende Schnee leicht abgeleitet und die Berührung gerissener Schwachstromdrähte mit den Contactleitungen möglichst erschwert wird, wenn die erwähnten Drähte unter die Starkstromleitung hingezogen werden.

4. Dass durch die entsprechende Form und Beschaffenheit der Stromabnehmer für den Fall des Vorüberfahrens eines Motorwagens unterhalb eines gerissenen, auf der hölzernen Schutzleiste liegenden Schwachstromdrahtes der metallische Contact zwischen diesem und dem Stromabnehmer gesichert sei, zu welchem Behufe auch die seitlichen Schenkel der Bügel metallisch blank gehalten sein, beziehungsweise die Contactrollen die Oberkante der Deckleiste um mindestens 5 mm überragen sollen.

5. Ausnahmsweise können an Stelle der sub 1 bis 3 erwähnten Schutzvorkehrungen die gewöhnlichen Schwachstromleitungen — unter Vermeidung der Inductionswirkungen — durch umhüllte Drähte (Hooperdraht, Luftkabel), welche sorgfältig überwacht und periodisch ausgewechselt werden müssen, ersetzt oder durch isolirte oder geerdete Schutznetze versichert werden.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt es vorbehalten, nach Massgabe der in Aussicht stehenden weiteren Erfahrungen und eintretenden geänderten Verhältnissen neben oder statt der vorbesprochenen Schutzmassregeln andere Vorkehrungen aufzutragen.

V. Werden stellenweise für Fernleitungen oder Speiseleitungen in die Erde gelegte Kabel benützt, so müssen dieselben gut isolirt und mit Blei und Eisen armirt oder in anderer Weise geschützt sein; auch muss zwischen derartigen Kabeln und den Grundmauern der Gebäude oder sonstigen Objecten ein Abstand von mindestens 1 m verbleiben, damit bei Vornahme von Reparaturen an den Gebäuden oder an den Kabeln keine Beschädigungen derselben vorkommen.

Alle abnormalen Anlagen (bei Canälen, Brücken etc.) unterliegen einer besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

VI. Bei Anwendung einer vom Erdboden nicht isolirten Rückleitung (Eisenbahnschienen, eiserne Träger, eiserne Rohre, Drahtseile etc.) muss für die Continuität dieser metallischen Rückleitung durch entsprechende elektrische Ueberbrückung aller Unterbrechungen, als Schienenstösse u. s. w., gesorgt werden. In dieser Rückleitung ist der Querschnittswiderstand nicht grösser, der Gesammtwiderstand aber bedeutend geringer als in der Hinleitung zu bemessen, damit keine Ausströmungen stattfinden, welche anderweitige Interessenten schädigen oder belästigen könnten.

Weiters ist auch für die vollkommene Continuität der Rückleitung durch die Räder und Schienen mittelst entsprechender Reinhaltung der letzteren vorzusorgen.

VII. Die Querschnitte der Leitungen in der Kraftstation und innerhalb der einzelnen elektrischen Sectionen sind mit Rücksichtnahme auf die grösste voraussichtliche Beanspruchung derart zu bemessen, dass weder in den Leitungen, noch in den eingeschalteten künstlichen Widerständen übermässige Temperaturerhöhungen hervorgerufen werden.

Die in den Kupferleitungen von verschiedenen Querschnittflächen in Quadratmillimetern zulässigen Betriebsstromstärken in Ampères unterliegen nachstehenden Begrenzungen:

Querschnitt in Quadratmillimetern	Betriebsstrom-stärke in Ampères	Querschnitt in Quadratmillimetern	Betriebsstrom-stärke in Ampères
1·0	4	25	60
1·5	6	50	100
2·0	10	100	170
5·0	18	200	290
10	30	300	400
15	40	500	600

Für Zwischenwerthe ist geradlinig zu interpoliren.

Bei Widerständen, welche zum Glühen kommen können, bei funkengebenden Schaltvorrichtungen u. s. w. ist der Feuersgefahr vorzubeugen.

Im Allgemeinen ist gegen übermässige Stromstärken, beziehungsweise Temperaturerhöhungen mittelst Anbringung von automatischen Ausschaltvorrichtungen, beziehungsweise Abschmelzsicherungen vorzusorgen.

Bei denselben muss die Ausschalt-, beziehungsweise Abschmelzstromstärke in leicht lesbarer Weise stets aufgeschrieben, beziehungsweise eingestempelt sein; das letztere sowohl in den auswechselbaren, als auch in den nicht auswechselbaren Anschlusstheilen. Die Ausschalt-, beziehungsweise Abschmelzstromstärke darf das Zweifache der grössten für die zugehörigen Leitungen zulässigen Betriebsstromstärke nicht übersteigen.

VII. In allen Betriebsleitungen, welche in den dem Publicum und dem nicht elektrotechnisch gebildeten Bahnbetriebspersonale zugänglichen Oertlichkeiten angelegt werden, darf die Spannungsdifferenz zwischen den Leitungen und der Erde die Grenze von 500 Volt bei Gleichströmen, bezw. von 250 Volt bei Wechselströmen nicht übersteigen.

In allen solchen Oertlichkeiten dürfen blanke Leitungen nur derart angebracht sein, dass sie durch Unberufene nicht erreicht werden können.

Innerhalb der gedeckten Räume der Gebäude jeder Art mit Ausschluss jener Gebäude, in welchen Contactleitungen hergestellt werden müssen, sowie an solchen Oertlichkeiten, wo sich leicht entzündbare Gase entwickeln, dürfen keine blanken Leitungen angebracht werden.

Für Fernleitungen und Speiseleitungen, sowie für alle Stromerzeugungsmaschinen, Schaltapparate, Transformatoren, Messvorrichtungen u. s. w., sind höhere Spannungen als die oben festgesetzten zulässig, doch muss für eine entsprechende Isolation, sowie durch Anbringung wirksamer Schutzvorrichtungen dafür gesorgt werden, dass sowohl die Sicherheit des Personales, als auch Unberufener nicht gefährdet werden kann.

Solche Leitungen sind mit Rückleitungen zu versehen und derart anzulegen, dass Inductions-, sowie elektrolytische Wirkungen thunlichst vermieden werden.

IX. Die ganze Anlage, sowie die Motorwagen sind mit entsprechenden Blitzschutzvorrichtungen zu versehen.

X. Die elektrische und motorische Einrichtung der Fahrbetriebsmittel ist thunlichst ausserhalb des Wagenkastens, jedenfalls aber derart anzubringen, dass die Fahrgäste mit stromführenden Theilen nicht in Berührung kommen können.

Die für die Leitung der Bewegungen des Wagens zu construirenden Schaltkurbeln, ferner die Nothausschalter, sowie alle anderen oberhalb des Fussbodenplanums befindlichen Apparate und Leitungen, welche zu Motorzwecken dienen, sollen derart eingerichtet sein, dass sowohl Fehlgriffe durch das Bedienungspersonale, als auch eine Bethätigung durch Unberufene so viel als thunlich ausgeschlossen bleiben.

Insbesondere sollen die zu handhabenden Kurbeln, Hebeln, Griffe u. s. w. nur dann aufgesteckt oder abgenommen werden können, wenn die Einrichtung stromlos gestellt ist.

XI. Die elektromotorisch ausgerüsteten Fahrbetriebsmittel müssen ausser mit den übrigen vorgeschriebenen Bremsvorrichtungen auch auf rein elektrischem Wege mittelst eines einzigen Griffes rasch und sicher gebremst werden können.

Die elektrische Bremsvorrichtung ist mit hinreichend vielen, entsprechend abgestuften Schaltstellen auszurüsten, damit dieselbe sowohl als Haltebremse, wie auch insbesondere als Gebrauchsbremse benützt werden kann. Dieselbe darf in ihrem Stromwege weder Abschmelzsicherungen noch automatische Maximalausschalter haben und muss das ganze Gewicht des Motorwagens als Adhäsionsgewicht ausnützen.

Werden auch Anhängewagen verwendet, so sind in der Regel alle Radachsen in die elektrische Bremsung miteinzubeziehen.

XII. Die Endpunkte der Bahn sind untereinander und mit der Kraftstation in telephonische Verbindung zu bringen.

13. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:

5 zweiachsige Motorwagen mit 2 Motoren von mindestens je 17 Pferdekräften Leistungsfähigkeit und einem Fassungsraume für mindestens 30 Personen;

2 zweiachsige, gedeckte Post- und Güterwagen von 5 t Tragfähigkeit;

1 Montagewagen;
1 Schneepflug mit Salzstreuer; und
1 Thurmwagen.

Alle Fahrbetriebsmittel haben derart kräftige Handbremsen zu erhalten, dass diese letzteren allein bei einer Geschwindigkeit von 12 km per Stunde den Stillstand der Fahrbetriebsmittel auf 10 m Länge bewirken können.

Ferner muss es möglich sein, mittelst nur zweier Griffe die Wirkungen der elektrischen Bremse und der Handbremse zu vereinigen, um auf diese Weise den Wagen fast augenblicklich bis zum Gleiten bremsen zu können. Damit dies auch bei ungünstigem Schienenzustande ermöglicht wird, ist eine gut functionirende Sandstreuung einzurichten und ist für entsprechende Sanddepots längs der Strecke vorzusorgen.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, und sind für diese Vorlagen die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium einzuholenden Vorschriften zu beachten.

14. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle für den Bau der Bahn erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken und die Leitungsbestandtheile, ferner die Ausrüstung und Einrichtung der elektrischen Kraftstation, sowie die Fahrbetriebsmittel sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen und obliegt es den Concessionären, sich hinsichtlich deren Beschaffung an die in Betracht kommenden inländischen Unternehmungen derart rechtzeitig zu wenden, dass denselben ein hinreichender Zeitraum für die Durchführung der Bestellung, namentlich auch dann gewahrt bleibt, wenn die in Frage kommenden Fabrikate nicht vorräthig sein sollten.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Concessionäre hinsichtlich der elektrotechnischen Ausrüstungsgegenstände für die Kraftstation und für die Fahrbetriebsmittel von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es den Concessionären obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselben sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet haben.

15. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

16. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind — ohne Unterschied, ob dieselben transportabel sind oder nicht — sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien und dem seitens dieser Commission den Concessionären bekannt gegebenen Conservator anzuzeigen.

Die Concessionäre sind, unbeschadet der dritten Personen etwa zustehenden Rechte, verpflichtet, transportable archäologische und kunsthistorische Funde nach Massgabe einer diesbezüglichen Aufforderung der genannten k. k. Centralcommission derselben oder einem von ihr bezeichneten Vertreter zunächst zur Ansicht und zum wissenschaftlichen Gebrauche zu überlassen, sodann auf Verlangen einem von derselben zu bezeichnenden öffentlichen Museum unentgeltlich ins Eigenthum zu übergeben.

Im Uebrigen haben die Concessionäre den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

Wien, am 24. März 1902.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

Die am 25. April 1902 abgehaltene Vollversammlung wurde von dem Vorsitzenden Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek mit der Mittheilung über die von Sr. Majestät dem Kaiser am 12. April 1902 unternommene Fahrt auf der Stadtbahn eröffnet, wobei die im Vorjahre fertiggestellte Donaucanallinie nebst Verbindungscurve und die Anlagen zur Ausgestaltung des Karlsplatzes einer eingehenden Besichtigung unterzogen wurden. Die Commission brachte für die hiedurch neuerlich kundgegebene huldvolle Antheilnahme an der fortschreitenden Vollendung der Arbeiten für die Wiener Verkehrsanlagen ihren ehrerbietigsten Dank zum Ausdrucke. Der Vorsitzende begrüsste sodann die seitens des Wiener Gemeinderathes in die Commission neu entsendeten Mitglieder Dr. Rudolf Mayreder und Ludwig Zatzka und nahm deren Angelobung entgegen. Es wurde beschlossen, den ausscheidenden Commissionsmitgliedern Carl Schuh und Josef Bündsdorf den Dank der Commission für ihre mehrjährige eifrige und verdienstvolle Mitwirkung auszusprechen.

Zur Tagesordnung übergehend, zog die Commission als ersten Gegenstand den Rechnungsabschluss für das Jahr 1901 in Berathung, und wurde derselbe nach dem Antrage des Finanzausschusses, welcher sich mit der Vorberathung der Vorlage befasst hatte, vorbehaltlich der Prüfung durch die hiezu delegirten Vertreter der drei Curien festgestellt. Hienach beträgt die Summe der im Berichtsjahre erwachsenen Ausgaben K 9,982.512, wovon auf den Bau der Stadtbahn Kronen 6,014.900, auf die Arbeiten am Donaucanale K 1,964.219, die Wienflussregulirung K 1,217.070 und auf die Sammelcanäle beiderseits des Donaucanales K 786.323 entfallen. Zu Lasten des Reservefonds wurden diverse Ausgaben im Betrage von K 157.748 bestritten. Die Centralleitung erforderte K 69.915. Für die Verzinsung und Tilgung des nunmehr begebenen Gesammtbetrages der Commissionsanlehen hatten programmässig die beitragleistenden drei Curien des Staates, des Landes und der Gemeinde aufzukommen, welche für die Verzinsung Beiträge von insgesammt K 9,100.400 und für die Tilgung solche von insgesammt K 368.600 leisteten.

Die seit Beginn des Baues der Wiener Verkehrsanlagen zu Lasten des Baufonds bestrittenen Gesammtauslagen haben an effectiven Bau-, Erhaltungs- und Betriebskosten den Betrag von Kronen 193,153.278 und zuzüglich der gemeinsamen Auslagen von K 8,297.461 die Summe von K 201,450.739 erreicht, und fallen rücksichtlich der Capitalsverzinsung und Rückzahlung die Nominalbeträge von K 137,190.627 dem Staate, K 21,381.068 dem Lande Niederösterreich und K 48,565.965 der Gemeinde Wien zur Last.

Für das Jahr 1902 verblieb der Commission unter Einrechnung der bei den bauführenden Behörden vorhandenen Dotationsreste im Gesammtbetrage von Kronen 721.382 aus dem Erlöse der Begebung der gesammten Emission vom Jahre 1900 ein verfügbarer Capitalsbestand von K 21,848.963. Der Reservefonds der Commission bezifferte sich mit Schluss des Berichtsjahres auf Kronen 1,672.912.

Zugleich mit dem Rechnungsabschlusse wurde der Jahresbericht über die Thätigkeit der Commission im Jahre 1901 genehmigt. Aus dem Inhalte dieses Berichtes, der sich bezüglich seiner Eintheilung dem in den Vorjahren angehaltenen Vorgange anschliesst, ist Folgendes hervorzuheben:

Auch im Vorjahre, und zwar am 7. Juni 1901, hat Se. Majestät der Kaiser die Arbeiten der Commission einer Besichtigung gewürdigt, welche in erster Reihe die damals schon zum Theil vollendeten Arbeiten am Donaucanal bei Nussdorf (Wehrbrücke und Schleuse), dann aber auch die zu jenem Zeitpunkte längs dem Donaucanal in Ausführung begriffenen Bahnbauten der Donaucanallinie, sowie die erst begonnenen Quaibauten und weiterhin die nicht zu den Verkehrsanlagen gehörigen Arbeiten der Donau-Regulirungs-Commission am Winterhafen umfasste.

Es folgt sohin im Berichte eine zusammenfassende kurze Darstellung des Baufortschrittes bei den einzelnen Verkehrsanlagen.

Bezüglich der Wiener Stadtbahn ist im Berichtsjahre ein wichtiger Abschnitt zu verzeichnen, indem die Arbeiten auf der letzten derzeit zur Ausführung bestimmten Stadtbahnlinie, nämlich der Donaucanallinie sammt der anschliessenden Verbindungscurve zur Gürtellinie so nachdrücklich gefördert wurden, dass diese Linie am 6. August 1901 dem öffentlichen Verkehre übergeben werden konnte. Hiemit erscheint die der Commission hinsichtlich des Baues der Wiener Stadtbahn gestellte Aufgabe erfüllt.

Auf der Gürtel-, Vororte- und Wienthallinie wurden nebst geringfügigeren Vollendungsarbeiten noch die elektrischen Sicherungsanlagen auf den Bahnhöfen Heiligenstadt und Hauptzollamt vollendet.

Bezüglich der Grundeinlösungsarbeiten für die Wiener Stadtbahn ist zu bemerken, dass die definitive Vermarkung der Grunderwerbungen an der Gürtel- und Vorortelinie abgeschlossen und die Vorarbeiten behufs Anlegung des Eisenbahnbuches für die Wiener Stadtbahn in Angriff genommen wurden.

Hinsichtlich der Arbeiten für die Wienflussregulirung kommt anzuführen: die Fertigstellung der Sohlenpflasterung in der Strecke Hietzing—Hütteldorf Bad, der Bau eines Verwaltungsgebäudes in Weidlingau, die Versorgung einer Anzahl von Häusern ebendaselbst mit Trinkwasser, die gemeinschaftlich mit der Stadtbahnunternehmung durchgeführte Ausgestaltung der Schönbrunner Schlossbrücke und die Räumung der Vorbassins in Weidlingau.

Von den Sammelcanälen längs des Wienflusses wurde die Strecke am linken Ufer im Zuge der Mollardgasse und ein Ueberfallscanal in der vierfachen Allee vor Schönbrunn fertiggestellt. Von dem rechtsseitigen Sammelcanale längs des Donaucanales wurden die Baulose 8 a und 8 b im Betriebsjahre vollendet, sowie die Baulose 7 a und 7 b in Angriff genommen und die bezüglichen Arbeiten auch namhaft gefördert.

Von den Arbeiten am Donaucanale wurde der Bau der beiderseitigen Quaimauern zwischen Augarten- und Verbindungsbahnbrücke nachdrücklich gefördert, bezüglich der am rechten Ufer gelegenen Rampen, Stiegen und sonstigen mit der Donaucanallinie der Stadtbahn zusammenhängenden wie auch einzelner am linken Ufer gelegenen Stützmauerobjecte vollendet und mit den Fundirungsarbeiten für die Stützmauern an mehreren anderen Stellen begonnen. Die vorgesehene Baggerung im Donaucanale wurde zum grossen Theile ausgeführt.

Hinsichtlich des Betriebes der Wiener Stadtbahn wird hervorgehoben, dass die Eröffnung der Donaucanallinie namentlich auf den Verkehr der Gürtellinie befruchtend eingewirkt hat, was auch in den Frequenzziffern der Wiener Stadtbahn zum Ausdrucke gelangte.

Der Bericht erwähnt weiter noch die Einführung eines an Sonn- und Feiertagen giltigen Einheitstarifes, die Ueberleitung des Localverkehres der Kaiser Franz Josef-Bahn auf die Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn und die Einleitungen behufs Vereinbarung eines definitiven Betriebsvertrages mit der Staatseisenbahnverwaltung.

Der von der k. k. Staatsbahn-Direction Wien geführten Frequenzstatistik ist zu entnehmen, dass auf der Wiener Stadtbahn im Berichtsjahre 32,222.266 Reisende gegen 28,245.436 Reisende im Jahre 1900 befördert wurden. Beschränkt man den Frequenzvergleich mit Rücksicht darauf, dass die Donaucanallinie erst am 6. August 1901 eröffnet wurde, auf die letzten fünf Monate der Jahre 1901 und 1900, so ergibt sich eine Frequenz von 14,253.649 Personen im Jahre 1901 gegenüber einer solchen von 11,667.374 Reisenden in der gleichen Periode des Vorjahres. Die

höchste Tagesfrequenz wurde am 26. Mai 1901 mit 308.963 Personen erreicht.

Die Betriebseinnahmen der Wiener Stadtbahn betrugen im Jahre 1901 K 5,333.851 gegen K 4,681.520 im Jahre 1900, die Betriebsausgaben K 5,520.323 gegen K 4,833.200 im Vorjahre. Die Betriebsausgaben überstiegen sonach im Jahre 1901 die Betriebseinnahmen um K 186.472, während im Jahre 1900 der Betriebskostenabgang sich mit K 151.680 bezifferte. Die höhere Ziffer des Betriebsabganges ist vornehmlich durch die abnorm hohen Kohlenpreise des Berichtsjahres verursacht.

Die mit der elektrischen Traction auf der Wiener Stadtbahn eingeleiteten Versuche wurden auch im Berichtsjahre fortgesetzt, und sind im December während der verkehrsfreien Nachtzeiten mit günstigem Erfolge Probefahrten mit zwei Fünfwagenzügen mit je vier Motoren unternommen worden.

Die Betriebskosten der Hauptsammelcanäle beiderseits des Donaucanales für das Jahr 1900 waren von der Gemeinde Wien vorschussweise bestritten worden, und wurden im Berichtsjahre von der Curie des Landes und des Staates die auf dieselben entfallenden Antheile eingefordert. Die Gesammtkosten betrugen K 127.200, wovon je K 6360 von Staat und Land und K 114.480 von der Gemeinde Wien zu tragen waren.

Der Bericht bespricht weiter die Begebung der zweiten und letzten Rate der Emission vom Jahre 1900, mit welcher die gesammte Anlehensoperation der Commission durchgeführt erscheint.

Sodann folgt eine ausführliche technische Darstellung der im Laufe des Jahres 1901 ausgeführten Bauarbeiten an den einzelnen Verkehrsanlagen, getrennt nach den Gruppen: A. Stadtbahn, B. Wienfluss-Regulirung, C. Hauptsammelcanäle, D. Umwandlung des Donaucanales in einen Handels- und Winterhafen. An diese technischen Bauberichte schliesst sich eine detaillirte Nachweisung der Arbeiterzahl und der erzielten Baufortschritte. Ausser dem Rechnungsabschlusse ist dem Jahresberichte noch der Bericht des Gewerbe-Inspectors beigegeben. Der Jahresbericht wurde von der Vollversammlung genehmigt.

Im weiteren Verlaufe der Sitzung wurde das von Seiten des Inhabers einer Schuldverschreibung des Commissionsanlehens gestellte Begehren, eine durch Verlust des Couponbogens unverkäuflich gewordene Obligation vorzeitig als verlost zu erklären, im Hinblicke auf die auf den Schuldverschreibungen abgedruckten Bestimmungen abgelehnt.

Der seitens der Gemeinde Wien durchgeführte Verkauf einer der Commission gehörigen Baustelle im 3. Bezirke in der verlängerten Kollergasse wurde genehmigend zur Kenntniss genommen.

Von der seinerzeit erhobenen Forderung auf Zahlung von Verzugszinsen für die letzte Rate des Staatsbeitrages zu den Kosten der Bahnhöfe in Hütteldorf und Heiligenstadt wurde in Hinblick auf eine aufklärende Mittheilung des Eisenbahnministeriums Abstand genommen.

Das in der vorigen Sitzung gewählte Specialcomité zur Austragung einer Reihe von Differenzen, die sich anlässlich des Stadtbahnbaues und der Wienfluss-Regulirung zwischen der Baudirection der Stadtbahn und dem Stadtbauamte der Gemeinde Wien ergeben haben, berichtete über die erfolgreiche Lösung der ihm gestellten Aufgabe, und wurden die Comité-Anträge von der Vollversammlung vollinhaltlich genehmigt. Das Mandat des Comité wurde auch auf die weiteren, noch im Stadium der Abrechnung begriffenen Differenzpunkte ausgedehnt.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 132. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 29. April wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Kliemann, Stein und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Einführung des Eil- und Stückgutverkehres auf der Station Rodisfort und des Personenverkehres in den Wintermonaten auf der im Betriebe der Buschtěhrader Eisenbahn befindlichen Strecke Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn;

2. der Herren Abgeordneten Dr. Bennati und Genossen an den Herrn Handelsminister, betreffend die Aufnahme eines praktischen Schiffahrtscurses in den Lehrplan der nautischen Schulen.

In derselben Sitzung wurde der Etat des Handelsministeriums in Verhandlung gezogen. Zu Titel 1 „Centralleitung", „Vorarbeiten für den Bau von Wasserstrassen" führte Abgeordneter Dr. Kolisch er Folgendes aus:

Man möge sich keinen Illusionen darüber hingeben: Ein Canal kann nie einen Fluss ersetzen. Er kann nie so billig befördern wie ein Fluss, aber er wird immer doch billiger befördern als die Landstrasse, und deshalb muss man in einer rückständigen Volkswirthschaft trachten, die Investitionen mit allen Kräften zu beschleunigen. Darum muss man sich ganz besonders freuen, wenn es endlich vergönnt ist, in dem Budget eine, wenn auch nur kleine Ziffer für diesbezügliche Vorarbeiten zu finden wie in der Preisausschreibung für das Problem, welches bei Prerau zu lösen sein wird. Dort liegt das Problem der ganzen Canalfrage für Oesterreich. Wir wissen aus der deutschen, der französischen und der nordamerikanischen Praxis, dass das alte System der Kammerschleusen ein bewährtes ist, wir wissen aber auch, dass es viel Wasser bedingt, und wir wissen, dass die Gegend von Prerau nicht viel Wasser hat. Deshalb ist es eines der wichtigsten Probleme, einen Canal, eventuell ohne Kammerschleusen, zu bauen, und es ist nur naturgemäss, dass man, wenn man eine halbe Milliarde für Canäle riskiren will, unbedingt für diese versuchten Projecte zwei, drei Millionen riskiren muss. Deswegen begrüssen wir die Action der Regierung in dieser Frage mit Freude, weil wir darin die erste Etappe zur Lösung der Canalfrage in Oesterreich überhaupt sehen. Canäle werden wir bauen, die Früchte aber werden wohl erst unsere Kinder geniessen. Wir wollen jedoch auch leben, und deshalb müssen, da wir den Fluss nicht haben und die Canäle nicht haben, bei uns die Eisenbahnen Aufgaben lösen, wie sie in der ganzen Welt ihnen nicht gestellt sind. Die Eisenbahnen haben sonst überall nur den Schnellverkehr und den Verkehr theuerer Güter zu besorgen. Bei uns aber müssen sie den Gesammtverkehr bewältigen, und deshalb muss die Eisenbahntarifpolitik in Oesterreich auf ganz anderen Grundlagen aufgebaut sein als anderwärts. Und wenn man auch ein Fiscalist erster Ordnung ist, so kann man es in Oesterreich in der Eisenbahntarifpolitik nicht sein. Es ist ausserordentlich erfreulich, dass endlich unser Handelsamt — auf Anregung des Industrierathes — sich energisch und emsig aller Fragen annimmt, bei denen die Tarife als Correlat der Zollpolitik wirken können.

* * *

Aus der Rede des Handelsministers Freiherrn von Call heben wir Nachstehendes hervor:

Auch auf dem Gebiete des Verkehrswesens darf das Handelsministerium sich wohl das Zeugniss ausstellen, dass es nach besten Kräften bemüht ist, den Bedürfnissen des modernen Lebens zu genügen, es vertritt an den zuständigen Stellen mit allem Nachdrucke das Interesse der Production an einer gerechten und zweckmässigen Tarifpolitik.

Die Seeschiffahrt hat durch die Erneuerung des Schiffsparkes und die Einführung mehrerer wichtiger Linien des Lloyd wesentliche Verbesserungen erfahren, und ich bin über-

zeugt, dass es der Energie des neuen Präsidenten gelingen wird, den mehrfach, besonders hinsichtlich der unregelmässigen Frachtablieferung erhobenen Klagen gegen den Lloyd abzuhelfen, dessen nautische Vorzüge im Uebrigen mit Recht den allerbesten Ruf geniessen.

Die Reform des Dalmatiner Dienstes wird der wirthschaftlichen Entwicklung dieses Kronlandes gute Dienste leisten. Der in den letzten Jahren erfolgte erfreuliche Aufschwung unserer freien Schiffahrt blieb von der Rückwirkung der allgemeinen Depression im Seefrachtgeschäfte nicht verschont, doch ist zu erwarten, dass dies eine vorübergehende Erscheinung ist und dass eine die gewonnenen Erfahrungen benützende Neuordnung der Marine-Unterstützung der für die Küsten-Bevölkerung und für unsere ganze Volkswirthschaft so wichtigen Ausgestaltung unserer Handelsflotte einen neuen kräftigen Impuls geben wird.

Aus dem Voranschlage ist ein Ueberblick über die grosse Anzahl von Hafenbauten zu entnehmen, die in diesem Jahre zur Durchführung kommen und eine noch grössere Zahl von solchen, deren Nothwendigkeit ich anerkenne, wird in naher Zukunft nach Massgabe der verfügbaren Mittel hergestellt werden. Die wichtigsten davon sind die Erweiterungen im Triester Hafen, die allerdings nur für den gegenwärtigen Bedarf berechnet, werden fortgesetzt werden müssen, wenn der Ausbau der Alpenbahnen unserem ersten See-Emporium den erwarteten Frachtenzuwachs bringen wird.

Die Neuschaffung binnenländischer Wasserstrassen ist im hohen Hause, sowie im Budgetausschusse so eingehend erörtert worden, dass ich mich auf die Erklärung beschränken darf, das Handelsministerium werde auf dem ihm vorgezeichneten Wege mit der thunlichsten Raschheit fortschreiten.

Der dem hohen Hause zugegangene Entwurf eines Uebereinkommens mit der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ist der Ausdruck unseres Bestrebens, den österreichischen Verkehr auf unserem Hauptstrome zu erhalten und zu befestigen, ich zweifle nicht, dass dieses Moment dem hohen Hause die Opfer gerechtfertigt erscheinen lassen wird, welche das neue Uebereinkommen dem Staatsschatze auferlegt.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Gänserndorf-Gaunersdorf. (Bauinangriffnahme; Bauaufsichtsorgan.) Der Bau der Localbahn Gänserndorf-Gaunersdorf wird in Regie des Landes Niederösterreich unter unmittelbarer Aufsicht des niederösterreichischen Landeseisenbahnamtes durchgeführt und unmittelbar in Angriff genommen werden. Als exponirtes Bauaufsichtsorgan wurde der Ingenieur des niederösterreichischen Landeseisenbahnamtes Albrecht Schöntag mit dem Wohnsitze in Gänserndorf bestellt. [E.-M.-Z. 19.127.]

Localbahn Nixdorf-Rumburg-Schönlinde. (Geleiseplan für die Station Nixdorf.) Der vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegte Geleiseplan für die der Böhmischen Nordbahn und der Localbahn Nixdorf-Rumburg-Schönlinde gemeinschaftlichen Station Nixdorf wurde vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt. [E.-M.-Z. 14.438.]

Projectirte Localbahn Przeworsk-Bachorz (Dynow). (Anberaumung der Stationscommission für die Endstation „Bachorz-Dynow".) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums die Vornahme der Stationscommission für die combinirte Endstation „Bachorz-Dynow" der projectirten schmalspurigen Localbahn Przeworsk-Bachorz (Dynow) für den 7. Mai anberaumt, und zwar im Anschlusse an die auf den 6. und 7. Mai festgesetzte politische Begehung des Variantenprojectes von km 33·800—38·435 der gegenständlichen Localbahn. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am obgenannten Tage um 1 Uhr Nachmittags in der Gemeinde Przeduniescie dynowskie (Gutsgebiet Zdzisławówka) an Ort und Stelle. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Ladislaus Ritter von Fedorowicz betraut. [E.-M.-Z. 19.663.]

Marienbader elektrische Strassenbahn. (Vornahme der technisch-polizeilichen Prüfung.) Die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen wurde beauftragt die technisch-polizeiliche Prüfung der elektrischen Strassenbahn in Marienbad vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die genannte Behörde ermächtigt, bei anstandslosem Ergebnisse dieser Amtshandlung der Stadtgemeinde Marienbad die Benützungsbewilligung ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 18.165.]

Wocheinertunnel. (Bauvergebung.) Nachdem die anfangs Februar 1902 veröffentlichte allgemeine Bauausschreibung in Betreff der Vergebung der Bauarbeiten für den im Zuge der Staatsbahnlinie Klagenfurt (Villach) — Görz — Triest gelegenen Wocheinertunnels wegen zu hoher Anbotpreise kein annehmbares Ergebniss geliefert hatte, wurde behufs Sicherstellung der Ausführung dieser Bauarbeiten eine beschränkte Bauausschreibung veranlasst. Auf Grund des günstigen Ergebnisses derselben hat sich das k. k. Eisenbahnministerium bestimmt gefunden, die in Rede stehenden Bauarbeiten der Bauunternehmung C. Ceconi in Wocheiner-Feistritz, als dem billigsten Anbotsteller, zur Ausführung zu übertragen.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates März 1902.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluss des Monates März 1902 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund)	
		im Baue am 1. März 1902	verblieben im Baue am 1. April 1902
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten:			
Lemberg—Sambor—ungar.-galiz. Grenze:			
Theilstrecke Lemberg—Sambor . .	76·8	—	—
a) Einfahrt in die Station Lemberg km 0·0—3·076	—	3·1	3·1
b) km 3·076—10·821	—	7·7	7·7
c) km 10·821—76·054 (Sambor) .	—	66·0	66·0
Tauernbahn	—	—	—
Karawanken- und Wocheiner Bahn . .	—	—	—
Pyhrnbahn	—	—	—
II. Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Erweiterung der Station Salzburg . .	—	—	—
Werkstättenbahnhof in Pilsen . . .	—	—	—
Umbau des Bahnhofes Lemberg . .	—	—	—
Linie Rzeszów—Radymno: Stationserweiterung Jaroslau-Sokaler Abzweigung	—	—	—
Linie Chyrow—Stryj: Stationserweiterung Sambor	—	—	—
Linie Wien—Eger: Zweites Geleise in der Strecke Absdorf—Ziersdorf	14·9	14·9	14·9
Linie Wels—Salzburg: Zweites Geleise in der Strecke Lambach—Vöcklabruck	21·9	21·9	21·9
Stationserweiterung Vöcklabruck . .	—	—	—
Stationserweiterung Hallwang . . .	—	—	—
b) auf Privatbahnen:			
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: Verbindungscurve zwischen der Linie Wien—Brünn und dem oberen Bahnhofe zu Brünn	—	—	—
Linie Brünn—Pardubitz: Stationserweiterung Böhm.-Trübau .	—	—	—
Buschtěhrader Eisenbahn: Linie Prag—Komotau: Zweites Geleise in der Strecke Kladno—Smečna-Sternberg . . .	5·0	5·0	5·0
Zweites Geleise in der Strecke Milostin-Kounowa—Satkau-Teschnitz	9·3	9·3	9·3
Summe der Hauptbahnen .	127·9	127·9	127·9

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund) im Baue am 1. März 1902	Hievon in km (rund) verbleiben im Baue am 1. April 1902
B. Local- und Kleinbahnen:			
I. Neubauten:			
Triest-Parenzo:			
Theilstrecke Triest—Buje	59·7	59·7	59·7
Theilstrecke Buje—Parenzo	63·7	63·7	63·7
Spalato-Sinj	40·0	40·0	40·0
Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn)	34·7	34·7	34·7
Görz-Haidenschaft (Wippachtbalbabn)	26·0	26·0	26·0
Teltsch-Zlabings	29·9	29·9	29·9
Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings	27·0	27·0	27·0
Wlaschim—Unter-Kralowitz	24·2	24·2	24·2
Kühnsdorf-Eisenkappel	17·6	17·6	17·6
Nixdorf-Rumburg-Schönlinde	24·2	24·2	24·2
Karlsbad-Merkelsgrün	13·9	13·9	13·9
Laun-Libochowitz	19·4	19·4	19·4
Tannwald-Grünthal	7·0	7·0	7·0
Kimpolung-Dorna watra:			
Theilstrecke Valeputna—Jakobeni	11·8	11·8	11·8
Theilstrecke Jakobeni-Dorna watra	11·1	11·1	11·1
Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf	25·5	25·5	25·5
Gmünd—Weitra—Gross-Gerungs	45·0	45·0	45·0
Kaaden-Willomitz	19·7	19·7	19·7
Radonitz-Duppau	13·4	13·4	13·4
Elektrische Kleinbahn Triest-Scorcola-Opčina	5·1	5·1	5·1
Elektrische Kleinbahn Dornbirn-Lustenau	11·2	11·2	11·2
Elektrische Strassenbahn in Marienbad	2·2	2·2	2·2
Tabor-Bechin	23·7	—	23·7
Elektrische Kleinbahnen in Graz	1·0	1·0	1·0
Elektrische Kleinbahnen in Wien	2·1	0·3	2·1
Summe der Local- und Kleinbahnen	559·1	533·6	559·1

Es sind sonach durch den Baubeginn der Localbahn mit elektrischem Betriebe Tabor-Bechin 23·7 km und mehrerer Linien der elektrischen Kleinbahnen in Wien 1·8 km, somit 25·5 km Local- und Kleinbahnlinien zugewachsen. Es verbleiben somit am Schlusse des Monates März 1902 an Hauptbahnen 127·9 km und an Local- und Kleinbahnlinien 559·1 km in Bausausführung. Hervorzuheben wäre noch, dass die Theilstrecke Triest–Buje der schmalspurigen Localbahn Triest-Parenzo am 1. April 1902 eröffnet wurde; ferner dass die Baulänge der Localbahn Teltsch-Zlabings von 29·5 km auf 29·9 km richtiggestellt wurde und dass der Sohlstollenvortrieb bis zum 1. April 1902 beim Tauerntunnel Nordseite 364·8 m (gegen 333·3 m im Vormonate) und Südseite 166·7 m (gegen 141·0 m im Vormonate); dann beim Karawankentunnel Nordseite 335·9 m (gegen 305·3 m im Vormonate) und Südseite 388·9 m (gegen 337·2 m im Vormonate); ferner beim Wocheinertunnel Nordseite 680·9 m (gegen 611·8 m im Vormonate) und Südseite 523·6 m (gegen 492·9 m im Vormonate) und beim Bossrucktunnel der Pyhrnbahn Nordseite 281·0 m (gegen 218·0 m im Vormonate) und Südseite 382·5 m (gegen 340·8 m im Vormonate) beträgt und dass die Installationsbauten bei diesen vier Tunnels fortgesetzt werden.

Projectirte Bahn niederer Ordnung Aussee—Mähr.-Neustadt—Oberlangendorf. (Vorproject, Anberaumung der Trassenrevision.) Die Statthalterei in Brünn hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums hinsichtlich des von Josef Göbl, Bürgermeister in Mähr.-Neustadt, namens der Concessionswerber vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige elektrisch zu betreibende Bahn niederer Ordnung von der Station Mähr.-Neustadt der Linie Sternberg—Ziegenhals—Jägerndorf der k. k. Staatsbahnen einerseits bis Oberlangendorf, andererseits bis Mähr.-Aussee im Sinne der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. des § 3 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, den Beginn der Trassenrevision für den 16. Mai 1902 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am bezeichneten Tage um 3 Uhr Nachmittags im Gemeindehause zu Mähr.-Aussee. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath G. Nischelwitzer betraut. [E.-M.-Z. 19.205.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Pilsen: Abänderung der Bezeichnung der Stationen Katowitz und Nemělkau.) Ab 1. Mai ist die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Wien—Eger gelegenen Station Katowitz in „Katowitz in Böhmen“ und der in der Strecke Horaždowitz-Babin — Taus gelegenen Station Nemělkau in Nemelkau-Welhartitz“ abgeändet worden.

— (Staatsbahn-Direction Prag: Abänderung der Bezeichnung der Station Hořelitz.) Ab 1. Mai ist die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Beraun—Dušnik gelegenen Station Hořelitz in „Hořelitz-Nučitz“ abgeändert worden.

— (Abänderung der Bezeichnung der Station Hospozin.) Ab 1. Mai ist die bisherigere Bezeichnung der in der Strecke Zlonitz—Raudnitz gelegenen Station Hospozin in „Hospožin-Kmeťhoves“ abgeändert worden.

— (Staatsbahn-Direction Stanislau: Eröffnung der Haltestellen Millie und Straźa für den Stückgutverkehr.) Ab 1. Mai sind die bisher für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen eingerichteten Stationen Millie und Straźa der Neuen Bukowinaer Localbahnen nunmehr auch für die Auf- und Abgabe von Eil- und Frachtstückgütern eröffnet worden.

— (Eröffnung der Personenhaltestelle Korolówka.) Am 1. Mai ist die in km 198·100 der Linie Lemberg—Itzkany zwischen der Station Kolomea und Matyjowce neu errichtete Haltestelle Korolówka eröffnet worden. Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt in der Haltestelle selbst, die Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege.

— (Abänderung der Bezeichnung der Station Skomorochy stare.) Ab 1. Mai ist die bisherige Bezeichnung der auf der Strecke Halicz—Ostrów (Tarnopol) gelegenen Station Skomorochy stare in „Podsumlańce“ abgeändert worden.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Stettin: Eröffnung des Haltepunktes Neu-Zarnow für den Personenverkehr.) Zufolge Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 10. April wurde am 1. Mai der an der Bahnstrecke Podejuch—Cüstrin zwischen den Stationen Greifenhagen-Paculent gelegene Haltepunkt Neu-Zarnow für den Personenverkehr eröffnet.

— (Eröffnung des Haltepunktes Heinrichsdorf i. Pom. für den Stückgutverkehr.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 10. April zufolge. wurde am 1. Mai der zwischen den Stationen Falkenberg i. Pome und Tempelburg an der Bahnstrecke Ruhnow—Neustettin gelegene Haltepunkt „Heinrichsdorf i. Pom.“, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, nunmehr auch für die Abfertigung von Stückgütern eröffnet. Die Abfertigung von Wagenladungen, Fahrzeugen, Leichen, lebenden Thieren und Sprengstoffen ist daselbst bis auf Weiteres ausgeschlossen. Stückgutsendungen nach Heinrichsdorf i. Pom. müssen frankirt, von Heinrichsdorf i. Pom. unfrankirt aufgeliefert werden. Nachnahmebelastung ist ausgeschlossen. Die Annahme und Auslieferung der Stückgüter ist auf die Zeit von 2—6 Uhr Nachmittags beschränkt.

— (Directionsbezirk Köln: Stationsnamenänderung.) Ab 1. Mai erhielt die Station „Coblenz Mosel Personenbahnhof“ die Bezeichnung „Coblenz Hauptbahnhof“, abgekürzt: „Coblenz H.B.“.

— (Directionsbezirk Elberfeld: Eröffnung der Haltestelle Pattscheid und Schliessung des Haltepunktes gleichen Namens.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 12. April zufolge wurde am 1. Mai die an der Bahnstrecke Born—Opladen gelegene neue Haltestelle Pattscheid für den Personen-, Gepäcks- und Privattelegrammverkehr, sowie für den vollen Güterverkehr unter Ausschluss von Sprengstoffen und solchen Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Wagen aus erfolgen kann, eröffnet.

Gleichzeitig wird der jetzige Haltepunkt Pattscheid, welcher 0·8 km von der neuen Haltestelle gleichen Namens entfernt ist, geschlossen.

Schiffahrt.

Deutsches Reich. (Stapellauf eines Dampfers der Hamburg-Amerika-Linie.) Den „Hamb. Nachr." zufolge wird voraussichtlich am 7. Mai ein für die Fahrt nach Westindien und Mexico bestimmter, für die Hamburg-Amerika-Linie auf der Reiherstieg-Schiffswerft und Maschinenfabrik in Hamburg erbauter Dampfer vom Stapel gelassen werden. Dieser Dampfer, welcher den Namen „Prinz Waldemar" erhalten wird, ist ein Schwesterschiff des vor wenigen Tagen zur Ablieferung gelangten Dampfers „Prinz Eitel Friedrich".

— (Stapellauf des zweiten Cadetten-Schulschiffes des Norddeutschen Lloyd.) Wie das „Dresdner Journal" berichtet fand am 22. April in Bremerhaven auf der Rickmer'schen Schiffswerft der Stapellauf des zweiten Cadetten-Schulschiffes des Norddeutschen Lloyd „Herzogin Cäcilie" statt. Es ist 4400 Registertons gross und eine viermastige Bark.

Neue Schiffswerften in den Vereinigten Staaten von Amerika. In den letzten drei bis vier Jahren sind in den Vereinigten Staaten von Amerika eine bemerkenswerthe Anzahl von neuen Schiffswerften errichtet worden; kürzlich wurde neuerdings die Bewilligung zur Errichtung einer solchen Werft im Staate Virginia nachgesucht. Die Norfolk und Hampton Roads Shipbuilding and Dry Dock Company will die Werfte am Elizabethfluss erbauen. Diese Gesellschaft soll mit einem Capital von 10 Millionen Dollars gegründet werden; sie braucht sich also nicht erst aus kleinen Anfängen heraus allmälig zu entwickeln. Sie wird ein Trockendock von 800 Fuss erbauen und beabsichtigt, sich mit dem Baue von Schlachtschiffen und grossen Kreuzern für die Flotte der Vereinigten Staaten zu beschäftigen. Jedoch kann die Gesellschaft nicht mit Sicherheit darauf rechnen, fortwährend genügende Bestellungen dieser Art zu erhalten, die dem Umfange ihres Werkes und Anlagecapitales entsprechen; sie muss daher darauf bedacht sein, sich auch grosse Aufträge zum Baue von Handelsdampfern zu verschaffen. [„Dresdner Journal."]

Verschiedene Mittheilungen.

Almanach der k. k. österr. Staatsbahnen pro 1902/1903. Der Almanach der k. k. österr. Staatsbahnen (XXIII. Jahrgang) ist soeben erschienen. Vermöge seines reichen instructiven, alle Zweige des Staatseisenbahn-Verwaltungsdienstes umfassenden Inhaltes wird dieses Jahrbuch nicht nur von den Organen der österr. Staatsbahnen und den Privatbahnen zu dienstlichen Zwecken allgemein benützt, sondern auch von Interessenten dieser Unternehmungen als ein unentbehrliches Nachschlagebuch verwendet. Der Almanach (56 Bogen Grossoctav) enthält ein vollständiges Schema der Beamten des k. k. Eisenbahnministeriums, der General-Inspection und des gesammten Staatseisenbahn-Personales des Central- und Executivdienstes, eine Darstellung der sonstigen Staatsbehörden für das Eisenbahnwesen, ein Dienstesstellen- und Stationsverzeichniss nebst Befugnissen und Streckeneintheilungen derselben etc. etc. Der Almanach bietet seinem Inhalte nach ein getreues Bild sämmtlicher Zweige dieses ausgedehnten Verwaltungsbereiches. Das Reinerträgniss wird alljährlich humanitären Zwecken zugeführt. Zu beziehen im Selbstverlage der Redaction, Wien, I. Nibelungengasse 4.

Ostgalizische Localbahnen. (Bureauverlegung.) Das Bureau der Actiengesellschaft Ostgalizische Localbahnen in Lemberg ist mit 1. April in die Brajerowskagasse 14 verlegt worden.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Preisausschreiben.) Zufolge eines Beschlusses des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, alle vier Jahre Preise im Gesammtbetrage von Mk. 30.000 für wichtige Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen auszuschreiben, werden hiemit folgende Preise ausgesetzt:

A. Für Erfindungen und Verbesserungen, betreffend die baulichen und mechanischen Einrichtungen der Eisenbahnen, einschliesslich deren Unterhaltung ein erster Preis von Mk. 7500, ein zweiter Preis von Mk. 3000, ein dritter Preis von Mk. 1500.

B. Für Erfindungen und Verbesserungen, betreffend den Bau und die Unterhaltung der Betriebsmittel ein erster Preis von Mk. 7500, ein zweiter Preis von Mk. 3000, ein dritter Preis von Mk. 1500.

C. Für Erfindungen und Verbesserungen, betreffend die Verwaltung, den Betrieb und die Statistik der Eisenbahnen, sowie

D. Für hervorragende schriftstellerische Arbeiten über Eisenbahnwesen — für C und D zusammen — ein erster Preis von Mk. 3000 und zwei Preise von je Mk. 1500.

Ohne die Preisbewerbung wegen anderer Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen einzuschränken und ohne andererseits den Preisausschuss in seinen Entscheidungen zu binden, wird die Bearbeitung folgender Aufgaben als erwünscht bezeichnet:

a) Aufschneidbarer Doppeldrahtzug-Weichenantrieb mit einer Fangvorrichtung, die bei Leitungsbruch eine Bewegung der mit Spitzenverschluss ausgerüsteten Weicheuzungen verhindert.

b) Eine Wägevorrichtung, mittelst welcher einzelne rollende oder lose gekuppelte Wagen eines ganzen Zuges mit hinreichender Genauigkeit abgewogen werden können.

c) Eine Vorrichtung zur Verständigung zwischen dem Locomotiv- und Zugspersonal, insbesondere für lange Personen- und Güterzüge ohne durchgehende Bremsvorrichtung, auch bei der Fahrt durch Tunnels.

d) Verbesserung der Beheizung der Personenzüge durch Dampf, insbesondere bei langen Zügen.

e) Einrichtungen zur Beschleunigung der Verladung und der Beförderung des Stückgutes unter bester Zugs- und Wagenausnutzung und Vermeidung öfterer Umladung, und zwar auf Grundlage der bestehenden Frachtbrief- und Zahlungseinrichtungen.

f) Vereinfachung des Verfahrens bei der Stückgutabfertigung, insbesondere des Schreibwerkes.

Gelangen in einzelnen der vier Gruppen die ersten oder zweiten Preise mangels geeigneter Bewerbungen nicht zur Vertheilung, so können aus den nicht zuerkannten Beträgen innerhalb derselben Gruppe mehrere zweite oder dritte Preise gewährt werden. Auch können, falls in einer Gruppe die zur Verfügung stehenden Geldmittel mangels geeigneter Bewerbungen nicht vollständig zur Verwendung kommen, die verbleibenden Beträge zu Preisvertheilungen in anderen Gruppen benützt werden.

Die Bedingungen für den Wettbewerb sind folgende:

1. Nur solche Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerische Arbeiten, welche ihrer Ausführung, beziehungsweise bei schriftstellerischen Werken ihrem Erscheinen nach in die Zeit vom 16. Juli 1895 bis 15. Juli 1903 fallen, werden bei dem Wettbewerbe zugelassen.

2. Jede Erfindung oder Verbesserung muss, um zum Wettbewerb zugelassen werden zu können, auf einer zum Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehörigen Eisenbahn bereits vor der Anmeldung zur Ausführung gebracht und der Antrag auf Ertheilung des Preises durch diese Verwaltung unterstützt sein.

3. Preise werden für Erfindungen und Verbesserungen nur dem Erfinder, nicht aber demjenigen zuerkannt, welcher die Erfindung oder Verbesserung zum Zwecke der Verwerthung erworben hat, und für schriftstellerische Arbeiten nur dem eigentlichen Verfasser, nicht aber dem Herausgeber eines Sammelwerkes.

4. Die Bewerbungen müssen durch Beschreibung, Zeichnung, Modelle u. s. w. die Erfindung oder Verbesserung so erläutern, dass über deren Beschaffenheit, Ausführbarkeit und Wirksamkeit ein sicheres Urtheil gefällt werden kann.

5. Die Zuerkennung eines Preises schliesst die Ausnützung oder Nachsuchung eines Patentes durch den Erfinder nicht aus. Jeder Bewerber um einen der ausgewiesenen Preise für Erfindungen oder Verbesserungen ist jedoch verpflichtet, diejenigen aus dem erworbenen Patente etwa herzuleitenden Bedingungen anzugeben, welche er für die Anwendung der Erfindungen oder Verbesserungen durch die Vereinsverwaltungen beansprucht.

6. Der Verein hat das Recht, die mit einem Preise bedachten Erfindungen oder Verbesserungen zu veröffentlichen.

7. Die schriftstellerischen Werke, für welche ein Preis beansprucht wird, müssen den Bewerbungen in mindestens drei Druckexemplaren beigefügt sein. Von den eingesandten Exemplaren wird ein Exemplar zur Bücherei der geschäftsführenden

Verwaltung des Vereines genommen, die anderen Exemplare werden dem Bewerber zurückgegeben, wenn dies in der Bewerbung ausdrücklich verlangt wird.

In den Bewerbungen muss der Nachweis erbracht werden, dass die Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerischen Werke ihrer Ausführung oder ihrem Erscheinen nach derjenigen Zeit angehören, welche der Wettbewerb umfasst.

Die Prüfung der eingegangenen Anträge auf Zuerkennung eines Preises, sowie die Entscheidung darüber, ob überhaupt, bezw. an welche Bewerber Preise zu ertheilen sind, erfolgt durch einen vom Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen eingesetzten, aus 12 Mitgliedern bestehenden Preis-Ausschuss.

Die Bewerbungen müssen während des Zeitraumes vom 1. Jänner bis 15. Juli 1903 postfrei an die unterzeichnete geschäftsführende Verwaltung des Vereines eingereicht werden.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 30. April d. J. dem pensionirten Oberinspector der österr. Staatsbahnen Wilhelm Ruzitschka taxfrei den Titel und Charakter eines Oberbaurathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Wittek m. p.

Der Eisenbahnminister hat den Oberingenieur Wenzel Schuster, den mit dem Titel und Charakter eines Baurathes bekleideten Oberingenieur Ferdinand Nebesky, sowie die Oberingenieure Josef Bartak, Wolfgang Freiherrn von Ferstel und Josef Fortwängler zu Baurathen im Eisenbahnministerium ernannt.

Der k. k. Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern an Stelle des zur Dienstleistung bei der k. k. Statthalterei in Prag einberufenen k. k. Statthaltereirathes Wenzel Šafařik, den k. k. Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Chrudim August Rebensteiger von Blankenfeld mit den Functionen eines Regierungscommissärs in Gemässheit des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, für die den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 26. Mai 1897, R.-G.-Bl. Nr. 138, bildende Localbahn von Heřmann Městetz nach Borohradek mit der Abzweigung von Hrochow-Teinitz nach Chrast (nunmehr Chrudim-Holitzer Localbahn) betraut.

[E.-M.-Z. 13.712 ex 1902.]

Preis-Conrants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco

Moritz **TILLER** & Co. k. k. Hoflieferanten

Firma-Inhaber M. Tiller — J. Toffler 659

WIEN, VII. Mariahilferstrasse 22.

LIMAN & PETZOLD, Wien, III. Matthäusgasse 8.

Eiserne Transport-Geräthe.

Rasch-Pumpe!

Oesterr. Patent

Die beste Pumpe der Gegenwart, von geradezu verblüffender Wirkung als **Schiffs-** und **Baupumpe.** Leistet ca. 20.000 Liter pro Stunde. Fördert nicht nur Sand und Schlamm, sondern auch grössere Gegenstände mit Leichtigkeit. 655

Ein Mann Bedienung.

JULIUS PINTSCH

WIEN, IV. Schleifmühlgasse 1.

Fabrik für Gasmesser, Gasapparate und Laternen. 670

Mechanische Werkstätte u. Metallgiesserei

übernimmt den **Bau** und **Betrieb** von **Gasanstalten** für **Steinkohlengas, Leuchtwassergas** System Humphreys & Glasgow (besonders als **Ergänzung** für bestehende **Steinkohlengasanstalten**), **Oelgas** und **Acetylengas.**

Gasbeleuchtungs-Einrichtungen

für **Eisenbahnwaggons, Locomotiven** etc.

Gascompressions- und Füllanlagen.

Leuchtthurm-Einrichtungen u. Leuchtbojen. Geschweisste Kessel, geschweisste Holzstoffkocher. . . Specialfabrik für Bau v. Laternen aller Art.

Ausschliesslicher . . . . Licenzträger für **Deutschland** und . . **Oesterreich-Ungarn** . . . . . der . . . . .

Slavianoff-Benardos'schen Patente für elektr. Giess- und . . . . . Schweissverfahren.

Wiener Wechselstuben-Gesellschaft

KAPUN, HANAKAMP & Co.

Wien, I. Kärnthnerstrasse 18

Eingang: Neuer Markt 3, Halbstock. 661

Coulantester Ein- und Verkauf aller Gattungen Werthpapiere, Münzen und Valuten.

Besorgung von Capitalsanlagen, Heiratscautionen, Vinculirungen, solideste Ausführung von Börseaufträgen, provisionsfreie Einlösung von Coupons, Revisionen, Evidenzhaltung von verlosbaren Werthpapieren, Depotverwahrung und -Verwaltung. Lose auf Raten. Promessen. Commissionsweise Versicherung von verlosbaren Werthpapieren gegen Coursverlust. Belehnung von Werthpapieren. Annahme von Baareinlagen zur conto-corrent-mässigen Verzinsung.

Das

k. k. Versteigerungs-Amt

WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17

übernimmt: Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen, Partiewaaren, Gegenstände jeder Art, wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**

Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 680

Liste von Spediteuren.

Internationales Speditionsbureau
CARO & JELLINEK
Centrale: WIEN, I. Dentschmeisterplatz 4.
Filialen: BUDAPEST, V. Arany János utcza 34.
LEMBERG, Jagiellonska 22.
Specialität: Verkehr nach RUSSLAND, Donau- und Elbeverkehr.
Sammelverkehre nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes.
Möbeltransporte.
Lagerhaus.

Internationale Transporte
N. KATZNER
Spedition und Commission
Podwołoczyska, WOŁOCZYSKA, Brody und RADZIWILOW.
Feste Uebernahmesätze inclusive sämmtlicher Spesen.
Export von Fierkisten, Holzwolle, Schleif- und Pflastersteinen.

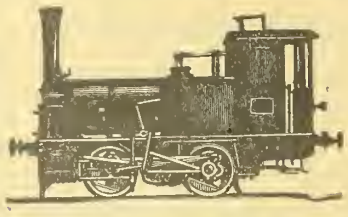
ANTON FERUS
BUDWEIS
k. u. k. Hofspediteur
Verzollungen, Einlagerung, Transitirungen, Möbeltransport.
Niederlage und Vertretung der berühmten Fürstlich Schwarzenberg'schen Graphitwerke.

ALFRED DEUTSCH & CO.
REICHENBERG in Böhmen.
Filiale in GABLONZ a. d. N.
Spediteure
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.
Mitglieder der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleumlagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

GERSTMANN & LINDNER
k. u. k. Hofspediteure,
BRÜNN.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn.
Sammelverkehr in eigenen Waggons von und nach WIEN, BUDAPEST, PRAG, REICHENBERG, JÄGERNDORF und TRIEST.
Möbeltransporte in Möbelwagen neuester Construction, Verzollungen, Reexpeditionen und Einlagerungen, Vertreter der Perlmooser Cement-Actiengesellschaft. Lager von Ia Gypssorten und feuerfesten Chamotteziegeln.

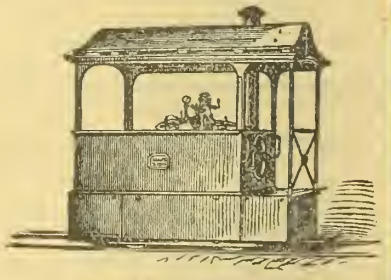
Internationale Transporte
H. MENDELSOHN
KRAKAU. Gegründet im Jahre 1838.
Filialen: ODERBERG, OŚWIĘCIM, SZCZAKÓWA
Speditions-Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Commercieller Correspondent der k. k. österr. Staatsbahnen für die Linien GALIZIEN und BUKOWINA
Rollfuhrunternehmung der k. k. österr. Staatsbahnen
Mitglied des Deutsch-Oesterreichischen Möbeltransport-Verbandes.

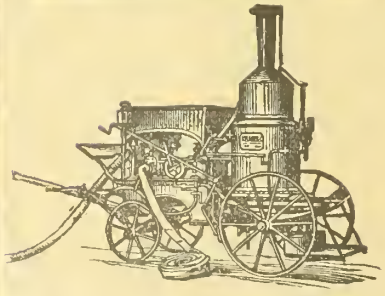
Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.
Actien-Gesellschaft
MÜNCHEN und LINZ.

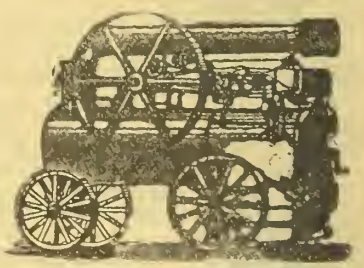


653

Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,
LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.
Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.







Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Krahne

Personen- und Lastenaufzüge, hydraulische Maschinen, Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben und Schiebebühnen, Waggons und Waggonets, Eisengüsse etc. etc. 667

liefert: Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Simmering vormals H. D. Schmid.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.
Localbahn Spielfeld-Radkersburg.
Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben.

Anhang pro 1902 zu den Tarifen, Theil II:

a) Ausserkraftsetzung eines in demselben enthaltenen Frachtsatzes;
b) Abänderungen.

Mit 15. Juni 1902 wird nachstehender, im Anhange vom 1. Jänner 1902 enthaltener Frachtsatz ausser Wirksamkeit gesetzt, und zwar:

a)

Aus Post Nr.	Für den Artikel	Von	Nach	Der bei Frachtzahlung für beliebige Mengen giltige Frachtsatz von
110	Papier, u. zw.: Druckpapier etc., Pappe (Pappendeckel) der Pos. P—3	Frohnleiten und der Güterverladestelle Peugen	Wr. Neustadt	120 Hellern per 100 kg

b)

Weiters werden mit Giltigkeit vom 15. Juni 1902 die nachstehenden Positionen des genannten Anhanges abgeändert, und zwar:

Pos. Nr.	Für den Artikel	Von	Nach	Abänderung
23 e	Eisen (Roh-), E—7, Eisen und Stahl, alt, abgängig etc., E—8, Eisen- und Stahlabfälle etc., E—9	Wien (Matzleinsdorf) und Mödling	Store	Der für nebige Relationen unter c) enthaltene Frachtsatz von 86 h per 100 kg findet nur unter der Bedingung Anwendung, dass die bezüglichen Sendungen in Store mittelst Strassenfuhrwerken abgeführt oder in ein durch Industriegeleise mit der Südbahn verbundenes Etablissement bezogen werden
156 c	Zucker der Pos. Z—8 a	Ebenfurt	Tiroler und Kärntner Stationen, bezw. Laibach S.B.	Die in nebenbezeichneter Anhangsposition enthaltenen Frachtsätze gelten nur für solche Sendungen, welche von Vulka-Pordány oder darüber hinaus gelegenen Stationen proveniren

Wien, am 25. April 1902. [380]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Fahrkartenausgabe in der Station Aussig Neustadt A.T.E. nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und deren Anschlussbahnen.

Ab 1. Mai 1902 werden in der Station Aussig Neustadt der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn für die mit dieser Bahn angelangten Reisenden zur Weiterfahrt nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und deren Anschlussbahnen Fahrkarten ausgegeben, sofern die Reisenden nicht schon von der Ausgangsstation mit directen Fahrkarten bis zur Bestimmungsstation versehen sind.

Dagegen wird der bisherige Vorgang, wonach diese Fahrkarten in der Station Aussig Oe.N.W.B. zu lösen waren, aufgehoben.

Reisenden, welche in der Richtung von der Oesterr. Nordwestbahn kommen und nur mit Fahrkarten bis Aussig Oe.N.W.B. versehen sind, die Reise jedoch über Aussig Neustadt A.T.E. hinaus fortsetzen wollen, ist die Fahrt in der Strecke Aussig Oe.N.W.B—Aussig Neustadt A.T.E. ohne Aufzahlung gestattet

Die Fahrkarten zur Weiterfahrt sind in Aussig Neustadt A.T.E. zu lösen.

Reisende in der Richtung von der Oesterr. Nordwestbahn, welche nur bis Aussig fahren wollen, haben in Aussig Oe.N.W.B. auszusteigen.

Karten für die Fahrt von Aussig Oe.N.W.B. nach Aussig Neustadt A.T.E. und umgekehrt gelangen nicht zur Ausgabe.

Wien, im April 1902. [381]

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

(Tarif, Theil II, Heft 1.)

Ausserkraftsetzung der Bestimmung, betreffend Frachtberechnung für das Ladegewicht des Wagens.

Mit Giltigkeit vom 15. Mai 1902 ist die auf Seite 11 des Tarifes, Theil II, Heft 1, für den obenbezeichneten Verkehr im 2. Alinea enthaltene Bestimmung von: „für die nachstehend angeführten Artikel wird," bis incl.: „Zuckerrübenschnitte der Pos. R—12, mit Ausnahme der gedörrten oder getrockneten" zu streichen, und ist dementsprechend auf Seite 5, des obgenannten Tarifes im Punkte 4 b nach den Worten: „. . . . . („Tarifarische Bestimmungen" mit Ausschluss" einzuschalten: „Der auf Seite 8/9 vorgesehenen Bestimmung unter A III f) [betreffend Frachtberechnung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens für die daselbst angeführten Artikel] und . . . . . ."

Wien, am 29. April 1902. [382]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung von Saisonfahrkarten II. und III. Classe zwischen Prag St.E.G. und Podmoráň.

Für die Relation Prag St.E.G.-Podmoráň gelangen ab 1. Juni 1902 Saisonfahrkarten II. und III. Classe in Heften zu 40 Stück Tourkarten unter Einhaltung der im Nachtrage III zu dem vom 1. Jänner 1898 giltigen gesellschaftlichen Local-Personentarife aufgeführten bezüglichen Bestimmungen zu folgenden Preisen zur Ausgabe, und zwar:

	II. Classe	III. Classe
	Preise per Saisonfahrkartenheft in Kronen	
Prag St.E.G. Podmoráň .	32.—	16.—

Wien, am 2. Mai 1902. [383]

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Aenderung von Stationsnamen.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai a. St./14. Mai n. St. 1902 werden die Namen der nachstehenden russischen Stationen wie folgt abgeändert:

Bojary der Moskau-Brester-Eisenbahn auf Prijamino, Dmitrowka der Libau-Romny-Eisenbahn auf Rubanka, Gorodeja der Moskau-Brester-Eisenbahn auf Samirje, Kaschino der Syzran-Wjasmaer-Eisenbahn auf Millionnaja, Kolontajewska der Südwestbahnen auf Eremejewka, Krasnokutowka der Kursk-Charkow-Sewastopol Eisenbahn auf Kankrinowka, Maksimowka der Südostbahnen auf Kamenolomni, Marjina Gorka der Libau-Romny-Eisenbahn auf Puchowitschi, Olginskaya der Südostbahnen auf Mitrofanowka, Temrjasan der Moskau-Kasan-Eisenbahn auf Naleika.

Wien, am 29. April 1902. [384]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Ueberstellungsgebühren für den Gütertransport zwischen der Station Smichow und dem Flosshafen in Smichow.

Für die Güterüberstellung zwischen der Station Smichow und dem Flosshafen in Smichow werden vom Tage der Eröffnung dieses Flosshafens bis auf Weiteres folgende Gebühren eingehoben:

a) Für Sendungen, welche in der Station Smichow über die k. k. österr. Staatsbahnen angekommen sind oder ab der Station Smichow auf den k. k. österr. Staatsbahnen zur Weiterbeförderung gelangen: 4 Heller für 100 kg, mindestens 4 Kronen für einen Wagen.

b) Für Sendungen, α) welche in der Station Smichow loco zur Aufgabe oder Abgabe gelangen, β) welche von einem mit der Station Smichow in Schienenverbindung stehenden Etablissement aufgegeben werden oder für ein solches bestimmt sind und γ) welche in der Station Smichow auf die a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn übergehen oder von derselben stammen, die Gebühr auf Grund des nach der Güterclassification der k. k. österr. Staatsbahnen und der Gebührenberechnungstabelle im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen Heft 1, Abschnitt A, für 1 bis 10 km entfallenden Frachtsatzes für mindestens 5000 kg per Wagen, jedoch mit dem Höchstbetrage von 8 Kronen per Wagen.

Die Durchführung dieser Bestimmungen im Tarifwege wird gelegentlich der Neuauflage des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen mit 1. Juli 1902 erfolgen.

Wien, am 1. Mai 1902. [385]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung von Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

3. Mai. In der Theilstrecke Borszczów—Iwanie puste der Localbahnlinie Teresin—Iwanie puste wurde der Gesammtverkehr mit dem Zuge Nr. 3854 wieder aufgenommen.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen.

Die am 20. Februar 1902 (Verordnungs-Blatt Nr. 21) gemeldete Verkehrsstörung zwischen den Stationen Kostéj und Holgya der Localbahn Gáttája-Lugos-Maros Illye wurde am 10. April 1902 wieder aufgenommen.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden ***billig*** *und* ***sachgemäss*** *besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch* ***öffentliche Versteigerungen*** *der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./$_2$, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig	Kronen	24·—	halbjährig	Kronen	12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„	Mark	25·—	„	Mark	12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„	Frcs.	33·—	„	Frcs.	16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2% in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1129	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Bahnverwaltungen	Glas und Glaswaaren der Tarifpos. G—11	Bleistadt	Brünn (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 217		Im Kartirungswege		
					Olmütz (St.E.G.)					215				
					Teschen (K.F.N.B. oder Ks.Od.)					260				
1130	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	a) Thon, auch Schieferthon der Tarif-Position T—17 a (excl. Thon, auch Schieferthon, rnh, unverpackt), Erde der Tarif-Position E—18, verpackt b) Thon, auch Schieferthon, rnh, unverpackt, Erde der Tarif-Position E—18, unverpackt	Pilsenetz	Znaim (Oe.N.W.B.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 107 Heller b) 88 „		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
1131	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kalksteine	Latein bei Brünn	Wischau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	17 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1132	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—5 und E—6 der Güterclassification	Mähr.-Ostrau	Kassa Ks.Od. Marknsfalva Ruttka Zsolna Ks.Od.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für a) in Gewichtsmengen unter 5000 kg; b) 5.000 kg \ per Frachtbrief und c) 10.000 kg / Wagen	'Aufrechthaltnng der allgemein giltigen Tarifbestimmungen			a) b) c) — — 133 — — 115 — — 70 96 87 63				
			Eisen und Stahl der Pos. E—5 der Güterclassification	Arad			bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2, bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Verschieden	243	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6 der Güterclassification							327				
1133	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Baumaterialien, Bauwerkzeuge, Bauinventar- und Anrüstungsgegenstände, Eisenbahnschwellen der Tarif-Pos. H—19 und Stationseinrichtungsgegenstände	allen Stationen der Staatseisenbahn-Gesellschaft	Bodenbach St.E.G. transit Kralup St.E.G. transit Prag-Hrahovka St.E.G. transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	Verschieden	30 Percent Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des Localtarifes der Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie des Anhanges der Staatseisenbahn-Gesellschaft		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die Bauleitung der Localbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau oder auf die Organe derselben als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1903	
1134	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwesthahn	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Gross-Meseritsch	Pečck	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	80 Heller		Im Kartirungswege		Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Das Aufladen der Sendungen obliegt dem Absender

Fortlaufende Nummer	1	1135	1135
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen der	3	bethelligten Verwaltungen	Bukowinaer Localbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Pflastersteine, auch Bordsteine und Sammsteine	Abfälle von weichem Holze (Klotzholzabfälle, Sägeabfälle [d. i. Säumlinge, Latten- und Schwartenabfälle], ferner Sägespäne und Sägemehl)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Dornbirn, Schwarzach / Hohenems bezw. umgekehrt	Dragosza / Russ. Moldawitza-Säge
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Arbon	Hatna transit
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Anfladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Das zur Beförderung gelangende Abfallholz darf nur als Brennholz oder zur Verkohlung in einer Verkohlungsanstalt Verwendung finden. Bei etwa nachgewiesener Verwendung auch nur eines Theiles der Sendung mit Ausschluss der bei der Verladung in offenen Wagen als Stütze der Sendung verwendeten Abfallholz (Schwarten-) Bretter zu anderen Zwecken als zu Brennholz oder zur Verkohlung in einer Verkohlungsanstalt wird für die ganze Sendung der Frachtsatz des Specialtarifes 2 eingehoben. Im Frachtbriefe muss ein in der Versandtstation oder in deren Umgebung befindliches Sägewerk als Absender erscheinen.
	7	vom 15. Mai 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Ausnahmetarif Nr. XXVII des Tarif-Theiles II, Heft 1, des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	9	Es bestehen keine directen Frachtsätze	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gehühr)	10	35 Centimes	27 Heller / 30 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)	11		
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14		In diese Publication wurde die Publication im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 145 vom 14. December 1901 unter Post-Nr. 3361 einbezogen, und tritt demgemäss die letztgenannte Publication gleichzeitig ausser Kraft

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1137	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Kleie und Oelkuchen etc. laut Nomenclatur des Abschnittes III des in der 8. Rubrik genannten Ausnahmetarifes	Buda-Császárfürdő-kiterő	sämmtlichen süddeutschen Stationen des Abschnittes III des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Juni 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Ausnahmetarif, Theil III, Heft 2, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1902	Es besteben keine directen Frachtsätze	Es gelten dieselben Frachtsätze wie jene, welche für die übrigen Budapester Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen bestehen		Im Kartirungswege		
1138	k. k österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Thon und Schieferthon des Ausnahmetarifes Nr. 46 b des in Rubrik 8 benannten Tarifes	Jauernig, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Glatz, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht und Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 10. Mai 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	Besteht kein directer Frachtsatz	27 Pfennig		Im Kartirungswege		
1139	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohlen und Koks, ferner Kokesabfall (Lösche)	Hansbam	Bischofshofen	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 10. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1902	Tarif-Theil V, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1901	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Mark für 10.000 kg 60		Im Kartirungswege		
					Hüttau					63				
					Saalfelden					67				
				Mies bach	Bischofshofen					58				
					Hüttau					61				
					Saalfelden					66				

1140

Südbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der	2
und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
nach	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

			Getreide der Pos. G—9 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Baros transit	Stationen der Strecken Sterzing—Kufstein und Brixen—Avio	1. Einhaltung der in den übrigen Rubrikon gegebenen Vorschriften. 2. **Anflieferung von mindestens 3000 Tonnen nach den in Rubrik 5 bezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.** 3. Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. 4. Die Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement in Tirol adressirt sein und in demselben zur Verarbeitung (Vermahlung, Malzerzeugung etc.) gelangen. Die Südbahn-Gesellschaft behält sich das Recht vor, die Einhaltung dieser Bedingung entsprechend zu controliren. 5. Wenn die Abfertigung solcher Sendungen ab Stationen der in Baros einmündenden Anschlussbahnen nach den in Rubrik 5 genannten österr. Stationen auf Grund directer Tarife erfolgt, findet diese Begünstigung nur in der Weise Anwendung, dass der Unterschied zwischen dem Antheile der Südbahn rücksichtlich ihres Durchlaufes ab Baros aus dem betreffenden directen Frachtsatze und dem in Rubrik 10 für den gleichen Durchlauf ausgewiesenen ermässigten Frachtsatze rückvergütet wird, soweit sich ein solcher Unterschied überhaupt ergibt. 6. Die Sendungen müssen nachweislich per Wasser oder auf einer Anschlussbahn der Südbahn nach Baros gelangt sein. Zu diesem Behufe müssen bei der Aufgabe der Transporte die betreffenden Frachtbriefe vorgewiesen werden. Das Ausstellungsdatum dieser Frachtbriefe darf 12 Monate nach dem Eintreffen der Sendungen in Baros nicht überschreiten. Die Station Baros wird auf diesen durch sie abzustempelnden Frachtbriefen das jeweilig zur Weiterbeförderung gelangende Quantum entsprechend vormerken und die constatirte Provenienz in den Frachtkarten ersichtlich machen	vom 10. Mai 1902 bis Ende December 1902	Pos. 42/b des vom 1. Jänner 1902 giltigen Anhanges zum Localgütertarif	251 Heller incl. ungar. Stener	230 Heller incl. ungar. Stener	21 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen die auf reclamirende Firma*) als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen**) und mit der Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, dass die betreffenden Sendungen thatsächlich in dem Etablissement derselben zu Mehl, Malz etc. verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden. Diese Documente sind spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direction (Controle der Einnahmen) der Südbahn-Gesellschaft in Wien in Vorlage zu bringen	

*) Diese Begünstigung gelangt auch dann zur Anwendung, wenn von den Mitgliedern des Tiroler Landes-Mühlenverbandes zusammen das bedungene Quantum aufgeliefert wird, in welchem Falle jedoch die Vorlage der Frachtbriefe durch den gedachten Verband zu erfolgen hat.

**) Bezügliche Sendungen, für welche etwa die in der Nummer 150 dieses Verordnungs-Blattes vom 28. December 1901 verlautbarte Begünstigung in Anspruch genommen wurde, sind daher nicht refactieberechtigt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1141	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Rohpetroleum	Nadwórna (k.k.St.B.)	Triest oder Fiume	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, sowie der Bestimmungen des Tarifes, Theil II, für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen, bezw. das Füllen und Entleeren der Kesselwagen obliegt den Absendern, bezw. Empfängern	vom 15. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localgütertarife, bezw. Galizisch-Adriatischer Verbandsgütertarif, Theil II	Directer Frachtsatz besteht nicht	319 Heller incl. ungar. Transportsteuer		Im Kartirungswege		
1142	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Strassenschotter	Zieditz (B.E.B.)	Annathal-Rothau Bleistadt Chodau (B.E.B.) Eger (B.E.B.) Franzensbad (B.E.B.) Graslitz oberer Bahnhof Graslitz unterer Bahnhof Karlsbad (B.E.B.) Klingenthal (B.E.B.) Mostau-Nebanitz Tirschnitz (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localgütertarif	Heller 16 13 13 17 17 18 17 18 21 13 15	Heller 13 12 12 14 14 15 14 14 16 12 13	Heller 3 1 1 3 3 3 3 4 5 1 2	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf welchen der Bezirksausschuss in Falkenau a. d. Eger als Absender, ein Gemeindeamt als Empfänger und der zur Verfrachtung gelangende Artikel, als zur Beschotterung der Strassen im Rayon der betreffenden Gemeinde bestimmt, angeführt sein muss, vorzulegen bis längstens Ende Jänner 1903. Die bezüglichen Frachtdocumente werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermässigung
1143	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 30. September 1902, gelangt hinsichtlich der Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn für die Neuanlage einer Dampfziegelei in Aich nach der Station Karlsbad (B.E.B.) zur Aufgabe gelangenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach der Station Karlsbad (B.E.B.) bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn oder hiefür zahlend, die laut Ausnahmetarifes XII des vom 1. Jänner 1898 giltigen Localgütertarifes, Theil II, dieser Bahn festgesetzte Tarifermässigung unter den in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.									

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
	Nr. 15 vom 22. April 1902	1062	Oesterr. Nordwestbahn	Nicht namentlich aufgeführt	Holz der Pos. H—15 des Theiles I für die Elbe-Umschlagsverkehre	Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz Anssig-Landungsplatz Schönpriesen-Umschlag Dresden-Elbkai	Kammelbach-Ybbs	Die Bezeichnung der Bestimmungsstation hat richtig „Kemmelbach-Ybbs“ zu lauten	

Central-Depositencasse und

Wechselstube des Wiener Bankverein

(Volleingezahltes Actiencapital K 80,000.000, Reservefond Ende 1901 K 22,342.701·94)

I. Herrengasse 10. — WIEN — I. Herrengasse 10.

Auswärtige Filialen: PRAG, Graben 29, GRAZ, Herrengasse 9, BRÜNN, Jesuitengasse 1, AUSSIG a. E., Töpfergasse 26. Exposituren in Prossnitz, Wr. Neustadt, St. Pölten. Zweiganstalten in Wien: II. Praterstrasse 15, III. Hauptstrasse 24, IV. Wiedener Hauptstrasse 8, VI. Mariahilferstrasse 75, VII. Burggasse 71, VIII. Josefstädterstrasse 27, IX. Nussdorferstrasse 2, X. Keplerplatz 4, XV. Mariahilfer Gürtel 1, XVII. Herualser Hauptstrasse 43, XX. Wallensteinplatz 3.

An- und Verkauf von Werthpapieren und Valuten.

Geldeinlagen zur günstigsten Verzinsung.

Verwahrung und Verwaltung von Werthpapieren.

Versicherung gegen Verlosungsverlust.

Revision von Losen und Werthpapieren.

Ausgabe von Einlagsbüchern Verzinsung 3½ Percent bis K 5000, 3¼ Percent über K 5000 gegen reglementsmässige Kündigung. Rentensteuer bezahlt der Wiener Bankverein aus Eigenem.

Königshofer Cementfabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Hegelgasse 8, offerirt 677

Schlacken-Cement

in stets gleichmässiger, insbesondere auch bei den **Wiener Communalbauten,** sowie bei den bedeutendsten Eisenbahnbauten **(Jeschken-Tunnel, Elbe-Brücke der Aussig-Teplitzer Bahn)** etc. im weitesten Umfange erprobter Qualität zu billigsten Preisen. — Anfragen und Bestellungen erledigt umgehend die Direction der **Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Hegelgasse 8.** Telephon 9265.

Centrale: Wien, X/1, Gudrunstrasse 11.

Felten & Guilleaume

Fabrik elektrischer Kabel, Stahl- und Kupferwerke Actien-Gesellschaft.

Fabriken in Wien, Bruck a. d. Mur und Diemlach (Steiermark).

Eisen- und Stahlwerke:

Stabeisen, Stabstahl, Rollenbandeisen.

Eisen- und Stahldrähte blank, verzinkt, verzinnt, verkupfert. Drahtstifte, Nägel, Nieten.

Stacheldraht in allen Sorten, speciell Simplex-Stacheldraht.

Barrièrendrähte mit höchster Festigkeit.

Telegraphen- und **Telephondrähte**

Maschinen-Drahtgeflechte.

Hufstollen. **Packschlösser.**

Drahtseilfabrik:

Förder-, Brems- und Seilbahnseile.

Aufzugs- und Transmissionsseile aus la Flusseisen-, Holzkohleneisen- oder Pat.-Gussstahldraht, blank oder verzinkt.

SCHIFFSSEILE.

Tragseile für Luftbahnen in Spiral-Construction, in Patent verschlossener Construction.

Specialität:

Aufzugseile für **Personen-Aufzüge** in gewöhnlicher rundlitziger und in Patent flachlitziger Construction.

Kabelfabrik:

Kupfer- und Bronzedrähte, blank u. verzinnt.

Trolley-Draht.

Installations-Leitungen aller Art.

Telegraphenkabel mit Gummi-, Guttapercha- und Okonit-Adern mit verschiedenen Armirungen.

Telephonkabel mit Papierisolation und Lufträumen.

Bleikabel mit imprägnirter Faser- und Papierisolation mit einem, zwei und drei Leitern, concentrisch und verseilt, für Hoch- und Niederspannungsnetze, Gleichstrom, Wechselstrom, Drehstrom.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 52. **Wien, 8. Mai 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 26. Februar 1902, Z. 8.040, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wittek m. p.

Verzeichniss

jener vom k. k. Ministerium für Landesvertheidigung an anspruchberechtigte Unterofficiere ertheilten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren infolge des Anspruchberechtigten: Anstellung	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablehens	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
3784	Herr Felix[1])	.	1	.	.	.	.	.
4544	Reinold Ernst	.	1	.	.	.	.	1
4781	Baran Franz	.	1	.	.	.	.	1
4827	Čermelj Leopold	.	1	.	.	.	.	1
4839	Hofmann Anton	.	1	.	.	.	.	.
4913	Hierzer Johann	.	1	.	.	.	.	1
4930	Monsig Clemens	.	1	.	.	.	.	.
5010	Słupski Johann	.	1	.	.	.	.	.
5115	Leiner Friedrich	.	1	.	.	.	.	1
5166	Krzyżanowski Nikolaus	.	1	.	.	.	.	1
5246	Noisternig Stefan	.	1	.	.	.	.	1
5471	Strasser Josef	.	1	.	.	.	.	1
5518	Soukup Josef	.	1	.	.	.	.	1
6007	Mošza Franz Karl Felix	.	1	.	.	.	.	.
7209	Bursać Benjamin[1])	.	1	.	.	.	.	.
7226	Loibnegger Josef	.	1	.	.	.	.	1
7428	Smetak Ignaz	.	1	.	.	.	.	1
7513	Czerný Franz	.	1	.	.	.	.	1
7535	Kleiber Johann	.	1	.	.	.	.	1
7624	Urban Felix	1	.	.	.	.	.	1

Nr. des Certificates	Name des Anspruchberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren infolge des Anspruchberechtigten: Anstellung	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
7735	Ledić-Dean Martin	.	1	.	.	.	.	.
7853	Matejiček Josef	1	.	.	.	.	.	1
8053	Boczar Martin	1	.	.	.	.	.	1
8276	Belohradský Robert	1	.	.	.	.	.	1
8293	Amtmann Anton	1	.	.	.	.	.	1
8294	Grau Josef	1	.	.	.	.	.	1
8395	Nawratil Stanislaus	1	.	.	.	.	.	1
8440	Göttel Andreas[1])	.	.	1	.	.	.	.
8507	Schnobl Wenzel	1	.	.	.	.	.	1
8683	Widzisz Sebastian	.	1	.	.	.	.	1
8753	Werndl Johann	1	.	.	.	.	.	1
9052	Schön Florian	1	.	.	.	.	.	1
9060	Lutwak Salomon	1	.	.	.	.	.	1
9103	Weilguny Anton	1	.	.	.	.	.	1
9145	Kulhanek Josef	1	.	.	.	.	.	1
9234	Hühmer Karl	1	.	.	.	.	.	1
9252	Kwasniak Jakob	1	.	.	.	.	.	1
9296	Gareiss Johann	1	.	.	.	.	.	1
9319	Egelkraut Georg	1	.	.	.	.	.	1
9332	Lebeda Johann	1	.	.	.	.	.	1
9343	Kosak Mathias	1	.	.	.	.	.	1
9351	Sovka Peter	1	.	.	.	.	.	1
9391	Wanke Alois	1	.	.	.	.	.	1
9413	Fraberger Leo	1	.	.	.	.	.	1
9417	Schmid Eduard	1	.	.	.	.	.	1
9459	Reinisch Thomas	1	.	.	.	.	.	1
9470	Hofbauer Kilian	1	.	.	.	.	.	1
9670	Pirker Michael	1	.	.	.	.	.	1
9689	Stofella Dominicus	1	.	.	.	.	.	1
9734	Kerneker Karl	1	.	.	.	.	.	1
9745	Keppler Franz	1	.	.	.	.	.	1
9770	Smetak Franz	1	.	.	.	.	.	1
9813	Ohnhäuser Josef	1	.	.	.	.	.	1
9816	Schneider Franz	1	.	.	.	.	.	1
9833	Piuk Johann	1	.	.	.	.	.	1
9845	Ansorge Josef	1	.	.	.	.	.	1
9849	Drtina Franz	1	.	.	.	.	.	1
9873	Zöfel Albin Erdmann	1	.	.	.	.	.	1
9906	Hainzl Josef	1	.	.	.	.	.	1
9911	Frank Karl	1	.	.	.	.	.	1
9954	Kříž Alois	1	.	.	.	.	.	1
9972	Walkner Johann	1	.	.	.	.	.	1
9992	Kulczycki Karl	1	.	.	.	.	.	1
9999	Kołodziejczyk Michael	1	.	.	.	.	.	1
10005	Pachtinger Simon	1	.	.	.	.	.	1
10017	Spari Josef	1	.	.	.	.	.	1
10049	Vlasák Franz	1	.	.	.	.	.	1
10090	Steurer Josef	1	.	.	.	.	.	1
10099	Havreliuk Basil	1	.	.	.	.	.	1
10102	Sanojca Demeter	1	.	.	.	.	.	1
10105	Messner Johann	1	.	.	.	.	.	1
10119	Spira Moriz	1	.	.	.	.	.	1
10126	Wagner Philipp	1	.	.	.	.	.	1
10127	Nöst Josef	1	.	.	.	.	.	1
10134	Praglowski Michael	1	.	.	.	.	.	1
10144	Santuari Johann Baptist	1	.	.	.	.	.	1
10147	Zahradnik Julius	1	.	.	.	.	.	1
10149	Skořepa Josef	1	.	.	.	.	.	1
10152	Rybniček Franz	1	.	.	.	.	.	1
10173	Bąk Thomas	1	.	.	.	.	.	1
10178	Rašin Josef	1	.	.	.	.	.	1
10183	Sproc Anton	1	.	.	.	.	.	1
10199	Tattelbaum Josef	1	.	.	.	.	.	1
10227	Maszlak Eustachius	1	.	.	.	.	.	1
10231	Columbus Johann	1	.	.	.	.	.	1
10239	Welek Franz	1	.	.	.	.	.	1
10245	Vlček Methud	1	.	.	.	.	.	1
10253	Zatloukal Josef	1	.	.	.	.	.	1
10259	Lax Schloma	1	.	.	.	.	.	1
10267	Muhr Simon	1	.	.	.	.	.	1
10271	Ragazi Primus	1	.	.	.	.	.	1
10279	Timmel Anton	1	.	.	.	.	.	1
10292	Bauer Martin	1	.	.	.	.	.	1
10293	Brendl Jaroslav	1	.	.	.	.	.	1
10317	Wender Naftali	1	.	.	.	.	.	1
10321	Wasilowicz Eugen	1	.	.	.	.	.	1
10330	Schlusche Johann	1	.	.	.	.	.	1
10336	Riedel Gustav Ferdinand	1	.	.	.	.	.	1
10342	Seiberl Johann	1	.	.	.	.	.	1
10349	Kepert Josef	1	.	.	.	.	.	1
10359	Novak Josef	1	.	.	.	.	.	1
10369	Lehr Hermann (Hirsch)	1	.	.	.	.	.	1
10383	Ziegler Franz	1	.	.	.	.	.	1
10394	Čižčk Jakob	1	.	.	.	.	.	1
10396	Belák Johann	1	.	.	.	.	.	1
10416	Olbrycht Johann	1	.	.	.	.	.	1
10460	Dufrat Laurenz	1	.	.	.	.	.	1
10473	Kreuziger Franz	1	.	.	.	.	.	1
10474	Preidl Stanislaus Johann	1	.	.	.	.	.	1
10484	Agostinis Franz	1	.	.	.	.	.	1
10508	Kuchař Franz	1	.	.	.	.	.	1
10522	Berek Franz	1	.	.	.	.	.	1
10532	Berezowski Eugen	1	.	.	.	.	.	1
10539	Kurka Josef	1	.	.	.	.	.	1
10541	Pedon Josef[2])	1	.	.	.	.	.	1
10542	Weiner Julius	1	.	.	.	.	.	1
10560	Krafka Eduard	1	.	.	.	.	.	1
10568	Fiałkowski Wladimir	1	.	.	.	.	.	1
10585	Bauer Gustav Marian	.	.	.	.	1	.	1
10634	Burgauner Franz	1	.	.	.	.	.	1
10649	Reich Binen	1	.	.	.	.	.	1
10671	Kostiuk Julius	1	.	.	.	.	.	1
10679	Klimt Anton	1	.	.	.	.	.	1
10687	Hułyk Andreas	1	.	.	.	.	.	1
10729	Pacalt Josef	1	.	.	.	.	.	1
10737	Stecher Josef	1	.	.	.	.	.	1
10747	Kubit Josef	1	.	.	.	.	.	1
10806	Fritz Emil	1	.	.	.	.	.	1
10857	Batek Wenzel	1	.	.	.	.	.	1
9941	Glük Albert[3])	1	.	.	.	.	.	1
10167	Lerl Eduard[3])	1	.	.	.	.	.	1
14602	Stafel Josef[3])	1	.	.	.	.	.	1
15577	Klimprle Josef[3])	1	.	.	.	.	.	1
16264	Dubac Matthäus[3])	1	.	.	.	.	.	1

[1]) Das bezügliche Certificat konnte nicht eruirt werden und wolle im Vorfindungsfalle an das k. k. Ministerium für Landesvertheidigung eingesendet werden.

[2]) Das Certificat wurde eingezogen, da der Besitzer desselben dauernd vollkommen erwerbsunfähig wurde.

[3]) Bewerber war mit einem vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium ausgestellten Certificate betheilt, stand aber infolge seiner Uebersetzung in die k. k. Landwehr in Evidenz des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung.

Anmerkung: Die Einsendung der noch nicht eingelangten Certificate wird vom k. k. Ministerium für Landesvertheidigung veranlasst.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 26. April 1902,*) betreffend die neuerliche Fristerstreckung für die Betriebseröffnung einiger Linien des Netzes von Kleinbahnlinien im Gebiete der königlichen Hauptstadt Prag und der angrenzenden Gemeinden.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung wurde die im § 2 der Concessionsurkunde vom 10. Mai 1899, R.-G.-Bl. Nr. 90, festgesetzte und mit der hierortigen Kundmachung vom 5. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 76, bis zum 10. Mai 1902 verlängerte Frist zur Vollendung und Inbetriebsetzung mehrerer Kleinbahnlinien im Gebiete der königlichen Hauptstadt Prag und der angrenzenden Gemeinden rücksichtlich der Linien:

1. Von der Kreuzung der Ringbahn Prag — Žižkow — Königliche Weinberge mit der Schwarzkosteletzer Aerarialstrasse zu den Friedhöfen der Stadt Königliche Weinberge;
2. vom Westbahnhofe zum „Rothen Garten“ in Smichow und
3. vom Radetzkyplatz auf der Kleinseite durch die Brückengasse über die Karlsbrücke zum Kreuzherrenplatz

neuerlich, und zwar bis zum 10. Mai 1904 erstreckt.

Wittek m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 24. April 1902,) betreffend die Ermächtigung des k. k. Nebenzollamtes II. Classe in Moos (Tirol) zur zollfreien Behandlung von voraus- und nachgesendeten Reiseeffecten.**

Das k. k. Nebenzollamt II. Classe in Moos (Tirol) wird zur zollfreien Behandlung von voraus- und nachgesendeten Reiseeffecten nach Massgabe des Artikels IX, Z. 1, des Zolltarifgesetzes vom 25. Mai 1882 ermächtigt.

Böhm m. p.

Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 23. April 1902,*) betreffend die Anwendung der Bestimmungen des Zuckersteuergesetzes auf Milchzucker und die Einhebung der Verbrauchsabgabe für Milchzucker der T. Nr. 329 bei der Einfuhr aus dem Auslande.**

Im Einvernehmen mit den betheiligten königlich ungarischen Ministerien wird erklärt, dass der im Handel vorkommende Milchzucker als „Zucker anderer Art“ unter die Bestimmungen des § 1, Z. 2, des Zuckersteuergesetzes fällt.

Dementsprechend ist auch bei der Einfuhr desselben aus dem Auslande ausser dem Zolle der T. Nr. 329 von fl. 10 per 100 kg die Verbrauchsabgabe in dem für „Zucker anderer Art“ festgesetzten Ausmasse zu entrichten.

Die Bestimmungen des amtlichen alphabetischen Waarenverzeichnisses zum Zolltarife beim Schlagworte „Milchzucker“ sind durch Aufnahme einer Verweisung auf diese Verordnung zu ergänzen.

Böhm m. p. **Call** m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahnen niederer Ordnung von Klagenfurt nach Moosburg und von Feldkirchen nach Himmelberg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bürgermeister der Landeshauptstadt Klagenfurt kais. Rath Christoph Neuner im Vereine mit den Gemeindevorstehern von Himmelberg, Moosburg, Waiern und Lendorf, ferner mit dem Bauunternehmer Kurt Bauer, dem Fabriksleiter S. Taučer und mit den Sensengewerken Karl Zeilinger die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahnen niederer Ordnung:

a) von Klagenfurt nach Moosburg und
b) von Feldkirchen nach Himmelberg

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 12. April 1902. Z. 56.964/2 ex 1901.

---

*) Enthalten in dem am 3. Mai 1902 ausgegebenen XXXIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 90.
**) Enthalten in dem am 1. Mai 1902 ausgegebenen XXXVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 86.
***) Enthalten in dem am 1. Mai 1902 ausgegebenen XXXVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 85.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 134. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 1. Mai wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, u. zw.:

An den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Iro und Genossen, betreffend die Entlassung eines grossen Theiles der Bahnaufseher auf der Strecke Rakonitz—Petschau;

2. der Herren Abgeordneten Kliemann, Stein und Genossen, betreffend die Uebelstände auf dem Karlsbader Bahnhofe;

3. der Herren Abgeordneten Dobernig, Tscharre, Walz und Genossen, betreffend die Wiedereinführung der Speisewagen auf der Theilstrecke Leoben—Pontafel der k. k. Staatsbahnen und die Erweiterung des Bahnhofes in St. Michael;

4. der Herren Abgeordneten Dr. Schlegel, Blöchl und Genossen, betreffend den Fahrplan der Localbahn Mauthausen-Grein;

5. der Herren Abgeordneten Dobernig, Tscharre und Genossen, betreffend die Abgabe von ein kleines Diner ent-

haltenden Körbchen in allen eine Restauration führenden Stationen.

An den Herrn Handelsminister.

Seitens

6. der Herren Abgeordneten Ritter von Vuković und Genossen, in Angelegenheit des Dampfschiffverkehres zwischen Spalato und den Inseln Brazza, Solta und Lesina.

In der 135. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 2. Mai wurde das Capitel „Eisenbahnministerium" in Verhandlung gezogen.

Die Berichterstatter Abg. Dr. Pergelt und Abg. Povše verzichten auf das Wort.

Zum Worte sind gemeldet contra: die Abgeordneten Tambosi, Mosdorfer, Pfeifer, Fresl, Kaftan, Kubr, Ellenbogen, Ryba, Pogačnik, Maštálka, Hauck; pro: die Abgeordneten Khevenhüller, Baumgartner, Piepes-Poratyński, Rosenzweig, Axmann, Kolischer, Stwiertnia, Starzyński.

Abg. Tambosi betont, dass nirgends in der ganzen Monarchie wie im Trentino das Wohlergehen der Bevölkerung von einer gesunden Politik auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens abhänge. Was producirt wird, müsse ausgeführt werden, was gebraucht wird, müsse eingeführt werden. Daher spielen die Eisenbahntarife eine äusserst wichtige Rolle. Die Bevölkerung müsse das Getreide aus Ungarn, die Producte der Textil- und Eisenindustrie aus den nördlichen Kronländern beziehen. Alle diese Waaren seien mit enorm hohen Frachtkosten belastet. In anderen Ländern der Monarchie gewähre die Staatsbahn-Verwaltung alle möglichen Erleichterungen, die Bahnen im Trentino gehören aber einer Privatgesellschaft. Redner erörtert die Südbahntarife und bemerkt unter Anderem, dass Frachtermässigungen immer nur auf bestimmte Relationen beschränkt bleiben. Es sei die höchste Zeit, in diesen Verhältnissen Abhilfe zu schaffen, und es müsse dies von Seiten des Staates erfolgen, da nicht zu erwarten stehe, dass die Abhilfe von der Südbahn erfolge, die sich in einer sehr misslichen finanziellen Lage befinde. Man müsse die hohen Transportkosten zahlen, damit die Südbahn ihren Gläubigern die vollen Zinsen zahlen könne, dagegen könnte blos die gänzliche Einlösung der Südbahn helfen. Dieses radicale Mittel scheine aber auf grosse Schwierigkeiten zu stossen. Man könnte auch etwas weniger radical vorgehen und den beiden am meisten geschädigten Ländern Tirol und Kärnten Hilfe bringen, indem man die Strecken Ala—Kufstein und Villach—Franzensfeste verstaatliche oder in Pacht nehme. Redner beantragt eine diesbezügliche Resolution. Er verlangt ferner den Ausbau der Localbahnen im Trentino und dankt dem Eisenbahnministerium, dass der Betrieb der Valsugana-Bahn in einer den Bedürfnissen des Landes angemessenen Ausdehnung eingerichtet wurde. Was den Betrieb der Staatsbahnen betreffe, wäre es weit besser, ein neues ökonomischeres Betriebssystem zu suchen als dahin zu trachten, geringe Ersparnisse bei dem jetzigen System zu erzielen.

Redner kommt sodann auf das Personal für den commerciellen Dienst zu sprechen und bemerkt, dass der Staat stets sehr wenig für die Heranziehung des entsprechenden Personales gethan habe. Die Handelsschulen, welche dazu da seien, das Personal für den Eisenbahn-, Post- und Telegraphendienst heranzubilden, werden nicht vom Staate geleitet, sondern nur beaufsichtigt. Er beantragt eine Resolution, betreffend die vorzugsweise Berücksichtigung der höheren Absolventen bei Anstellungen im commerciellen Dienste der Staatsbahnen, und spricht den Wunsch aus, dass in italienischen Provinzen darauf Rücksicht genommen werde, dass die verwendeten Beamten sich stets der üblichen Landessprache in Schrift und Wort im Verkehre mit der Bevölkerung bedienen.

Abg. Graf Khevenhüller bemerkt, die Tendenz des Budgets seien fallende Einnahmen und steigende Ausgaben. Dabei gehe die Industrie stetig zurück und die Steuerleistung habe den Gipfelpunkt erreicht. Angesichts dieser Situation müsse man fragen, was die Staatsbahnen mehr als nothwendig kosten. Die Einnahmen der Staatsbahnen betragen 279 Millionen Kronen, die Ausgaben 339 Millionen Kronen, der Staat muss also 60 Millionen Kronen zuschiessen. Dieses Deficit dürfte sich durch die Ausgabe der neuen Eisenbahntitres noch um ein bedeutendes vermehren. Wenn man nach den Ursachen dieses Deficits forscht, muss zunächst hervorgehoben werden, dass die Verzinsung mit 4¼ Percent eine sehr grosse ist, dass der Versuch gemacht werden muss, diese Verzinsung zu verringern. Ferner haben wir es nicht mit einem einheitlichen Bahnsystem zu thun. Ein besonderer Grund des Deficites liege in unseren Bahnerwerbungen, die zumeist sehr zweifelhafter Natur seien. Unsere neugebauten Bahnen sind zum Theile Concessionen an Galizien, zum Theile unrentabel und zum Theile sehr kostspielige Gebirgsbahnen. Auch die Trasse unserer zweiten Verbindung mit Triest trage den Stempel des Compromisses und es sei zu fürchten, dass diese Trasse das Staatsbudget mit einem bleibenden Deficit belasten werde. Ein weiterer Grund des Deficites seien die reichen und mächtigen Privatbahnen, die den Verkehr zum grössten Theile monopolisirt haben und sich bis jetzt der Verstaatlichung zu entziehen wussten. Schwer in die Wagschale falle unser Verhältniss zu Ungarn. Dr. Lecher habe Unrecht, wenn er das Ministerium für die Entscheidung in der Frage der bosnischen Bahnen verantwortlich mache. Nicht dieses ist schuld, fährt Redner fort, sondern wir, die wir uns seit Jahren mit einer beispiellosen Erbitterung bekriegen und häufig das Persönliche dem Allgemeinen und leider das Nationale dem Sachlichen voranstellen. Gesunden unsere Verhältnisse, so wird auch das so oft angegriffene Ministerium in der Lage sein, den hochgespannten Forderungen der Ungarn entgegentreten zu können, sobald hinter ihm eine geschlossene Majorität steht. Redner wendet sich sodann der Tariffrage zu. Er hebt die Complicirtheit der Tarife hervor und bemängelt es, dass bei Tarifermässigungen sogar unter den Selbstkostenpreis gegangen werde. Die Forderung nach einer Revision unserer Tarife sei vollkommen berechtigt. Wir haben unsere Bahnen, sagt Redner, nicht gebaut, damit sie zu Gunsten unserer Nachbarländer für unsere Industrie und Landwirthschaft geradezu ruinöse Frachtsätze erstellen. Auch unsere Inlandstarife bedürfen einer gründlichen Umarbeitung. Die Basis derselben muss eine streng gerechte sein. Eine kürzere Distanz darf nie theurer zu stehen kommen als die längere, und der erste Grundsatz muss es sein, nie unter dem Selbstkostenpreise zu befördern. Ein Beweis für die Complicirtheit der Tarife sei, dass in Wien ein eigenes Reclamationsbureau bestehe, welches sich ausschliesslich mit fehlerhaften Tarifen beschäftige.

Redner erörtert sodann die Anschlussbahnen an Ungarn. Was die Staatseisenbahn-Gesellschaft anbelangt, wurde das ungarische Netz derselben im Jahre 1891 von dem Minister Baross ohne Rücksichtnahme auf die österreichische Regierung verstaatlicht, und behielt sich die ungarische Regierung das Tarifhoheitsrecht auf den österreichischen Theilstrecken Bruck—Wien und Marchegg—Wien vor, ein Vorgang, der gleichbedeutend mit einem Eingriffe in unser Staatsrecht ist. Welche Folgen dieser Eingriff nach sich gezogen hat, beweist die Approvisionirung Wiens, welche dadurch vollständig an Ungarn ausgeliefert wurde. Was wäre aber geschehen, wenn diese Verstaatlichung umgekehrt erfolgt wäre und wir uns die Tarifhoheit bis Budapest gewahrt hätten? Die Verstaatlichung der Staatseisenbahn-Gesellschaft ist daher eine anerkannte Nothwendigkeit.

Was die Kaschau-Oderberger Bahn betrifft, befindet sie sich grösstentheils in den Händen der Ungarn, weshalb auch die Verwaltung zur Gänze ungarisch ist. Nur der Bahnhof in Oderberg gehöre nicht den Ungarn. Seit langer Zeit gibt sich die ungarische Regierung alle Mühe, eine Concession für die Localstrecke Oderberg—Annaberg zu erreichen, welche Bahn das freie Geleise nach Deutschland sichert. Bis jetzt ist es unserer Regierung gelungen, diesen Forderungen entgegenzutreten. Ob sie in späterer Zeit den immer dringender werdenden Forderungen der Ungarn wird entgegentreten können, hängt vom Parlamente ab. Wird das Parlament das Ministerium unterstützen, dann wird die Regierung auch später diesen Forderungen entgegentreten können. Der Besitz der Kaschau-Oderberger Bahn ist für uns geradezu eine Staatsnothwendigkeit geworden. Haben wir diese Bahn, so sind wir imstande, die ungarische Transportsteuer, die Tarife des Eisernen Thores zu reguliren. Nicht minder ist der Besitz dieser Bahn von Nothwendigkeit beim Ausgleiche. Die Verstaatlichung dieser Bahn ist dringend nothwendig und sofort durchführbar. Redner führt zum Beweise hiefür die Concessionsurkunde, sowie das Uebereinkommen zwischen der österreichischen und ungarischen Regierung vor. Sollten sich Schwierigkeiten ergeben, so könnte die Regierung die Sequestration der österreichischen Theilstrecke verfügen. Ungarn würde sich kaum bedenken, die Sequestration der ungarischen Theilstrecke durchzuführen, wenn es für sie so wichtig wäre wie für uns.

Wie kann man dem Deficit der Staatsbahnen steuern? Unbedingt nothwendig ist in erster Linie die Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnsystems. Es geht nicht an, nur jene Strecken zu verstaatlichen, welche unrentabel und kostspielig sind, und die reichen Bahnen zu übersehen. Eine Reform unserer Personentarife ist auch unbedingt nothwendig. Wir haben den Zonentarif von Ungarn übernommen, der sich nicht als praktisch erwiesen hat, und es wäre sehr vortheilhaft, wenn wir zur Schaffung einer vierten Classe schreiten würden. Der berechtigte Wunsch der Bevölkerung nach Vermehrung der Localbahnen muss in Einklang gebracht werden mit unserem Staatssäckel; es geht nicht an, Bahnen immerfort zu bauen, man muss für

die Verzinsung des Capitals Sorge tragen. Redner schliesst in der Hoffnung, dass seine Ausführungen bezüglich der Kaschau-Oderberger Bahn imstande sein werden, eine Action einzuleiten, welche die Regierung in die Lage bringen wird, unsere Interessen bei den Ausgleichsverhandlungen energisch zu vertreten.

Abg. Pfeiffer beantragt eine Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, die Fortsetzuug der Unterkrainer Localbahnen von Rudolfswerth durch Weiss-Krain (Möttling—Tschernembl) bis an die Landesgrenze durch Bewilligung ausgiebiger Geldmittel ehestens der Verwirklichung zuführen zu wollen.

Die Verhandlung wird hierauf abgebrochen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Teltsch-Zlabings. (Hölzerne Ueberfahrtsbrücke bei km 51·238.) Der von der Bauunternehmung Joh. Kubiček vorgelegte Plan für die in km 51·238 der Localbahn Teltsch-Zlabings herzustellende hölzerne Ueberfahrtsbrücke wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-B.-D. 3036.]

Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel. (Anschluss des Schleppgeleises zur Graf Thurn'schen Säge an die Localbahn in der Station Eisenkappel.) Das von der Bauunternehmung Stern & Hafferl vorgelegte Project, betreffend Anschluss des Schleppgeleises zur Graf Thurn'schen Säge an die Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel in der Station Eisenkappel wurde mit dem Bemerken genehmigt, dass an der Abzweigstelle ein Geleisesperrbaum in Abhängigkeit von der Schleppbahnweiche einzulegen ist. [E.-B.-D. 3169.]

Localbahn Waidhofen a/Th.-Zlabings. (Brücke in km 14·847 und km 21·539: Eisenconstruction.) Die von der Bauunternehmung „Union-Baugesellschaft" vorgelegten Pläne der Eisenconstructionen für die Brücken in km 14·847 und km 21·539 der Localbahn Waidhofen a/Th.-Zlabings wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-B.-D. 3085.]

Projectirte Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae. (Detailproject für die Fortsetzung der schmalspurigen Schleppbahn mit Locomotivbetrieb von Wocheiner-Feistritz zu den Steinbrüchen in Wälschgereuth: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das von der k. k. Eisenbahnbauleitung in Assling vorgelegte Detailproject, betreffend die Fortsetzung der für Zwecke der Zuführung von Baumaterialien zum Wocheiner Tunnel bestehenden schmalspurigen Schleppbahn (60 cm Spurweite) mit Locomotivbetrieb von Wocheiner-Feistritz zu den Steinbrüchen an der Wocheiner Save bei Wälschgereuth wurde vom fachlichen Standpunkte entsprechend befunden und principiell genehmigt.

Das gegenständliche Operat wurde an die k. k. Landesregierung in Laibach mit der Einladung übermittelt, bezüglich desselben im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, und vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, die politische Begehung und Enteignungsverhandlung mit thunlichster Beschleunigung durchzuführen.

Gleichzeitig wurde die k. k. Landesregierung ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Ergebnisses der Amtshandlung den Bauconsens im Sinne der Bestimmung der obcitirten Handelsministerialverordnung zu ertheilen. [E.-M. Z. 19.878.]

Localbahn Tannwald-Grünthal. (Project für die Wasserleitung vom Polauner Tunnel zur Station Unter-Polaun: Anberaumung der politischen Begehung im Zusammenhange mit der wasserrechtlichen Verhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Dr. Thieben in Gablonz, als Vertreter der Bauunternehmung der Localbahn Tannwald-Grünthal vorgelegten Projectes für eine Wasserleitung von Markelsdorf (Polauner Tunnel) zur Station Unter-Polaun behufs Wasserversorgung der letzteren Station die politische Begehung im Zusammenhange mit der wasserrechtlichen Verhandlung für den 9. Mai 1902 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am bezeichneten Tage um 2 Uhr Nachmittags in der Station Unter-Polaun. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der bei der k. k. Statthalterei in Prag in Verwendung stehende k. k. Bezirkshauptmann Rudolf Bozděch betraut. [E.-M.-Z. 20.259.]

Projectirte Eisenbahnlinie Schwarzach-St. Veit-Möllbrücken, eventuell Spittal a/Drau (Tauernbahn). (Stationsoperat, Detailproject: Operat über die feuersicheren Herstellungen hinsichtlich der Strecke Schwarzach—Böckstein und Ausgestaltung der Station Schwarzach-St. Veit: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen.) Die von der k. k. Eisenbahnbauleitung in Schwarzach i/P. vorgelegten Projectsbehelfe, umfassend das Stationsoperat, Detailproject und das Operat über die feuersicheren Herstellungen hinsichtlich der Strecke Schwarzach—Böcksteiu der projectirt n Eisenbahnlinie Schwarzach — St. Veit — Möllbrücken, eventuell Spittal a/Drau (Tauernbahn) einschliesslich der in der Theilstrecke von km 66·1/2 bis km 67·4/5 der im Betriebe stehenden Staatsbahnlinie Salzburg—Wörgl projectirten Ausgestaltung der Station Schwarzach-St. Veit wurden vom fachlichen Standpunkte als entsprechend befunden und principiell genehmigt.

Die gegenständlichen Operate wurden an die k. k. Landesregierung in Salzburg mit der Einladung übermittelt, bezüglich derselben im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Stationscommission, die politische Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie die Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen durchzuführen, wobei bemerkt wird, dass die Stationscommission hinsichtlich der projectirten Verkehrsstellen im Zuge der politischen Begehung der gegenständlichen Projectslinie vorzunehmen sein wird. [E.-M.-Z. 19.773.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Pilsen: Eröffnung der Haltestellen Borow und Roth-Poritschen.) Am 1. Mai sind die zwischen der Station Lužan und Schwichau in km 66·4 und 62·6 der Linie Pilsen—Eisenstein gelegenen Haltestellen Borow und Poritschen für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet worden. Die Ausgabe der Fahrkarten findet in der Haltestelle Borow im Wächterhause Nr. 51, in der Haltestelle Roth-Poritschen im Wächterhause Nr. 53, die Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege statt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung des Betriebes auf der elektrischen Fernbahn Halle-Merseburg.) Am 2. Mai wurde der Betrieb auf der elektrischen Fernbahn Halle-Merseburg eröffnet.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahneu: Directionsbezirk Posen: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Radlin für den Güter- und Viehverkehr.) Am 1. Mai ist die zwischen den Stationen Jarotschin und Zerkow an der Bahnstrecke Oels—Gnesen gelegene Haltestelle Radlin, welche bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, auch für die Abfertigung von Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen und lebenden Thieren eröffnet worden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf Weiteres ausgeschlossen.

— (Entscheidung über die Auslegung einer Stelle der Vorschriften für den Blockdienst.) Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat neuerdings eine Entscheidung über die Auslegung einer Stelle der Vorschriften für den Blockdienst getroffen. Danach muss der schriftliche Befehl zum Ueberfahren des Haltesignales an einem Blockmaste stets von dem diesen Mast bedienenden Blockwärter ertheilt werden. Die schriftliche Benachrichtigung, die nach den Vorschriften bei Blockstörungen dem Zugs- und Locomotivführer eines jeden, die gestörte Strecke befahrenden Zuges von dem Stationsbeamten auszuhändigen ist, soll das Zugspersonal nur darauf aufmerksam machen, dass auf der von ihm zu befahrenden Strecke an irgend einer Stelle eine Blockstörung besteht, und darf niemals die Aufforderung an den Locomotivführer enthalten, ein von der Station nicht bedientes Signal auf der freien Strecke in Haltstellung zu überfahren.

— (Auszahlung der Bezüge der in österreichischen Stationen beschäftigten Eisenbahnbediensteten des Kattowitzer Directionsbezirkes in österreichischer Kronenwährung.) Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat genehmigt, dass den auf verschiedenen österreichischen Stationen beschäftigten Eisenbahnbediensteten des Kattowitzer Directionsbezirkes auf Wunsch ihre Bezüge ganz oder zum Theil in österreichischer Kronenwährung ausgezahlt werden, soweit die bei den betreffenden Stationscassen eingehenden österreichischen Münzen hiezu ausreichen. Die übrigen Eisenbahn-Directionen sind vom Minister ermächtigt worden, nöthigenfalls in gleicher Weise bezüglich der im Auslande stationirten Beamten ihrer Bezirke zu verfahren.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Cassel: Eröffnung der Nebenbahn Schwebda-Treffurt.) Am 1. Mai ist die Nebenbahn Schwebda-Treffurt (16·7 km lang) mit den Stationen Frieda (Haltepunkt), Wanfried (Haltestelle), Altenburschla (Haltepunkt), Grossburschla (Haltestelle), Heldra (Haltepunkt) und Treffurt (Haltestelle) dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Die Stationen Altenburschla und Heldra werden für den Personenverkehr, die Station Frieda für den Personen- und Stückgutverkehr und die Stationen Wanfried, Grossburschla und Treffurt für den Gesammtverkehr eröffnet. Der Verkauf der Fahrkarten auf den Haltepunkten Altenburschla, Frieda und Heldra findet bis auf Weiteres durch die Zugsführer statt. Eine Gepäcksabfertigung von den Verkehrsstellen Altenburschla, Frieda und Heldra findet nicht statt. Nach Altenburschla und Heldra kann Gepäck nur dann abgefertigt werden, wenn der Reisende sich zur sofortigen Abnahme desselben am Packwagen nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation ausdrücklich bereit erklärt.

Die Entfernung beträgt:

von	nach	
Schwebda	Frieda	3·1 km
Frieda	Wanfried	4·3 „
Wanfried	Altenburschla . . .	3·8 „
Altenburschla . .	Grossburschla . . .	1·8 „
Grossburschla . .	Heldra	1·2 „
Heldra	Treffurt	2·5 „
	Gesammtlänge . .	16·7 km

— (Directionsbezirk Altona: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Osterstedt.) Ab 1. Mai ist der an der Strecke Neumünster—Heide zwischen den Stationen Hohenwestedt und Beringstedt gelegene Haltepunkt Osterstedt, welcher bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet war, als Haltestelle für den unbeschränkten Thierverkehr und für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und von Fahrzeugen, die nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen aus ver- oder entladen werden können, ist daselbst ausgeschlossen; ebenso findet keine Abfertigung von Stückgütern statt.

— (Directionsbezirk Altona: Verlegung des Haltepunktes Platenhörn.) Ab 1. Mai ist der auf der aufgelassenen Nebenbahnstrecke Husum A—Tönning von Husum A bis km 176·5 gelegene Haltepunkt für den Personenverkehr Platenhörn von km 176·15 nach km 176·1 der Neubaustrecke von Husum A—Tönning bei km 117·19 bis zur Einmündung in die Hauptbahnstrecke (bei km 176·5) Elmshorn—Hoidding verlegt worden. (Vergl. Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 46 vom 24. April, Seite 1217.)

— (Directionsbezirk Kattowitz: Eröffnung des Haltepunktes Wilkau für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Am 1. Mai ist der zwischen den Verkehrsstellen Bernstadt und Namslau der Strecke Breslau—Tarnowitz gelegene Haltepunkt Wilkau für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden. Die Entfernungen betragen von Bernstadt bis Wilkau 8·78 km und von Namslau bis Wilkau 4·62 km.

— (Reinickendorf—Liebenwalde—Gross-Schönebecker Eisenbahn-Actiengesellschaft: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Personenhaltepunktes Zühlsdorf.) Ab 1. Mai ist der bisher nur dem Personenverkehre dienende Haltepunkt Zühlsdorf auch für die Beförderung von Milch im Abonnement eingerichtet worden.

— (Stationsnamenänderung.) Die Station Mühlenbeck führt fortan die Bezeichnung „Mühlenbeck bei Berlin".

— (Einführung einer Neuerung an den Wagen der Grossen Berliner Strassenbahn.) Wie das „Berl. Tageblatt" mittheilt, wird die Grosse Berliner Strassenbahn eine Neuerung in den elektrischen Wagen einführen. Es werden nämlich in jedem Motorwagen zwei Schilder angebracht. Auf einem derselben steht die Nummer der Linie, die auch an den Laternen auf dem Wagen angebracht ist. Ferner werden der Fahrplan der Linie, sowie Fahrpreis und Fahrzeit verzeichnet. Das andere der beiden Richtungsschilder gibt eine kartographische Darstellung des Weges der Linie mit Angabe der Seitenstrassen. Auch hervorragende öffentliche Anlagen und Gebäude sind ersichtlich gemacht.

Bayern. (Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen: Stationsnamenänderung.) Ab 1. Mai führt die auf der Bahnstrecke Bamberg—Hof gelegene Station Falls-Gefrees die Bezeichnung „Falls".

— (Stationsnamenänderung.) Die auf der Localbahn Passau—Freyung gelegene Haltestelle Waldkirchen führt fortan die Bezeichnung „Waldkirchen in Niederbayern".

Württemberg. (Württembergische Landeseisenbahnen: Eröffnung der Nebenbahn Reutlingen-Gönningen.) Am 20. April ist die 17 km lange normalspurige Nebenbahn Reutlingen-Gönnersdorf für den gesammten Verkehr eröffnet worden. An dieser Linie befinden sich folgende Stationen und Haltepunkte: Reutlingen, Personenbahnhof; Reutlingen, Güterbahnhof; Gminder'sche Fabrik, Haltepunkt nur für Arbeiterzüge; Betzingen, Personenhaltepunkt; Ohmenhausen, Bahnhof; Mähringen, Bahnhof; Gomaringen, Bahnhof; Bronnweiler, Bahnhof; Gönningen, Bahnhof. Von der Beförderung sind Sprengstoffe und schwere Fahrzeuge, zu deren Ver- und Entladung eine Stirnrampe erforderlich ist, ausgeschlossen. Sämmtliche Stationen sind für die Annahme und Auslieferung von Gütern, sowie für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und lebenden Thieren eine halbe Stunde vor und eine halbe Stunde nach Eintreffen eines jeden fahrplanmässigen Zuges geöffnet.

Russland. (Personen- und Güterverkehr auf der Mandschurischen Bahn bis Port Arthur.) Dem „Berl. Tageblatt" zufolge wird der „Daily Mail" aus St. Petersburg geschrieben: Der Personen- und Güterverkehr auf der Mandschurischen Bahn wird in diesem Herbste bis nach Port Arthur eröffnet werden. Herr Paulowski, ein bedeutender Ingenieur, ist nach St. Petersburg gekommen, um über die Kosten der Fertigstellung der Linie Mittheilung zu machen. Man berechnet die Gesammtkosten auf 140 Millionen Mark. Die ganze Linie wird im Jahre 1905 fertiggestellt sein und werden sodann tägliche Expresszüge von Moskau nach Irkutsk gehen, wodurch die Reise von 8 auf 5 Tage verkürzt wird. Die Eisenbahnlinie um den Baikalsee wird zur gleichen Zeit fertig sein, so dass die Reise von London nach Port Arthur nur noch 11 Tage in Anspruch nehmen wird.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Ausgabe besonders ermässigter Tour- und Retourkarten zum Besuche der Wachau.) Die gesellschaftliche Direction gibt bekannt, dass an Samstagen und an jedem einem Feiertage vorhergehenden Tage in Wien, Nussdorf und Korneuburg nach Stein-Krems und den in der Wachau gelegenen Schiffsstationen oberhalb Krems bis Melk besonders ermässigte Tour- und Retourkarten ausgegeben werden, welche zur Bergfahrt mit dem um 10 Uhr Nachts von Wien (Praterquai) nach Linz abgehenden Postschiffe und am nächsten Tage zur Rückfahrt mit dem von Linz kommenden Postschiffe nach Korneuburg, Nussdorf oder Wien berechtigen.

Die Preise dieser Karten sind:

	I. Platz	II. Platz
	Kronen	
Von Wien (Praterquai), Nussdorf und Korneuburg nach allen Stationen bis incl. Stein und retour nach Wien (Praterquai) . . .	4·—	2·20
Von Wien (Praterquai), Nussdorf und Korneuburg nach Mautern, Rossatz, Weissenkirchen, Arnsdorf, Spitz und Aggsbach und retour nach Wien (Praterquai) . . .	5·—	3·—
Von Wieu (Praterquai), Nussdorf, Korneuburg nach Melk und retour nach Wien (Praterquai)	6·—	3·40

Verkehr im Kaiser Wilhelm (Nord-Ostsee)-Canale im Jahre 1901. Im Rechnungsjahre 1901 haben 30.151 (gegen 29.045 Schiffe im Rechnungsjahre 1900) mit einem Netto-Raumgehalt von 4,285.301 Registertons (1900: 4,282.094 Registertons) den obigen Canal benützt und, nach Abzug des Elblootsgeldes, an Gebühren Mk. 2,113.526 (1900: Mk. 2,128.909) entrichtet.

Verkehr im Kaiser Wilhelm (Nord-Ostsee)-Canale während des Quartales vom 1. Jänner bis 31. März 1902. Während des ersten Quartales 1902 (1. Jänner bis 31. März) haben 3949 Schiffe (gegen 3258 Schiffe in demselben Vierteljahre 1901) mit einem Netto-Raumgehalt von 665.209 Registertons (1901: 578.662 Registertons) den Kaiser Wilhelm (Nord-Ostsee)-Canal benützt und nach Abzug des auf die Canalabgabe in Anrechnung zu bringenden Elblootsgeldes an Gebühren Mk. 341.360 (1901: Mk. 306.448) entrichtet. Davon entfielen auf den Monat März 1900 Schiffe (1901: 1723 Schiffe) von 258.244 Registertons (1901: 252.380 Registertons) und Mark 134.017 (1901: Mk. 137.746) Gebühren.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Zillerthalbahn.

Einführung des I. Nachtrages zu den Sonderbestimmungen und Tarifen.

Der vorstehend bezeichnete Nachtrag enthält folgenden Ausnahmetarif:

Ausnahmetarif 1 für Holz, als: Brennholz, Schleifholz, Stamm- und Stangenholz, Stempelhölzer, Eisenbahnschwellen und Schwarten beim Schneiden der Hölzer abfallend. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, respective für 6000 oder 10.000 kg. Tarifsatz = 0·65 Heller per 100 kg und 1 km, hiezu Manipulationsgebühr 6 Heller für je 100 kg.

Gebührenberechnungstabelle.

Von und nach der Station	Rothholz	Strass	Schlitters	Fügen	Uderns	Kaltenbach-Stumm	Aschau	Zell a. Ziller
	Preis in Hellern für 100 kg							
Jenbach-Zillerthal	11·20	11·20	11·20	13·15	14·45	17·05	19·65	22·25
Rothholz	.	11·20	11·20	11·85	13·15	15·75	18·35	20·95
Strass	.	.	11·20	11·20	11·85	14·95	17·05	19·65
Schlitters	.	.	.	11·20	11·20	12·50	15·10	17·70
Fügen	.	.	.	.	11·20	11·20	12·50	15·75
Uderns	.	.	.	.	.	11·20	11·20	13·80
Kaltenbach-Stumm	.	.	.	.	.	.	11·20	11·20
Aschau	.	.	.	.	.	.	.	11·20

Die Umladegebühr für Holz verschiedener Gattung beträgt 4 Heller für je angefangene 100 kg.

Jenbach, am 5. Mai 1902. [386]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages III zum Stationstarife für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und den Stationen Divača, Ebenfurth, Graz (S.B.) etc. andererseits.

Zu dem im October 1899 hinausgegebenen Stationstarife für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen einerseits und den Stationen Divača, Ebenfurth, Graz (S.B.), Klagenfurt, Laibach (S.B.) trans., Leoben (S.B.) trans., Leobersdorf, Villach (S.B.) trans., Wilten, Wörgl, sowie für Tarvis trans. andererseits gelangt im Monate Mai 1902 der Nachtrag III zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen, bezw. Berichtigungen und Ergänzungen von Frachtsätzen im Verkehre mit den im Staatsbahnbetriebe stehenden Localbahnen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 10 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 1. Mai 1902. [387]

Gütertarif, Theil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, Abtheilung B.

Ausstellung von Attesten seitens des k. k. Landesculturrathes für das Herzogthum Bukowina und des landwirthschaftlichen Subventionscomité für Schlesien in Troppau zur Erlangung von Tarifbegünstigungen für Renn- und Zuchtpferde, Zuchtvieh und Zuchtgeflügel.

Vom 1. Juni 1902 an sind der k. k. Landesculturrath für das Herzogthum Bukowina in Czernowitz und das landwirthschaftliche Subventionscomité für Schlesien in Troppau berechtigt, Atteste auszustellen, welche laut Bestimmungen des Gütertarifes, Theil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, Abtheilung B, Abschnitt B—II, lit. c und g, behufs Erlangung der in diesem Tarife festgesetzten Frachtbegünstigungen für Renn- und Zuchtpferde, Zuchtvieh und Zuchtgeflügel beizubringen sind.

Diese Kundmachung gilt bis zur entsprechenden Ergänzung der bezogenen Bestimmungen des Gütertarifes, Theil I.

Wien, am 6. Mai 1902. [388]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Reichenberg.

Einführung von Fahrpreisen und Gepäcksätzen.

Mit 1. Juni 1902 kommen folgende directe Fahrpreise und Gepäcksätze zur Einführung.

Kilometer	Von — nach	über	Einfache Fahrkarten für alle Züge Classe I	II	III	Einfache Fahrkarten für Personenzüge Classe I	II	III	Giltigkeitsdauer in Tagen	Rückfahrkarten für alle Züge Classe I	II	III	Gepäckfracht für 10 kg Gesammtgewicht a	Uebergewicht b
			Mark											
209	**Aussig Oe.N.W.B.** Leipzig . . .	Tetschen-Kötzschenbroda . . . **Riesa** oder Meissen-Leisnig	18·40	13·50	9·20	—	—	—	45	28·70	21·00	14·10	0·08	0·97
			Kronen											
38	**Friedland i. B.** Kratzau*) . .	Reichenberg	—	—	—	3·40	2·36	1·30	45	6·14	4·22	2·28	0·11	0·04

*) Diese Fahrkarten gelangen in beiden Richtungen zur Ausgabe.

Wien, am 5. Mai 1902. [389]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband.

Aufnahme des Artikels „Sumach (Schmack)" in den ab 1. August 1901 giltigen Tarif, Theil II, Heft 2.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1902 wird der Artikel „Sumach (Schmack)" in den Tarif 7 mit den für Extracte aus Kastanien etc. enthaltenen Frachtsätzen im Verkehre zwischen Monfalcone S.B. einerseits und Stationen in Böhmen und Mähren andererseits aufgenommen.

Es ist sonach auf Seite 10 zwischen Steine, feuerfeste, und Thon einzuschalten: „Sumach (Schmack) . . . . . Seite 24" und auf Seite 24 die Nomenclatur unter B durch Beisetzung des Artikels „Sumach (Schmack)" zu ergänzen.

Wien, am 6. Mai 1902. [390]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Tarifnachtrages.

Zum Tarife, Theil II, Heft 9 vom 15. März 1899, ist am 1. Mai 1902 der 3. Nachtrag in Kraft getreten, welcher Berichtigungen der Tariftabellen, der Kilometertabellen etc. enthält.

Wien, am 3. Mai 1902. [391]

K. k. österr. Staatsbahnen

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

Tarif, Heft IV.

Einführung neuer Fahrkarten.

Mit 15. Mai 1902 gelangen im obbezeichneten Verkehre directe Personenzugskarten zwischen Kaschau und Bobowa, Gorlice, Piwniczna, Tuchów und Zagórzany, sowie zwischen Eperjes und Bobowa, Gorlice und Piwniczna; ferner combinirte Fahrkarten für Schnellzug und Personenzug zwischen Budapest und Alt-Sandez, Bochnia, Gorlice, Grybow, Krakau, Neu-Sandez, Tarnów, Tuchów und Zagórzany, endlich Personenzugsfahrkarten für die gleichen Relationen, Neu-Sandez ausgenommen, über Orló, bezw. Orló-Kaschau zur Einführung.

Wien, am 2. Mai 1902. [392]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverkehr.

Tarif, Heft IV.

Einführung neuer Fahrkarten.

Mit 15. Mai 1902 gelangen im obbezeichneten Verkehre directe Fahrkarten für Schnell- und Personenzüge zwischen Feldbach einerseits und Komárom andererseits zur Einführung.

Wien, am 3. Mai 1902. [393]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Theil II, Heft 1.

Einführung von Frachtsätzen für Roheisen.

Mit Giltigkeit vom 15. Mai 1902 bis auf Widerruf gelangen für Roheisen zwischen den deutschen Stationen Borzigwerk und Ludwigsglück und Budapest-Köbánya (sämmtliche Bahnhöfe) folgende directe Frachtsätze zur Einführung:

von		nach	
Budapest und Köbánya (sämmtliche Bahnhöfe)			
nach		von	
Borzigwerk	Ludwigsglück	Borzigwerk	Ludwigsglück
Frachtsatz in Pfennig für 100 kg			
147	147	139	139

Dieselben sind bei Zahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss solcher mit einem Ladegewichte von weniger als 10.000 kg giltig.

Budapest, am 4. Mai 1902. [394]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutschland. (Bezirkseisenbahnrath Berlin.) Die Tagesordnung für die am 5. Juni 1902 stattfindende Sitzung enthält u. A. folgende Berathungsgegenstände:

1. Mittheilung über die Durchführung früherer Beschlüsse.
2. Mittheilungen über die im Vieh- und Güterverkehre eingetretenen wichtigeren Aenderungen und herausgegebenen Tarife.
3. Wahl eines Mitgliedes für den Ausschuss des Bezirkseisenbahnrathes und für den Landeseisenbahnrath.
4. Ermässigung der Abfertigungsgebühren für Ziegelsteinsendungen, insbesondere auf der Strecke Stettin-Jasenitz.
5. Aufhebung der Frachtbegünstigung für Steinkohlen u. s. w. im Versandt von den Seehäfen und binnenländischen Wasserumschlagsstationen. [„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Stellung der bayerischen Eisenbahnverwaltung zur preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft.) Die „B. Pol. Nachr." bringen folgende Mittheilung: Wie die grossherzoglich hessische Regierung stets die durchaus loyale Durchführung des preussisch-hessischen Eisenbahnvertrages seitens der preussischen Eisenbahnverwaltung anerkannt hat, so hat auch der bayerische Ministerpräsident als oberster Chef der bayerischen Eisenbahnverwaltung gegenüber abweichenden Meinungen in der bayerischen Kammer auf das Nachdrücklichste bezeugt, dass die preussische Eisenbahnverwaltung sich niemals als Gegner, sondern stets als Freund der bayerischen Eisenbahnverwaltung erwiesen hat und dass insbesondere nie von der Möglichkeit, den Verkehr von den pfälzischen Bahnen abzulenken, Gebrauch gemacht worden ist. Wenn der bayerische Ministerpräsident dabei auf Bestrebungen hingewiesen hat, welche auf eine Angliederung dieser Bahnen an die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft abzielen, so hat er dabei sicher die preussische Eisenbahnverwaltung nicht gemeint; denn diese hat nicht das mindeste Interesse daran, ihren ohnehin so riesigen Geschäftskreis und damit ihre grosse Verantwortung noch zu erweitern. Wenn in der preussisch-hessischen Betriebs- und Finanzgemeinschaft eine Form gefunden ist, in der kleinere deutsche Bahnsysteme sich die Vortheile der Zugehörigkeit zu einem grossen einheitlichen Betriebs- und Finanzunternehmen sichern können, so wird die preussische Staatsbahnverwaltung zwar, wenn die eine oder die andere Verwaltung Wünsche nach dieser Richtung äussert, diesen freundnachbarlich nach Möglichkeit entgegenzukommen suchen, aber sie muss denen, welche etwa die wirthschaftlichen und finanziellen Vortheile der Zugehörigkeit zu einem grossen Eisenbahnsystem sich verschaffen wollen, die Initiative ganz überlassen, und sie denkt nicht daran, weder direct noch indirect in irgend einer Weise auf den Anschluss anderer Staatsbahnen an die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft hinzuwirken. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Güterverkehr. (Neue Fassung des Rohstofftarifes.) Mit Giltigkeit vom 21. April 1902 erhielt das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 6 eine anderweitige Fassung. Insbesondere findet für „Holz wie im Specialtarif III genannt" (soweit hiefür nicht der Rohstofftarif nach den Bestimmungen unter Absatz a—d der Ziffer 6 im Gesammtverkehre gilt) der Ausnahmetarif 2 im Verkehre mit den Gemeinschafts- und Mitbewerbsstationen (Aschaffenburg, Eger etc.) für die Folge nur noch insoweit Anwendung, als für diese Stationen sowohl im Thüringisch-Hessisch-Bayerischen Tarif als in den preussischen Gruppentarifen V und VI im Mitteldeutsch-Hessischen Tarif, im Mitteldeutschen und Westdeutschen Privatbahntarif und im Thüringisch-Hessisch-Sächsischen Tarif gleiche Entfernungen vorgesehen sind. Soweit hiedurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze noch bis zum 31. Mai 1902 in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Neue Fassung des Rohstofftarifes.) Mit Giltigkeit vom 21. April 1902 kam im obgenannten Güterverkehre (Heft 1 und 2) ein neues Waarenverzeichniss zum Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) zur Einführung, über welches die Abfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

M. WOLF
k. u. k. Hoflieferant 664
Wien, VI. Mariahilferstrasse 29
Telephon 4435
Uniformen, feine Civil-Garderobe.
Preiscourante auf Wunsch.

Specialfabriken
für
Pumpen und Waagen
Grösstes Lager. 669
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

„COURIER"
Internationales Reise- und Fahrkarten-Bureau
NAGEL & WORTMANN 663
Fahrkarten-Stadtbureau der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn

FAHRKARTENBUREAU der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
WIEN, I. Operngasse 6. — ABBAZIA, Südbahn Hotel Stefanie.

Patent-Anwalt
Ingr. V. MONATH
Telegramm-Adresse: Privileg Wien. — Telephon Nr. 7884.
Wien, I. Jasomirgottstrasse 4.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Seitens der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction wird die Lieferung und Aufstellung nachstehender eiserner Brückenconstructionen zur Vergebung gelangen:

a) Bahnbrücken mit Vollwandträgern.

1. Je eine Construction mit versenkter Fahrbahn für die Durchfahrten in km 47·4/5 (Stützweite 5·60 m) und 47·6/7 (Stützweite 7·55 m) der Linie Bodenbach—Komotau;
2. eine schiefe Construction (45°) mit der Fahrbahn unten, Stützweite 12·3 m für die Bielabrücke in km 4·7/8 der zu erbauenden Schleppbahn von der Station Obergeorgenthal der vorbezeichneten Linie zum Tiefbauschachte Julius V in Tschausch.

b) Bahnüberbrückungen für einen in Laun zu erbauenden neuen Strassentheil.

1. Eine Vollwandträger-Construction mit 7·0 m breiter Fahrbahn für die Brücke von 6·0 m Lichtweite über die Localbahn Postelberg-Laun (km 10·6/7);
2. eine Fachwerkconstruction mit 7·0 m breiter Fahrbahn für die schiefe Ueberbrückung (54° 0′) der Geleise der Linie Prag—Moldau (km 96·7/8) und der Schleppbahn in die Zuckerfabrik des Herrn Valtera (gerade Lichtweite 22·25 m, schiefe Lichtweite 27·50 m).

Die Vergebung erfolgt für jede von den vorstehend angeführten Gruppen separat und es kann daher entweder blos auf die Lieferung einer hievon oder auf die Lieferung beider, im letzteren Falle aber für jede separat offerirt werden.

Für die Gruppe a) liegen Detailprojecte bereits vor, für die Gruppe b) wird dagegen der Ersteher dieser Lieferung unter Zugrundelegung der generellen Skizzen die Detailprojecte auszuarbeiten haben.

Die sämmtlichen Offertgrundlagen, ferner nähere Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, sowie die Formularien für diese letzteren erliegen im Directionsbureau für die Bahnerhaltung und den Bau und können dort während der Amtsstunden eingesehen werden. Dortselbst werden den Offerenten alle diesbetreffend etwa gewünschte Aufklärungen ertheilt, und die für die Offertstellung erforderlichen Formularien ausgefolgt.

Das Vadium beträgt für die Gruppe a) . . . K 750·—
„ „ „ b) . . . „ 1700·—

Die Angebote sind vorschriftsmässig, d. i. **mit einer Krone per Bogen** zu stempeln und **für jede Gruppe separat** in versiegelten Couverten **bis 15. Mai 1902, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction in Prag, Hybernergasse Nr. 1564/II, zu überreichen oder frankirt dahin abzusenden.

Den Offerenten wird es freigestellt, der commissionellen Eröffnung der Offerte, welche am 15. Mai 1902, um 2 Uhr Nachmittags, stattfinden wird, beizuwohnen.

Ausdrücklich wird hervorgehoben, dass bei der Offertverhandlung nur jene Offerenten auf die Berücksichtigung ihrer Angebote zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen, und die k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der eingelangten Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden oder eventuell auch die sämmtlichen Angebote zurückzuweisen.

Prag, im April 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. priv.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Verlosung der Actien und der 4perc. Prioritätsobligationen pro Mai 1902.

Bei der laut Notariatsprotokoll am heutigen Tage stattgefundenen Verlosung unserer Actien und 4percentigen Prioritätsobligationen wurden nachstehende Nummern gezogen, und zwar:

Actien.

Nr. 12177, 13508, 21619, 23556, 32539, 44783, 46443, 65011, 76949, 77447, 83133, 83829, 100947, 101969, 103795, 108162, 111035, 122727, 130673, 133127. Zusammen 20 Stück.

4perc. Prioritätsobligationen, steuerpflichtige.

Nr. 201—210, 721—30, 1681—90, 4811—20, 6271—80, 6391—6400, 6461—70, 8621—8630, 9311—9320, 10461—70, 10671—80, 11221—30, 11571, 14821—30, 17201—10, 18421—30, 20061—70, 20581—90, 21591—21600, 22961—70, 23671—80, 24081—90, 27461—70, 27471—80, 28641—50, 29791—29800, 29951—60, 30581—90, 32221—30, 36711—20, 36801—10, 44471 bis 80, 46251—60, 46831—40. Zusammen 331 Stück.

4perc. Prioritätsobligationen, steuerfreie.

Nr. 48811—20, 49051—60, 53971—80, 55291—55300, 55491—55500, 57051—60, 59781—90, 60451—60, 62211—20, 64571—80, 64781—90, 66051—60, 70311—20, 73791—73800, 74711—20, 78921—30, 81451—60, 82541—50, 84011—20, 85351 bis 60, 89621—30, 90811—20, 94881—90, 94921—9, 95941—50, 100011—20, 100141—50, 100621—30, 102441—50, 102721—30, 102971—80, 104261—70, 104541—50, 105371—80, 105951—60, 106521—30, 106801—10, 106821—30, 107311—20, 109171—80, 111371—80, 112071—80, 113011—20, 115061—70, 116361—70, 117931—40, 118271—80, 122891—122900. 126901—10, 128011 bis 20, 128601—10, 130101—10, 134701—10, 135851—60, 136241 bis 50, 136381—90, 137001—10, 141391—141400, 143211—20, 144811—20, 149421—30, 151451—60, 153681—90, 153921—30, 155101—10, 155451—60, 161531—40, 164521—30, 166911—20, 167591—167600, 173911—20, 175381—90. Zusammen 719 Stück.

Die Besitzer dieser gezogenen 20 Actien und 1050 Obligationen erhalten vom 1. November d. J. angefangen das Nominalcapital, das ist für je eine Actie den Betrag von zweihundert Gulden österr. Währung Silber (fl. 200) gleich vierhundert Kronen (K 400) und für je eine Prioritätsobligation dreihundert Gulden österr. Währung Silber (fl. 300) gleich Sechshundert Kronen (K 600) nebst den bis 31. October d. J. laufenden Zinsen gegen Einziehung der betreffenden Titres sammt sämmtlichen nicht fälligen Coupons und dem Talon bei der k. k. priv. Oesterr. Länderbank in Wien ausbezahlt.

Allfällig fehlende Coupons werden vom Capitalsbetrage in Abzug gebracht.

Für die verlosten Actien werden zugleich im Sinne der Statuten besondere, auf den Ueberbringer lautende Genussscheine verabfolgt.

Wien, 29. April 1902.

Restanten aus den früheren Verlosungen.

Verlost am 1. Mai 1889. Actien: Nr. 10.568. Prioritäten: Nr. 131576.
„ „ 1. „ 1890. Actien: Nr. 48646, 93365.
„ „ 1. „ 1891. Actien: Nr. 73095. Prioritäten: Nr. 60512 bis 17, 161872.
„ „ 1. „ 1892. Prioritäten: Nr. 44031—2, 75560, 140971.
„ „ 1. „ 1893. Actien: Nr. 28830, 103629. Prioritäten: Nr. 6996, 55694, 63748, 116620.
„ „ 1. „ 1894. Prioritäten: Nr. 61968, 102698, 105405, 155440.
„ „ 1. „ 1895. Actien: Nr. 44908, 99678. Prioritäten: Nr. 7860, 28867, 96891—4, 174964.
„ „ 1. „ 1896. Actien: Nr. 31514, 32482, 47864. Prioritäten: Nr. 89082—6, 97729, 154304.
„ „ 1. „ 1897. Actien: Nr. 2670. Prioritäten: Nr. 12291, 29639, 90824, 137990, 138248, 142711, 156821—4, 159004—6, 171425,. 171427 bis 30.
„ „ 1. „ 1898. Actien: Nr. 45827, 78424, 78750, 90257. Prioritäten: Nr. 67320, 94795, 97834, 110693, 145043.
„ „ 1. „ 1899. Actien: Nr. 98324. Prioritäten: Nr. 20456 bis 60, 26481—90, 42591—2, 63296, 73761 bis 4, 87265—70, 101031—5, 101755—60, 114824—5.
„ „ 1. „ 1900. Actien: Nr. 11532. Prioritäten: Nr. 157—60, 20871—7, 51179—80, 52163, 52429, 53991 bis 3, 56108, 57211—15, 68298, 91201—3, 91627, 116481—89, 118591, 118600, 118656, 132401—2, 137190, 152544.
„ „ 1. „ 1901. Actien: Nr. 27447, 74395, 76103. Prioritäten: Nr. 1462—5, 4932, 8471—80, 9201 bis 5, 9209, 9289, 9801—9, 16359—60, 19725—30, 20246, 20249—50, 21141—50, 34654, 34659—60, 54425, 55464—8, 58954, 58958, 60779, 63321—2, 67691—6, 70412, 70417, 93547, 93549, 94973, 102031—5, 102039, 108187, 128316, 128320, 136063 bis 70, 147173, 152527, 161010, 164370, 168741—3, 173173, 173175.

Wien, 1. Mai 1902. *Der Verwaltungsrath.*

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1144	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3 A des Tarifes, Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899 für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverband	Frankstadt a. R.	Deutsch-Lissa	Einhaltung der besonderen Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 3 A des in Spalte 8 genannten Tarifes und Aufrechthaltung der sonstigen einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1902	Tarif, Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899 für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfennig 105		Im Kartirungswege		
				Krasna						105				
				Knnowitz-Louczka						105				
				Mähr.-Weisskirchen						93				
				Wall.-Meseritsch						105				
				Frankstadt a. R.	Hundsfeld					99				
				Krasna						99				
				Knnowitz-Lonczka						99				
				Mähr.-Weisskirchen						87				
				Wall.-Meseritsch						99				
1145	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Blansko	Aujezd-Luhatschowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	Verschieden	67 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
1146	**Buschtěhrader Eisenbahn**													

Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902 wird rücksichtlich der Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn für die frachtgutmässige Beförderung der zum Baue der Localbahn Karlsbad-Merkelsgrün bestimmten, in der Station Nendan zur Abgabe gelangenden Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien aller Art, Stationseinrichtungs- und Bahnausrüstungs-Gegenstände, Baugeräthe, Banwerkzeuge und Bauinventar-Artikel bei Aufgabe von mindestens 500 kg per Frachtbrief (wenn die Sendung aus mehreren Artikeln besteht, so muss jeder Artikel mindestens in einem Quantum von 500 kg zur Aufgabe gebracht werden), ferner für Fahrbetriebsmittel, auf eigenen Rädern laufend, bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht derselben, in allen Fällen bei einem Durchlaufe von **mindestens 40 km** auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn eine dreissigpercentige Ermässigung der betreffenden officiellen Frachtsätze des Localgütertarifes, Theil II, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn vom 1. Jänner 1898 unter den nachfolgenden Bedingungen mit der Massgabe zugestanden, dass als Minimal-Einheitssatz eine Taxe von 0·32 Hellern per 100 kg und jedes Kilometer verbleiben muss.

Vor Inanspruchnahme der Ermässigung haben die betreffenden Parteien an die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn ein Verzeichniss vorzulegen, aus welchem die zu beziehenden Artikel, deren approximative Quantitäten, die Aufgabestationen, sowie die Zeit, innerhalb welcher die Verfrachtung erfolgen wird, zu entnehmen sind. Ergibt sich während der Begünstigungsfrist eine Vermehrung der zu verwendenden Artikel oder eine Aenderung in den Aufgabestationen, so haben die Parteien dies mittelst neuer Verzeichnisse noch vor Beginn der betreffenden Transporte bekannt zu geben.

Diese Begünstigung findet gegen bis spätestens Ende Februar 1903 zu bewirkende Vorlage der auf den Namen der sich vorher anmeldenden Firma **als Absenderin und Empfängerin** lautenden, hahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Original-Aufnahmescheine, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und nicht mehr zurückgestellt werden, im Rückvergütungswege Anwendung.

Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf die Begünstigung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1147	Südbahn-Gesellschaft	kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Eichenschnittholz und Eichenfriesen	Zägräb S.B. und M.Á.V.	Wien Matzleinsdorf	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 15. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	Heller 168	151	17	Im Kartirungswege		
1148	Südbahn-Gesellschaft		Knochenleim der Pos. L—5/b der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Laibach S.B.	Budapest (S.B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 15. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	300	264	36	Im Kartirungswege		
					Wien (Matzleinsdorf)				282	244	38			
									Heller bezw. inclusive ungar. Steuer					
1149	Südbahn-Gesellschaft		Nussholz ans Pos. H—18, Ziffer 1 und 3 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Pettau	Wien (Matzleinsdorf)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. Sendungen, welche nach Pettau bestimmt sind, müssen in dieser Station mittelst Strassenfuhrwerk abgeführt werden	vom 15. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	142	128	14	Im Kartirungswege		
					Budapest S.B.				165	134	31			
				nnd umgekehrt					Heller bezw. inclusive ungar. Steuer					

Fortlaufende Nummer	1	1150	1151
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2 / 3	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
		betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Schafwollgarn, zwei- oder mehrdrähtig / einfach (eindrähtig)	Getreide
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Traiskirchen E.W.A.	Neuhaus
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Odran (L.B.) K.F.N.B. / Neutitschein (L.B.) K.F.N.B. / Odrau (L.B.) K.F.N.B. / Neutitschein (L.B.) K.F.N.B.	Landeck
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut a) in Mengen unter 5000 kg, b) von mindestens 5.000 kg \ für den Frachtbrief und Wagen c) von mindestens 10.000 kg / oder Frachtzahlung hiefür. Für das bahnseits besorgte Ablegen von Sendungen in Mengen unter 5000 kg in Traiskirchen von den Strassenfuhrwerken wird eine Ablegegebühr nicht eingehoben	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Ausfuhr des Getreides mittelst Strassenfuhrwerkes über Martinsbruck, Taufers oder Spiesermühle nach der Schweiz
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1902	vom 15. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband, bezw. Localtarif der k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1901
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Bestehen keine directen Frachtsätze	254
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	ad a) 298 Heller / ad b) 288 „ / ad c) 274 „ | ad a) 286 Heller / ad b) 277 „ / ad c) 264 „ | ad a) 298 Heller / ad b) 219 „ / ad c) 209 „ | ad a) 286 Heller / ad b) 212 „ / ad c) 203 „	241
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		13
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe längstens nach einem Jahre vom Zeitpunkte des beendeten Eisenbahntransportes an die k. k. Staatsbahn-Direction in Innsbruck, sowie gegen Beibringung amtlicher Bestätigung, dass das Getreide von Landeck via Martinsbruck, Taufers oder Spiesermühle thatsächlich zur Gänze nach der Schweiz ausgeführt wurde
Besondere Bemerkungen	14		Dieser Refactiesatz findet auch für solche Getreidesendungen Anwendung, die im landschaftlichen Lagerhause in Innsbruck reexpedirt werden

Fortlaufende Nummer	1	1152	1153	1154
Die Publication erfolge: von der	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k k österr. Staatsbahnen
Die Publication erfolge: und im Namen der	3			Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Papier der Pos. P—1 a) der Güterclassification	Papier der Pos. P—1 a) der Güterclassification	1. Thon, auch Schieferthon, roh, wenn unverpackt. 2. Thon, auch Schieferthon, und zwar: a) roh, in Säcken verpackt; b) gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt, lose oder in Säcken
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	Timmelkam / Vöcklabruck	Timmelkam / Vöcklabruck	Gross-Opatowitz / Blosdorf
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	5	Wien St.E.G. trs.	Wien-Praterquai	Trzebinia / Sierszа-Wodna / Trzebinia / Sierszа-Wodna
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarif	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	161 / 157	163 / 159	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	134 / 137	132 / 135	84 / 75 / 88 / 79 / 1. | 2. Heller 98 / 85 / 102 / 89
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	27 / 20	31 / 24	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		Gegen gleichzeitige Vorlage der Frachtbrief-Duplicate über den Versandt nach dem angeführten Donau-Umschlagsplatze und der den Weiterversandt per Wasser nachweisenden Documente, welche vom Absender bis längstens Ende März 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien vorzulegen sind	
Besondere Bemerkungen	14	Aufgabe mit directen Frachtbriefen nach ungarischen, bosnischen und hercegovinischen Stationen, oder Stationen im Zollauslande	Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, Hercegovina oder in das Zollausland bestimmt sein und in Wien-Praterquai zum Umschlage gelangen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1155	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Mineralwasser (Pos. M—24 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Bilin A.T.E.	Czernowitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3, giltig vom 1. Jänner 1895	Besteht kein directer Frachtsatz	576 Heller		Im Kartirungswege		
1156	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Spiritus (Pos. 8—50 a der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Jasło	Bielitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1900	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 162		Im Kartirungswege		
				Skołyszyn						158				
1157	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	Maner- und Dachziegel (100 Wagenladungen)	Kolomea	Horodenka dwór	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht jedes verwendeten Wagens unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen ausschliesslich für den Bau des Turnvereines „Sokol" in Horodenka verwendet werden. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat durch den Absender, bezw. Empfänger zu erfolgen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt B	19 Heller	11·2 Heller	7·8 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1158	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Ermässigte Eilgüter	Mähr.-Neustadt	Baranów	Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1901	Besteht kein directer Frachtsatz	550 Heller		Im Kartirungswege		
1159	**Südbahn-Gesellschaft**		Schotter	Werndorf	Mödling	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Sendungen müssen zur Erhaltung ärarischer Strassen bestimmt und an die k. k. Strassenaufsicht in Inzersdorf adressirt sein. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 15. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	80 Heller	63 Heller	17 Heller	Im Kartirungswege			

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
33	Nr. 25 vom 4. März 1902	793	K. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Marienbad-Karlsbad und Karlsbad-Johanngeorgenstadt	a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien, b) Fahrbetriebsmittel	den Stationen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abth. A, enthaltenen Linien, sowie von Stationen der Linie Marienbad—Karlsbad	Eger, Komotau (D.B.) transit, Karlsbad (K.I.) loco und transit, Rakonitz-Saaz transit	In der Rubrik 5 ist nach Rakonitz-Saaz transit hinzuzusetzen: „und Smichow transit“; ferner ist zwischen den Worten „Rakonitz“ und „Saaztransit“ der Bindestrich „-“ zu streichen und an dessen Stelle ein Beistrich zu setzen. In der Rubrik 12 ist anstatt „transit und Rakonitz“ zu setzen: „transit, Rakonitz und Smichow transit“	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 53. **Wien, 10. Mai 1902.** **XV Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 9. April 1902, Z. 59.246 ex 1901,*) betreffend die Concessionirung einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn von Linz nach Kleinmünchen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den betheiligten k. k. Ministerien und dem k. und k. Reichs-Kriegsministerium der Tramway- und Elektricitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr in Linz die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn von Linz nach Kleinmünchen unter den im Folgenden näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten ertheilt.

§ 1.

Für die concessionirte Kleinbahn werden der Gesellschaft die im Artikel V des eingangs bezogenen Gesetzes angeführten finanziellen Begünstigungen gewährt.

Die Dauer der im Artikel V, lit. d), des obigen Gesetzes vorgesehenen Steuerbefreiungen wird mit 15 Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt.

Bezüglich des Personenfahrkartenstempels hat die Bestimmung im Artikel XX, zweiter Absatz, des vorangeführten Gesetzes Anwendung zu finden.

§ 2.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Bau der im Eingange bezeichneten Kleinbahn binnen längstens einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen, bis zum 30. April 1957 währenden Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat die Gesellschaft durch Erlag einer Caution von K 6000 in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Der Gesellschaft wird zur Ausführung der concessionirten Kleinbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Gesellschaft auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Im Uebrigen ist die eingangs bezeichnete Kleinbahn ein integrirender Bestandtheil des den Gegenstand der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. April 1897, R.-G.-Bl. Nr. 121, bildenden Unternehmens

*) Enthalten in dem am 15. April 1902 ausgegebenen XXXI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 73.

einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn von Linz nach Urfahr und von da auf den Pöstlingberg anzusehen.

Demnach haben die §§ 4 bis einschliesslich 14 der letztgenannten Kundmachung fortan auf sämmtliche Bahnlinien der Gesellschaft mit der Massgabe Anwendung zu finden, dass

1. § 6, Alinea 2, ausser Kraft gesetzt und der Tramway- und Elektricitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr in Linz das Recht eingeräumt wird, unter den von der Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen und Modalitäten Prioritätsobligationen bis zu dem von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Höchstbetrage auszugeben,

2. die genannte Gesellschaft verpflichtet ist, über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums die zur Aufstellung der jährlichen Eisenbahnstatistik erforderlichen statistischen Nachweisungen rechtzeitig zu liefern,

3. die genannte Gesellschaft verpflichtet ist, die Kosten der durch die Errichtung und den Betrieb ihres Unternehmens bedingten Vorkehrungen zur Sicherung des störungsfreien Betriebes der im Zeitpunkte der Concessionirung der einzelnen Linien bereits bestehenden Telegraphen- und Telephonleitungen, insbesondere auch die Kosten der eventuellen Verlegung dieser Leitungen zu tragen, und dass

4. die Gesellschaft verpflichtet ist, für die Invaliditäts- und Altersversorgung ihrer Bediensteten und der Angehörigen derselben Vorsorge zu treffen und zu diesem Zwecke der Pensionscasse des Verbandes der österreichischen Localbahnen beizutreten, falls nicht für das concessionirte Bahnunternehmen eine eigene Pensionscasse mit mindestens gleichen Begünstigungen für die Mitglieder, beziehungsweise mit mindestens gleichen Verpflichtungen für die Gesellschaft wie bei jener des genannten Verbandes errichtet werden sollte.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Concessionsbedingnisse für die schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Linz nach Kleinmünchen.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Kleinbahn von Linz nach Kleinmünchen ist eingeleisig und mit einer Spurweite von 0·90 m für den elektrischen Betrieb herzustellen.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der gegenständlichen Kleinbahn wird vorläufig für die geschlossen verbauten Theilstrecken mit 12 km und für die übrigen Theilstrecken mit 18 km per Stunde festgesetzt.

Das k. k. Eisenbahnministerium behält sich erforderlichenfalls vor, besondere Bestimmungen über die Verminderung dieser Fahrgeschwindigkeit in einzelnen Theilstrecken, insbesondere auch bei eventuellem Nachtverkehre, nach Massgabe der localen Verhältnisse zu treffen.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsbedingnisse, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der nachfolgenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Gesellschaft hat während des Baues und der Betriebsführung allen seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Kleinbahn verwendeten Arbeiter hat die Gesellschaft, abgesehen von den ihr obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, insbesondere in Absicht auf die Kranken- und Unfallversicherung u. s. w., auch alle jene Verpflichtungen und Massnahmen in analoger Weise zu erfüllen, welche in den von der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung aufgestellten Bedingnissen für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten rücksichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse, sowie zum Schutze und Wohle der Arbeiter jeweilig vorgesehen sind.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, bei Abschluss von Bauverträgen für die gegenständliche Kleinbahn, beziehungsweise bei den diesbezüglichen Baubedingnissen die obbezeichneten Verpflichtungen auch den Bauunternehmern aufzuerlegen.

Der von der Gesellschaft, beziehungsweise von der Bauunternehmung bestellte Bauleiter, sowie das für den elektrotechnischen Theil der Bahnanlage im Besonderen bestellte Fachorgan ist dem k. k. Eisenbahnministerium namhaft zu machen, und behält sich dasselbe das Recht vor, erforderlichenfalls innerhalb eines Zeitraumes von vier Wochen nach erfolgter Anzeige dagegen Einsprache zu erheben.

Der letztgenannte Ingenieur hat in allen elektrotechnischen Fragen die Vertretung gegenüber dem k. k. Eisenbahnministerium zu übernehmen.

Dagegen bleibt die Bestätigung des von der Gesellschaft für den Betrieb der Bahn zu bestellenden verantwortlichen Fachorganes dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die zu erbauende circa 6 km lange Linie von Linz nach Kleinmünchen beginnt mit einer beim Volksgarten anzulegenden, mit der bestehenden Kleinbahn Linz-Urfahr in Geleiseverbindung zu bringenden Ausweiche und führt unter Benützung der linken (östlichen) Seite der Wiener Reichsstrasse, wobei die Linie Wien—Linz der k. k. Staatsbahnen und die Linie Linz—Klaus-Steyerling der Kremsthalbahn im Niveau gekreuzt wird, zu der vor der Traunbrücke bei Ebelsberg anzulegenden Endausweiche.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Kreuzungen mit bestehenden Bahnen.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, wegen der Modalitäten der Niveaukreuzung der gegenständlichen Kleinbahn mit der Linie Wien—Linz der k. k. Staatsbahnen und der Linie Linz—Klaus-Steyerling der Kremsthalbahn, sowie wegen der Ausführungsdetails dieser Niveaukreuzungen, mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Linz, beziehungsweise mit der Verwaltung der Kremsthalbahn das Einvernehmen zu pflegen.

Die bezüglichen Projecte und die hierüber abgeschlossenen Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwirft sich die Gesellschaft der Entscheidung desselben, falls eine Einigung mit den betheiligten Bahnverwaltungen nicht erzielt werden könnte.

4. Anschluss von neuen Kleinbahnen und von Schleppbahnen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Einmündung von neuen Kleinbahnen, dann von Schleppbahnen auf die für den Betrieb der gegenständlichen Kleinbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Kleinbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

5. Grunderwerb.

Die für die Kleinbahn erforderlichen Grundflächen sind, insoweit nicht bestehende, öffentliche Strassen und Plätze benützt werden sollen, in dem erforderlichen Ausmasse definitiv in deren Eigenthum zu erwerben und haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestande oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite, je nach der Construction des ausserhalb von Strassen gelegenen Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu allen abseits der Bahn gelegenen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 40 m betragen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der Bahn wird 17 Permille festgesetzt.

Das bei Ausführung der Bahn einzuhaltende Normalprofil des lichten Raumes, in welches auch die Umgrenzungslinie der in Aussicht genommenen Fahrbetriebsmittel einzuzeichnen ist, wird dem k. k. Eisenbahnministerium, und zwar mindestens gleichzeitig mit den Plänen für die Stationen und die Hochbauten, zur Genehmigung vorzulegen sein.

Der Abstand der Geleiseachsen in den Ausweichen ist mindestens mit 2·70 m zu bemessen.

Bei Magazinsgeleisen ist diese Geleiseentfernung um mindestens 0·5 m zu vergrössern.

7. Strassenbenützung.

Hinsichtlich der Bedingungen für die Benützung der Wiener Reichsstrasse ist die im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium zu ertheilende Genehmigung der k. k. Statthalterei in Linz einzuholen.

Die Anlage der Kleinbahn hat stets derart zu erfolgen, dass im Bedarfsfalle die ganze Strassenbreite von Militärfuhrwerken benützt werden kann, daher eine Abgrenzung, beziehungsweise Trennung der Bahnzone von dem restlichen Strassentheile unzulässig ist.

Bei bestehenden und von der Bahn mitzubenützenden Strassenobjecten ist der Nachweis ihrer Tragfähigkeit für Bahnzwecke zu liefern, eventuell wird die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums für die im Einvernehmen mit den competenten Strassenbehörden aus diesem Anlasse projectirten Aenderungen, beziehungsweise Verstärkungen einzuholen sein; ferner ist in Ansehung solcher Strassenobjecte darauf Rücksicht zu nehmen, dass zwischen den am weitesten ausladenden Theilen der verkehrenden Fahrbetriebsmittel und den Geländern oder Parapetmauern der mitzubenützenden Brücken stets ein Zwischenraum von mindestens 0·7 m verbleibt.

Wenn Bäume entlang der mitbenützten Strassen stehen, ist die gleiche Entfernung einzuhalten, erforderlichen Falles sind überragende Aeste oder Bäume zu entfernen.

8. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Rillenschienen aus Flussstahl von mindestens 42·3 kg Normalgewicht per laufendes Meter unter Anwendung von eisernen Spurstangen auszuführen.

Die Inanspruchnahme der Schienen darf in keinem Falle 1000 kg per Quadratcentimeter der Querschnittsfläche übersteigen.

Die Detailconstruction des Oberbaues unterliegt der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums. Gleichzeitig mit den Plänen für den Oberbau der Bahn sind die im Punkte Fahrbetriebsmittel näher bezeichneten Planskizzen für den Fahrpark in Vorlage zu bringen

9. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Wohngebäude für das Bahnpersonale oder solche Hochbauten, welche zugleich Wohnräume enthalten, sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen, zu erbauen; alle übrigen Hochbauanlagen können je nach ihrer Bestimmung entweder aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Die Endausweichen der gegenständlichen Kleinbahn, sowie die dazwischen liegenden Ausweichen und Haltestellen sind durch Säulen mit Aufschriften zu bezeichnen.

10. Elektrotechnische Betriebseinrichtungen.

Bezüglich der elektrotechnischen Einrichtung der Bahn sind folgende Vorschriften zu beachten:

I. Wenn eine besondere Kraftstation für die Zwecke der gegenständlichen Kleinbahn errichtet wird, so ist dieselbe zur Vermeidung jeder nachbarlichen Belästigung thunlichst in allseitig freistehenden Gebäuden unterzubringen und ist die maschinelle und elektrotechnische Anlage für eine derartige Leistungsfähigkeit zu bemessen, dass die verfügbare Strommenge nicht allein zur Abwicklung des stärksten Bahnverkehres, sondern auch zur Speisung der etwa vorhandenen Beleuchtungsanlage für Bahnzwecke genügt.

Ausserdem muss auch für entsprechende Reservegarnituren vorgesorgt sein, so dass jede Betriebsunterbrechung ausgeschlossen bleibt. Als Reserve kann auch eine entsprechend eingeschaltete Accumulatorenbatterie in Verwendung kommen.

In Accumulatorenräumen ist für ausreichende Lüftung und gegen Entzündung der sich entwickelnden Gase Sorge zu tragen.

Desgleichen ist für eine sorgfältige Isolation der Zellen gegen das Gestelle und des Gestelles gegen die Erde vorzusorgen.

II. Contactleitungen, welche oberhalb des Strassenplanums angebracht werden, sind in der Regel in einer Höhe von mindestens 5·5 m über der Strassendecke zu führen. Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Für die Speiseleitungen gelten, im Falle dieselben als Luftleitungen ausgeführt werden, die gleichen Normen.

Bei eventuell unterhalb der Strassendecke zu führenden Contactleitungen ist für eine ausreichende Entwässerung und Reinhaltung der Schlitzcanäle Vorsorge zu treffen.

Die Leitungen sind in diesen Canälen derart anzuordnen, dass sie von Unberufenen nicht leicht berührt werden können, für die Bahnorgane jedoch, insbesondere an den Stellen der isolirten Aufhängung, zugänglich sind und dass sie ohne Aufreissen des Strassenkörpers herausgenommen werden können.

Die im Strassenkörper versenkten Leitungen sind im Allgemeinen mindestens 0·3 m unter dem Strassenniveau zu verlegen.

III. Die oberirdischen Fernleitungen, Speiseleitungen und Contactleitungen sind in derartiger Entfernung von bestehenden Gebäuden, sonstigen bestehenden Objecten, Bäumen oder dergleichen anzulegen und mit einer derart entsprechenden Isolation auszurüsten, dass die neue Anlage nicht durch Unberufene erreicht werden kann und durch dieselbe weder die Anrainer irgendwie belästigt, noch bereits bestehende elektrotechnische Anlagen in ihrem Betriebe gestört werden. Insbesondere sind auch alle an Gebäuden angebrachten Mauerhaken oder sonstigen Befestigungsmittel mit doppelter Isolation und mit Schalldämpfern zu versehen.

IV. Die Gesellschaft hat in entsprechender Weise dafür vorzusorgen, dass einerseits störende Einwirkungen der Starkstromleitungen der Bahnanlage auf bestehende Telegraphen und Telephonanlagen und andererseits auch jene Gefahren möglichst vermieden bleiben, welche sich ergeben, wenn gerissene Schwachstromdrähte auf eine Starkstromleitung auffallen.

Zu diesem Behufe ist in erster Reihe die Verlegung der betreffenden Schwachstromleitungen aus dem Gefahrsbereiche, eventuell die unterirdische Führung derselben — insbesondere in verkehrsreichen Strassen — in Betracht zu ziehen.

Sofern jedoch die Verlegung der Schwachstromleitungen aus dem Gefahrsbereiche mit unverhältnissmässigen Kosten verbunden sein sollte, können — namentlich in Strassen mit geringerem Verkehre — Schwachstromleitungen im Gefahrsbereiche dann belassen werden, wenn den vorerwähnten Nachtheilen und Gefahren durch anderweitige Schutzmassnahmen vorgebeugt wird.

Im Allgemeinen wird die Gestattung der Belassung von Schwachstromleitungen im Gefahrsbereiche, unbeschadet der vom k. k. Eisenbahnministerium fallweise zu treffenden Verfügungen, an folgende Voraussetzungen geknüpft:

1. Dass die im Gefahrsbereiche liegenden Schwachstromleitungen aus Eisendraht gegen solche aus Kupfer-, Siliciumbronze oder einem anderen entsprechenden Materiale von nicht mehr als 2 mm Dicke ausgewechselt werden und alle in Betracht kommenden Schwachstromleitungen eine die Induction durch den Starkstrom der Bahnanlage ausschliessende Führung erhalten. Kreuzungen sind dabei möglichst rechtwinkelig und in einem senkrechten Abstande von mindestens 1 m durchzuführen. Durch Zusammenfassung der kreuzenden Schwachstromleitungen zu Strängen soll die Zahl der Kreuzungsstellen thunlichst reducirt werden.

2. Dass an den beiderseits der Starkstromleitung zunächst liegenden Isolatorenträgern der Schwachstromleitungen kupferne Erdschienen oder Erdschlingen angebracht und mit den Fahrschienen in metallische, gut leitende Verbindung gebracht werden. Die Erdschienen, beziehungsweise Erdschlingen sollen aus 4 mm dickem Bronzedraht bestehen, 17 cm Ausladung haben und 4 cm unter den Schwachstromleitungen liegen.

Die Schwachstromleitungen müssen an jenen Stellen, an welchen sie im Falle eines Bruches voraussichtlich mit den Erdschienen (Schlingen) in Berührung kommen können, auf circa 20 cm Länge mit Kupferdraht umwickelt oder mit Kupferblech umhüllt werden.

3. Dass auf der Contactleitung entsprechend profilirte Deckleisten nebst Fanghäkchen angebracht werden. Das Profil der Deckleisten ist derart zu wählen, dass der auffallende Schnee leicht abgleitet und die Berührung gerissener Schwachstromdrähte mit den Contactleitungen möglichst erschwert wird, wenn die erwähnten Drähte unter die Starkstromleitung hingezogen werden.

4. Dass durch die entsprechende Form und Beschaffenheit der Stromabnehmer für den Fall des Vorüberfahrens eines Motorwagens unterhalb eines gerissenen, auf der hölzernen Schutzleiste liegenden Schwachstromdrahtes der metallische Contact zwischen diesem und dem Stromabnehmer gesichert sei, zu welchem Behufe auch die seitlichen Schenkel der Bügel metallisch blank gehalten sein, beziehungsweise die Contactrollen die Oberkante der Deckleiste um mindestens 5 mm überragen sollen.

5. Ausnahmsweise können an Stelle der sub 1 bis 3 erwähnten Schutzvorkehrungen die gewöhnlichen Schwachstromleitungen — unter Vermeidung der Inductionswirkungen — durch umhüllte Drähte (Hooperdraht, Luftkabel), welche sorgfältig überwacht und periodisch ausgewechselt werden müssen, ersetzt oder durch isolirte oder geerdete Schutznetze versichert werden.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt es vorbehalten, nach Massgabe der in Aussicht stehenden weiteren Erfahrungen und eintretenden geänderten Verhältnissen neben oder statt der vorbesprochenen Schutzmassregeln andere Vorkehrungen aufzutragen.

V. Werden stellenweise für Fernleitungen oder Speiseleitungen in die Erde gelegte Kabel benützt, so müssen dieselben gut isolirt und mit Blei und Eisen armirt oder in anderer Weise geschützt sein; auch muss zwischen derartigen Kabeln und den Grundmauern der Gebäude oder sonstigen Objecten ein Abstand von mindestens 1 m verbleiben, damit bei Vornahme von Reparaturen an den Gebäuden oder an den Kabeln keine Beschädigungen derselben vorkommen.

Alle abnormalen Anlagen (bei Canälen, Brücken etc.) unterliegen einer besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

VI. Bei Anwendung einer vom Erdboden nicht isolirten Rückleitung (Eisenbahnschienen, eiserne Träger, eiserne Rohre, Drahtseile etc.) muss für die Continuität dieser metallischen Rückleitung durch entsprechende elektrische Ueberbrückung aller Unterbrechungen, als Schienenstösse u. s. w., gesorgt werden. In dieser Rückleitung ist der Querschnittswiderstand nicht grösser, der Gesammtwiderstand aber bedeutend geringer als in der Hinleitung zu bemessen, damit keine Ausströmungen stattfinden, welche anderweitige Interessenten schädigen oder belästigen könnten.

Weiters ist auch für die vollkommene Continuität der Rückleitung durch die Räder und Schienen mittelst entsprechender Reinhaltung der letzteren vorzusorgen.

VII. Die Querschnitte der Leitungen in der Kraftstation und innerhalb der einzelnen elektrischen Sectionen sind mit Rücksichtnahme auf die grösste voraussichtliche Beanspruchung derart zu bemessen, dass weder in den Leitungen, noch in den eingeschalteten künstlichen Widerständen übermässige Temperaturerhöhungen hervorgerufen werden.

Die in den Kupferleitungen von verschiedenen Querschnittflächen in Quadratmillimetern zulässigen Betriebsstromstärken in Ampères unterliegen nachstehenden Begrenzungen:

Querschnitt in Quadratmillimetern	Betriebsstrom-stärke in Ampères	Querschnitt in Quadratmillimetern	Betriebsstrom-stärke in Ampères
1·0	4	25	60
1·5	6	50	100
2·0	10	100	170
5·0	18	200	290
10	30	300	400
15	40	500	600

Für Zwischenwerthe ist geradlinig zu interpoliren.

Bei Widerständen, welche zum Glühen kommen können, bei funkengebenden Schaltvorrichtungen u. s. w. ist der Feuersgefahr vorzubeugen.

Im Allgemeinen ist gegen übermässige Stromstärken, beziehungsweise Temperaturerhöhungen mittelst Anbringung von automatischen Ausschaltvorrichtungen, beziehungsweise Abschmelzsicherungen vorzusorgen.

Bei denselben muss die Ausschalt-, beziehungsweise Abschmelzstromstärke in leicht lesbarer Weise stets aufgeschrieben, beziehungsweise eingestempelt sein; das letztere sowohl in den auswechselbaren, als auch in den nicht auswechselbaren Anschlusstheilen. Die Ausschalt-, beziehungsweise Abschmelzstromstärke darf das Zweifache der grössten für die zugehörigen Leitungen zulässigen Betriebsstromstärke nicht übersteigen.

VIII. In allen Betriebsleitungen, welche in den dem Publicum und dem nicht elektrotechnisch gebildeten Bahnbetriebspersonale zugänglichen Oertlichkeiten angelegt werden, darf die Spannungsdifferenz zwischen den

Leitungen und der Erde die Grenze von 500 Volt bei Gleichströmen, bezw. von 250 Volt bei Wechselströmen nicht übersteigen.

In allen solchen Oertlichkeiten dürfen blanke Leitungen nur derart angebracht sein, dass sie durch Unberufene nicht erreicht werden können.

Innerhalb der gedeckten Räume der Gebäude jeder Art mit Ausschluss jener Gebäude, in welchen Contactleitungen hergestellt werden müssen, sowie an solchen Oertlichkeiten, wo sich leicht entzündbare Gase entwickeln, dürfen keine blanken Leitungen angebracht werden.

Für Fernleitungen und Speiseleitungen, sowie für alle Stromerzeugungsmaschinen, Schaltapparate, Transformatoren, Messvorrichtungen u. s. w., sind höhere Spannungen als die oben festgesetzten zulässig, doch muss für eine entsprechende Isolation, sowie durch Anbringung wirksamer Schutzvorrichtungen dafür gesorgt werden, dass sowohl die Sicherheit des Personales, als auch Unberufener nicht gefährdet werden kann.

Solche Leitungen sind mit Rückleitungen zu versehen und derart anzulegen, dass Inductions-, sowie elektrolytische Wirkungen thunlichst vermieden werden.

IX. Die ganze Anlage, sowie die Motorwagen sind mit entsprechenden Blitzschutzvorrichtungen zu versehen.

X. Die elektrische und motorische Einrichtung der Fahrbetriebsmittel ist thunlichst ausserhalb des Wagenkastens, jedenfalls aber derart anzubringen, dass die Fahrgäste mit stromführenden Theilen nicht in Berührung kommen können.

Die für die Leitung der Bewegungen des Wagens zu construirenden Schaltkurbeln, ferner die Nothausschalter, sowie alle anderen oberhalb des Fussbodenplanums befindlichen Apparate und Leitungen, welche zu Motorzwecken dienen, sollen derart eingerichtet sein, dass sowohl Fehlgriffe durch das Bedienungspersonale, als auch eine Bethätigung durch Unberufene so viel als thunlich ausgeschlossen bleiben.

Insbesondere sollen die zu handhabenden Kurbeln, Hebeln, Griffe u. s. w. nur dann aufgesteckt oder abgenommen werden können, wenn die Einrichtung stromlos gestellt ist.

XI. Die elektromotorisch ausgerüsteten Fahrbetriebsmittel müssen ausser mit den übrigen vorgeschriebenen Bremsvorrichtungen auch auf rein elektrischem Wege mittelst eines einzigen Griffes rasch und sicher gebremst werden können.

Die elektrische Bremsvorrichtung ist mit hinreichend vielen, entsprechend abgestuften Schaltstellen auszurüsten, damit dieselbe sowohl als Haltebremse, wie auch insbesondere als Gebrauchsbremse benützt werden kann. Dieselbe darf in ihrem Stromwege weder Abschmelzsicherungen noch automatische Maximalausschalter haben und muss das ganze Gewicht des Motorwagens als Adhäsionsgewicht ausnützen.

Werden auch Anhängewagen verwendet, so sind in der Regel alle Radachsen in die elektrische Bremsung miteinzubeziehen.

XII. Die Endpunkte der Bahn sind untereinander und mit der Kraftstation in telephonische Verbindung zu bringen.

11. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:

6 zweiachsige Motorwagen mit 2 Motoren von mindestens je 30 Pferdekräften Leistungsfähigkeit und einem Fassungsraume für 28 Personen;

7 zweiachsige Anhängewagen mit einem Fassungsraume für mindestens 28 Personen.

Alle Fahrbetriebsmittel haben derart kräftige Handbremsen zu erhalten, dass diese letzteren allein bei einer Geschwindigkeit von 12 km per Stunde den Stillstand der Fahrbetriebsmittel auf 10 m Länge bewirken können.

Ferner muss es möglich sein, mittelst nur zweier Griffe die Wirkungen der elektrischen Bremse und der Handbremse zu vereinigen, um auf diese Weise den Wagen fast augenblicklich bis zum Gleiten bremsen zu können. Damit dies auch bei ungünstigem Schienenzustande ermöglicht wird, ist eine gut functionirende Sandstreuung einzurichten und ist für entsprechende Sanddepots längs der Strecke vorzusorgen.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, und sind für diese Vorlagen die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium einzuholenden Vorschriften zu beachten.

Abgesondert von der Vorlage der vorbezeichneten Pläne sind überdies, und zwar gleichzeitig mit den Projectsplänen der offenen Unterbauobjecte und den Oberbau der Bahn, schematische Skizzen der Fahrbetriebsmittel vorzulegen, welche die erforderlichen Angaben über die grösste Breite, Höhe und Länge, sowie über die Achsdrücke und Achsentfernungen der Fahrbetriebsmittel enthalten.

12. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle für den Bau der Bahn erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken und die Leitungsbestandtheile, ferner die Ausrüstung und Einrichtung der elektrischen Kraftstation, sowie die Fahrbetriebsmittel sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen und obliegt es der Gesellschaft sich hinsichtlich deren Beschaffung an die in Betracht kommenden inländischen Unternehmungen derart rechtzeitig zu wenden, dass denselben ein hinreichender Zeitraum für die Durchführung der Bestellung, namentlich auch dann gewahrt bleibt, wenn die in Frage kommenden Fabrikate nicht vorräthig sein sollten.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Gesellschaft hinsichtlich der elektrotechnischen Ausrüstungsgegenstände für die Kraftstation und für die Fahrbetriebsmittel von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen

hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es der Gesellschaft obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselbe sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet hat.

13. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Gesellschaft hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

14. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind — ohne Unterschied, ob dieselben transportabel sind oder nicht — sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien und dem seitens dieser Commission der Gesellschaft bekannt gegebenen Conservator anzuzeigen.

Die Gesellschaft ist, unbeschadet der dritten Personen etwa zustehenden Rechte, verpflichtet, transportable archäologische und kunsthistorische Funde nach Massgabe einer diesbezüglichen Aufforderung der genannten k. k. Centralcommission derselben oder einem von ihr bezeichneten Vertreter zunächst zur Ansicht und zum wissenschaftlichen Gebrauche zu überlassen, sodann auf Verlangen einem von derselben zu bezeichnenden öffentlichen Museum unentgeltlich ins Eigenthum zu übergeben.

Im Uebrigen hat die Gesellschaft den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

Wien, am 9. April 1902.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Neubistritz nach Litschau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bezirksausschusse in Neubistritz im Vereine mit der Stadtgemeinde Neubistritz die mit dem Erlasse vom 15. April 1901, Z. 14.187/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 47 vom 23. April 1901), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte und mit dem Erlasse vom 23. September 1901, Z. 44.084/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 118 vom 8. October 1901) verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Neubistritz der Localbahn Neuhaus-Neubistritz zur Station Litschau der Niederösterreichischen Waldviertelbahn neuerlich auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 25. April 1902. Z. 17.752/2.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Detailproject für die Geleiseanlagen am Betriebsbahnhofe Grinzing: Bauconsensertheilung.) Das vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegte Detailproject, betreffend die Geleiseanlagen am Betriebsbahnhofe Grinzing der Wiener elektrischen Strassenbahnen, wurde im Sinne der §§ 18 und 19 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, vom k. k. Eisenbahnministerium mit dem Vorbehalte der Erwerbung der für diese Anlage erforderlichen Grundflächen genehmigt. [E.-M.-Z. 18.706.]

Localbahn Tabor-Bechyn. (Bauvergebung.) Der Landesausschuss des Königreiches Böhmen hat auf Grund der Offertverhandlungen die Baudurchführung der Localbahn Tabor-Bechyn an die Bauunternehmung J. Kubiček vergeben. [E.-M.-Z. 9812.]

Projectirte Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Gravosa nach Ragusa. (Detailproject: Anberaumung der Trassenrevision, Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Zara hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums im Sinne der §§ 3 bis 5 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr 57, rücksichtlich des Projectes einer schmalspurigen Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Gravosa der k. k. Staatsbahnen nach Ragusa die Trassenrevision und Stationscommission für Dienstag den 27. Mai 1902 und die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung für Mittwoch den 28. Mai 1902 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich an jedem der beiden genannten Tage um 9 Uhr Vormittags im Aufnahmsgebäude der Eisenbahnstation Gravosa. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Statthaltereirath Richard Malnić betraut. [E.-M.-Z. 20.083.]

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 16. April 1902 fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Alexander Országh und in Anwesenheit von 144 Actionären, die 27.737 Stimmen repräsentirten, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1901 (vergl. Generalversammlungsbericht per 1900, Vrdgs.-Bl. Nr. 40 ex 1901) zur Verlesung. Dem detaillirten Ausweise zufolge resultirte nach dem Betriebe des Jahres 1901 ein Reingewinn von K 3,519.335·62, und betrug der Antheil der Budapester hauptstädtischen Commune am Bruttoerträgnisse K 269.507·74. Die Direction beantragt, dass im Hinblicke auf die dem Bauconto für die elektrische Einrichtung der Linien der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft bis jetzt vorgeschossenen, sowie im laufenden Jahre vorzuschiessenden Beträge,

ferner wegen der im Jahre 1902 auszuführenden Bauten und Einrichtungen, von der Verwerthung der im Portefeuille befindlichen Actien im Jahre 1902 abzusehen sei. Sollte die Verwerthung der im Portefeuille befindlichen Actien nach dem Jahre 1902 im Ganzen oder theilweise zweckmässig erscheinen, so beschliesst sie schon jetzt, dass diese Verwerthung in der Weise stattfinden wird, dass den Actionären das Bezugsrecht auf die Actien zu den durch die Direction festzustellenden Bedingungen und Modalitäten angeboten werden wird. Sollte aber die freihändige Verwertbung der im Portefeuille befindlichen Actien im Ganzen oder theilweise für zweckmässig erachtet werden, so wird in Bezug auf diese Art der Verwerthung von Fall zu Fall der Generalversammlung Vorlage zu erstatten sein, und kann eine solche Verwerthung nur auf Grund eines besonderen Generalversammlungsbeschlusses zu den durch dieselbe festzustellenden Bedingungen erfolgen. Nach Schluss der die einzelnen Punkte des Berichtes eingehend discutirenden Debatte, an der sich nebst mehreren Interpellanten sowohl der Directionspräsident Alexander von Országh, als auch der Generaldirector der Anstalt Heinrich von Jellinek in motivirender Weise betheiligten, erfolgte die Abstimmung, in welcher 928 Stimmen abgegeben, mit 858 gegen 70 Stimmen die Berichte der Direction und des Aufsichtsrathes zustimmend zur Kenntniss genommen und die auf die Verwendung des Reingewinnes bezüglichen Anträge acceptirt wurden, worauf die Generalversammlung den Functionären das Absolutorium ertheilte. Der von der Direction bezüglich der Verwerthung der im Portefeuille befindlichen Actien eingebrachte Beschlussantrag wurde einstimmig angenommen. Gleichzeitig brachte der Präsident zur Kenntniss, dass die Dividende von K 28 per Actie und von K 18 per Genussschein vom 17. April angefangen zur Auszahlung gelangt. Nach Schluss der Generalversammlung folgten die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath, welche die Wiederwahl der bisherigen Functionäre ergaben.

Ausland.

Bayern. (Elektrische Strassenbahnen in München.) Den „Hamb. Nachr." wird aus München geschrieben: Die dortige Stadtgemeinde führte bei der Uebernahme der elektrischen Strassenbahnen den 10 Pfennigtarif ein. Der Reingewinn, der im Jahre 1897/98 rund Mark 107.000 und im Jahre 1898/99 sogar Mk. 352.000 betrug, ging bereits im Jahre 1899/1900 bei weiterer Ausdehnung des Bahnnetzes auf Mk. 157.000 zurück, im Jahre 1900/1901 betrug er nur noch Mk. 127.000 und im laufenden Betriebsjahre ist ein Deficit von Mk. 202.000 zu verzeichnen. Nach langen Berathungen beschloss der Magistrat, den 10 Pfennigtarif im Principe wieder aufzuheben und dafür nur den 10 Pfennigtarif für 8 km gelten zu lassen; darüber hinaus werden 5 Pfennig mehr erhohen. Ferner sollen die Zeitkarten zu Mk. 15 für drei Monate für eine bestimmte Route auf Mk. 20 erhöht werden. Durch diese Erhöhungen wird versucht, das Deficit wieder zu beseitigen.

Russland-China. (Eröffnungstermin der Ostchinesischen Eisenbahn.) Nach einer Meldung St. Petersburger Blätter wird die Ostchinesische Eisenbahn im Herbste 1902 dem regelmässigen Betriebe übergeben werden. Sodann sollen directe Verbindungen mit russischen und ausländischen Bahnstrecken eingeführt werden.

Frankreich. (Versuche auf der Linie Paris—Vincennes mit einer Vorrichtung zur Verhinderung von Eisenbahnzusammenstössen.) Es ist eine in ihrer Art höchst einfache Anordnung, die auf der Linie Paris—Vincennes versucht wird und die dem Zwecke dient, Eisenbahnzusammenstösse, die aus der Unachtsamkeit des Locomotivführers entstehen könnten, zu verhindern. Wie die „Hamb. Nachr." einer Mittheilung des Patentanwaltes J. Fischer in Wien entnehmen, handelt es sich um eine mit dem Distanz- oder Blocksignal verbundene Hilfsschiene, die in der Mitte des Geleises angebracht ist. Ein Theil der Hilfsschiene ist fest, der andere bewegliche Theil wird durch die Haltstellung des Signales nach der einen Seite abgelenkt. Die Locomotive trägt an ihrem vorderen Rahmenende einen Hebel, der mit der Dampfpfeife verbunden ist. Dieser Hebel ist so angeordnet, dass sein nach abwärts gerichteter Arm mit der infolge der Haltstellung des Signales schräg gestellten Hilfsschiene in Eingriff kommt. Der Hebel wird infolgedessen um seinen Drehpunkt gedreht und setzt die Dampfpfeife in Thätigkeit, deren Ertönen den Locomotivführer verständigt, dass Gefahr im Verzuge ist. Gleichzeitig springt im Führerstande ein rothes Signal vor, so dass mit dem akustischen auch ein optisches Signal gegeben wird. Der grosse Vorzug der Einrichtung — so bemerkt schliesslich das genannte Blatt — besteht in ihrer Einfachheit; sie benöthigt keine Abänderungen und nur leicht anbringbare Vorrichtungen.

Frankreich. (Die magnetische Beobachtungswarte in Nizza und die dortigen elektrischen Strassenbahnen.) Der Mittheilung eines Berliner Blattes zufolge hat die magnetische Beobachtungswarte in Nizza sich genöthigt gesehen, ihren Sitz ausserhalb der Stadt zu verlegen, da die Entwicklung der elektrischen Strassenbahnen in der genannten Stadt die Genauigkeit der magnetischen Messungen zu stören begann. Die neue Warte wird auf dem Mont-Mounier errichtet werden. Allerdings will die Direction der Warte dieses Opfer nicht gutwillig auf sich nehmen, sondern hat die Strassenbahngesellschaft auf eine Entschädigung von Frcs. 100.000 verklagt. Ob sie aus diesem Streite als Siegerin hervorgeht, ist fraglich.

Englische Colonien. (Fertigstellung einer Theilstrecke der Eisenbahn in Britisch-Borneo.) Kürzlich ist die erste Eisenbahn in Britisch-Borneo fertiggestellt und dem Verkehr übergeben worden. Die bisher eröffnete Strecke ist etwa 95 km lang und bildet den grössten Theil der geplanten, auf eine Länge von etwa 175 km berechneten Bahn, die nach ihrer Fertigstellung das englische Gebiet durchqueren und an der Ostküste der Colonie münden soll. Die neu eröffnete Strecke nimmt von der an der Westküste gelegenen Gayabay bei Jesselton ihren Ausgang und hat gegenwärtig Beaufort, einen stark besuchten Punkt des Landesinnern, erreicht.

Afrika. (Internationale Compagnie der Congo-Eisenbahn zu den grossen afrikanischen Seen.) Der Zweck dieses grossartigen äquatorialen Unternehmens im dunkelsten Afrika ist der Bau und Betrieb einer Bahnlinie, welche den Congofluss mit dem Albert-See und mit dem Tanganjika-See verbindet, ferner die Ausbeutung von Ländereien, Wäldern und Bergwerken. Bekanntlich hat der Congostaat der Gesellschaft für die Dauer der Concession (99 Jahre) vorläufig 4 Millionen Hektare Ländereien südlich längs der Bahnlinie überwiesen, die bei den jeweiligen Capitalserhöhungen eine entsprechende Vermehrung erfahren sollen, und zwar so, dass der Terrainhesitz ein fortlaufendes Band bildet. Das Capital der Gesellschaft beträgt vorläufig 25 Mill. Francs, eingetheilt in 100.000 Actien à Frcs. 250. Die Actien sind seitens des Congostaates mit einer Garantie von 4 pCt. Zins und Amortisation innerhalb 99 Jahren ausgestattet. Diese Garantie erstreckt sich auch auf alle nachfolgenden Capitalserhöhungen. Der Congostaat erhält 100.000 Actions de dividende ohne Nominalwerth, die während 25 Jahren auf den Namen des Congostaates eingetragen bleiben. Der Congostaat erhält ferner während 25 Jahren das Vorzugsrecht, die neuen Actien bei künftigen Capitalsvermehrungen zu pari zu zeichnen und ausserdem für je 25 Mill. Francs autorisirte Capitalserhöhung 100.000 Actions de dividende, welche jedoch au porteur und nicht mehr auf Namen lauten werden. Die Linie soll eine Spurweite von 1 m haben und eingeleisig sein. Die Gesellschaft ist verpflichtet, wenigstens zwei Züge pro Woche mit 20 km Minimalgeschwindigkeit per Stunde zu expediren. Der Einfluss, welchen der Congostaat sich in jeder Hinsicht auf das Unternehmen gesichert hat, ist ein sehr weitgehender. Die Gesellschaft erscheint beinahe nicht viel mehr als sein Bankier, der für seinen Vorschuss 4 pCt. Zinsen und eine noch in ziemlich weiter Zukunft liegende Gewinnbetheiligung erhält, deren Werth sich derzeit mit einiger Sicherheit nicht beurtheilen lässt.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Anna Goich" von Santos.) Dieser Dampfer von 1444 Tonnen Gehalt ist am 23. Februar 1902 nach 34tägiger Fahrt für Rechnung des Oesterr. Lloyd ohne Passagiere mit 1536 Gewichtstonnen factischer Ladung von der Reise Nr. 8 ex 1901 der Linie Triest—Santos in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Santos 1,358.760 kg Kaffee; aus Rio 175.380 kg Kaffee und aus Los Palmas 1840 kg Cochenille. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 3,081.780.

— (Abfahrt des Dampfers „Korana" nach Bombay.) Dieser Dampfer ist am 23. Februar 1902 für Rechnung des Oesterr. Lloyd ohne Passagiere mit 1178 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 977 t Zucker, nebst 1500 Stück Holz, von Triest in der Reise Nr. 2 der Linie Triest—

Karachi—Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 7531 kg Kaffee und 18 kg Kurzwaaren; nach Gedda 8400 kg Zucker; nach Aden 322 kg Glaswaaren, 400 Stück Bretter, 100 Stück Staffeln und 1000 Stück Rundhölzer; nach Karachi 336 kg Bier, 516 kg Manufacturwaaren, 3184 kg Papier, 346 kg Kurzwaaren, 47.667 kg Baumwollwaaren, 1600 kg Metallwaaren, 3110 kg Möbel, 9564 kg Manufacturwaaren und 912.376 kg Zucker; nach Bombay 957 kg Baumwollwaaren und 51.400 kg Zucker; nach Bagdad 15 kg Muster, 997 kg Kurzwaaren, 1704 kg Manufacturwaaren und 343 kg Metallwaaren; nach Colombo 61 kg Kurzwaaren, 4940 kg Papier, 10.080 kg Cement und 2804 kg Baumwollwaaren; nach Tuticorin 102 kg Perlen; nach Melbourne 26 kg Glaswaaren; nach Sydney 530 kg Möbel und 53 kg Glaswaaren und nach Rangoon 15.862 kg Papier, 1320 kg Kurzwaaren, 40.320 kg Cement, 9483 kg Baumwollwaaren, 2946 kg Lampen, 2272 kg Manufacturwaaren, 13.440 kg Metallwaaren, 2570 kg Möbel, 301 kg Uhren, 740 kg Perlen, 1221 kg Seife, 2610 kg Töpferwaaren, 2224 kg Glaswaaren, 2700 kg Zündhölzchen, 334 kg Papier, 5927 kg Manufacturwaaren und 5155 kg Zucker. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 720.467.

— (Abfahrt des Dampfers „Austria" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 4879 Tonnen Gehalt ist am 10. März 1902 ohne Passagiere mit 4342 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 2559 t Zucker, nebst 4784 Stück Holz, von Triest in der Reise Nr. 2 der Linie Triest—Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 3000 kg Bier, 7625 kg Kaffee, 54 kg Muster, 1182 kg Kurzwaaren, 214 kg Metallwaaren, 1402 kg Holzwaaren, 1000 kg Manufacturwaaren, 190 kg Zündhölzchen, 5040 kg Zucker und 814 kg Esswaaren; nach Batavia 1500 kg Papier; nach Suez 345 kg Kurzwaaren; nach Gedda 22.814 kg Zucker; nach Aden 6208 kg Kurzwaaren, 610 kg Esswaaren, 6091 kg Wein und 52.983 kg Zucker; nach Zanzibar 576 kg Seife und 358 kg Töpferwaaren; nach Hodeidah 157 kg Kurzwaaren und 10.050 kg Zucker; nach Mombassa 20.000 kg Zucker; nach Massaua 230 kg Kurzwaaren; nach Dijbouti 1600 kg Bier; nach Bombay 2700 kg Papier und 35 kg Muster; nach Bagdad 83 kg Conserven und 14.400 kg Zucker; nach Colombo 2170 kg Bier, 10 kg Muster, 1930 kg Papier, 466 kg Metallwaaren, 6116 kg Manufacturwaaren, 4784 Stück Bretter, 621 kg Glaswaaren, 10.280 kg Zucker, 475 kg Papier und 56 kg Kurzwaaren; nach Sydney 100 kg Kurzwaaren; nach Penang 11.334 kg Papier, 1600 kg Kurzwaaren, 185 kg Esswaaren, 1020 kg Manufacturwaaren, 972 kg Holzmöbel, 21.289 kg Metallwaaren, 6900 kg Chemikalien, 604 kg Seife und 71.000 kg Zucker; nach Singapore 4000 kg Bier, 57.906 kg Papier, 30 kg Muster, 4 Stück Hunde, 456.750 kg Cement, 1250 kg Kurzwaaren, 33.153 kg Manufacturwaaren, 180 kg Holzwaaren, 38.141 kg Metallwaaren, 862 kg Holzmöbel, 141 kg Glasperlen, 443 kg Glaswaaren, 153.995 kg Zucker und 1929 kg Perlen; nach Amboina 434 kg Seife; nach Deli 128 kg Metallwaaren; nach Bangkok 10.215 kg Manufacturwaaren, 732 kg Metallwaaren, 242 kg Glaswaaren und 500 kg Baumwollwaaren; nach Batavia 8000 kg Papier, 22.940 kg Ceresin, 3618 kg Manufacturwaaren, 460 kg Perlen, 730 kg Baumwollwaaren, 4817 kg Papier und 1040 kg Seife; nach Cheribon 5285 kg Ceresin und 283 kg Holzmöbel; nach Macassar 533 kg Metallwaaren und 2286 kg Manufacturwaaren; nach Manila 6270 kg Bier, 26.491 kg Papier, 438 kg Kurzwaaren, 5424 kg Metallwaaren, 23.081 kg Manufacturwaaren und 187 kg Baumwollwaaren; nach Menado 194 kg Kurzwaaren; nach Ternate 712 kg Seife; nach Samarang 12.072 kg Papier, 59.770 kg Ceresin, 920 kg Manufacturwaaren und 1160 kg Metallwaaren; nach Soerabaya 3700 kg Papier, 106.046 kg Ceresin, 25 kg Muster, 2620 kg Manufacturwaaren, 151 kg Möbel, 3080 kg Metallwaaren, 1040 kg Wein, 2179 kg Baumwollwaaren, 570 kg Perlen und 953 kg Manufacturwaaren; nach Hongkong 5720 kg Papier, 340 kg Kurzwaaren, 50.399 kg Metallwaaren, 4073 kg Manufacturwaaren, 890 kg Tabak, 184 kg Esswaaren, 1720 kg Glaswaaren, 3999 kg Seife, 307 kg Wein und 810.100 kg Zucker; nach Wladiwostock 577 kg Kurzwaaren; nach Shanghai 1814 kg Papier, 470 kg Kurzwaaren, 1744 kg Manufacturwaaren, 7362 kg Metallwaaren, 470 kg Tabak, 5015 kg Seife und 3905 kg Wein; nach Yokohama 23.899 kg Papier, 4862 kg Esswaaren, 36 kg Kurzwaaren, 4095 kg Perlen, 327 kg Manufacturwaaren, 27.765 kg Metallwaaren, 378 kg Seife, 94 kg Glas und 460.221 kg Zucker; nach Yokohama or Kobe 40.799 kg Papier und 185.040 kg Zucker; nach Hongkong or Shanghai 10.378 kg Metallwaaren; nach Kobe 250.479 kg Papier, 13.393 kg Metallwaaren, 19 kg Tabak, 2172 kg Seife, 24 kg Wein und 230.625 kg Zucker; nach Moji 304.250 kg Chemikalien und 512.500 kg Zucker; nach Nagasaki 3478 kg Chemikalien; nach Tientsin 67 kg Muster, 200 kg Papier, 220 kg Chemikalien und 1254 kg Metallwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 2,461.892.

Deutsches Reich. (Hochseetüchtiges Motorboot.) Nach einem Berichte der „Techn. Rundschau" wurde kürzlich von einem Beamten des Auswärtigen Amtes in Hamburg nach sehr gut verlaufener Probefahrt die Dienstbarkasse „Libelle" für das kaiserl. Gouvernement in Kamerun übernommen, welche mit dem Dampfer „Alexandra Woerman" dorthin geht. Dieses von der Firma Carl Meissner in Hamburg gelieferte grosse Kajütboot aus Eichen- und Teakholz, kupferbeplattet, wurde als hochseetüchtiges Motorboot in Kutterform gebaut. Es ist 14 m lang, 3 m breit, hat die 3 m lange Kajüte ziemlich mittelschiffs, vorn den Laderaum, darüber ein Promenadendeck, während sich hinten der offene Sitzraum und die Schleppvorrichtung befindet. Die Maschinenanlage besteht aus einem 14 PS.-Petroleummotor und einer dreiflügeligen Umsteuerschraube. Die Fahrgeschwindigkeit in Dauerprobe war 17 km in der Stunde, der Petroleumverbrauch 400 g für die entwickelte Pferdestärke bei forcirter Fahrt.

— (Gesetzentwurf, betreffend den Gebührentarif für den Kaiser Wilhelm-Canal. Finanzielle Ergebnisse der letzten Jahre.) Aus dem Gesetzentwurfe, betreffend den Gebührentarif des Kaiser Wilhelm-Canals, entnimmt das „Dresdner Journal" hinsichtlich der finanziellen Ergebnisse des Canalunternehmens während der letzten Jahre Folgendes: Die Einnahmen an Canalgebühren betrugen im Kalenderjahre 1896 Mk. 955.485, 1898 Mk. 1,534.970, 1901 Mk. 2,078.614, so dass von 1896 bis 1901 eine Steigerung um Mk. 1,123.129 oder 117·5 pCt. zu verzeichnen ist. Indessen hat die rückläufige Bewegung, die seit Jahresfrist Handel und Industrie bedrückt, sich auch im Canalverkehre geltend gemacht, und zwar ist zuerst im August 1901 eine Mindereinnahme gegen den August 1900 hervorgetreten, ein Zustand, der während des Restes des Kalenderjahres angehalten hat. Demgemäss haben sich die Einnahmen an Canalgebühren im Jahre 1901 nicht so günstig gestaltet wie im Jahre 1900, in welchem Jahre sie sich auf Mk. 212.424 beliefen. In diesem Rechnungsjahre waren die Gesammteinnahmen der Canalverwaltung, die ausser den Canalgebühren noch verhältnissmässig unbedeutende Einkünfte aus Mieth- und Pachtverträgen, Unterhaltungsbeiträgen von Interessenten und Anderes umfassen, mit Mk. 2,174.641 immer noch um Mk. 315.088 hinter den Mk. 2,489.729 betragenden Gesammtausgaben zurückgeblieben. Der Fehlbetrag, der sich im Jahre 1897 auf Mk. 383.327 belief, hat sich mithin in den letzten Jahren nur unwesentlich verringert. Die allmälige Deckung derselben bleibt so lange unwahrscheinlich, als nicht gewisse Tarifveränderungen, insbesondere eine Erhöhung der Schleppgebühren zur Durchführung gelangen.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft Istria—Triest. (Activirung einer Tour- und Retour-Eillinie Triest—Rovigno.) Ab 30. April wurde eine Tour- und Retour-Eillinie Triest—Rovigno mit Berührung von Pirano, Salvore, Cittanova, Parenzo und Orsera activirt. Abfahrt von Rovigno jeden Samstag, Mittwoch und Freitag um 4½ Uhr Früh, Ankunft in Triest um 9½ Uhr Früh, Abfahrt von Triest an denselben Tagen um 3½ Uhr Nachmittags, Ankunft in Rovigno um 8½ Uhr Abends.

Russland. (Abfahrt des ersten Dampfers von Nischni-Nowgorod nach Astrachan.) Dem „Dresdner Journal" wird aus Nischni-Nowgorod gemeldet, dass von dort am 21. April der erste Dampfer nach Astrachan abgegangen ist.

Zum Uebereinkommen betreffend die Vereinigung der grossen transatlantischen Schiffahrts-Gesellschaften. Aus New-York wird der „Tr. Ztg." berichtet, dass die Cunard-Linie der transatlantischen Transport-Vereinigung baldigst beitreten und das Gesammtcapital der Vereinigung dann 200 Millionen Dollars betragen werde. Liverpool werde für den Personenverkehr zu Gunsten Southamptons aufgegeben werden. Einer weiteren Meldung aus London zufolge wird die transatlantische Transport-Vereinigung immer mehr als ein Ereigniss von grösster Tragweite beurtheilt. Ueber die Capitalshöhe schwanken angeblich gute Informationen zwischen 24 und 40 Millionen Pfund Sterling. Die Amerikaner erwarten die Handelsmarinen der Welt zu regieren. Die Tonnage der betroffenen englischen Schiffe beträgt 289.406 t, jene der amerikanischen 127.555 t, der im Cartelle mit dem Trust arbeitenden deutschen Linien 516.073 t, die Cunard-, Allan-, Anchor-, Wilson- und Beaver Linien, die englischerseits noch nicht beigetreten sind, haben zusammen 228.069 t. Von den Trustinteressenten wird aber die baldigste Mitwirkung der Cunard- und Allan-Linien erwartet. Ob Fahrpreiserhöhungen eintreten werden, abgesehen vom einheitlichen Jahrestarife, ist noch unbekannt. In Liverpool herrscht grosse Aufregung über den gemeldeten angeblichen Plan, diese Stadt als Hafen in den Hintergrund zu stellen. Mr. Chramp,

Chef der berühmten Schiffswerfte, erkennt im transatlantischen Trust eine Gefährdung des amerikanischen Schiffbaues und meint, im Kriegsfalle könnten die den Amerikanern gehörigen Schiffe gegen Amerika verwendet werden. Wie weiters ein Berliner Blatt berichtet, wird der zum 28. Mai einberufenen ausserordentlichen Generalversammlung der Hamburg—Amerika-Linie das Abkommen zwischen den transatlantischen Schiffahrts-Gesellschaften vorgelegt werden.

Deutsch-Ostafrika. (Schiffbarmachung der in den Indischen Ocean mündenden Flüsse.) Nach einer Mittheilung des „Dresdner Journal" beabsichtigt das Gouvernement von Deutsch - Ostafrika der „D. O. A. Ztg." zufolge der Schiffbarmachung der in den Indischen Ocean mündenden Flüsse, sowie dem Bau geeigneter Fahrzeuge, die sich auch für die Ueberwindung mässiger Schnellen eignen, erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden. Der Rufiyi wird bereits zeitweise von seiner Mündung bis oberhalb Kungulio mit einem Heckraddampfer befahren. Der Chef der Militärstation Mahenge benützt neuerdings jede Gelegenheit, um zunächst festzustellen, wie weit der obere Theil des Rufiyi, Ulanga genannt, behufs Erschliessung der gleichbenannten Ebene für die Frachtschiffahrt benützt werden kann. Die Erhebungen haben bis jetzt günstige Ergebnisse gehabt. Ferner sollen hinsichtlich der Schiffbarkeit des Wanni, der als Wasserstrasse für den fruchtbaren Bezirk Kilossa und vielleicht auch für die Bergwerkserzeugnisse des Ulugurugebirges in Betracht zu kommen vermag, systematisch Ermittlungen angestellt werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft. (Generalversammlung.) Am 3. April 1902 fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Hofrath Doctor Eduard Freiherrn von Sochor, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Sectionsrath Dr. Carl Schreiber, die diesjährige dreissigste ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft statt. Bei derselben waren 22 Actionäre erschienen, welche 19.795 Actien mit 1979 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im abgelaufenen Geschäftsjahre die Einnahmen an Wagenmiethe K 1,581.086·26 (gegen 1900 — K 757.174·83), die Ausgaben K 741.017·30 (+ K 113.711·27) und das Reinerträgniss K 944.398·30 (— K 852.605·13). Der Wagenpark ist der gleiche wie im Vorjahre geblieben. Nach Abzug eines Betrages von K 73.348·37 für die Dotirung des allgemeinen Reservefonds und der Tantième für den Verwaltungsrath verbleiben K 871.049·93 an Reinertragsüberschuss, von welchem K 800.000 zur Auszahlung einer 8percentigen Actiendividende (im Vorjahre 10 Percent) verwendet und K 71.049·93 auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Sodann wurde das infolge Ablaufes der Functionsdauer aus dem Verwaltungsrathe ausscheidende Mitglied Otto Wiedmann wieder- und Guido von Lenz in den Verwaltungsrath neugewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 18.587.]

Zillerthalbahn. (Generalversammlung.) Am 20. April 1902 fand in Zell am Ziller die diesjährige zweite ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Zillerthalbahn unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Raimund Rainer und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Bezirkshauptmannes Kneussel, statt. Bei derselben waren 93 Actionäre anwesend, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 6777 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im abgelaufenen Betriebsjahre die Transporteinnahmen Kronen 135.717·52, die verschiedenen Einnahmen K 235·58 und die Ausgaben K 81.591·31, so dass sich ein Ueberschuss von K 54.361·79 ergibt. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und wurde beschlossen, den Ueberschuss auf neue Rechnung vorzutragen. Sodann wurden die Anträge des Verwaltungsrathes auf Ausbau der Fortsetzungsstrecke von Zell am Ziller nach Mayrhofen und die Aufnahme einer 4percentigen Prioritätsanleihe im Höchstbetrage von K 900.000, sowie die Aufnahme einer schwebenden oder fundirten Schuld im gleichen Betrage bis zum Zeitpunkte der Emission der Prioritätsobligationen zum Beschlusse erhoben. Weiters wurde beschlossen, die Stammactien der Gesellschaft um höchstens K 100.000 zu vermehren und die Prioritätsactien um höchstens K 300.000 zu reduciren, sowie die durch obige Beschlüsse und aus sonstigen Gründen nothwendig werdenden Aenderungen der Gesellschaftsstatuten durchzuführen. Ferner wurden an Stelle der aus dem Verwaltungsrathe ausscheidenden Mitglieder Franz Prantl und Caspar Schneider, letzterer wieder- und Julius Stern in den Verwaltungsrath neugewählt. In den Aufsichtsrath wurden die bisherigen Mitglieder Decan Peter Troger und Landesgerichtsrath Dr. Stefani, sowie der bisherige Ersatzmann Ing. Ritzl wiedergewählt, womit die Generalversammlung schloss.

[E.-M.-Z. 18.467.]

Verlosungen.

Am 1. April:

Bosnisch-hercegovinische Landesanleihe v. J. 1898. 4½ pCt. (Durch hörsemässigen Rückkauf.)

Am 29. April:

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Actien I. bis IV. Em., ferner 4 pCt. steuerpflichtige und steuerfreie Obligationen (Rückzahlung ab 2. November).

Am 1. Mai:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. Silberprioritäten, 5 pCt. Goldprioritäten, 4 pCt. Silberprioritäten (Rückzahlung ab 2. November).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1898 (Rückzahlung ab 1. August).

Localbahn Krakau-Kocmyrzów. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. August).

Localbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Localbahn Schwarzenau-Zwettl. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Temesvárer elektrische Stadtbahn. 4½ pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Ybbsthalbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Dividenden.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. Ab 1. Juli K 32.—.

Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. Coupon per 1. Juli K 4.—.

Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen. Gegen Coupon Nr. 5 der Actien lit. A ab 24. April K 5.—.

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. Ab 1. Mai für die Actie K 26.—, für den Genussschein K 6.—.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. Ab 1. Juli K 20.—.

Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten. Ab 1. Mai K 12.—.

Prag-Duxer Eisenbahn. Für die Prioritätsactie K 12.—, für die Stammactie K 8.—.

Generalversammlungen.

Im Monate Mai:

10. (Wien.) Erste ungarisch-galizische Eisenbahn.
12. (Wien.) Ostrau-Friedlander Eisenbahn.
12. (Prag.) Buschtěhrader Eisenbahn.
13. (Wien.) Localbahn Schwarzenau-Zwettl.
16. (Wien.) Pinzgauer Localbahn-Gesellschaft.
17. (Budapest.) Allgemeine Waggonleih-Gesellschaft.
17. (Budapest.) Internationale Waggonleih-Actiengesellschaft.
21. (Wien.) Oesterreichische Nordwestbahn.
21. (Graz.) Leoben-Vordernherger Eisenbahn.
22. (Wien.) Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
23. (Wien.) Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
23. (Wien.) Ybbsthalbahn.
24. (Wien.) Localbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz.
25. (Arad.) Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahn.
28. (Wien.) Südbahn-Gesellschaft.
28. (Budapest.) Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
28. (Triest.) Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.

Der seit **1807** schon bekannte und als Specialität berühmte

Becher'sche Karlsbader Englisch-Bitter

ist der beste aller Magenliqueure. Ueberall käuflich. Vielfach prämiirt. Firma beachten, da viele werthlose Nachahmungen ausgeboten werden. Johann Becher, Liqueurfabrik, Karlsbad in Böhmen 691. Vertreter in Wien: Carl Zechmeister, XVIII. Gentzgasse 19.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personenhaltestelle Birnbaum.

Am 11. Mai 1902 wird die zwischen den Stationen Assling und Lengenfeld in Kilometer 35·1 der Linie Laibach — Tarvis gelegene Haltestelle „Birnbaum“ für den Personen und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Verkehrszeiten der in dieser Haltestelle Aufenthalt nehmenden Züge sind in dem Fahrplane bereits kundgemacht. Ausser diesen Zügen werden auch der Personenzug Nr. 1717 in der Richtung nach Laibach um 1 Uhr 22 Min. Nachts und der Personenzug Nr. 1718 von Laibach um 2 Uhr 30 Min. Nachts dortselbst einen Aufenthalt nehmen.

Die Ausgabe der Fahrkarten findet in der Haltestelle statt. Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Villach, am 8. Mai 1902. [395]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaaren von süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad etc. vom 1. September 1899. (Einbeziehung neuer Stationen.) Ab 1. Mai 1902 wurden die Stationen Differdingen und Rodingen der Luxemburgischen Prinz Heinrich-Bahn in dem obenbezeichneten Ausnahmetarif einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den genannten Stationen zu erfragen.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Ermässigte Ausnahmesätze für die Beförderung von Rohpetroleum.) Mit Giltigkeit vom 20. April 1902 traten für die Beförderung von Rohpetroleum in Ladungen von mindestens 10.000 kg oder Frachtzahlung hiefür im Verkehre von den Stationen Celle und Schwarmstedt des Directionsbezirkes Hannover nach den Stationen Hamburg H., Wilhelmsburg und Idaweiche der Directionsbezirke Altona, bezw. Kattowitz ermässigte Ausnahmesätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen auf Befragen Auskunft geben.

Nordostdeutsch - Sächsischer Verband. (Neue Fassung des Rohstofftarifes.) Die in den preussischen Staatsbahnverkehren vom 1. April 1902 ab eingeführte anderweitige Fassung der Ziffern 1 und 4 des Waarenverzeichnisses zum Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) tritt mit sofortiger Giltigkeit auch im Gütertarife zum obbezeichneten Verband in Kraft.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). (Ausgabe des 2. Ergänzungs- und Berichtigungsblattes.) Mit Wirkung vom 1. Mai 1902 wird zum Theil II A, sowie zu dem gemeinschaftlichen Heft — Kilometerzeiger — vom 1. April 1901 das 2. Ergänzungs- und Berichtigungsblatt herausgegeben. Die in demselben aufgeführten Frachterhöhungen treten erst am 1. Juni 1902 in Kraft.

Das Ergänzungsblatt kann von der Drucksachencontrole der kaiserlichen General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unentgeltlich bezogen werden.

Sächsisch - Südwestdeutscher Verbandsgütertarif. (Anwendung des Rohstofftarifes im Verkehre mit badischen Stationen etc.) Vom 1. Mai 1902 an wurde der in den Heften 1 und 4 des obgenannten Verbandsgütertarifes vom 1. Juni 1901 enthaltene Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) im Verkehre mit Stationen der Badischen Staatseisenbahnen in folgendem Umfange angewendet:

1. im Verkehre mit Basel, Friedrichsfeld, Heidelberg, Mannheim, Mannheim Industriehafen und Schwetzingen wie bisher auf sämmtliche unter 1—9 des Ausnahmetarifes angeführte Artikel,
2. im Verkehre mit den übrigen Verbandsstationen der Badischen Staatseisenbahnen unter Ausschluss der unter Ziffer 5b (Holzkohlen u. s. w.) und 6 (Holz des Specialtarifes III u. s. w.) angeführten Artikel.

Gleichzeitig werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 2a (Rohthon) im Tarifhefte 4 als entbehrlich aufgehoben.

Französisch-Deutscher Güterverkehr (über Belgien). (Neuer Specialtarif 14.) Auf den Linien der Französischen Nordbahn ist am 28. März 1902 ein neuer Specialtarif 14 (für metallurgische Erzeugnisse) in Kraft getreten, der gegenüber den bisherigen Sätzen Frachtermässigungen herbeiführt. Zur Erlangung der billigsten Frachtberechnung empfiehlt es sich daher bis auf Weiteres, für die gemäss Spalte 4 der Güterclassification des Französisch-Deutschen Gütertarifes (über Belgien) diesem Specialtarife angehörenden Artikel die gebrochene Abfertigung an der Belgisch-Französischen Grenze vorzuschreiben.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen Anwendung auf die XI. Specialausstellung für Fox Terrers in München

— 12. und 13. April 1902 —

und die Geflügel- und Brieftaubenausstellung in Bamberg

— 27. mit 29. April 1902 —.

— (Frachtvergünstigung für die permanenten Ausstellungen des Bayerischen Gewerbemuseums in Nürnberg.) Das Bayerische Gewerbemuseum in Nürnberg hat im März 1899 eine permanente Ausstellung für das moderne Kunstgewerbe und im October 1900 eine permanente Ausstellung von Betriebsmaschinen und Geräthen für das Kleingewerbe eröffnet.

Auf beide Ausstellungen finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes Anwendung.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1901. (Nachtrag I zum Anhang zu den directen Gütertarifen der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen.) Zu dem „Anhang zu den directen Gütertarifen der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen“ kam mit Wirksamkeit vom 1. April 1902 der Nachtrag I zur Einführung.

Von Interessenten kann dieser Nachtrag — soweit der Vorrath reicht — um den Preis von 5 Pfennig beim Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, ausserdem beim Gütertarifbureau der grossherzogl. General-Direction der Badischen Staatseisenbahnen bezogen werden.

Bayerisch - Schweizerisch - Elsässisch - Südbadischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Mai 1900. (Tarifnachtrag II.) Am 1. Mai 1902 trat der II Nachtrag in Kraft, welcher ausser Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifes hauptsächlich neue Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 3 (Getreide), Nr. 4 (Malz) und Nr. 5 (Mühlenerzeugnisse) enthält.

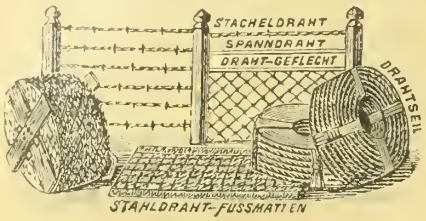
Exemplare des Tarifnachtrages können zum Preise von 20 Pfennig für das Stück beim Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen käuflich bezogen werden.

Wilhelm Beck & Söhne, Wien
k. u. k. Hof-Uniformen- und Uniformsorten-Fabrikanten
Fabrik: VI 2, Hirschengasse 25
Centralbureau: VIII/1, Langegasse 1.
Leistungsfähigstes Etablissement für die Herstellung von Lieferungsmonturen, Kappen und Kürschnerwaaren für Eisenbahnen, Verkehrsanstalten, Finanz- und Sicherheitswachen, Veteranen, Feuerwehren etc. etc.
Illustrirte Kataloge frei.

Praktische und billige Einzäunungen.

Joh. Meerkatz, Wien, VII/1, Neubaugasse 68

k. u. k. Hoflieferant und ausschl. priv. Sieb- und Drahtwaarenfabrik



offerirt verzinkten Stahl-Stacheldraht eigener Erzeugung für Wildparke, Viehweiden, Obstgärten etc., ferner alle Gattungen Drahtgeflechte, Wald-, Wiesen-, Park- und Garteneinfriedungen, Volièren, Hühnerhöfe, Fenstergitter, Wurfgitter, Blumen- und Raseneinfassungen, Drahtmatratzen solidester Construction.

Illustrirte Kataloge, sowie Kostenvoranschläge gratis und franco.

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Kundmachung.

Wir bringen hiemit zur Kenntniss, dass zufolge Beschlusses der am 5. Mai 1902 abgehaltenen 44. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft der zufolge § 54 der Statuten am 1. Juli 1902 fälligen Dividenden-Coupon Nr. 44 der Actien unserer Eisenbahn-Gesellschaft **mit K 134,** sowie der ebenfalls am 1. Juli 1902 fällige Coupon der Genussscheine **mit K 84** zur Einlösung gelangt.

Die Einlösung erfolgt — ohne Präjudiz für künftige Fälle — bereits **vom 10. Mai 1902 angefangen** bei nachstehenden Zahlstellen:

in **Wien** bei den Herren Johann Liebieg & Comp.,
in **Prag** bei der Böhmischen Escompte-Bank und bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
in **Dresden** bei der Dresdener Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Frankfurt a/M.** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
in **Teplitz** bei der Hauptcasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Gleichzeitig bringen wir im Grunde des § 51 der Statuten zur Kenntniss, dass bei der laut notarieller Beurkundung am 21. April 1902 stattgefundenen Auslosung der nach Massgabe des § 50 der Statuten in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden 177 Actien unserer Gesellschaft nachstehende Nummern gezogen wurden:

66, 138, 218, 394, 1303, 1547, 1586, 1589, 2199, 2570,
2954, 3941, 3944, 4323, 4504, 4783, 4924, 4953, 5290,
5311, 6166, 6364, 6395, 6416, 6546, 6663, 6778, 6853,
7287, 7528, 7587, 7695, 7775, 8273, 8297, 8383, 8396,
8434, 8527, 8638, 8706, 8880, 9285, 9496, 9553, 10003,
10685, 10772, 10898, 11414, 11465, 11606, 11616, 11733,
11789, 11928, 11999, 12055, 12338, 12440, 12511, 12950,
12979, 13214, 13233, 13366, 13715, 13731, 14043, 14548,
14614, 14757, 15091, 15324, 15414, 15661, 15681, 15751,
15796, 15818, 15988, 16080, 16275, 16358, 16460, 16750,
16977, 17074, 17120, 17285, 17587, 17675, 17785, 18024,
18026, 18545, 18913, 19032, 19094, 19127, 19133, 19236,
19290, 19638, 19824, 19861, 20065, 21412, 21661, 21825,
21837, 22535, 22744, 23455, 23568, 23573, 23934, 24251,
24401, 25092, 25131, 25133, 25769, 25989, 26822, 27300,
27316, 27525, 27621, 27739, 27819, 28027, 28274, 28583,
28667, 29138, 29673, 29952, 29992, 30111, 30163, 30285,
30434, 30710, 30873, 31303, 31852, 32094, 32423, 32744,
32896, 32962, 33188, 33198, 34199, 34210, 34246, 34368,
34403, 34735, 34871, 35000, 35132, 35244, 35319, 35362,
35445, 35633, 36144, 36322, 36600, 37089, 37141, 37200,
37267, 37737, 37752.

Die Auszahlung dieser ausgelosten Actien erfolgt gegen Rückgabe der Actien sammt Coupons von einschliesslich Nr. 45 und Talon **am 1. Juli 1902** mit fl. ö. W. 500 = K 1000 bei den oben bezeichneten Zahlstellen, bei welchen auch die nach Massgabe des § 51 der Statuten für die ausgelosten und rückgestellten Actien ausgefertigten Genussscheine ausgefolgt werden.

Von den in früheren Jahren ausgelosten Actien sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verlosungsjahre 1901: Nr. 1475, 12365, 22728, 24028, 26025, 28582, 29920, 31374, 32787.

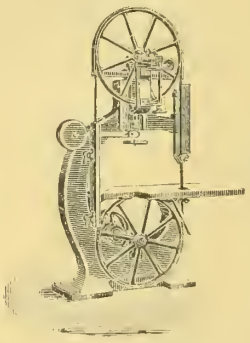
Bei Einlösung der ausgelosten Actien wird der für die fehlenden Coupons entfallende Betrag vom Capitale in Abzug gebracht.

Teplitz, am 5. Mai 1902.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

Weltausstellung Wien 1873 Fortschrittsmedaille. | Gegründet 1853. | Weltausstellung Paris 1900 Grand Prix.



G. Topham

Maschinenfabrik und Eisengiesserei
Wien, Favoriten.

Specialitäten: 665

Sägewerks- und Holzbearbeitungsmaschinen in vollkommenster Ausführung nach neuesten formvollendeten Modellen für alle Zwecke der Holzindustrie.

Dampfmaschinen mit Präcisions-Schieber- und zwangläufiger Ventilsteuerung (Patent Eisner). Über 400 im Betriebe.

Transmissionen mit und ohne Ringschmierlager, sowie auf Maschinen geformte Zahnräder aller Art.

Spindel- und Excenterpressen, hydraulische Pressen und die zugehörigen Pumpwerke.

Das beste, billigste und dauerhafteste Rostschutzmittel für Eisenconstructionen!

ROSTINIT

Schuppenfarbe von Dr. J. WERBER

WIEN VII

Fabrik: Corneliusgasse 10. Comptoir: Gumpendorferstr. 63G

„Rostinit" wurde auf sämmtlichen bisher beschickten Ausstellungen als der wirksamste Rostschutzanstrich mit den höchsten Preisen ausgezeichnet. So in Paris: Gold. Medaille, London: Gold. Medaille und Ehrendiplom, Lyon: Grand Prix und Gold. Medaille. 672

Das

k. k. Versteigerungs-Amt

WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17

übernimmt: **Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen, Partiewaaren, Gegenstände jeder Art,** wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**

Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 680

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachsteuenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1160	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, der österr., ungar. und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902, als Frachtgut	Böhm.-Leipa (A.T.E. und B.N.B.)	Teplitz (A.T.E.)	1. Aufgabe von ad a) beliebigen Mengen; ad b) mindestens 5.000 kg } per Frachtbrief und Wagen oder ad c) mindestens 10.000 kg } Frachtzahlung hiefür. 2. Einhaltung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Tarif, Theil II, Heft 2, des Nordwesthöhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1901	a) 76 Heller b) 76 „ c) 67 „	a) 68 Heller b) 68 „ c) 61 „	a) 8 Heller b) 8 „ c) 6 „	Im Kartirungswege		
1161	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Frachtgutclassen: Gewöhnliche Eilgüter der 1. Eilgutclasse	a) Deutsch-Gabel (A.T.E.) b) Zwickau i. B. (B.N.B.)	Königswart-Sangerberg Luditz (L.B.) Ronsperg (L.B.) Sandau	Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen, bezw. Tarife des Nordwesthöhmischen Eisenbahnverbandes	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) b) 934 963 780 800 1078 1095 922 949		Im Kartirungswege		Diese Frachtsätze gelten auch in umgekehrter Richtung
			Wagenladungsclasse A bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	I (Normalclasse) bei Aufgabe in beliebigen Mengen, bezw. in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief	Königswart-Sangerberg Luditz (L.B.) Ronsperg (L.B.) Sandau					388 373 327 301 445 419 375 360				
				II	Königswart-Sangerberg Luditz (L.B.) Ronsperg (L.B.) Sandau					321 305 278 257 368 354 311 295				
					Königswart-Sangerberg Luditz (L.B.) Ronsperg (L.B.) Sandau					247 242 202 185 270 250 240 234				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1162	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin k.k.St.B.	Jenschowitz St.E.G.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Kohlensendungen müssen zum Verbrauche beim Baue des Moldau-Lateralcanales von Vraňan nach Hořin bestimmt sein und ist diese Bestimmung durch eine Bemerkung unterhalb der Frachtbriefadresse zum Ausdrucke zu bringen	vom 15. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Prag vom 1. Juli 1899	Kronen für 10.000 kg 55·8	46·0	9·8	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, welche auf die betreffende Bahnunternehmung als Empfängerin lauten müssen und bis längstens Ende März 1903 mit einer Consignation bei der Abgabsbahn einzubringen sind	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.						57·0	46·0	11·0		
				Dux und Ladowitz						55·0	46·0	9·0		
				Franz Josef-Stollen						54·2	46·0	8·2		
				Holtschitz-Seestadtl						58·0	48·0	10·0		
				Karbitz						49·0	46·0	3·0		
				Maria-Ratschitz						55·8	46·0	9·8		
				Marlaschein						50·4	46·0	4·4		
				Paredl						56·8	46·0	10·8		
				Schallan						49·1	43·2	5·9		
				Schönfeld						48·2	46·0	2·2		
				Schwaz-Kuttowitz						55·0	46·0	9·0		
				Settenz						53·4	46·0	7·4		
				Teplitz						52·6	46·0	6·6		
				Triebschitz						57·6	48·0	9·6		
				Türmitz						47·8	46·0	1·8		
				Ullersdorf						54·2	46·0	8·2		
1163	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Steine der Pos. 8—55a der Gütterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1902	Dřetnitz	Nieder-Absdorf	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Anf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarif vom 1. Jänner 1898	Heller 13	Heller 12	Heller 1	Im Kartirungswege		
					Eichhorn					13	12	1		
					Zistersdorf					17	12	5		

Fortlaufende Nummer	1	1164	1165
Die Publication erfolgt	2		
von der Namen der	3		**Böhmischen Nordbahn**
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Südbahn-Gesellschaft	Papierabfälle der Pos. P—2 a des Tarifes, Tbell I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	österreichischen Südbahnstationen	Prag B.N.B.
nach		Jenbach	Böbm.-Kamnitz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einbaltnng der in den übrigen Rnbriken gegebenen Vorscbriften. Die Sendungen müssen znm Bau und znr Ansrüstung der Zillerthalbahn bestimmt nnd an die Bauleitnng der Zillertbalbabn in Jenbach adressirt sein	Frachtzablung für mindestens 8000 kg per Fracbtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durcb die Partei
und gilt in der Zeit	7	vom 20. Mai 1902 bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Localgütertarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	126 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	a) Bei Beförderung als Eilgut 0·8 Heller per 100 kg nnd 1 km b) Bei Beförderung als Frachtgnt 0·4 Heller per 100 kg und 1 km für Quantitäten unter 10.000 kg, sofern sich die Fracbtberechnung nach c) nicht billiger stellt. c) Bei Beförderung als Frachtgut 0·31 Heller per 100 kg und 1 km bei Fracbtzahlung für mindestens 10.000 kg per Fracbtbrief nnd Wagen. Bei Anwendung des Frachtsatzes ad c) hat das Auf- und Abladen dnrch den Absender, bezw. Empfänger zu erfolgen. Als Minimalfrachtsatz sind in allen Fällen 12 Heller per 100 kg zu entricbten	77 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Fracbtsatze (Gebübr)	11	Verscbieden	49 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerknngen	14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1166	**Oesterreichischen Nordwestbahn**		Salzsäure	Aussig Oe.N.W.B.	Sierndorf	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und unter Anfrechthaltung der für diesen Artikel giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1902	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	208 Heller	162 Heller	46 Heller	Im Kartirungswege		
1167	**Eisenbahn Wien-Aspang** zugleich als Betriebführende der Schneebergbahn		Holzkohle der Tarif-Pos. H—25	Puchberg a. Sch.	Wien E.W.A.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Gemeinschaftsgütertarif vom 27. August 1900	70 Heller	58 Heller	12 Heller	Im Kartirungswege		
				über Feuerwerksanstalt—Sollenau	Klein-Schwechat									
1168	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, für sämmtliche Artikel in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen	Kolin St.E.G.	Bärn-Andersdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief und Erfüllung der Bestimmungen des in Spalte 8 angeführten Tarifes	bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens aber bis 31. December 1902	Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr vom 1. Juni 1900	Heller 83			Im Kartirungswege		
					Troppau St.B. und K.F.N.B.			Bestehen keine directen Frachtsätze	105					
1169	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902, finden für Holzsendungen der Abtheilung a des unten genannten Tarifheftes die von Stationen der Localbahn Budweis-Salnau in Budweis zur Umkartirung gelangen, die auf den Seiten 205—212, 394/395 des Tarifes, Theil II, Heft 5, für den Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband vom 1. März 1898 und auf Seite 29 des Nachtrages 1 zu genanntem Tarifhefte, für die Station Budweis snb a aufgeführten Frachtsätze, gekürzt um 4 Pfg. Anwendung.											

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 54. **Wien, 13. Mai 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Eisenbahnverkehr im Monate März 1902 und Vergleich der Einnahmen im ersten Quartale 1902 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1901. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Eisenbahnverkehr im Monate März

1902 und Vergleich der Einnahmen im ersten Quartale 1902 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1901.

Im Monate März 1902 hat das österreichische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Strecken erfahren.

Im Monate März 1902 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im Ganzen 12,951.688 Personen und 8,444.169 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von K 47,898.969 erzielt, das ist per Kilometer K 2430. Im gleichen Monate 1901 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 11,360.832 Personen und 8,791.957 t Güter K 47,575.667, oder per Kilometer K 2450, daher resultirt für den Monat März 1902 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 0·8 pCt.

Im ersten Quartale 1902 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 34,171.746 Personen und 23,995.865 t Güter, gegen 30,717.555 Personen und 24,593.881 t Güter im Jahre 1901, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1902 auf K 131,969.746, im Jahre 1901 auf K 132,609.034.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die dreimonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 19.713·3 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 19.411 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Zeitperiode 1902 auf K 6694, gegen K 6832 im Vorjahre, d. i. um K 138 ungünstiger, oder auf das Jahr berechnet, per 1902 auf K 26.776, gegen K 27.328 im Vorjahre, d. i. um K 552, mithin um 2 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmen-Ergebnisse im ersten Quartale 1902 für das Jahr 1902 ermittelten kilometrischen Einnahmen-Resultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

		Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1902 Kronen
	A. Hauptbahnen.	
1.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	111.560
2.	Leoben-Vordernberger Bahn	90.688
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	89.256
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	69.696
5.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	49.692
6.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	49.156
7.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	42.040
8.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	36.900
9.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	35.700
10.	Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	34.656
11.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	32.956
12.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	31.460
13.	Böhmische Nordbahn	26.944
14.	K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	24.784
15.	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	24.356
16.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	22.692
17.	Eisenbahn Wien-Aspang	17.137
	B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	
1.	Wiener Stadtbahn	130.684
2.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	50.532
3.	Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft (Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	35.240
4.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	32.764
5.	Localbahn Swoleňowes-Smečna	30.132
6.	Kuttenberger Localbahn	26.792
7.	Stauding-Stramberger Localbahn	25.832
8.	Bozen-Meraner Bahn	22.236
9.	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	22.180
10.	Neutitscheiner Localbahn	20.740
11.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	20.484

		Kronen
12.	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	15.996
13.	Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	13.749
14.	Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	13.552
15.	Localbahn Dolina-Wygoda	13.468
16.	Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	13.412
17.	Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	12.084
18.	Aussig-Teplitzer Eisenb.: Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	11.232
19.	Friedländer Bezirksbahnen: Localbahn Raspenau-Weissbach	10.232
20.	Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	10.176
21.	Localbahn Starkenbach-Rochlitz	9.140
22.	Unterkrainer Bahnen	9.112
23.	Bukowinaer Localbahnen	8.828
24.	Localbahn Königshof-Beraun-Koněprus	8.796
25.	Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	8.508
26.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	8.428
27.	Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	7.940
28.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	7.600
29.	Localbahn Stramberg-Wernsdorf	7.292
30.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	6.860
31.	Kremsthal-Bahn Localbahn Welchau - Wickwitz — Giesshübl	6.836
32.	Sauerbrunn	6.620
33.	Friauler Bahn	6.500
34.	Steiermärkische Landesbahnen (Localb. Cilli-Wöllan)	6.420
35.	Südbahn-Gesellschaft (Localbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	6.416
36.	Localbahn Postelberg-Laun	6.328
37.	Localbahn Asch-Rossbach	6.028
38.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	6.000
39.	Neue Bukowinaer Localbahnen	5.972
40.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	5.728
41.	Localbahn Plan-Tachau	5.692
42.	Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	5.408
43.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	5.404
44.	Mährische Westbahn	5.356
45.	Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	5.336
46.	Localbahn Beneschau-Wlaschim	5.080
47.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	4.908
48.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	4.848
49.	Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	4.668
50.	Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	4.664
51.	Valsugana-Bahn	4.648
52.	Ostgalizische Localbahnen	4.580
53.	Localbahn Krakau-Kocmyrzów	4.560
54.	Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	4.516
55.	Böhmische Commercialbahnen	4.504
56.	Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	4.496
57.	Localbahn Chabówka-Zakopane	4.484
58.	Localbahn Auspitz	4.420
59.	Zillerthal-Bahn (Jenbach-Zell a/Z.)	4.384
60.	Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	4.352
61.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	4.212
62.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. und Schwarzenau-Zwettl	4.168
63.	Gailthal-Bahn	4.140
64.	Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	4.100
65.	Localbahn Wotic-Selčan	3.976
66.	Gurkthal-Bahn	3.972
67.	Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	3.964
68.	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	3.820
69.	Localbahn Trzebinia-Skawce	3.772
70.	Murthal-Bahn	3.756
71.	Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft Localbahn Lundenburg-Eisgrub	3.720
72.	Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	3.692
73.	Localbahn Wolframs-Teltsch	3.688
74.	Ybbsthal-Bahn	3.688
75.	Localbahn Mauthausen-Grein	3.600
76.	Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft Localbahn Mutenitz-Gaya	3.544
77.	Steyrthal-Bahn	3.524
78.	Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	3.408
79.	Localbahn Deutschbrod-Saar	3.332
80.	Pielachthal-Bahn	3.296
81.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	3.284
82.	Welser Localbahn	3.224
83.	Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	3.196
84.	Localbahn Delatyn-Kołomea-Stefanówka	3.168
85.	Salzkammergut-Localbahn - Actiengesellschaft	3.152
86.	Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	3.116
87.	Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	3.088
88.	Friedländer Bezirksbahnen: Friedland-Reichsgrenze (Hermsdorf)	2.912
89.	Localbahn Stankau-Ronsperg	2.892
90.	Localbahn Schönwehr-Elbogen	2.800
91.	Localbahn Piła-Jaworzno	2.744
92.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	2.668
93.	Kołomeaer Localbahnen	2.604
94.	Pinzgauer Localbahn	2.588
95.	Localbahn Modřan-Čerčan	2.555
96.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	2.552
97.	Localbahn Laibach-Oberlaibach	2.472
98.	Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	2.456
99.	Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	2.416
100.	Localbahn Lupków-Cisna	2.416
101.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	2.252
102.	Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	2.252
103.	Localbahn Raudnitz-Hospozin	2.240
104.	Chrudim-Holitzer Localbahn	2.184
105.	Localbahn Lambach-Haag a. H.	2.184
106.	Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2.164
107.	Niederösterr. Waldviertelbahn	2.164
108.	Localbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	2.060
109.	Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	2.000
110.	Localbahn Kolin-Čerčan	1.924
111.	Localbahn Melnik-Mšeno	1.872
112.	Brüx- Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	1.784
113.	Localbahn Rakonitz-Mlatz	1.752
114.	Localbahn Wodňan-Moldauthein	1.732
115.	Localbahn Hintertreban-Lochowitz	1.556
116.	Localbahn Strakonitz-Březnitz	1.508
117.	Localbahn Neuhaus-Neubistritz	1.344
118.	Localbahn Chlumetz-Königstadtl	1.144
119.	Localbahn Neuhof-Weseritz	1.068
120.	Localbahn Mšeno—Unter-Četno	988

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses im ersten Quartale 1902 ergibt sich

gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Eisenbahn Wien-Aspang	6·7
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	5·0
K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	3·6
Böhmische Nordbahn	3·2
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	1·6

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Localbahn Piła-Jaworzno	305·8
Localbahn Lupków-Cisna	64·6
Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	48·8
Kołomeaer Localbahnen	48·3
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	41·8
Kuttenberger Localbahn	41·2
Localbahn Delatyn-Kołomea-Stefanówka	38·9
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft (Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	36·4
Localbahn Dolina-Wygoda	36·2
Localbahn Postelberg-Laun	36·1
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	27·9
Niederösterreichische Waldviertelbahn	26·0
Localbahn Krakau-Kocmyrzów	25·6
Friedländer Bezirksbahnen: Localbahn Raspenau-Weissbach	24·7
Pinzgauer Localbahn	24·4
Ostgalizische Localbahnen	23·9
Gailthal-Bahn	23·5
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	21·8
Unterkrainer Bahnen	21·4
Murthal-Bahn	20·5
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	19·3
Localbahn Wolframs-Teltsch	16·7
Localbahn Laibach—Ober-Laibach	16·4
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	15·6
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	14·4
Localbahn Starkenbach-Rochlitz	14·4
Friedländer Bezirksbahnen: Friedland-Reichsgrenze (Hermsdorf)	13·9
Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	13·8
Friauler Bahn	13·5
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	12·3
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	12·2
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	12·1
Localbahn Gleisdorf-Weiz	11·0
Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs	11·0
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. und Schwarzenau-Zwettl	10·9
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	10·9
Localbahn Mauthausen-Grein	10·8
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	10·3
Localbahn Deutschbrod-Saar	10·2
Valsugana-Bahn	9·5
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	9·1
Localbahn Modřan-Čerčan	8·3
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	8·0
Localbahn Plan-Tachau	8·0
Localbahn Strakonitz-Winterberg	7·7
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	7·4
Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	7·2
Ueberetscher Bahn (Bozen-Kaltern)	7·2
Localbahn Rakonitz-Mlatz	6·8
Localbahn Stankau-Ronsperg	6·8
Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	6·7
Localbahn Stramberg-Wernsdorf	6·7
Localbahn Wodňan-Prachatitz	6·6
Localbahn Wotic-Selčan	6·5
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	6·3
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	6·2
Localbahn Königshof-Beraun-Koněprus	6·1
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	5·5
Localbahn Strakonitz-Březnitz	5·3
Localbahn Wodňan-Moldauthein	5·1
Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	4·2
Localbahn Asch-Rossbach	3·7
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	3·5
Mährische Westbahn	3·3
Neutitscheiner Localbahn	3·3
Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2·9
Bukowinaer Localbahnen	2·8
Localbahn Tirschnitz-Schönbach	2·7
Neue Bukowinaer Localbahnen	2·3
Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	2·1
Kremsthal-Bahn	2·1
Gurkthal-Bahn	1·5
Pielachthal-Bahn	1·3
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	0 8
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	0 6
Chrudim-Holitzer Localbahn	0·2
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	0·1

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses im ersten Quartale 1902 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	1·8
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	2·1
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	4·2
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	5·8
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	6·4
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	6·5
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	7·4
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	7·8
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	10·3
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	14·6
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	15·9
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	21·1

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Böhmische Commercialbahnen	0·5
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	0·6
Bozen-Meraner Bahn	0·9
Localbahn Beneschau-Wlaschim	1·1
Localbahn Melnik-Mšeno	1·1
Localbahn Auspitz	1·8
Steyrthal-Bahn	1·9
Wiener Stadtbahn	2·1
Steiermärkische Landesb. (Localbahn Cilli-Wöllan)	4·1
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	4·2
Localbahn Chabówka-Zakopane	4 6

	%
Welser Localbahn	5·3
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	5·5
Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	5·6
Ybbsthal-Bahn	6·1
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen	6·5
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	6·6
Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	6·8
Localbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	8·2
Localbahn Neuhaus-Neubistritz	9·2
Zillerthalbahn (Jenbach Zell a/Z.)	9·6
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	9·7
Localbahn Potscherad-Wurzmes	9·8
Localbahn Lemberg-Kleparów-Janów	10·5
Stauding-Stramberger Localbahn	13·7
Localbahn Swoleňowes-Smečna	15·2
Localbahn Mösel-Hüttenberg	15·5
Localbahn Raudnitz-Hospozin	16·4
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	16·6
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft Localbahn Mutenitz-Gaya	18·0
Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	18·3
Localbahn Kolin-Čerčan	19·7
Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	21·6
Localbahn Mšeno—Unter-Četno	22·3
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	30·4
Localbahn Trzebinia-Skawce	31·3

Ausser den in den vorstehenden Tableaux angeführten Hauptbahnen, Localbahnen und Dampftramways umfasste das österreichische Eisenbahnnetz im Monate März 1902 noch weiters 5 Zahnradbahnen, 25 städtische Bahnen mit elektrischem Betriebe und 3 Drahtseilbahnen mit einer Gesammtlänge von 397·42 km, wovon 368·80 km im Betriebe gestanden sind.

Im Monate März 1902 wurden auf diesen Bahnen 16,420.044 Personen und 19.422 t Güter befördert und hiefür K 2,204.480 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 2,192.739 und auf den Güterverkehr K 11.741 entfallen.

Im gleichen Monate 1901 resultirte eine Gesammteinnahme von K 1,087.387 bei einem Verkehre von 8,717.376 Personen und 7008 t Güter und einer Gesammtlänge des Bahnnetzes von 286·19 km (davon 257·57 km im Betriebe).

Im ersten Quartale 1902 betrug die Gesammtfrequenz 44,373.960 Personen und 30.853 t Güter. Die aus diesen Verkehren erzielte Gesammteinnahme bezifferte sich auf K 5,990.539 (Personenverkehr K 5,952.181 und Güterverkehr K 38.358). In der gleichen Zeitperiode 1901 betrug die Gesammteinnahme, bei einer Frequenz von 23,427.089 Personen und 20.909 t Güter K 2,980.706, wobei der Personenverkehr mit K 2,953.872 und der Güterverkehr mit K 26.834 participiren.

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Für den Monat März 1902 wurden an Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen aus dem Personenverkehre K 4,651.900, aus dem Güterverkehre K 14,718.700, sonach im Ganzen K 19,370.600 nachgewiesen.

Zu diesem Ergebnisse trugen die westlichen Staatsbahnen aus der Personenbeförderung K 3,293.900 (2,544.600 Reisende), aus dem Gütertransporte K 10,439.300 (2,203.200 t), die östlichen Staatsbahnen aus dem Personenverkehre K 1,358.000 (777.400 Reisende), aus dem Güterverkehre K 4,279.400 (557.200 t) bei.

Wird die nachgewiesene Gesammteinnahme mit jener des Monates März vom Jahre 1901 verglichen, so ergibt sich pro März 1902 im Personenverkehre eine Mehreinnahme von K 733.071 (+ 336.200 Reisende), im Güterverkehre von K 655.871 (+ 34.500 t), demnach eine Gesammtmehreinnahme von K 1,388.942.

An den höheren Ergebnissen aus der Personenbeförderung sind die westlichen Staatsbahnen mit K 594.353 (+ 255.400 Reisende), die Staatsbahnen in Galizien mit K 138.718 (+ 80.800 Reisende) betheiligt.

Im Güterverkehre beträgt das Einnahmenplus bei den westlichen Staatsbahnen K 133.600 (— 26.300 t), bei den östlichen Staatsbahnen K 522.271 (+ 60.800 t).

Die bedeutende Steigerung in den Einnahmen beider Staatsbahnnetze aus der Personenbeförderung findet ihre Begründung hauptsächlich in dem lebhafteren Verkehre anlässlich der Osterfeiertage, die im laufenden Jahre schon in den Monat März fielen, während im Vorjahre ihr Einfluss auf den Reiseverkehr erst dem Monate April zugute kam.

Im Güterverkehre zeigen die westlichen Staatsbahnen wohl einen Ausfall in der beförderten Menge, zumeist infolge des gegen den Vergleichsmonat noch immer schwächeren Kohlenverkehres auf den Staatsbahnen in Böhmen, doch wurde das Einnahmenergebniss durch Verfrachtungen von Holz, Kohle, Mahlproducten und anderen, höherwerthigen Gütern auf den übrigen Strecken der k. k. Staatsbahnen beeinflusst.

Die östlichen Staatsbahnen hinwieder haben sowohl aus dem Durchzugsverkehre von Getreide, als auch durch die Beförderung von Bau- und Brennholz, Eiern, lebenden Thieren und Baumaterialien eine nennenswerthe Steigerung sowohl in den verfrachteten Quantitäten als auch in den Einnahmen erfahren.

Vom 1. Jänner bis 31. März 1902 betrug die Einnahme der k. k. Staatsbahnen aus dem Personenverkehre K 12,301.300 (+ K 1,110.317) und aus dem Güterverkehre K 40,229.100 (+ K 1,255.211).

Wiener Stadtbahn. Aus dem Transportdienste auf der Wiener Stadtbahn erwuchs diesem Verkehrsunternehmen im Monate März 1902 aus der Personenbeförderung eine Einnahme von K 385.600 (2,854.100 Reisende), aus dem Güterverkehre von K 58.500 (27.900 t).

Gegenüber dem Monate März 1901 ergeben diese Resultate im Personenverkehre eine Zunahme um K 67.643 (+ 577.000 Reisende), im Güterverkehre von + K 3967 (+ 5200 t).

Die Mehreinnahme aus dem Personenverkehre resultirt wohl aus der stärkeren Benützung der Stadtbahnlinien während der Osterwoche, doch haben die minder günstigen Witterungsverhältnisse dieser Feiertage den Ausflugverkehr nach den Umgebungen der Hauptstadt ziemlich beeinträchtigt.

Im Güterverkehre zeigte sich eine Steigerung in der Verfrachtung von Kohle, Baumaterialien und Stückgütern.

Vom 1. Jänner bis 31. März 1902 wurden im Personenverkehre K 1,061.200, im Güterverkehre K 180.300 vereinnahmt, wonach sich gegen die gleiche Periode des Vorjahres aus der Personenbeförderung eine Zunahme um K 166.545 (+ 1,238.100 Reisende), aus dem Gütertransporte von K 34.156 (+ K 12.700 t) ergibt.

Localbahn Borki wielkie-Grzymałow. Aus dem Personenverkehre erwuchs eine Mehreinnahme von K 706 (+ 400 Reisende), aus dem Güterverkehre von K 4150 (+ 1900 t). Befördert wurden vor Allem grössere Mengen von Brettern, Getreide, Mahlproducten und lebenden Thieren.

Localbahn Dolina-Wygoda. Der Güterverkehr hat durch stärkere Aufgaben von Schnittholz um K 4785 (+ 3500 t) zugenommen, während der Personenverkehr keine nennenswerthe Mehreinnahme brachte.

Friauler Bahn. Aus der Personenbeförderung resultirte eine Einnahmensteigerung um K 1140 (+ 500 Reisende) infolge zahlreicherer Fahrten während der Osterfeiertage. Der Güterverkehr ist gleichfalls um K 616 (+ 300 t) gestiegen, da wegen ungünstiger Witterungsverhältnisse die Achs- und Schiffsconcurrenz zurücktrat.

Gailthalbahn. Die Mehreinnahme aus dem Personenverkehre beträgt nur K 48 (+ 100 Reisende); der Güterverkehr hat durch Ausfuhr von Schleifholz und Zufuhr von Kohle, Heu und Stroh eine Steigerung um K 2609 (+ 800 t) erfahren.

Kołomeaer Localbahnen. Bei diesen Localbahnen rührt die Einnahmensteigerung zur Gänze aus der Güterbeförderung her, in welcher besonders eine regere Verfrachtung von Mahlproducten (+ 1000 t) sich bemerkbar machte.

Localbahn Krakau-Kocmyrzów. Im Personenverkehre ergab sich ein geringer Ausfall von K 16, wogegen der Gütertransport um K 1461 (+ 600 t), zumeist aus der Beförderung von Kohle, Getreide und Mahlproducten, zugenommen hat.

Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów). Die Personenbeförderung erhielt aus dem lebhafteren Osterverkehre eine Mehreinnahme von K 4142 (+ 4800 Reisende). Im Güterverkehre bewirkten stärkere Aufgaben von Brenn- und Schnittholz, Kohle und Getreide eine Einnahmensteigerung von K 4452 (+ 1400 t).

Localbahn Piła-Jaworzno. Stärkere Sendungen von Kohle führten dem Güterverkehre ein Plus von K 5898 (+ 6200 t) gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres zu. Der Personenverkehr zeigte keine besondere Veränderung.

Pinzgauer Localbahn. Die Einnahme aus dem Personenverkehre war blos um K 22, jene aus dem Güterverkehre dagegen, durch stärkere Auflieferungen von Blech und Schleifholz, um K 2202 (+ 900 t) höher im März vorigen Jahres.

Localbahn Postelberg-Laun. Im Personenverkehre ergab sich eine Mehreinnahme von K 170 (+ 600 Reisende), im Güterverkehre von K 1419 (+ 500 t). Zur Beförderung gelangten zahlreichere Sendungen von Melasse, Zucker und auch Kalksteinen.

Localbahn Starkenbach-Rochlitz. Die Einnahme aus dem Personenverkehre ist um K 244 geringer als im März v. J., dagegen hat der Güterverkehr um K 5256 (+ 1900 t) durch stärkere Transporte nach und von den Stationen Jablonetz und Rochlitz zugenommen.

Localbahn Trzebinia-Skawce. Der bedeutende Ausfall in den Einnahmen dieser Localbahn (— K 15.054 mit — 9900 t) steht mit der Abnahme von Kohlentransporten im Zusammenhange. Im Personenverkehre ergab sich keine nennenswerthe Differenz in den Einnahmen.

Unterkrainer Bahnen. Der regere Verkehr in den Osterfeiertagen führte den Einnahmen aus dem Personenverkehre einen Zuwachs von K 2794 (+ 2200 Reisende) zu, während der Güterverkehr durch Holztransporte, Beförderung von Holzkohle und Hornvieh eine Mehreinnahme von K 19.671 (+ 4600 t) gewonnen hat.

Valsuganabahn. Das nahmhafte Plus in den Eineinnahmen des Güterverkehres von K 6714 (+ 300 t) rührt daher, dass im März des Jahres 1901 hohe Rückersätze gebucht wurden, wodurch der Einnahme des Berichtsmonates eine sehr herabgeminderte Vergleichsziffer gegenübersteht.

Im Personenverkehre ergab sich ein Ausfall von K 1138 (— 1600 Reisende), dessen Ursache hauptsächlich darin liegt, dass im März vorigen Jahres stärkere Arbeitertransporte über diese Localbahn stattfanden als im März dieses Jahres.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate März 1902 erzielte Mindereinnahme gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres resultirt aus dem schwächeren Kohlenverkehre.

Böhmische Nordbahn. Die für den Monat März 1902 nachgewiesene Mehreinnahme resultirt aus der Steigerung der Frequenz in allen Verkehrszweigen, und zwar im Personenverkehre wegen der Osterfeiertage, die heuer auf den Monat März, im Vorjahre aber auf den April gefallen sind, im Güterverkehre namentlich wegen der Zunahme des Verkehres in Wagenladungsgütern.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate März 1902 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 12.653, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 31.553, zusammen daher eine Mindereinnahme von K 18.900; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 15.622, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 217.322, zusammen daher eine Mindereinnahme von K 201.700 ergeben.

Die Mindereinnahmen im Güterverkehre resultiren beim Unternehmen lit. A aus dem Kohlenverkehre, beim Unternehmen lit. B sowohl aus dem Kohlenverkehre wie aus dem Verkehre von diversen Frachten.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate März 1902 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 10.655 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 51.224.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultirte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Abnahme des Frachtquantums um 129.183 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 718.795.

(Fortsetzung auf Seite 1381.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März		Im Monate März 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate März 1902				1901		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende März	
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.			
	1902	1901	Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			1902	1901
	Kilometer											Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	8.478	8 391	3,322.000	2,760 400	4,651 900	14,718.700	19,370.600	2.285	17.981.658	2.143	+ 6·6	8.478	8.391
b) Wiener Stadtbahn	38	31	2,854 100	27.900	385.600	58.500	444.100	11.687	372.490	12.016	— 2·7	38	31
c) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:													
Asch-Rossbach	15	15	7.300	9.200	1.500	7.000	8.500	567	8.291	553	+ 2·5	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	23	4.100	2.600	3.200	7.500	10.700	465	11.450	498	— 6·6	23	23
Borki wielkie-Grzymalów	33	33	1.600	5.900	2.900	11 200	14.100	427	9.244	280	+ 52·5	33	33
Brüx-Lobositzer Verbindungsb.	37	37	3.700	1.400	2 100	3.600	5.700	154	5.198	140	+ 10·0	37	37
Bukowinaer Localbahnen	187	187	25.500	40 800	21.700	120.400	142.100	760	136.462	730	+ 3·9	187	185
Neue Bukowinaer Localbahnen	166	166	29.000	27.300	23.400	69 900	93 300	562	91.637	552	+ 1·8	166	166
Chabowka-Zakopane	43	43	8.100	3.900	8 600	11.000	19.600	456	18.175	423	+ 7·8	43	43
Chlumetz-Königstadtl	14	. . .	900	900	400	2.000	2.400	171	. . . . .	. . .		14	. . .
Chrudim-Holitzer Localbahn	59	59	7.500	7.200	2.500	9.500	12.000	203	13.167	223	— 9·0	59	59
Delatyn-Kołomea-Stefanówka	112	112	8.600	6.900	8.700	23.200	31.900	285	27.706	247	+ 15·4	112	112
Deutschbrod-Saar	33	33	3.300	2.100	2.500	7 400	9.900	300	9.011	273	+ 10 0	33	33
Dolina-Wygoda	9	9	1.000	11.800	300	13.700	14.000	1.555	9.213	1.024	+ 51·9	9	9
Fehring-Fürstenfeld	20	20	6.600	3.300	4.300	8.600	12 900	645	13.498	675	— 4·4	20	20
Friauler Bahn	16	16	6.200	1.400	7.200	2.900	10.100	631	8.344	522	+ 20·9	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	8.100	2.600	3.600	4.400	8 000	205	8.532	219	— 6·4	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	5.600	2.400	3.100	8.100	11 200	361	8.543	276	+ 30 8	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	7.500	4 900	3.500	8.600	12.100	807	12.022	801	+ 0·7	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	19	19	3.400	1.700	1.700	4.500	6.200	326	5.323	280	+ 16·4	19	19
Gurkthalbahn	29	29	7.600	2.800	3.400	6.800	10.200	352	10.180	351	+ 0·3	29	29
Hinter-Třeban — Lochowitz	27	. . .	2.100	1.200	1.300	1.900	3.200	119	. . . . .	. . .		27	. . .
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	47	47	11 400	13.900	6.800	17.500	24 300	517	23.662	503	+ 2·8	47	47
Kolin-Cerčan	81	33	6.000	3.800	5.400	11.600	17.000	210	6.966	211	— 0·5	81	33
Kolomeaer Localbahnen	33	33	600	4.900	200	6 500	6.700	203	4.919	149	+ 36·2	33	33
Krakau-Kocmyrzów	20	20	3.400	4.100	1.500	6.000	7.500	375	6 055	303	+ 23 8	20	20
Lambach-Haag a. H.	26	. . .	4.400	1.100	2.500	2.600	5 100	196	. . . . .	. . .		26	. . .
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	19.200	10.600	23.900	19.300	43.200	485	34.606	389	+ 24·7	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	22	2.700	1.500	2.200	2.100	4.300	195	5.128	233	— 16·3	22	22
Lupków-Cisna	25	25	500	1.900	400	6.000	6.400	256	7.560	302	— 15·2	25	25
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	21	2.600	2.100	1.800	6.700	8.500	405	7.244	345	+ 17·4	21	21
Mährische Westbahn	90	90	17.100	9.700	8.700	30.700	39.400	438	39.822	442	— 0·9	90	90
Marienbad-Karlsbad	53	53	22.400	6.900	19 800	22.100	41.900	791	40.516	764	+ 3·5	53	53
Mauthausen-Grein	31	31	8.400	2 000	4.300	6.000	10.300	332	9.181	296	+ 12·2	31	31
Modřan-Cerčan	74	74	6.100	4.900	5.400	11.200	16.600	224	15.502	209	+ 7·2	74	74
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.800	2.200	700	1.800	2.500	500	2.767	553	— 9·6	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	11.400	5.200	7.800	16.600	24.400	321	26.525	349	— 8·0	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	14	14	2.000	700	700	2.100	2.800	200	2.596	185	+ 8·1	14	14
Neuhaus-Neubistritz	33	33	2.600	1.200	1.400	3.300	4.700	142	3.014	152	— 6·6	33	33
Neuhof-Weseritz	24	. . .	1.000	800	700	1.800	2.500	104	. . . . .	. . .		24	. . .
Ostgalizische Localbahnen	196	196	18.800	18.600	25.100	56 700	81.800	417	70.970	362	+ 15·2	196	196
Pila-Jaworzno	21	21	600	7.000	200	6.700	6.900	329	987	47	+600·0	21	21
Pinzgauer Localbahn	53	53	8.300	3.500	4.600	8.300	12.900	243	10.676	201	+ 20·9	53	53
Plan Tachau	13	13	3.600	1.700	1.900	4.900	6.800	523	6.320	486	+ 7·6	13	13
Postelberg-Laun	11	11	1.500	4.200	600	4.300	4.900	445	3.311	301	+ 47·8	11	11
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.700	2.000	600	5.200	5.800	341	5.736	337	+ 1·2	17	17
Rakonitz-Mlatz	39	39	3.300	1.900	2.400	3.700	6.100	156	5.757	148	+ 5·4	39	39
Rakonitz-Pladen-Petschau	104	104	13.500	4.900	7.400	13.900	21.300	205	20.884	201	+ 2·0	104	104
Raudnitz-Hospozin	25	25	3.100	1.900	1.300	4.000	5.300	212	4 990	200	+ 6·0	25	25
Schlackenwerth-Joachimsthal	8	8	2.000	1.800	1.100	2.000	3.100	388	2.851	356	+ 9·0	8	8
Schönwehr-Elbogen	15	. . .	3.700	1.000	1.500	1.700	3.200	213	. . . . .	. . .		15	. . .
Schwarzenau-Waidhofen a./T. und Schwarzenau-Zwettl	31	31	4.900	2.800	3.200	9.200	12.400	400	12.184	393	+ 1·8	31	31
Stankau-Rousperg	22	22	5.400	2.000	1.900	4.000	5.900	268	5 747	261	+ 2·7	22	22

Vom 1. Jänner bis Ende März 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende März									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1902				1901							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1902	1901	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatsbahnbetrieb.
8,772.800	7.779.600	12,301.300	40,229.100	52,530.400	6.196	11,190.983	38,973.889	50,164.872	5.978	+ 3·6	24.784	23.912	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen
7,736.600	72.700	1,061.200	180.300	1,241 500	32.671	894.655	146.144	1,044.799	33.574	— 2·1	130.684	134.296	b) Wr. Stadtbahn.
													c) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:
18.800	21.200	4.000	18.600	22.600	1.507	3.012	18.788	21.800	1.453	+ 3·7	6.028	5.812	Asch-Rossbach
11.800	6.900	9.200	20.000	29 200	1.270	6.837	22.697	29.534	1.284	— 1·1	5.080	5.136	Beneschau-Wlaschim
4.100	12.400	6.800	25.900	32.700	991	5.689	16.298	21.987	666	+ 48·8	3.964	2.664	Borki wielk.-Grzymalow
10.500	4.600	5.400	11.100	16.500	446	5.798	9.485	15.283	413	+ 8·0	1.781	1.652	Brüx-Lobositzer Localb.
63.400	113.500	60.900	351 800	412.700	2.207	48.574	348.606	397.180	2.147	+ 2·8	8.828	8.588	Bukowinaer Localb.
84.600	69.200	66.200	181.700	247.900	1.493	62.563	179.608	242.171	1.459	+ 2·3	5.972	5.836	N. Bukowinaer Localb.
20.600	9.300	22.500	25.700	48.200	1.121	19.712	30.819	50.531	1.175	— 4·6	4.484	4.700	Chabowka-Zakopane
2.400	1.500	1.000	3.000	4.000	286	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.144	. . .	Chlumetz-Königstadtl
21.400	20.500	7.100	25.100	32.200	546	7.322	24.832	32.154	545	+ 0 2	2.184	2.180	Chrudim-Holitzer L.B.
25.500	18.900	26 800	61.900	88.700	792	19.837	43 968	63.805	570	+ 38·9	3.168	2.280	Delatyn-Kołomea-Stef.
8.700	6.400	6.700	20.800	27.500	833	6.015	18.947	24.962	756	+ 10·2	3.332	3.024	Deutschbrod-Saar
2.700	24.700	900	29.400	30.300	3.367	851	21.398	22.249	2.472	+ 36·2	13.468	9.838	Dolina-Wygoda
17.900	9.800	11.000	27.000	38.000	1.900	10.072	27.603	37.675	1.884	+ 0·8	7.600	7.536	Fehring-Fürstenfeld
16.700	3.800	17.800	8.200	26.000	1.625	17.379	5.536	22.915	1.432	+ 13.5	6.500	5.728	Friauler Bahn
21.900	8.500	9.900	16.100	26.000	667	9.542	13.191	22.733	583	+ 14·4	2.668	2.332	Fürstenfeld-Hartberg
13.400	7.100	8.500	23.600	32.100	1.035	7.996	17.977	25.973	838	+ 23·5	4.140	3.352	Gailthal-Bahn
19.500	12.600	9.000	22.600	31.600	2.107	7.672	20.806	28.478	1.899	+ 11·0	8.428	7.596	Gleisdorf-Weiz
9.200	6.100	4.100	10.700	14.800	779	4 291	9.041	13.332	702	+ 11·0	3.116	2.808	Göpfritz—Gr.-Siegharts
19 700	8.700	8.800	20.000	28.800	993	8.380	19.994	28.374	978	+ 1·5	3 972	3.912	Gurkthalbahn
5.600	3.900	3.500	7.000	10.500	389	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.556	. . .	Hint.-Třeban-Lochowitz
28.700	29.500	18.300	44.400	62.700	1.334	17.567	41.481	59.048	1.256	+ 6·2	5.336	5.024	Karlsb.-Johanngeorgst.
16.700	8.400	13.600	25.400	39.000	481	9.546	10.216	19.762	599	— 19·7	1.924	2.396	Kolin-Cerčan
1.900	14.900	700	20.800	21.500	651	438	14.055	14.493	439	+ 48·3	2.604	1.756	Kolomeaer Localbahner
9.000	14.900	4.100	18.700	22.800	1.140	4.301	13.849	18.150	908	+ 25·6	4 560	3.632	Krakau-Kocmyrzów
12.500	2.600	7.100	7.100	14.200	546	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.184	. . .	Lambach-Haag
52.400	22.900	69.300	50.900	120.200	1.351	60.988	46.260	107.248	1.205	+ 12·1	5.404	4.820	Lemberg-Bełzec
9.800	5.300	6.100	7.200	13.300	604	5.781	9.073	14.854	675	— 10·5	2.416	2.700	Lemberg (Klep.)-Janów
1.200	4.900	900	14.200	15.100	604	492	8.696	9.188	367	+ 64·6	2.416	1.468	Lupków-Cisna
7.900	5.900	5.100	18.600	23.700	1.129	5.252	16.853	22.105	1.053	+ 7·2	4.516	4.212	M.-Budwitz-Jamnitz
43.900	29.400	22.400	98.100	120.500	1.339	23.453	93.173	116.626	1.296	+ 3·3	5.356	5.184	Mährische Westbahn
63.800	18.100	48.700	56.500	105.200	1.985	47.748	53.909	101.657	1.918	+ 3·5	7.940	7.672	Marienbad-Karlsbad
24.000	6.000	12.400	15.500	27.900	900	10.720	14.455	25.175	812	+ 10·8	3.600	3.248	Mauthausen-Grein
19 100	12.800	15.700	31.600	47.300	639	15.839	27.805	43.644	590	+ 8·3	2.556	2.360	Modřan-Cerčan
6.600	6 400	1.600	5.900	7.500	1.500	1.378	7.498	8.876	1.775	— 15·5	6.000	7.100	Mösel-Hüttenberg
29.600	16.300	20.000	51.400	71.400	939	18.454	40.782	59.236	779	+ 20·5	3.756	3.116	Murthal-Bahn
6.500	1.900	2.500	6.100	8.600	614	2.636	5.510	8.146	582	+ 5·5	2.456	2.328	Nakři-Netolitz Net.
6.600	2.800	3.600	7.500	11.100	336	3.157	9.054	12.211	370	— 9·2	1.344	1.480	Neuhaus-Neubistritz
2.800	2.000	2.000	4.400	6.400	267	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.068	. . .	Neuhof-Weseritz.
50.800	51.700	70.300	154 200	224.500	1.145	67 757	113.367	181.124	924	+ 23·9	4.580	3.696	Ostgalizische Localb.
1·500	13.900	600	13.800	14.400	686	609	2.850	3.459	165	+315·8	2.744	660	Pila-Jawoczno
22.900	7.700	12.600	21.700	34.300	647	12.222	15.356	27.578	520	+ 24·4	2.588	2.080	Pinzgauer L.B.
9.500	5.000	5.100	13.400	18.500	1.423	4.769	12.369	17.138	1.318	+ 8·0	5.692	5.272	Plan-Tachau
3.800	14.900	1.600	15.800	17.400	1.582	1.219	11.558	12.777	1.162	+ 36·1	6.328	4.648	Postelberg-Laun
5.200	8.900	1.800	16.100	17.900	1.053	1.432	18.406	19.838	1.167	— 9·8	4.212	4.668	Potscherad-Wurzmes
8.400	5.500	6.500	10.600	17.100	438	6.726	9.245	15.971	410	+ 6·8	1.752	1.640	Rakonitz-Mlatz
34.800	15.700	18.900	37.400	56.300	541	19.225	35.431	54.656	526	+ 2·9	2.164	2.104	Rakonitz-Pl.-Petschau
7.600	5.500	3.900	10.100	14.000	560	4.109	12.631	16.740	670	— 16·4	2.240	2.680	Rauduitz-Hospozin
5.700	4.600	2.600	5.600	8.200	1.025	2.751	4.938	7.689	961	+ 6·7	4.100	3.844	Schlackenwerth-Joach.
11. 200	3.300	4.600	5.900	10.500	700	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.800	. . .	Schönwehr-Elbogen
14.300	7.300	8.700	23.600	32.300	1.042	8.576	20.571	29.147	940	+ 10·9	4.168	3.760	Schwarzenau-Waidhofen u. Schwarzenau-Zwettl
15.600	5.600	4.900	11.000	15.900	723	5.462	9.437	14.899	677	+ 6·8	2.892	2.708	Stankau-Ronsperg

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März		Im Monate März 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate März						Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende März	
					1902				1901				
	1902	1901	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1902	1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Starkenbach-Rochlitz	20	20	4.700	5.000	2.400	15.600	18.000	900	12.988	649	+ 38·7	20	20
Strakonitz-Breznitz	83	83	5.000	2.200	3.600	8.400	12.000	145	11.667	141	+ 2·8	83	83
Strakonitz-Winterberg	71	71	13.200	7.400	6.400	17.700	24.100	339	21.725	306	+ 10·8	71	71
Tirschnitz-Schönbach	21	21	4.900	4.900	2.500	7.700	10.200	486	10.400	495	— 1·8	21	21
Trzebinia-Skawce	60	60	3.300	9.700	2.400	13.600	16 000	267	31.060	518	— 48·5	60	60
Unterkrainer Bahnen	134	134	30.100	19.300	26.700	84.000	110.700	826	88.235	658	+ 25·5	134	134
Valsugana-Bahn	63	63	24.200	2.400	21.100	10.400	31.500	500	25.924	411	+ 21·7	63	63
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.900	1.700	1.500	3.700	5.200	473	5.557	505	— 6·3	11	11
Welser Localbahn	84	54	23.100	10.900	12.600	9.600	22.200	264	15.849	294	— 10·2	84	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	6.000	17 700	4.700	15.000	19.700	1.159	19.788	1.164	— 0·4	17	17
Wodňan-Čićenitz-Moldauthein	21	21	3.000	700	1.900	2.000	3.900	186	3.663	174	+ 6·9	21	21
Wodňan-Prachatitz	56	56	10.400	3.500	5.100	7.100	12.200	218	11.261	201	+ 8·5	56	56
Wolframs-Teltsch	23	23	3.300	2.000	2.200	5.300	7.500	326	6.942	302	+ 7·9	23	23
Wotic-Selčan	17	17	3.300	1.800	2.100	4.200	6.300	371	5.766	339	+ 9·4	17	17
Ybbsthalbahn	76	76	10.400	5.600	6.600	20.700	27.300	359	28.988	381	— 5·8	76	76
Zeltweg-Fohnsdorf	6	6	3.800	33.800	800	24.200	25.000	4.167	22.815	3.803	+ 9·6	6	6
Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	87	87	17.900	12.100	13 900	24.800	38.700	445	37.046	426	+ 4·5	87	87
Zwittau-Polička-Skuč	52	52	5.800	2.400	3.700	7.300	11.000	212	11.422	220	— 3·6	52	52
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Caslau-Zawratetz	24	24	2.691	4.403	1.233	6.677	7.910	330	9.011	375	— 12·0	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.721	8 843	448	5.103	5.551	1.110	8.028	1.606	— 30·9	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges.													
a) Hauptbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alt. L.	101	101	240.792	747.101	85.212	1,047.184	1,132.396	11.212	1,143.353	11.320	— 1·0	101	101
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	151	151	79.778	44.133	47.284	105.127	152.411	1.009	129.317	856	+ 17·9	151	151
Böhmische Nordbahn	328	328	211.054	189.457	168.081	618.090	786.171	2.397	746.159	2.275	+ 5·4	328	328
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	77.831	190.069	83 578	465.270	548.848	2.951	567.748	3.052	— 3·3	186	186
Linie lit. B.	236	236	141.795	345.048	112.283	825.812	938.095	3.975	1,139.795	4.830	— 17·7	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	42.455	59.844	33.845	220.752	254.597	2.798	331.362	3.641	— 23·2	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	1,033.680	977.754	1,191.953	4,893.931	6,085.884	5.874	6,753.455	6.519	— 9·9	1.036	1.036
Localbahnen	302	302	125.777	55.188	53.580	109.694	163.274	541	171.862	569	— 4·9	302	302
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	85.098	109.353	70.996	398.051	469.047	7.329	523.983	8.187	— 10·5	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	13.382	107.516	5.763	110.110	115.873	7.725	115.133	7.676	+ 0·6	15	15
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	383.776	289.848	453.800	1,377.950	1,831.750	2.917	1,821.230	2.900	+ 0·6	628	628
Ergänzungsnetz	310	310	171.484	287.059	183.823	842.120	1,025.943	3.309	1,121.815	3.619	— 8·7	310	310
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	862 240	770.667	948.466	3,360.115	4,308.581	3.154	4,391.204	3.215	— 1·9	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	44.416	25.493	18.290	42.247	60.537	1.834	70.572	2.139	— 14·3	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.516	1.516	1,293.098	532.429	2,282.745	4,870.078	7,152.823	4.718	7,158.611	4.722	— 0·1	1.516	1.516
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	12.332	. . . .	2.964	. . . .	2.964	741	2.368	592	+ 25·2	4	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	178.986	159.315	118.267	484.418	602.685	2.115	617.516	2.167	— 2·4	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	90.598	37.358	53.421	89.363	142.784	1.604	136.004	1.528	+ 5·0	89	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	31 552	68.345	20.433	185.522	205.955	3.169	287.268	4.420	— 28·3	65	65

Vom 1. Jänner bis Ende März 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende März									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1902				1901							
		für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom in Percent			
Personen	Güter	Kronen				Kronen					1902	1901	
Anzahl	Tonnen										Kronen		
12.600	13.400	6.500	39 200	45.700	2.285	7.128	32.822	39.950	1.997	+ 14·4	9.140	7.988	Starkenbach-Rochlitz
12 300	7.400	10.400	20.900	31.300	377	9.993	19.709	29.702	358	+ 5·3	1.508	1.432	Strakonitz-Březnitz
32 700	17.000	15.400	42.900	58.300	821	15.397	38.732	54.129	762	+ 7·7	3.284	3.048	Strakonitz-Winterberg
14.600	13.100	7.400	21.000	28.400	1.352	7.542	20.095	27.637	1.316	+ 2·7	5.408	5.264	Tirschnitz-Schönbach
9.800	41.800	7.200	49.400	56.600	943	6.853	75.528	82.381	1.373	− 31·3	3.772	5.492	Trzebinia-Skawce
77.000	57.300	71.400	233.900	305.300	2.278	62.405	189.028	251.433	1.876	+ 21·4	9.112	7.504	Unterkrainer Bahnen
58.500	6.000	48.300	24.900	73.200	1.162	49.827	16.994	66.821	1.061	+ 9 5	4.648	4 244	Valsugana-Bahn
11.000	4.100	4.000	9.500	13.500	1.227	3.644	12.545	16.189	1.472	− 16·6	4.908	5.888	Vöcklabruck-Kammer
61.600	25.800	32.800	34.900	67.700	806	23.747	22.200	45.947	851	− 5·3	3.224	3.404	Welser Localbahn
16.300	55.600	10.600	47.000	57.600	3.388	11.886	45 377	57.263	3.368	+ 0 6	13.552	13.472	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
6.000	1.700	4.500	4.600	9.100	433	4.145	4.504	8.649	412	+ 5·1	1.732	1 648	Wodňan-Moldauthein
28.600	9.100	12.800	18.700	31.500	563	12.309	17 262	29.571	528	+ 6·6	2.252	2.112	Wodňan-Prachatitz
9.000	5 900	5.800	15.400	21.200	922	4.808	13.354	18 162	790	+ 16·7	3.688	3.160	Wolframs-Teltsch
8.300	4.800	5.200	11.700	16.900	994	4.629	11.232	15.861	933	+ 6·5	3.976	3.732	Wotic-Selčan
28.400	13.600	18.000	52.100	70.100	922	17.477	57.129	74.606	982	− 6·1	3.688	3.928	Ybbsthalbahn
9.700	100.600	2 200	73.600	75 800	12.633	1.661	60.551	62.212	10.369	+ 21·8	50.532	41.476	Zeltweg-Fohnsdorf
46.200	37.200	35.300	66.100	101.400	1.166	32.065	65.299	97.364	1.119	+ 4·2	4.664	4.476	Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan
17.800	6.800	11.500	17.800	29.300	563	10.705	20.703	31.408	604	− 6·8	2.252	2.416	Zwittau-Polička-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
7.360	12.639	3.453	18.696	22.149	923	3 375	20.070	23.445	977	− 5·5	3.692	3.908	Časlau-Zawratetz
4.569	26.424	1.126	15.641	16.767	3.353	1.066	23.014	24.080	4.816	− 30 4	13.412	19.264	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angef. Localb. u. Hauptb. zweiten Ranges.
													a) Hauptbahnen.
655.442	2,013.373	259.649	2,557.286	2,816.935	27.890	248.786	2,629.473	2,878.259	28 498	− 2·1	111.560	113.992	Aussig-Teplitzer E. a. L
214.090	122.359	120.532	303.489	424.021	2.808	114.030	268.422	382.452	2.533	+ 10·9	11.232	10.132	Teplitz (Settenz)-R.
568.528	522.148	444.195	1,765.251	2,209.446	6 736	420.692	1,721 008	2,141.700	6.530	+ 3·2	26.944	26.120	Böhmische Nordbahn
211.279	551.545	222.198	1,437.823	1,660.021	8.925	198.817	1,563.304	1,762.121	9.474	− 5·8	35.700	37.896	Buschtěhrader Eisenb Linie lit. A
364.997	1,014.572	285.705	2,614.539	2,900.244	12.289	250.481	3,147.563	3,398.044	14.398	− 14·6	49.156	57.592	Linie lit. B
111.131	180.309	89.695	660.078	749.773	8.239	86.033	863.967	950.000	10.440	− 21·1	32.956	41.760	Graz-Köflacher Eisenb
2,811.899	3,040.996	3,381.141	14,670.053	18,051.194	17.424	3,265.956	16,229.151	19,495.107	18.818	− 7·4	69.696	75 272	Kaiser Ferdinands-Ndb Hauptbahnnetz
339.530	157.036	142.096	290.497	432.593	1.432	137.295	341.816	479.111	1.586	− 9·7	5.728	6.344	Localbahnen
222.604	327.180	193.848	1,234.180	1,428.028	22.314	182.827	1,407.700	1,590.527	24.852	− 10·3	89.256	99.408	Kaschau-Oderberger B Oesterr. Strecke
33.740	320.755	14.470	325.607	340.077	22.672	12.647	311.338	323.985	21.599	+ 5·0	90.688	86.396	Leoben-Vordernberger
1,007.652	837.024	1,208 943	3,730.495	4,939.438	7.865	1,199.983	3,661.260	4,861.243	7.741	+ 1·6	31.460	30.964	Oesterr. Nordwestbahn Garantirte Strecken
448.753	812.896	500.182	2,359.468	2,859.650	9.225	478.431	2,576.756	3,055.187	9.855	− 6·4	36.900	39.420	Ergänzungsnetz
2,166.151	2,174.798	2,498.514	9,336.611	11,835.125	8.664	2,497.918	9,858.732	12,356.650	9.046	− 4·2	34.656	36.184	Oest.-ung. Staatsb.-Ges Oesterr. Linien
123.136	82.862	50.596	136.608	187.204	5.673	50.626	152.397	203.023	6.152	− 7·8	22.692	24.608	Ostrau-Friedlander Eb.
3,096.471	1.359.844	5,330.868	13,502.452	18,833.320	12.423	5,212.564	13,959.398	19,171.962	12 646	− 1·8	49.692	50.584	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
26.895	. . . . .	6.416	. . . . .	6.416	1.604	5.014	. . . . .	5.014	1.254	+ 27·9	6.416	5.016	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
473.140	464 146	340.874	1,394.569	1,735 443	6.089	332.727	1,523 063	1,855.790	6.512	− 6·5	24.356	26.048	Süd-Nordd. Verbindgsb
208.728	107.685	127.958	253.350	381.308	4.284	128.281	229.006	357 287	4.014	+ 6·7	17.137	16.057	Wien-Aspang Bahn
87.795	229.262	56.878	626.299	683.177	10.510	54.067	759.117	813.184	12.511	− 15·9	42.040	50.044	Wien-Pottd.-Wr. Neust.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate März 1902	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate März 1901	Im Monate März 1902 wurden befördert: Personen	Im Monate März 1902 wurden befördert: Güter	Die Einnahme betrug im Monate März 1902: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Die Einnahme betrug im Monate März 1901: im Ganzen	per Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende März 1902	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende März 1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
b) Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	4.948	2.072	1.215	2.214	3.429	490	3.372	482	+ 1·7	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	31.090	21.174	16.963	57.864	74.827	388	78.133	405	— 4·2	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	32.788	7.199	47.756	27.475	75.231	2.427	75.599	2.439	— 0·5	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	16	2.563	1.924	1.034	2.214	3.248	203	4.327	270	— 24·8	16	16
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	3.599	1.800	3.051	5.887	8.938	358	9 544	382	— 6·3	25	25
Friedlander Bezirksbahnen:													
Friedland-Reichsgr. (Hermsd.)	11	11	4.378	1.462	1.497	1.515	3.012	273	2.641	240	+ 13 8	11	11
Raspenau-Weissbach	6	6	6.846	2.683	1.909	3.860	5.769	961	4.182	697	+ 37·9	6	6
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.544	941	1.570	3 206	4.776	191	5.098	204	— 6·4	25	25
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)*)	0·8		179	. . . .	150	. . . .	150	187	. . . .	. . . .	. . .	0·3	. . .
Königshof-Beraun-Koneprus	12	12	. . . .	10.450	. . . .	11.875	11.875	990	10.138	845	+ 17·2	12	12
Kremsthal-Bahn	70	70	18.596	11.082	13.750	29.166	42.916	613	43.237	618	— 0·8	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	17.027	3.503	3.156	3.360	6.516	2 172	5.339	1.780	+ 22·0	3	3
Laibach-Oberlaibach	19	19	3.094	844	2.629	2.010	4 639	244	3.603	190	+ 28·4	19	19
Lundenburg-Eisgrub	12	. . .	2.493	4.693	1.078	3.480	4.558	380	. . . .	. . .	. . .	12	. . .
Melnik-Mšeno	30	30	2 372	4.195	1.933	3.427	5.360	179	5.271	176	+ 1·7	30	30
Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.638	480	565	783	1.348	90	1.693	113	— 20·4	15	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	11.644	1.391	17.133	6.247	23.380	974	20.082	837	+ 16·3	24	24
Mutenitz-Gaya	15	15	2.672	5.742	1.130	3.657	4.787	319	5.256	350	— 8·9	15	15
Neutitscheiner Localbahn	8	8	11.876	5.925	4 250	9.540	13.790	1.724	14.378	1.797	— 4·2	8	8
Niederösterr. Waldviertelbahn	38	38	4.073	2.291	2.878	5.150	8.028	211	5.754	151	+ 39·5	38	38
Otrokowitz-Wisowitz	25	25	6.972	1.157	3.367	4.363	7.730	309	5.815	233	+ 32·6	25	25
Pielachthalbahn	49	49	10.198	3.480	6.818	8.904	15.722	321	15.930	325	— 1·3	49	49
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	3.635	1.553	2.209	3.887	6.096	406	7 726	515	— 21·2	15	15
Radkersburg Luttenberg L.-B.	25	25	3.598	3.437	2.202	4.984	7.186	287	4.665	187	+ 53·5	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	51.330	15.599	35 708	32.282	67.990	2.000	71.878	2.114	— 5·4	34	34
Saitz-Göding	38	38	7.564	4.305	3.215	7.480	10.695	281	12.221	322	— 12·7	38	38
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	9.160	3.076	5.524	5.593	11.117	445	12 544	502	— 11·4	25	25
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	10.150	4.180	9.157	9.614	18.771	280	18.531	276	+ 1·4	67	67
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	42	42	16.518	7.307	7.626	12.501	20.127	479	18.860	449	+ 6·6	42	42
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	14.800	28.193	4.845	36.472	41.317	2.295	53.690	2.983	— 23·1	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	8.877	2.985	6.110	8 440	14.550	303	15.990	333	— 9·0	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	7	1.092	3.901	442	4.650	5.092	727	4.795	685	+ 6·2	7	7
Swoleňowes-Smečna	10	10	2.155	18.390	295	26.976	27.271	2.727	30.767	3.077	— 11·4	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	8.566	11.014	5.629	16.185	21.814	559	22.413	575	— 2·8	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	10.269	8.156	5.039	14.112	19 151	391	18.274	373	+ 4·9	49	49
Ueberetscherbahn(Bozen-Kaltern)	15	15	8.468	2.136	5.453	9.233	14.686	979	14.614	974	+ 0·5	15	15
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	. . . .	1.936	. . . .	5.911	5.911	739	6.584	823	— 10·2	8	8
Zillerthalbahn (Jenbach-Zell a/Z.)	24	17	6.985	864	5.954	3.215	9.169	382	8.703	512	— 25·4	24	14
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.: Přivoz-M. Ostrau-Witk.-Ellgoth	10	10	189.175	2.298	27.918	2.965	30.883	3.088	22 838	2.284	+ 35·2	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm Krauss & Co.	42	42	223.744	525	60.272	2.927	63.199	1.505	57.631	1.372	+ 9·7	42	42
Innsbruck-Hall	12	12	62.637	. . . .	14.278	. . . .	14.278	1.190	13.151	1.096	+ 8·6	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	94.978	. . . .	13.116	. . . .	13.116	1.874	14.081	2.002	— 6·9	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	124.456	. . . .	17.840	. . . .	17.840	2.973	17 269	2.878	+ 3·3	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	9.331	5.815	2.565	7.423	9.988	713	9.369	669	+ 6 6	14	14
Wiener Localbahn-Actien-Ges.: Wien-Guntramsdorf-Baden	25	25	82.884	12.288	15.939	9.875	25.814	1.032	34.171	1·367	— 24·5	25	25
Summe	19.713·3	19.416	12,951.688	8,444.169	11,731.233	36,167.736	47,898.969	2.430	47,575.667	2.450	— 0·8	19.713·3	19.411

*) Im Monate März 1901 war der Verkehr eingestellt.

Vom 1. Jänner bis Ende März 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende März								Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate		Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		1902				1901						
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1902	1901	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													b) Localbahnen
14.094	3.567	3.518	4.215	7.733	1.105	4.170	3.708	7.878	1.125	— 1·8	4.420	4.500	Auspitzer Localbahn
88.235	65.062	47.999	169.289	217.288	1.126	41.827	176.726	218 553	1.132	— 0·5	4.504	4.528	Böhm. Commercialb.
74.289	19.345	100.806	71 536	172.342	5.559	92.048	81.811	173 859	5.608	— 0 9	22.236	22.432	Bozen-Meraner Bahn
7.506	8.576	2.907	9.440	12 347	772	2.896	9.200	12 096	756	+ 2·1	3.088	3.024	Brandeis-Neratowitz
9.149	4.652	7.846	16.036	23.882	955	6.892	18.026	24.918	997	— 4·2	3 820	3.988	Deutschbrod-Humpoletz
12.397	3.056	4.073	3.941	8.014	728	3.591	3.439	7.030	639	+ 13·9	2.912	2.556	Friedlander Bezirksb.: Friedland-Grenze
19.202	6.776	5.112	10.237	15.349	2.558	4.729	7.578	12.307	2.051	+ 24·7	10 232	8.204	Raspenau-Weissbach
7.382	2.745	4.452	8.425	12.877	515	4.239	9.794	14.033	561	— 8·2	2.060	2.244	Gr.-Priesen-W.-Auscha
179	. . . .	150	. . . .	150	500	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		2.000	. . .	Innsbr. Mittelgebirgsb (Berg Isel-Igls)
. . . .	23.750	. . .	26.389	26.389	2.199	. . .	24.873	24.873	2.073	+ 6·1	8.796	8.292	Königshof-B.-Koněprus
52.210	30.018	37.435	82.222	119.657	1.709	35.395	81.732	117.127	1.673	+ 2·1	6.836	6.692	Kremsthal-Bahn
46.146	10.500	8.551	11.542	20.093	6.698	6.294	7.938	14.232	4.744	+ 41 2	26.792	18.976	Kuttenberger Localb.
7.266	2.172	6.354	5.385	11.739	618	4.685	5.403	10.088	530	+ 16·4	2.472	2.124	Laibach-Oberlaibach
6.379	11.728	2.744	8.416	11.160	930	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		3.720	. . .	Lundenburg-Eisgrub
6.635	8.718	5.190	8.851	14.041	468	5.460	8.743	14.203	473	— 1·1	1.872	1.892	Localb. Melnik-Mšeno
4.318	1.391	1.507	2.202	3.709	247	1.574	3.192	4.766	318	— 22·3	988	1.272	Mšeno—Unter-Cetno
27.135	3.797	35.027	16.033	51.060	2.127	33.177	13 090	46.267	1.928	+ 10·3	8.508	7.712	Mori-Arco-Riva a. G.
7.200	15.512	2.989	10.302	13.291	886	2.600	13.596	16.196	1.080	— 18·0	3.544	4.320	Mutenitz-Gaya
33.812	18.792	12.147	29.332	41.479	5.185	10.766	29.369	40.135	5.017	+ 3·3	20.740	20.068	Neutitscheiner Localb.
11.254	5.665	7.201	13.362	20.563	541	6.283	10.073	16.356	430	+ 26·0	2.164	1.720	N.-Oe. Waldviertelbahn
20.288	2.903	9.675	10.301	19.976	799	9.284	8.261	17.545	702	+ 13 8	3.196	2.808	Otrokowitz-Wisowitz
27.093	8.481	18.118	22.252	40.370	824	16.611	23 214	39.825	813	+ 1·3	3.296	3.251	Pielachthalbahn
9.412	4.434	5.611	10.704	16.315	1.088	5.012	15.806	20.818	1.388	— 21·6	4 352	5.552	Reichenau a/K.-Solnitz
9.614	5.422	5.869	10.088	15.957	638	5.236	6.004	11.240	450	+ 41·8	2.552	1.800	Radkersburg-Luttenbg.
138.015	45 099	96.974	91.541	188.515	5.545	87.228	102.465	189.693	5.579	— 0·6	22.180	22.316	Reichenberg-Gablonz-T.
20.915	12.806	8.846	23.539	32.385	852	9.156	30.476	39.632	1.043	— 18·3	3.408	4.172	Saitz-Göding
25.612	8.640	14.682	15.624	30.306	1.212	14.320	18.070	32.390	1.296	— 6·5	4.848	5.184	Salzburg-Lamprechtsh.
26.500	15.295	24.240	28 511	52.751	788	21.755	25.320	47.075	702	+ 12·2	3.152	2.808	Salzkammergut-Localb.
42.731	17.445	19.823	29.215	49.038	1.167	21.529	27.435	48.964	1.165	+ 0·1	4.668	4.660	Schneebergbahn
40 761	80.060	13.061	103.183	116.244	6 458	11.886	122.865	134.751	7.486	— 13·7	25.832	29.944	Stauding-Stramberger
25.680	9.012	17.680	24.620	42.300	881	16.230	26.900	43.130	898	— 1·9	3.524	3.592	Steyrthal-Bahn
2.133	9.579	1.142	11.618	12.760	1.823	1.305	10.644	11.949	1.707	+ 6·7	7.292	6.828	Stramberg-Wernsdorf
6.098	57.819	834	74.492	75.326	7.533	868	88.001	88.869	8.887	— 15·2	30 132	35.548	Swoleňowes-Smečna
23.893	32.107	15.680	46 919	62.599	1.605	13.658	51 627	65.285	1.674	— 4·1	6.420	6.696	Steiermärk. Landesb.: Cilli-Wöllan
27.200	24.127	13.601	41.463	55.064	1.124	12.632	35.985	48.617	992	+ 12·3	4.496	3.968	Preding-Wdf.-Stainz / Pöltschach-Gonobitz / Kapfenberg-Seewies
21.209	5 588	14.348	23.815	38.163	2.544	12.166	23.437	35.603	2.373	+ 7·2	10.176	9.492	Ueberetscherbahn
. . . .	4.602	. . . .	13.239	13.239	1.655	. . .	11.451	11.451	1.431	+ 15·6	6.620	5.724	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
19.949	2.391	17.058	9.236	26.294	1.096	9.098	7.872	16.970	1.212	— 9·6	4.384	4.848	Zillerthalbahn
													Dampftramways.
518.930	6.729	79.712	8.389	88.101	8.810	54.237	10.355	64.592	6.459	+ 36·4	35.240	25.836	BrünnerLocaleisenb.-G.: Ostrau-Witkow.-Ellg.
626.128	1.276	162.120	5.845	167.965	3.999	153.827	4.116	157.943	3.761	+ 6·3	15 996	15.044	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co
163.925	. . . .	41.247	. . . .	41.247	3 437	37 816	. . . .	37.816	3.151	+ 9·1	13.749	12.605	Innsbruck-Hall i. T.
269.879	. . . .	35.849	. . . .	35.849	5 121	38.389	. . . .	38.389	5.484	— 6·6	20.484	21.936	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
344.301	. . . .	49.146	. . . .	49.146	8.191	45.750	. . . .	45.750	7.625	+ 7·4	32.764	30.500	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie Hütteldorf)
26.112	14.463	7.333	16.684	24.017	1.715	6.534	13.577	20.111	1.437	+ 19·3	6.860	5.748	Salzburger Eisenb. u. Tr.
214.190	26 212	46.180	29.347	75.527	3.021	44.237	35.774	80.011	3.200	— 5·6	12.084	12.800	Wr.Localb.-A.-G. (Wien-Guntrsd.-Baden)
34,171.746	23,995.865	30,652.274	101,317.472	131,969.746	6.694	28,783.014	103,826.020	132,609.034	6.832	— 2·0	26.776	27.328	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate März		Im Monate März 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate März 1902				1901		Differenz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende März	
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	im Ganzen	per Kilom.			
	1902	1901										1902	1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische													
Achenseebahn[1])	6·31	6·31	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Gaisbergbahn[1])	5·25	5·25	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	7.853	10	4.054	63	4.117	. . .	1.664	. . .	. . .	. . .	. .
Schafbergbahn[1])	5·83	5·83	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Schneebergbahn[1])	9·67	9·67	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Oesterreichische Eisenbahnen													
Aussiger elektr. Kleinbahnen	7·15	7·15	119.775	. . . .	13.458	. . . .	13.458	. . .	12.521	. . .	. . .	. . .	. .
Baden-Vöslau	11·09	11·09	5.125	. . . .	893	. . . .	893	. . .	652	. . .	. . .	. . .	.
Bielitz-Zigeunerwald	4·84	4·84	26.131	. . . .	3.306	. . . .	3.306	. . .	2.853	. . .	. . .	. . .	. .
Brünner Strassenbahnen	18·61	18·61	478.051	9 380	54.519	11.627	66.146	. . .	58.332	. . .	. . .	. . .	. .
Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf	12·90	. . .	88.270	. . . .	14.873	. . . .	14.873	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·43	6·43	96.259	. . . .	10.229	. . . .	10.229	. . .	7.519	. . .	. . .	. . .	. .
Gablonzer elektr. Strassenbahn	21·90	21·90	131.624	. . . .	24.111	. . . .	24.111	. . .	21.170	. . .	. . .	. . .	. .
Gmunden Bahnhof-Stadt	2·53	2·53	6.671	. . . .	1.473	. . . .	1.473	. . .	1.402	. . .	. . .	. . .	. .
Grazer elektrische Kleinbahnen	30·96	21·54	625.159	. . . .	102.439	. . . .	102.439	. . .	79.548	. . .	. . .	. . .	. .
Graz-Maria Trost	5·12	5·12	31.139	. . . .	7.814	. . . .	7.814	. . .	5.812	. . .	. . .	. . .	. .
Grazer Schlossbergbahn (Seilbahn m. elektr. Betrieb)	0·21	0·21	7.417	. . . .	1.395	. . . .	1.395	. . .	697	. . .	. . .	. . .	. .
Krakauer elektrische Kleinbahnen	4·42	. . .	226.257	. . . .	24.609	. . . .	24.609	. . .	19.532	. . .	. . .	. . .	. .
Laibacher elektr. Strassenbahn	5·20	. . .	64.414	. . . .	8.638	. . . .	8.638	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Lemberger elektrische Eisenb.	8·32	8·32	350.772	. . . .	43.891	. . . .	43.891	. . .	38.744	. . .	. . .	. . .	. .
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	6·04	6·04	152.746	. . . .	22.919	. . . .	22.919	. . .	19.916	. . .	. . .	. . .	. .
Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südbahn-Gesellschaft)	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Olmützer elektrische Strassenb.	5·35	5·35	93.249	. . . .	14.263	. . . .	14.263	. . .	13.001	. . .	. . .	. . .	. .
Pilsener elektrische Kleinbahnen	10·60	10·60	115.063	. . . .	11.455	. . . .	11.455	. . .	11.716	. . .	. . .	. . .	. .
Prager elektr. Strassenbahn incl. Prag (Smichow)-Košíř	43·17	31·29	1,685.851	. . . .	218.659	. . . .	218.659	. . .	164.048	. . .	. . .	. . .	. .
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.)[1])	1·37	1·37	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Prag-Vysočan-Lieben	7·51	6·88	149.501	. . .	18.023	. . . .	18.023	. . .	18.543	. . .	. . .	. . .	. .
Reichenberger elektr. Strassenb.	6·19	6·19	125.710	. . .	15.964	. . . .	15.964	. . .	13.857	. . .	. . .	. . .	. .
Teplitz-Eichwald	10·51	10·51	136.767	52	16.642	51	16.693	. . .	15.972	. . .	. . .	. . .	. .
Triester elektrische Kleinbahnen	17·30	17·30	632.018	. . . .	76.933	. . . .	76.933	. . .	59.064	. . .	. . .	. . .	. .
Wiener elektrische Strassenb.	111·25	44·47	10,868.900	. . . .	1,469.082	. . . .	1,469.082	. . .	509.727	. . .	. . .	. . .	. .
Wien (Praterstern)-Kagran	5·40	5·40	72.605	. . . .	11.619	. . . .	11.619	. . .	10.120	. . .	. . .	. . .	. .
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·10	0·10	18.928	. . . .	748	. . . .	748	. . .	587	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf den Laurenziberg in Prag[1])	0·39	0·39	5.189	. . . .	730	. . . .	730	. . .	390	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf die Festung Hohensalzburg[1])	0·19	0·19	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .

[1]) Im Monate März war der Verkehr eingestellt.

Transportzunahmen zeigen sich vornehmlich bei

Zucker, raffinirt	um	5.371 t
Zucker, roh	„	2.524 t
Steinen aller Art	„	2.603 t
Erzen und Schlacken	„	751 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen bei

Getreide aller Art	um	16.621 t
Mehl und Mahlproducten	„	4.414 t
Holz aller Art	„	10.877 t
Eisen und Stahl	„	5.432 t
Kohlen	„	86.805 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 163 Personen ab und das Erträgniss um K 3768 zu.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Frachtquantums um 5403 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 12.356 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere bei

Mehl und Mahlproducten	um	176 t
Steinen aller Art	„	1437 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu constatiren bei

Getreide aller Art	um	1480 t
Zucker, roh	„	2.175 t
Holz aller Art	„	1.412 t
Erzen und Schlacken	„	578 t
Eisen und Stahl	„	242 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 5218 Personen ab und das Erträgniss um K 72 zu.

Vom 1. Jänner bis Ende März 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende März								Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1902				1901			Differz. per Kilom. in Percent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.			
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen				Kronen		
Zahnradbahnen.												
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
10.622	133	6.016	186	6.202	. . .	2.387	337	2.724	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Schneebergbahn
mit elektrischem Betriebe.												
331.384	. . . . .	37.358	. . . . .	37.358	. . .	33.900	. . . . .	33.900	. . .	. . .	. . .	Aussiger elektr. Kleinb.
6.122	. . . . .	1.012	. . . . .	1.012	. . .	1.545	. . . . .	1.545	. . .	. . .	. . .	Baden-Vöslau
75.530	. . . . .	12 946	. . . . .	12.946	. . .	11.363	. . . . .	11.363	. . .	. . .	. . .	Bielitz-Zigeunerwald
1,334.305	30.488	152.604	37.917	190.521	. . .	125.399	26.302	151.701	. . .	. . .	. . .	Brünner Strassenbahn
231.141	. . . . .	39.727	. . . . .	39.727	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Brüx-Oberleutensd.-J.
258.472	. . . . .	27.322	. . . . .	27.322	. . .	19.734	. . . . .	19.734	. . .	. . .	. . .	Czernowitzer elektr. B
365.066	. . . . .	66.921	. . . . .	66.921	. . .	25.229	. . . . .	25.229	. . .	. . .	. . .	Gablonzer elektr. Str.-E
18.388	. . . . .	4.136	. . . . .	4.136	. . .	3.986	. . . . .	3.986	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf.-Stadt
1,682.530	. . . . .	281.383	. . . . .	281.383	. . .	223.092	. . . . .	223.092	. . .	. . .	. . .	Grazer elektr. Kleinb.
65.187	. . . . .	15.669	. . . . .	15.669	. . .	12.949	. . . . .	12.949	. . .	. . .	. . .	Graz-Maria Trost
15.899	. . . . .	2.839	. . . . .	2.839	. . .	1.538	. . . . .	1.538	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn (Seilb. mit elektr. Betr.)
615.618	. . . . .	66.624	. . . . .	66.624	. . .	50.771	. . . . .	50.771	. . .	. . .	. . .	Krakauer elektr. K einb
178.668	. . . . .	24.376	. . . . .	24.376	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Laibacher elektr. Str.-B.
972.694	. . . . .	121.847	. . . . .	121.847	. . .	109.852	. . . . .	109.852	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
415.806	. . . . .	62.503	. . . . .	62.503	. . .	55.387	. . . . .	55.387	. . .	. . .	. . .	Linz-Urf.-Pöstlingberg
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südb.-G.)
260.747	. . . . .	40.546	. . . . .	40.546	. . .	37.141	. . . . .	37.141	. . .	. . .	. . .	Olmützer elektr. Str.-B.
314.665	. . . . .	31.223	. . . . .	31.223	. . .	29.938	. . . . .	29.938	. . .	. . .	. . .	Pilsner elektr. Kleinb.
4,856.867	. . . . .	641.022	. . . . .	641.022	. . .	492.922	. . . . .	492.922	. . .	. . .	. . .	Prager elektr. Str.B. incl. Prag (Smichow)-Košíř
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Belvedere)-Bubna
434.688	. . . . .	51.722	. . . . .	51.722	. . .	50.566	. . . . .	50.566	. . .	. . .	. . .	Prag-Vysočan-Lieben
349.049	. . . . .	44.455	. . . . .	44.455	. . .	38.700	. . . . .	38.700	. . .	. . .	. . .	Reichenberger elektr.St.
400.146	232	47.196	255	47.451	. . .	44.572	195	44 767	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald
1,606.267	. . . . .	188.559	. . . . .	188.559	. . .	163.643	. . . . .	163.643	. . .	. . .	. . .	Triester elektr. Kleinb.
29,318.288	. . . . .	3,948.455	. . . . .	3,948.455	. . .	1,389.405	. . . . .	1,398.405	. . .	. . .	. . .	Wiener elektr.Strassenb.
197.591	. . . . .	32.942	. . . . .	32.942	. . .	28.828	. . . . .	28.828	. . .	. . .	. . .	Wien-Kagran
Drahtseilbahnen.												
53.031	. . . . .	2.048	. . . . .	2.048	. . .	635	. . . . .	635	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Laurenziberg in Prag
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 3413 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 10.107 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel: Holz aller Art, Steine aller Art, sowie Eisen und Stahl eine Mehrverfrachtung, und der Artikel: Erze und Schlacken eine Minderverfrachtung aufweisen.

Hinsichtlich der Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zum Monate März 1901, im Personenverkehre eine Abnahme um 67 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 206, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 1024 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 1732.

Diesbezüglich ist hauptsächlich betreffs der Artikel Getreide aller Art, sowie Mehl und Mahlproducte eine Mehr- und betreffs des Artikels Eisen und Stahl eine Minderverfrachtung zu verzeichnen.

Rücksichtlich der Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz ergab sich im Personenverkehre eine Zunahme um 157 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 328, ferner im Güterverkehre eine Zunahme des Frachtquantums um 480 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 1587. Hiebei ist insbesondere hinsichtlich des Artikels Holz aller Art eine Mehrverfrachtung zu constatiren.

Auf der Localbahn Auspitz resultirte im März 1902, gegenüber dem März 1901, im Personenverkehre eine Abnahme um 1129 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 300, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 693 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 357.

Diesfalls ist insbesondere rücksichtlich der Artikel Mehl und Mahlproducte, sowie Steine aller Art eine

Mehr- und rücksichtlich des Artikels Getreide aller Art eine Minderbeförderung wahrzunehmen.

Was schliesslich die Localbahn Mutenitz-Gaya betrifft, so ergab sich auf dieser im Personenverkehre eine Abnahme um 15 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 142, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 1345 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 611.

Diesbezüglich weisen insbesondere die Artikel Getreide aller Art, Mehl und Mahlproducte, sowie Zucker, roh, eine Transportzunahme auf.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Der im Monate März 1902 resultirende Einnahmenausfall gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres muss lediglich auf die noch immer anhaltende Minderfrequenz beim Kohlen- und Erzverkehr zurückgeführt werden.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate März 1902 auf den gesammten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:
(provisorische Ziffern pro März 1902, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:		
Garantirtes Netz . . .	+ 61.915 Personen	+ K 35.379
Ergänzungsnetz . . .	+ 24.879 „	+ „ 17.484
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	+ 26.742 „	+ „ 7.441

Der grössere Verkehr und die Mehreinnahme erklären sich dadurch, dass die Osterfeiertage dieses Jahres in den Monat März fielen.

B. Frachtenverkehr:
(provisorische Ziffern pro März 1902, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn:	Garantirtes Netz .	— 21.928 t — K 24.859
„ „	Ergänzungsnetz .	— 13.192 t — „ 113.356
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn		— 13.877 t — „ 22.272

Der Ausfall ist hauptsächlich durch eine starke Abnahme des Kohlenverkehres und des Anschluss- und Transitgüterverkehres zu begründen.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesammtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluss der Localbahnen, im Monate März 1902 erzielten Einnahmen haben, im Vergleiche mit dem correspondirenden Monate des Vorjahres, eine Abnahme um K 19.138 erfahren, indem sich aus dem Personenverkehre eine Mehreinnahme von K 122.971, aus dem Frachtenverkehre dagegen ein Ausfall von K 142.109 ergab.

Die Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben hat gleichfalls eine Mindereinnahme von K 1369 zu verzeichnen.

Personenverkehr	— K 121
Frachtenverkehr	— K 1.248

Dagegen traten bei den Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Mödling-Brühl Steigerungen in den Einnahmen ein.

Dieselben betrugen

bei erstgenannter Bahn	K 7.761
Personenverkehr	+ K 1.821
Frachtenverkehr	+ K 5.940
bei letzterer Bahn	K 596

Bei den Pachtbahnen ergaben sich nachstehende Zunahmen der Erträgnisse:

Leoben-Vordernberger Bahn	K 740
Personenverkehr	+ K 930
Frachtenverkehr	— K 190
Localbahn Radkersburg-Luttenberg .	K 2.521
Personenverkehr	+ K 407
Frachtenverkehr	+ K 2.114
Localbahn Laibach-Ober-Laibach .	K 1.036
Personenverkehr	+ K 886
Frachtenverkehr	+ K 150

Ein Rückgang in den Einnahmen trat hingegen ein bei der

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn um	K 81.313
Personenverkehr	+ K 2.203
Frachtenverkehr	— K 83.516
Graz-Köflacher Bahn um	K 76.765
Personenverkehr	— K 1.023
Frachtenverkehr	+ K 77.788
und der Localbahn Cilli-Wöllan um .	K 599
Personenverkehr	+ K 789
Frachtenverkehr	— K 1.388

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate März 1902 wurden im Vergleiche mit demselben Monate des Vorjahres 8553 Personen mehr befördert und K 1008 mehr vereinnahmt. Im Güterverkehre zeigt sich eine Abnahme von 3239 t bei einer Mehreinnahme von K 5772. Der Ausfall an Transportmengen ist durch den Rückgang der Schotter- und Ziegelsendungen begründet, während die Mehreinnahme auf eine Steigerung der beförderten Menge höher tarifirender Artikel zurückzuführen ist.

Insgesammt haben sich die Einnahmen um K 6780 erhöht.

Schneebergbahn, Adhäsionsstrecke. Im Personenverkehre zeigt sich ein Einnahmenausfall von K 502, im Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 1769.

Im Gesammten ergibt sich somit eine Einnahmensteigerung von K 1267.

Berichtigung der im Verordnungs-Blatte Nr. 21 ex 1902 publicirten Transporteinnahmen des Jahres 1901 auf Grund nachträglicher definitiver Buchungen.

K. k. österr. Staatsbahnen
(Staatseisenbahnbetrieb).

Publicirte Einnahmen für das Jahr 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	238,718.200
Auf Grund definitiver Abrechnungen bis Ende December 1901 berichtigte Transporteinnahmen .	„	239,839.814
Gegenüber den definitiven Einnahmen pro 1900 (inclusive Mühlkreisbahn für die Zeitperiode vom 18. October bis Ende December 1901) per	„	235,590.810
resultirt für das Jahr 1901 eine Mehreinnahme von	K	4,249.004

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn
a) alte Linien.

Publicirte Einnahmen für das Jahr 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	14,686.021
Bis Ende December 1901 richtiggestellte Transporteinnahmen	„	14,702.406
Definitive Einnahmen pro 1900	„	13,249.944
Somit pro 1901 Mehreinnahme von	K	1,452.462

b) Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg.

Publicirte Einnahmen für das Jahr 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	1,991.572
Bis Ende December berichtigte Einnahmen pro 1901	„	2,020.405
Definitive Einnahmen pro 1900	„	1,352.793
Daher pro 1901 Mehreinnahme . . .	K	667.612

Buschtěhrader Eisenbahn.

a) Linie Lit. A.

Publicirte Einnahmen für das Jahr 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	8,393,688
Bis Ende November richtiggestellte Einnahmen für das Jahr 1901	„	8,363.290
Definitive Einnahme pro 1900	„	8,096.807
Mehreinnahme pro 1901	K	266.483

b) Linie Lit. B.

Publicirte Einnahmen für das Jahr 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	14,646.265
Bis Ende November 1901 richtiggestellte Einnahmen pro 1901	„	14,894.188
Definitive Einnahme pro 1900	„	14,691.345
Mehreinnahme pro 1901	K	202.843

Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Oesterreichische Strecke.

Publicirte Einnahmen laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902 für das Jahr 1901	K	6,111.316
Bis Ende November 1901 richtiggestellte Einnahmen pro 1901	„	6,382.600
Definitive Einnahmen pro 1900	„	6,252.880
Mehreinnahme pro 1901	K	129.720

Oesterr. Nordwestbahn.

a) Garantirte Strecken.

Publicirte Einnahmen für das Jahr 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	23,799.157
Bis Ende December 1901 berichtigte Einnahmen pro 1901	„	24,467.906
Definitive Einnahmen pro 1900	„	24,282.056
Mehreinnahme pro 1901	K	185.850

b) Ergänzungsnetz.

Publicirte Einnahmen für das Jahr 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	15,001.099
Bis Ende December 1901 berichtigte Einnahmen pro 1901	„	15,474.496
Definitive Einnahmen pro 1900	„	16,301.227
Mindereinnahme pro 1901	K	826.731

c) Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Publicirte Einnahmen für das Jahr 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	8,042.950
Bis Ende December 1901 berichtigte Einnahmen pro 1901	„	8,259.440
Definitive Einnahmen pro 1900	„	8,414.096
Mindereinnahme pro 1901	K	154.656

Südbahn-Gesellschaft.

a) Oesterreichische Linien inclus. Localbahnen Liesing-Kaltenleutgeben und Spielfeld-Radkersburg und exclus. Localbahn Mödling-Brühl (elektrischer Betrieb).

Publicirte Einnahmen für das Jahr 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	86,982.957
Bis Ende December 1901 berichtigte Einnahmen pro 1901	„	87,540.147
Definitive Einnahmen pro 1900	„	89,198.913
Mindereinnahme pro 1901	K	1,658.766

b) Pachtbahnen der Südbahn-Gesellschaft.

Graz-Köflacher Eisenbahn.

Publicirte Einnahmen für das Jahr 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	3,644.484
Bis Ende 1901 berichtigte Einnahmen pro 1901	„	3,644.402
Definitive Einnahmen pro 1900	„	3,843.267
Mindereinnahme pro 1901	K	198.865

Leoben-Vordernberger Bahn.

Publicirte Einnahmen für das Jahr 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	1,370.744
Bis Ende December 1901 berichtigte Einnahmen pro 1901	„	1,365.304
Definitive Einnahmen pro 1900	„	1,337.015
Mehreinnahme pro 1901	K	28.289

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.

Publicirte Einnahmen für das Jahr 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	3,112.846
Bis Ende December 1901 berichtigte Einnahmen pro 1901	„	3,065.797
Definitive Einnahmen pro 1900	„	2,908.976
Mehreinnahme pro 1901	K	156.821

Inland.

Parlamentarisches.

In der 135. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 2. Mai wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachfolgende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Choc und Genossen, betreffend die Forderungen der Eisenbahnbediensteten;

2. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, über den Turnus der Zugsbegleiter in Stanislau.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Vorlage des Detailprojectes für den Ausbau des Betriebsbahnhofes Grinzing.) Das vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegte Detailproject für den Aushau des Betriebsbahnhofes Grinzing der Wiener elektrischen Strassenbahnen wurde geprüft und im Allgemeinen entsprechend befunden. Das gegenständliche Project wurde unter Einem an die k. k. Statthalterei in Wien im Sinne des § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, zur Prüfung vom Standpunkte der Localinteressen und der Bauordnung für Wien mit der Ermächtigung geleitet, der Gemeinde Wien den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 16.773.]

Localbahn Gänserndorf-Pyrawarth-Gaunersdorf. (Vorlage der Unterbau-Typenpläne.) Die vom niederösterreichischen Landes-Eisenbahnamte vorgelegten Pläne für den Unterbau der normalspurigen Localbahn Gänserndorf-Pyrawarth-Gaunersdorf wurden vom k. k. Eisenbahnministerium zur Anwendung bei der gegenständlichen Localbahn genehmigt. [E.-M.-Z. 16.225.]

Bahnlinie Petersdorf—Grünthal—Oberpolaun. (Mauerwerksanlage des Grenzviaductes in km 33·1/3.) Die von der kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau vorgelegten Projecte für die Mauerwerksanlage des Grenzviaductes über das Iserthal in km 33 1/3 der Bahnlinie Petersdorf—Grünthal—Oberpolaun wurden vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt. [E.-M.-Z. 15.939.]

Localbahn Čerčan-Modřan. (Anberaumung der staatlichen Collaudirung der baulichen Anlagen der Theilstrecke Eule—Měchenitz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Vornahme der staatlichen Collaudirung der baulichen Anlagen der Theilstrecke Eule—Anschluss bei Měchenitz der Localbahn Čerčan-Modřan für den 27. Mai 1902 und eventuell die folgenden Tage angeordnet. Mit der Durchführung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Baurath Franz Strzizek betraut. [E.-M.-Z. 52.967 ex 1901.]

Localbahn Kimpolung - Dorna watra. (Ausführung der Eisenconstructionen für normale offene Durchlässe nach Normalblatt Nr. 2/U Br der k. k. österr. Staatsbahnen.) Das vom Verwaltungsrathe der Bukowinaer Localbahnen gestellte Ansuchen, die Eisenconstructionen für die normalen offenen Durchlässe von 2 m Lichtweite und oben liegender Fahrbahn in km 98·319, km 100·427, km 102·287, km 102·628, km 102·891, km 103·242, km 104·385 und km 106·150 der im Bau befindlichen Theilstrecke Jakobeny—Dorna watra der Localbahn Kimpolung - Dorna watra nach dem Normalblatte Nr. 2/U Br der k. k. österr. Staatsbahnen ausführen zu dürfen, wurde vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt. [E.-M.-Z. 17.648.]

Eisenbahnlinie Spalato — Sinj. (Einschaltung eines Durchlasses in km 42·6/7 und km 46·3, sowie Verlängerung des Abzugsgrabens in km 46·2/4. Anordnung der politischen Begehung.) Die von der k. k. Eisenbahnbauleitung in Spalato vorgelegten Projecte für die Einschaltung je eines 0·6 m weiten Durchlasses in

km 42·6/7 und km 46·3, sowie der Verlängerung des Abzugsgrabens in km 46·2/4 der Eisenbahnlinie Spalato—Sinj behufs Verbesserung der Wasserabgussverhältnisse wurden vom fachlichen Standpunkte als entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Zara zur Vornahme der politischen Begehung nach Massgabe den einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Einladung übermittelt, diese Amtshandlung unter Einem mit der zufolge des Eisenbahn-Ministerialerlasses, Z. 18.921, zu veranlassenden politischen Begehung der Projecte für die Varianten und Durchlasseinschaltungen zwischen km 12·8 und 16·9 vorzunehmen. [E.-M.-Z. 20.998.]

Projectirte Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest—St. Andrae. (Theilstrecke km 31·240 bis km 32·600 und Project für die Herstellung einer schmalspurigen Schleppbahn mit Locomotivbetrieb vom Nordportale des Karawankentunnels über den Installationsplatz zum Steinbruche „Kuchel" im Rosenbachthale. Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat auf Grund des Eisenbahn-Ministerialerlasses, Z. 16.384, hinsichtlich der von der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Klagenfurt vorgelegten Detailprojecte der Theilstrecke km 31·240 bis km 32.600 der projectirten Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae und bezüglich des Projectes für die Herstellung einer schmalspurigen Schleppbahn mit Locomotivbetrieb vom Nordportale des Karawankentunnels über den Installationsplatz zum Steinbruche „Kuchel" im Rosenbachthale die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung auf den 22. Mai 1902 anberaumt.

Mit der Leitung dieser gemäss der Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, bezw. der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, angeordneten Amtshandlung wurde der k. k. Landesregierungsrath Max Ritter v. Grabmeyr betraut. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am obgenannten Tage um 9 Uhr Vormittags beim Schlosse Rosenbach. [E.-M.-Z. 20.302.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zusammenstellung

der Verspätungen mit denen die Züge mit Personenbeförderung im Monate März 1902 in den Endstationen anlangten.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direction Wien . .	611	15684	992	17287	9	16	.	25	0·1	21	.	2		.	.	.	2	.	4
„ Linz . .	193	3382	217	3792	1	20	.	21	0·6	15	2	5	.	.	.	.	.	.	.
„ Innsbruck	372	2067	124	2563	1	5	5	11	0·4	4	1	14	.	1	.	.	.	.	4
„ Villach .	217	2066	2666	4949	2	19	14	35	0·7	24	.	8	.	3	.	.	2	.	.
„ Triest . .	62	932	124	1118	7	8	.	15	1·3	14	.	1	.	.	.	.	.	.	1
„ Pilsen .	186	2282	4310	6778	5	15	10	30	0·4	30	3	28	.	1	.	.	1	3	9
„ Prag . .	224	2882	3490	6596	8	37	9	54	0·8	35	.	16	.	3	.	.	.	.	5
„ Olmütz .	124	1723	3269	5116	1	.	3	4	0·1	3	.	.	.	.	.	.	.	1	2
„ Krakau .	93	1872	306	2271	7	17	4	28	1·2	10	.	19	7	.	.	.	3	.	.
„ Lemberg	62	1643	403	2108	.	1	.	1	0·0	.	.	2	.	.	.	.	.	.	1
„ Stanislau	124	885	2890	3899	2	5	.	7	0·2	2	.	1	.	3	.	.	1	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	955	682	1637	.	2	.	2	0·1	2	.	3	.	.	.	.	.	.	1
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft .	186	1209	1147	2542	.	2	.	2	0·1	3	.	4	.	.	.	.	.	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	124	435	1674	2233	3	.	1	4	0·2	3	.	2	.	.	.	.	.	.	2
Eisenbahn Wien-Aspang	.	984	62	1046	.	13	.	13	1·2	6	.	7	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	376	.	376	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	795	5372	5103	11270	63	89	8	160	1·4	141	9	58	14	.	.	.	3	.	16
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	70	626	14	710	.	2	.	2	0·3	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn .	.	186	62	248	.	2	.	2	0·8	.	.	1	.	.	.	.	.	1	.
Oesterr. Nordwestbahn	373	5998	156	6527	5	15	2	22	0·3	22	2	17	.	.	.	.	.	.	3
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	713	5783	3813	10309	26	52	2	80	0·8	68	1	32	13	1	.	.	2	2	1
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . .	.	327	45	372	.	5	.	5	1·3	7	4	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1049	6630	278	7927	73	66	2	141	1·8	101	24	45	.	.	.	.	.	.	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1800	.	1800	.	5	.	5	0·3	4	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	2	558	.	560	.	1	.	1	0·2	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Frachtbegünstigung für Sendungen von lebendem Geflügel, welches in Steigen oder Verschlägen mit festen Wänden aufgegeben wird.) Um das verfrachtende Publicum zu veranlassen, bei der Beförderung von lebendem Geflügel anstatt der jetzt üblichen voluminösen, rundbödigen und schwach construirten Ruthenkörbe, welche infolge ihrer Form und Dimension zum Eisenbahntransporte weniger geeignet sind, die auch aus Bahnmanipulationsrücksichten entsprechenderen Behältnisse mit festen Wänden zu benützen, wird für Sendungen von lebendem Geflügel als Frachtgut, welche in viereckigen Steigen oder Verschlägen mit festen Wänden zur Aufgabe gebracht werden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 41), auf sämmtlichen Linien der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der Pécs-Barcser Eisenbahn eine Frachtermässigung eingeräumt. Die Länge solcher Steigen oder Verschläge soll 120 cm, die Breite derselben 100 cm nicht überschreiten, wogegen deren Höhe bei Hühnersteigen 35—38 cm und bei Gänse- oder Truthühnersteigen 50—60 cm betragen kann. Die Frachtbegünstigung besteht darin, dass für das in den erwähnten Behältnissen mit festen Wänden und viereckigen Böden zur Aufgabe gelangende lebende Geflügel als Frachtgut auf den oben genannten Linien die Frachtberechnung für das Bruttogewicht nach Classe II, anstatt wie früher nach Classe I, bezw. nach den Frachtsätzen für ermässigtes Eilgut erfolgt. Diese Begünstigung gilt, wie „Közlöny" verlautbart, bis auf Widerruf, vorläufig jedoch spätestens bis Ende dieses Jahres, und gelangt im Kartirungswege zur Anwendung. Das verfrachtende Publicum wird auf diese Begünstigung mit dem Beifügen aufmerksam gemacht, dass auf den ungarischen, österreichischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen eine gewisse Frachterhöhung für das in Körben zur Aufgabe gelangende lebende Geflügel in Aussicht genommen wurde, weshalb es im Interesse der Geflügelhändler liegt, schon jetzt Vorsorge zu treffen, dass ihre Körbevorräthe durch die zum Bahntransporte geeigneteren viereckigen festen und nach dem Obigen billiger beförderten Behältnisse ersetzt werden.

— (Regulativ, betreffend den Transport von Borstenviehsendungen.) Die Direction der königlich Ungarischen Staatsbahnen hat, wie „Közlöny" verlautbart, mittelst Circularerlasses sämmtliche Stationsorgane strenge angewiesen, sorgsam darüber zu wachen, dass bei Verfrachtungen von Borstenvieh die Tränktröge von ihrem normalen Platze nicht entfernt werden. Veranlassung hiezu gab die Anzeige, dass in mehreren Stationen des Staatsbahnnetzes es wiederholt vorgekommen ist, dass die Verfrächter von Borstenvieh die in den Eisenbahnwagen befindlichen Tränktröge behufs Vergrösserung der Ladefläche aus ihrer normalen Lage entfernten, bezw. mit Hilfe eines Eisendrahtes an den Seitenwänden des Wagens befestigten. Durch dieses eigenmächtige unbefugte Vorgehen der Verfrächter wird die Möglichkeit des Tränkens der Borstenviehtransporte behindert, ferner können die verladenen Thiere selbst Schaden erleiden, wie es auch factisch sich ereignete, dass durch einen herabhängenden Draht, in den sich ein Thier verfangen, dasselbe derartige Verletzungen erlitt, dass es gefällt werden musste; auch können die nach seitwärts befestigten Tränktröge infolge der Erschütterungen des Wagens beim Verschieben und während der Bewegung des Zuges leicht herabfallen und die verladenen Thiere hiebei verletzen.

— (Gewährung von Reexpeditionsbegünstigungen nach und ab Lagerhäuser der Station Mezötur.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die seit 1. Jänner 1899 für die Lagerhäuser der österreichisch-ungarischen Monarchie giltigen Reexpeditionsbegünstigungen auf die in den Producten- und Waarenlagerhäusern der Mezöturer Sparcasse (Station ihrer Hauptlinie Budapest—Szolnok—Mezötur—Tövis, ferner der in ihrem Betriebe stehenden Localbahnen Mezötur-Turkeve und Mezötur-Szarvas-Mezöhegyes) eingelagerten Getreide- und andere Waarensendungen, die für das genannte Lagerhaus in Mezötur anlangen oder von dort nach den Stationen des Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger, bezw. Lindauer Eisenbahnverbandes mittelst Eisenbahn versendet werden, ausgedehnt wurde.

— (Einführung neuer Tarifsätze für Heu- und Strohsendungen.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass im Verkehre von Heu- und Strohsendungen von Arad transit 272, Bajnok 271, Bikity-Borsod 274, Csantavér 269, Csengöd 254, Detta 290, Gyoma 260, Gyoma transit 257, Horgos 271, Horgos transit 268, Karczag 260, Kisujssállás 255, Kisujssállás transit 252, Kurtias 272, Mezötur 255, Mokrin 274, Nagy-Kikinda 276. Nagy-Kikinda transit 273, O-Pázna 289, Sarkad 270, Szabadka 267, Szabadka transit 264, Szeged 268, Szeged transit 265, Szeged-Rókus 268, Temesvár-Gyárváros 284, Temesvár-Józsefváros 284, Ujvidék 284, Ujvidék transit 281, Zsombolya 278, Zsombolya 275, nach Alt-Carbe an der Oder bei directer Kartirung ein neuer Tarif (per 100 Kilogramm in Pfennigen) für Sendungen von 10.000 kg per Frachtbrief in Anwendung gelangt. Die Uebergangstarife sind nur für Heu- und Strohsendungen von den Stationen der in den obigen Stationen anschliessenden Localbahnen und von den in Szegedin und Arad anschliessenden Stationen der Arad-Csanáder Bahn giltig.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ergänzung der Bestimmungen für den Transport von Reisegepäck.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass im Sinne der Bestimmungen des seit 1. Jänner 1901 giltigen Personen- und Gepäckstarifes bei der Aufgabe von Gepäcksstücken nicht die Anzahl derselben, sondern das Gesammtgewicht als Basis für die Berechnung der Transportgebühr anzunehmen ist. Wenn nun mehrere Gepäcksstücke zur Aufgabe gelangten, so wurden dieselben in der Regel mit einander vereinigt und deren Gewicht wurde der Verrechnung zugrunde gelegt. Nachdem es jedoch nicht im Interesse des reisenden Publicums liegt, mehrere kleinere Gepäcksstücke mit einander zu verbinden und vereint aufzugeben, nachdem ferner die während des Transportes häufig eintretende Loslösung der einzelnen Gepäcksstücke von einander zu unliebsamen Reclamationen und Ersatzansprüchen geführt haben, so hat sich die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen veranlasst gesehen, ihre Organe anzuweisen, das Publicum bei Aufgabe von Reisegepäck aufmerksam zu machen, dass durch die Vereinigung mehrerer Gepäcksstücke zu einem einzigen demselben keinerlei Vortheil erwächst, weil ein dem bestehenden Gepäckstarif gegenüber billigerer Transportsatz daraus nicht resultirt, weshalb das Zusammenbinden mehrerer Gepäcksstücke vermieden werden möge. Wenn aber trotzdem mehrere kleinere Gepäcksstücke zu einem einzigen vereinigt, zusammengebunden, zur Aufgabe gelangen, so kann die Aufnahme nur dann erfolgen, wenn die einzelnen Stücke gleicher Grösse sind und in einer solchen Weise fest mit einander verbunden sind, dass sie unterwegs sich nicht von einander loslösen können. Jedes einzelne derart mit einander verbundene Gepäcksstück ist mit dem Namen der Bestimmungsstation und mit der Recepissenummer zu versehen. Sollte jedoch bei der Gepäcksaufnahme constatirt werden, dass die einzelnen Gepäcksstücke nicht in der erwähnten Weise, sondern lose, oder mit nicht genügend starkem Spagat zusammengebunden sind, oder aber verschiedener Form und Grösse sind und daher nicht dauerhaft zusammengebunden werden können, so dürfen dieselben auch „als mangelhaft verpackt" bezeichnet zum Transporte nicht aufgenommen werden.

— (Telegraphische Verständigung der Absender unbestellbarer, dem Verderben unterliegender Sendungen seitens der Ankunftsstation.) Die Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen pflegen, wenn dem Verderben leicht entgegengehende Sendungen nicht sofort von der Station abtransportirt werden, die Aufgeber der betreffenden Sendungen telegraphisch von der Unbestellbarkeit der Waaren zu verständigen. Nachdem nun hiedurch den Parteien Kosten erwuchsen, deren Rückerstattung in allen jenen Fällen verlangt wurde, wenn die telegraphische Verständigung sich als überflüssig erwies, fand, wie der „Pester Lloyd" berichtet, die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen sich veranlasst, sämmtliche Stationen aufmerksam zu machen, dass nur in besonders dringenden Fällen der Aufgeber von der Unbestellbarkeit der angelangten Sendungen telegraphisch verständigt werde, nämlich in jenen Fällen, wenn bei genauer Erwägung der besonderen Umstände es als im Interesse der Partei gelegen gefunden wird, dass sie raschestens Kenntniss von der Unbestellbarkeit der Waaren erhalte.

Ausland.

Deutsches Reich. (Theilweise Inbetriebnahme des Erweiterungsbaues des Staatsbahnhofes in Halle a. S.) Am 30. April ist der umfangreiche Erweiterungsbau des Staatsbahnhofes in Halle a. S. theilweise in Betrieb genommen worden. Der Gesammtneubau wird voraussichtlich gegen Ende Mai fertiggestellt sein.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Hinausgabe eines Erlasses, betreffend die Verwendung von Steinschlag zur Unterbettung der Schienenstösse.) Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat betreffs Verwendung von Steinschlag zur Unterbettung der Schienenstösse einen Erlass an die Eisenbahn-Directionen gerichtet, worin es heisst: Der Uebergang von Kiesbettung zur Steinschlagbettung ist in einer Reihe von Fällen in der Weise bewirkt worden, dass zunächst die Stossschwellen und einige der angrenzenden Mittelschwellen in Steinschlag gebettet worden sind, während die Kiesbettung unter den übrigen Schwellen erst später und allmälig durch Steinschlag ersetzt worden ist. Ich beauftrage die kgl. Eisenbahn-Directionen, alsbald über die Erfahrungen zu berichten, die mit diesem Vorgehen gemacht worden sind. Insbesondere ist anzugeben, ob daraus etwa Nachtheile für die gleichmässige Erhaltung der Höhenlage der Geleise und für den Gang der Fahrzeuge entsprungen sind. Andererseits ist auch anzugeben, ob das Verfahren etwa überwiegende Vortheile bietet, welcher Art diese sind, und ob es sich empfehlen würde, es bei grösseren Geleiseumbauten regelmässig anzuwenden.

— (Directionsbezirk Altona: Eröffnung des zweigeleisigen Betriebes auf der Strecke Stade—Cuxhaven.) Am 4. Mai ist der völlige zweigeleisige Betrieb auf der Strecke Stade—Cuxhaven eröffnet worden. Bis dahin war der Betrieb nur stellenweise eingeleisig, weil verschiedene eiserne Brücken im alten Geleise verstärkt werden mussten.

Schweiz. (Annahme des Gesetzes, betreffend den Bau neuer Eisenbahnen auf Berner Gebiet.) Der „Köln. Ztg." wird aus Bern gemeldet, dass in der am 4. Mai stattgehabten Bernischen Volksabstimmung das Gesetz angenommen wurde, wodurch Bern sich verpflichtet, den Bau neuer Eisenbahnen auf Berner Gebiet mit 38·5 Mill. Francs zu unterstützen; 17·5 Mill. Francs, ein Viertel des Anlagecapitals, entfallen auf die Lötschbergbahn, die geplante Zufahrtslinie zum Simplon.

England. (Selbstthätige Bremsen [Vacuum- und Westinghouse-Bremsen] im Eisenbahndienst.) Die selbstthätige Bremse ist in England fast allgemein im Eisenbahndienste eingeführt. Es gibt nur wenige Ausnahmen im rollenden Material, welche nicht mit einer Vacuum- oder mit einer Westinghouse-Bremse versehen sind. Wie ein deutsches Blatt mittheilt, sind nach den neuesten Erhebungen 51.633 Locomotiven und 12.664 Wagen mit selbstthätigen Vacuumbremsen und 21.080 Locomotiven, sowie 3510 Wagen mit Westinghouse Bremsen ausgerüstet. Die 72.713 Locomotiven, welche mit selbstthätigen Bremsen versehen sind, machen 99·5 pCt. aller im Dienst befindlichen Locomotiven, die 16.174 Wagen 99 8 pCt. des gesammten englischen Wagenparkes aus.

Schiffahrt.

Deutsches Reich. (Bau grosser Trajectschiffe für die Ostsee.) Dem Aufsatze eines deutschen Blattes über obbezeichneten Gegenstand ist Folgendes zu entnehmen: Auf den grossen nordamerikanischen und den russischen Seen sind seit Langem schon grosse Trajectschiffe im Betriebe, die imstande sind, einen ganzen Eisenbahnzug aufzunehmen. Nunmehr haben sich auch zwei deutsche Eisenbahn-Verwaltungen, die preussische und die mecklenburg-schwerinische, entschlossen, derartige Dampffähren in ihren Dienst zu stellen. Es werden derzeit auf den Schiffbauwerften in Elbing und Danzig zwei derartige Doppelschraubenfähren gebaut, welche die Passagiere im Eisenbahnzuge über die Ostsee führen sollen. Bisher musste in Warnemünde und in Altefähr umgestiegen werden. Kleine Dampfer nahmen die Reisenden auf, die sich bei jedem Wetter bequemen mussten, den angenehmen Port des Eisenbahnzuges zu verlassen, um mit Sack und Pack zu dem Dampfer zu gelangen. Mecklenburg ist seinem Nachbar Preussen zuvorgekommen. Seine Dampffähre wird in den Dienst der grossen Durchgangslinie Berlin—Warnemünd—Kopenhagen, die den Verkehr zwischen dem europäischen Festlande und den nordischen Staaten vermittelt, gestellt. Sie läuft zwischen Warnemünde und Gjedesby auf der Ostsee. Das andere Fährschiff ist für die Strecke Stralsund—Rügen bestimmt und wird zwischen Stralsund und Altefähr auf Rügen verkehren. Diese Trajectschiffe haben die stattliche Länge von 85 m und gleichen in ihrem Aeussern einem grossen Lloyddampfer.

Rheinschiffahrtsverkehr im Jahre 1901. Wie „Uhland's Wochenschrift", Leipzig, auf Grund der Aufzeichnungen des niederländischen Zollamtes in Lobith mittheilt, verkehrten daselbst während des Jahres 1901 stromaufwärts 594 Personendampfer, 6035 Schleppdampfer, 962 Frachtdampfer, sowie 20.126 Segelschiffe, zusammen 27.727 Fahrzeuge. Hievon waren 19.907 niederländische, 4401 preussische, 1562 belgische, 1513 badische, 238 hessische, 49 britische, 26 bayerische, 4 württembergische Fahrzeuge, 27 Fahrzeuge kamen aus anderen Ländern. Im Vergleiche zum Jahre 1900 hat die Zahl der Schiffe, welche auf der Bergfahrt Lobith passirten, um 256 abgenommen, und zwar die Zahl der Personendampfer um 34, der Schleppdampfer um 134 und der Segelschiffe um 153, während die Zahl der Frachtdampfer um 65 zugenommen hat.

Stromabwärts fuhren über Lobith im Jahre 1901 584 Personendampfer, 6110 Schleppdampfer, 1056 Frachtdampfer, sowie 20.811 Segelschiffe, zusammen 28.561 Fahrzeuge, und zwar 20.160 niederländische, 4388 preussische, 1942 belgische, 1645 badische, 287 hessische, 52 britische, 27 bayerische, 10 württembergische und 50 Fahrzeuge anderer Nationen. Ein Vergleich mit dem Jahre 1900 ergibt, dass die Gesammtzahl der auf der Thalfahrt Lobith berührenden Schiffe um 136 abgenommen hat, wobei die Zahl der Personendampfer um 40, der Schleppdampfer um 28, der Segelschiffe um 148 zurückgegangen ist; der Frachtdampferverkehr hat dagegen eine Zunahme von 80 Schiffen aufzuweisen.

Die Güterbeförderung stromaufwärts hat im Vergleiche zum Jahre 1900 um 396.238 t abgenommen, die Waarenbewegung stromabwärts zeigt dagegen eine Zunahme um 392.073 t.

Von den im Jahre 1901 über Lobith einclarirten Waaren gingen 85.840 t nach Dordrecht (gegen 69.985 t im Jahre 1900), 875.054 t nach Rotterdam (gegen 669.305), 160.693 t nach Amsterdam (gegen 154.224), 1,970.818 t nach anderen niederländischen Häfen (gegen 1,930.682) und 1,450.563 t nach belgischen Häfen (gegen 1,322.534). Von den im Jahre 1901 über Lobith rheinaufwärts beförderten Gütern waren 40.215 t in Dordrecht geladen (gegen 100.811 t im Jahre 1900), 6,860.263 t in Rotterdam (gegen 7,176.239), 275.145 t in Amsterdam (gegen 292.613), 61.029 t in anderen niederländischen Häfen (gegen 81.821) und 1,306.767 t in belgischen Häfen (gegen 1,283.998).

England. (Royal Mail Steam Packet Co.: Aus dem Geschäftberichte für 1901.) Der Bericht für das am 31. December 1901 beendete Geschäftsjahr dieser Gesellschaft constatirt eine Abnahme des Ueberschusses um £ 64.580 gegen 1900. Dies wurde verursacht durch eine stärkere Depression in den westindischen Colonien und durch eine ungünstige Lage des Frachtengeschäftes auf der Brasil- und La Plata-Route, sowohl ausgehend wie an der südamerikanischen Küste, sowie durch höhere Ausgaben für Kohle, Provisionen etc. Von dem Ueberschuss in der Höhe von £ 159.271 werden £ 80.000 auf Reparaturen und Erneuerungsconto und der übliche Betrag von £ 47.700 auf das Assecuranzconto übertragen. Abgeschrieben wurden £ 55.000 auf die Flotte, £ 1708 auf Anlagen, so dass ein Verlust von £ 26.336 sich ergibt. Die Ausgaben für Reparaturen an Schiffen und Maschinen sind, obgleich geringer als im Jahre 1900, gross gewesen. Der Ueberschuss von £ 53.204 auf Assecuranzconto ist auf Gewinn- und Verlustconto übertragen worden. Im October wurde eine Interimsdividende von 2·5 pCt. gezahlt. Eine weitere Dividende konnte nicht vorgeschlagen werden, da die Directoren die bereits erwähnten Abschreibungen für rathsamer hielten, wenngleich die Flotte gut abgeschrieben sei. Die Directoren haben Contracte abgeschlossen, welche eine beträchtliche Abnahme der Kohlenkosten für das laufende Jahr in sich schliessen. [„Hamburger Nachrichten."]

Verschiedene Mittheilungen.

Verzeichniss der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten. (Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Wien pro 1902.) Die vorliegende Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Wien pro 1902, welche im Amtsblatte zur „Wiener Zeitung" vom 9. April 1902 veröffentlicht worden ist, enthält 203 Sachverständige für das Enteignungsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten, mithin um zwei Sachverständige mehr als die vorjährige Liste.

[E.-M.-Z. 19.452 ex 1902.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Fahrkarten.

Mit 1. Juni 1902 gelangen zwischen Stationen der Strecke Leobersdorf—Gutenstein und Leobersdorf—St. Pölten—Scheibmühl—Kernhof einerseits und den Stationen Wien Südbahnhof, Meidling, Liesing, Guntramsdorf, Pfaffstätten, Marcz-Nadasd und Oedenburg (Sopron) über Leobersdorf andererseits, ferner von Wr. Neustadt nach Linz über Leobersdorf—St. Pölten directe Personenzugsfahrkarten und von Innsbruck, Zell am See, Bruck-Fusch und Lend-Gastein nach Graz über Bischofshofen—St. Michael—Leoben combinirte Fahrkarten (Innsbruck—Wörgl und Bischofshofen—Leoben Schnellzug, sonst Personenzug) zur Ausgabe.

Wien, am 10. Mai 1902. [396]

Güterverkehr Illowo transito mit Galizien und der Bukowina über Granica—Warschau.

Rückerstattung von Nebengebühren.

Die im Tarife für den Transport von Getreide etc. des oben bezeichneten Verkehres vom 18. November a. St. 1901/1. December n. St. 1901 auf Seite 11 unter „6. Rückerstattung von Nebengebühren" enthaltene Bestimmung wird dahin abgeändert, dass bei den ab 18. April a. St. 1902/1. Mai n. St. 1902 aufgegebenen Sendungen unter den gleichen Voraussetzungen nicht wie bisher 5 Mark, sondern 8 Mark per Wagen von 10.000 kg durch die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn in Danzig erstattet werden.

Wien, am 7. Mai 1902. [397]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

(Tarif, Theil II, Heft 2.)

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1902 gelangt der Nachtrag III zum Tarife, Theil II, Heft 2 (Ausnahmetarif für Getreide etc.) vom 1. August 1898 im obbezeichneten Verkehre zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Aenderung und Ergänzung der besonderen Bestimmungen.
II. Einbeziehung von Stationen.
III. Neuer Ausnahmetarif b (Bohnen) für den Verkehr mit deutschen Seehafenstationen transito seewärts.
IV. Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrages III sind durch die betheiligten Eisenbahnverwaltungen um den Preis von 20 Hellern oder 17 Pfennig zu beziehen.

Wien, am 5. Mai 1902. [398]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages VII zum Tarifheft 2.

Mit dem 1. Juni 1902 tritt zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag VII in Kraft. Der Nachtrag enthält eine neue Nomenclatur der Grubenholztarife. Soweit hiedurch Tariferhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 30. Juni 1902 einschliesslich.

Abzüge des Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 5 Pfennig oder 6 Hellern zu haben.

Breslau, am 10 Mai 1902. [399]

Kgl. Eisenbahn-Direction
namens der Verbandsverwaltungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Eröffnung der Neubaulinie Elstra—Bischofswerda.

Am 15. Mai 1902 wird die vollspurige Neubaulinie Elstra—Bischofswerda dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben. Ueber die auf der neuen Strecke verkehreuden Personenzüge gibt der Sommerfahrplan die nöthige Auskunft; ebenso geben alle Güterverkehrsstellen über den beschränkten Güterverkehr auf den Haltestellen Rauschwitz, Burkau und Schönbrunn bei Bischofswerda Aufschluss. Schönbrunn bei Bischofswerda wird zunächst nur für Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Dresden, am 10. Mai 1902. [400]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Personenverkehr.

Anlässlich des zu den Pfingstfeiertagen zu gewärtigenden starken Personenverkehres werden in der Zeit vom 16. bis inclusive 21. Mai 1902 auf den Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn ausser den fahrplanmässigen Schnell- und Personenzügen im Bedarfsfalle auch Vortrains dieser Züge in Verkehr gesetzt werden, worauf das reisende Publicum besonders aufmerksam gemacht wird.

Wien, am 10. Mai 1902. [401]

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Einführung eines Nachtrages XIII zum Kilometerzeiger für die Beförderung von Gütern u. s. w. im Binnenverkehre.

Zum Kilometerzeiger der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für die Beförderung von Gütern u. s. w. im Binnenverkehre tritt an dem noch besonders bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung auf der Neubaustrecke Elstra—Bischofswerda der Nachtrag XIII in Kraft. Abzüge davon können durch unsere Stationen bezogen werden. Der Nachtrag enthält im Wesentlichen neue Entfernungen für die Stationen Elstra und Kamenz.

Dresden, am 10. Mai 1902. [402]

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil II, Heft 3.

An Stelle des Tarifes, Theil II, Heft 3, für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Verband vom 1. November 1897, sowie des Heftes 1 a für den Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verband (Verkehr mit Oesterreich) vom 1. November 1894 tritt am 1. Juli 1902 — für Frachterhöhungen am 1. August 1902 — ein neuer Gütertarif, Theil II, Heft 3, in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze des Classentarifes und der Ausnahmetarife.

Exemplare können bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von Mk. 1·10 = K 1·30 bezogen werden.

Wien, am 7. Mai 1902. [403]

Oesterr. Nordwestbahn
namens der Verbandsverwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Februar 1899. (Tarifnachtrag VII.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1902 ist der Nachtrag VII zur Einführung gelangt.

Derselbe enthält ausser Aenderungen und Ergänzungen zu den besonderen Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung, zu den besonderen Tarifvorschriften und zum Kilometerzeiger

1. Einbeziehung der bayerischen Stationen Bad Steben, Bettmannsäge, Burgweinting, Ergolding, Erlenbach a. Main, Etzenricht, Heimenkirch, Hiltersdorf, Hoppingen, Hurlach, Kaismühle, Kersbach, Köditz, Kühnham, Marxgrün, Mindelaltheim, Naila, Neuhof, Selbitz, Stegenwaldhaus, Steinheim und Wasentegernbach und
   der württembergischen Stationen Baiersbronn, Berlichingen, Bieringen a. d. Jagst, Dörzbach, Donzdorf, Fningen Ort, Fischbach, Freudenstadt Stadtbhf., Friedrichsthal in Württ., Heilbronn Südbhf., Jagsthausen, Klosterreichenbach-Krautheim, Laichingen, Leonbronn, Machtolsheim, Merklingen, Nellingen, Nenningen, Onstmettingen, Oppingen, Pfaffenhofen i. Württ., Schozach, Sontheim a. Neckar, Thailfingen, Thalheim, Truchtelfingen, Weiler a. d. Zaber, Weissenstein b. Süssen, Widdern und Zaberfeld.
2. Neuauflage der Ausnahmetarife und der Bestimmungen wegen Frachtberechnung für gewisse württembergische Nebenbahnstationen.
3. Tarif- und sonstige Bestimmungen für den indirecten Güterverkehr mit Stationen der auf badischem Gebiete gelegenen Albthalbahn.
4. Sonstige Ergänzungen und Berichtigungen.

Der Nachtrag kann um den Preis von 40 Pfennig beim Materialdepot der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen bezogen werden.

Schweizer Bahnen. Gütertarif Basel S.B.B. — Ostschweiz vom 1. Juni 1897. (Nachtrag VI.) Mit 1. Mai 1902 ist obbezeichneter Nachtrag in Kraft getreten.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (1. Nachtrag zum Tarife, Theil II, Heft 5, erste Abtheilung.) Zum Tarife, Theil II, Heft 5, erste Abtheilung, vom 1. Mai 1900 wurde auf 1. Mai 1902 der 1. Nachtrag ausgegeben. Ausser Berichtigungen des Titelblattes und des Vorwortes enthält derselbe Aenderungen der besonderen Bestimmungen, Aenderungen und Ergänzungen der Tarif- und Kilometertabellen, Aenderungen von Stationsnamen und Berichtigungen einiger Frachtsätze. Die Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen umfassen die Einbeziehung neuer deutscher und schweizerischer Stationen, die Aenderung einer grossen Zahl der seitherigen Frachtsätze sowohl im allgemeinen Tarif als in verschiedenen Ausnahmetarifen, die Einbeziehung der Station Zürich Giesshübel in die Ausnahmetarife, die Aufnahme der Stationen Luzern in den Ausnahmetarif Nr. 15 für Dynamobleche, Lenzburg in den Ausnahmetarif Nr. 26 für Holz und Holzwaaren u. s. w. als Frachtstückgut, und endlich die Neueinführung der Ausnahmetarife Nr. 4 für Zucker (Rubenzucker) jeder Art, Nr. 19 für Retorten aus Chamotte oder Thon, Nr. 21 für Heu und gewöhnliches rohes Stroh, Nr. 28 für Schiefer, Nr. 32 für Eier, Nr. 33 für Papier und Pappe zur Ausfuhr aus Deutschland, Nr. 35 für Häute (Felle), Nr. 36 für Federn aller Art (Bettfedern) und Nr. 37 für Erdwachs. Der seitherige Ausnahmetarif Nr. 21 für Elektrodenkohle wird aufgehoben. Ferner werden aufgehoben durch den neuen Ausnahmetarif Nr. 4 die im Tarife, Theil II, Heft 7, vom 5. April 1895 enthaltenen Frachtsätze für Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Erfurt und Magdeburg und der Station Stettin Centralgüterbahnhof.

Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen oder Beschränkungen des directen Verkehres eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 31. Juli 1902 in Geltung.

— (3. Nachtrag zum Tarife, Theil II, Heft 9.) Zu dem Tarife, Theil II, Heft 9, vom 15. März 1899 wurde mit Giltigkeit vom 1. Mai 1902 der 3. Nachtrag ausgegeben. Derselbe enthält ausser Berichtigungen und Ergänzungen des Vorwortes, sowie der Tarif- und Kilometertabellen Frachtsätze für 14 neu in den Tarif aufgenommene schweizerische Stationen.

Die Drucksache kann von den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen vom Ende April ab bezogen werden.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach den Directionsbezirken Breslau, Kattowitz, Posen und Oberschlesisch-Nordwestdeutsch-Mitteldeutsch-Hessischer Kohlenverkehr. (Gruppe II und Gruppe II IV/V/VI.) (Inkrafttreten von Frachtsätzen.) Die im Nachtrag I zu den Kohlenausnahmetarifen für den Verkehr von Heinitzgrube aufgeführten Frachtsätze traten vom 1. Mai 1902 ab in Geltung.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco
Moritz **TILLER** & Co. k. k. Hoflieferanten
Firma-Inhaber M. Tiller — J. Toffler 659
WIEN, VII. Mariahilferstrasse 22.

Grassamen
für
Eisenbahndämme und Böschungen,
Parks, Gärten etc. in bekannter zweckentsprechender Qualität. Preislisten zu Diensten.
Samenhandlung
P. Hüttig
I. Weihburggasse 17
Lieferant der k. k. Staatsbahnen, der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der österr. Nordwestbahn, der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und vieler Bahnbau-Unternehmungen.

„COURIER"
Internationales Reise- und Fahrkarten-Bureau
NAGEL & WORTMANN 663
Fahrkarten-Stadtbureau der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn
FAHRKARTENBUREAU der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
WIEN, I. Operngasse 6. — **ABBAZIA**, Südbahn Hotel Stefanie.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1170	**Oesterreichischen Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Mais (Kukurutz)	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Wien-Quaibhf. k.k.St B. Wien-Donauuferbhf. K F.N.B.	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende September 1902	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899	Pfennig 116	Pfennig 110**)	Pfennig 36	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagplatz und der Schiffsconnossemente für die Donaustrecke, sowie für die Verschiffung per Elbe nach Wallwitzhafen und Stationen über Wallwitzhafen hinaus. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende December 1902 in Vorlage zu bringen	*) Die Frachtsätze für Wien transit gelten für Transporte von unterhalb Budapest gelegenen Bahnstationen, die ohne Abfertigungsvorschrift zum Versandt gelangen. **) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppabzugsgebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennig für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 10 Pfennig für 100 kg. Die Sendungen müssen von Schiffsstationen unterhalb Budapest herstammen	
					Kornenburg				138	102**)	36			
				Schöpriesen-Umschlag	Wien K.F.J.B. transit*) Wien K.F.N.B. transit*) Wien Oe.N.W.B. transit*) Wien St.E.G. transit*)				145	113**)	32			
					Wien Qnaibhf. k.k.St.B. Wien-Donauuferbhf. K.F.N B.				141	105**)	36			
					Kornenburg				133	97**)	36			
					Wien K.F.J.B. transit*) Wien K.F.N.B. transit*) Wien Oe.N.W.B. transit*) Wien St.E.G. transit*)				140	108**)	32			
				Dresden-Elbkai	Wien-Quaibhf. k.k.St.B. Wien-Donauuferbhf.				182	146	36			
					Kornenburg				174	138	36			
					Wien K.F.J.B. transit*) Wien K.F.N.B. transit*) Wien Oe.N.W.B. transit*) Wien St.E.G. transit*)				181	149	32			
1171	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Thonwaaren der Pos. T—21 b der Güterclassification	Podersam	Kassa Ks. Od.	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 554 Heller b) 400 „		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1172	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Alte, gebrauchte Eisenbahnschienen. Altes, gebrauchtes Kleinmaterial	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Jensebowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	Verschieden	97 Heller		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, einzusenden bis längstens Ende Februar 1903	Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zum Baue eines Lateralcanales von Vranan bis Horin bestimmt sein
1173	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Trottoirplatten aus Thonmasse	Lundenburg (via Marchegg)	Wien (St.E.G.) (via Marchegg)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	46 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt den Partei
1174	k. k. österr. Staatsbahnen		Eisenbahnschwellen	Grybów	Oświęcim transit	Aufgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauleitung oder die Bauunternehmung der Localbahn Nixdorf-Rumburg-Schönlinde als Empfängerin zu erscheinen hat. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	Heller			Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1903 bei der k. k. Staatsbahn-Direction Prag zu bewirken ist. Im Falle, als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	
				Radymno					48	41	7			
				Lubaczow					62	57	5			
				Sadowa-Wisznia					67	63	4			
				Rawa ruska (für Glinsko)					71	71	3			
				Lemberg (für Domażyz)					71	71	3			
				Oleszyce					82	81	1			
									66	61	5			

Fortlaufende Nummer	1	1175	1176
Die Publication erfolgt	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
von der	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
für Artikel	4	Kohlen, mineralische	Ultramarin / Roheisen
Das Zugeständniss wird genacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Karwin	Stupno-Bras / Königshof
nach	5	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanhahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Domhrauer Montanbahn in die Station Domhrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Domhrau-Karwiner Reviere	Wien Umschlagsplatz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung: für mindestens 5000 kg / für mindestens 10.000 kg. per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für die Anwendung des in der 8. Rubrik genannten Tarifes giltigen besonderen Bestimmungen
	7	vom 1. Juli 1902 bis 30. Juni 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Bezeichnung	8	Ausnahmetarif für die Beförderung mineralischer Kohlen von Ladestellen, bezw. Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. Mai 1901	Tarif für den Oesterreichischen Donau-Umschlagsverkehr in Wien, bezw. in Korneuburg, giltig vom 1. März 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Markpfennige	Besteht keiner / Besteht keiner
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	169·6 / 170·6 / 171·6 / 172·6 / 165·6 / 169·8	143·6 / 144·6 / 145·6 / 146·6 / 150·5 / 151·5
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	26·0 / 26·0 / 26·0 / 26·0 / 15·1 / 18·3	118·0 / 149·0 / 150·0 / 151·0 / 154·9 / 155·9
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
Besondere Bemerkungen	14	Die gewährten Nachlässe werden von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und den k. k. österr. Staatsbahnen getragen	Für die Schiffstrecken (vom Umschlagsplatze) werden: die Frachtsätze der Classe A / die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 6, Serie I im Kartirungswege berechnet

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1177	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Spath laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Holenbrunn	sämmtlichen österreichischen Tarifstationen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 15. Mai 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif-Theil II, Heft 3 A (Ausnahmetarif Nr. 19) des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Die für Wunsiedel bestehenden Frachtsätze, gekürzt um 0·01 Mark per 100 kg		Im kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	Bezeichnung der Relation nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
34	Nr. 67 am 27. Juli 1901	1658	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht näher bezeichnet	Spiritus	Besondere Bemerkungen zu nebiger Publicationen ad I bis V (Seite 2007)		In den „Besonderen Bemerkungen" ad I bis V, Punkt 2—b, ist im ersten Absatze, erste Zeile zwischen den Worten „und im Verkehre" und „nach der Schweiz" einzuschalten „nach Rumänien, den Balkanstaaten, ferner". Giltig für die Dauer der Begünstigung	
35	Nr. 148 vom 21. December 1901	3593	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	*)	Kiele der Pos. M—4, Oelkuchen und Oelkuchenmehl der Pos. O—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I			Das auf Seite 3621 befindliche Verzeichniss der landwirthschaftlichen Hauptcorporationen, welche zur Bestätigung der Bestellscheine und Cumulativ-Bestellscheine berufen sind, wird mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902, dahin ergänzt, dass in Schlesien auch das „Landwirthschaftliche Subventionscomité für Schlesien in Troppau" zur Bestätigung der erwähnten Documente ermächtigt ist	

*) Aussig Teplitzer Eisenbahn, Böhmische Commercialbahnen, Böhmische Nordbahn, Bozen-Meraner Bahn, Buschtèhrader Eisenbahu, Eisenbahn Wien-Aspang, k. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahu, Localbahu Stramberg-Wernsdorf, Oesterr. Nerdwestbahn, Salzkammergut-Localbahn, Stauding-Stramherger Localbahn, Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, Südbahn (österr. Linien), Kaschau-Oderherger Eisenbahn (österr. Linien) und der im Betriebe dieser Verwaltungen stehenden Localbahnen in Oesterreich, mit Ausschluss der Mühlkreisbahn nnd der Strecke Linz–Urfahr.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 55. **Wien, 15. Mai 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Literatur. — Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen im Monate März 1902. — Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen im Monate März 1902. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 10. Mai 1902, Z. 18.555, an alle k. k. Staatsbahn-Directionen und die Verwaltungen aller Privatbahnen, mit Ausnahme der in fremdem Betriebe stehenden, betreffend die Zählung der Hilfsanstalten der Eisenbahnen.

Mit dem Gesetze vom 18. Jänner 1902, R.-G.-Bl. Nr. 21 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 12), wurde die Vornahme einer Zählung der gewerblichen und landwirthschaftlichen Betriebe angeordnet und mit der behufs Durchführung dieses Gesetzes vom Handelsministerium auch im hierortigen Einvernehmen erlassenen Verordnung vom 25. März 1902, R.-G.-Bl. Nr. 56 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 36), als Stichtag für die Vornahme dieser Zählung der 3. Juni 1902 bestimmt.

Im § 20 dieser Verordnung wurde des Weiteren festgesetzt, dass die Zählung der Hilfsanstalten der Eisenbahnen durch das Eisenbahnministerium erfolgt, welchem auch die Erlassung der näheren Bestimmungen hierüber, sowie die Feststellung der hiebei zur Anwendung gelangenden Formulare zusteht.

Auf Grund dieser Bestimmung finde ich Nachstehendes anzuordnen:

Als Hilfsanstalten der Eisenbahnen sind jene Anstalten in die Zählung einzubeziehen, in welchen durch unmittelbar im Dienste der Bahnverwaltungen stehendes Personal für Rechnung derselben und unter Ausschluss der gewerbsmässigen Uebernahme von Arbeiten oder Lieferungen für Dritte Arbeiten verrichtet werden, welche zwar Zwecken der betreffenden Bahnunternehmung dienen, aber nicht in dem Rahmen der Durchführung und Sicherung des Verkehres liegen.

Hieher gehören insbesondere:

1. Anstalten für die Herstellung und Reparatur der Fahrbetriebsmittel und Betriebseinrichtungen (Werkstätten, Hilfs- und Reparaturwerkstätten eingeschlossen, u. dgl.);

2. Anstalten für die Erzeugung der Bau- und Verbrauchsmaterialien zu Bahnzwecken (Steinbrüche, Schottergruben, Imprägnirungsanstalten, Fahrkarten-Druckereien, lithographische Ateliers, Schmieden, Schneiderwerkstätten u. dgl.);

3. Beleuchtungsanstalten.

Anstalten zu gedachten Zwecken, welche, wenn auch auf Bahngrund errichtet, durch private Unternehmer betrieben werden, sind daher als Hilfsanstalten der Eisenbahnen im Sinne dieses Erlasses nicht anzusehen.

Die oberste Leitung des Zählungsgeschäftes rücksichtlich der gedachten Anstalten wird einer im Eisenbahnministerium unter Einem eingesetzten Zählcommission übertragen, welche ermächtigt ist, durch Organe der Eisenbahn-Aufsichtsbehörden die Controle der Zählresultate eventuell an Ort und Stelle vornehmen zu lassen.

Die Zählung selbst erfolgt durch Ausfüllung

a) je eines Betriebsbogens (Formular A),

b) je eines Motoren- und Maschinenverzeichnisses (Formular B)

für jede einzelne Hilfsanstalt, und werden von diesen beiden Formularien in der Anlage je . . . Exemplare mit nachstehenden Weisungen beigeschlossen:

Jeder dem dortigen Bahnunternehmen (die im dortigen Betriebe stehenden fremden Strecken eingeschlossen) eingegliederten Hilfsanstalt ist je ein Exemplar der beiden gedachten Drucksorten mit dem stricten Bedeuten zu übermitteln, dasselbe genau nach dem Stande am 3. Juni 1902 seinerzeit auszufüllen und, mit Datirung und der Unterschrift des Leiters der betreffenden Hilfsanstalt versehen, an die vorgesetzte Bahnverwaltung bis längstens 15. Juni 1902 einzusenden.

Bei Ausfüllung dieser Formularien werden sich die Hilfsanstalten strenge an die den einzelnen Fragepunkten beigesetzte Belehrung zu halten haben.

Insbesondere wird hervorgehoben, dass auch für zur Zeit der Zählung stillstehende Hilfsanstalten die Fragebogen nach Massgabe des im Formulare A enthaltenen Punktes 7 auszufüllen sind.

Die seitens der einzelnen Hilfsanstalten einlangenden ausgefüllten Formularien sind seitens der betreffenden Bahnverwaltungen sorgfältig zu überprüfen und allfälligen Correctur zu unterziehen und sodann bis längstens 15. Juli 1902 an das Eisenbahnministerium zu übersenden, welches dieselben der Zählcommission überweisen wird.

Letztere wird das solchermassen eingelangte Material der sachgemässen Behandlung unterziehen und nach durchgeführter Aufgabe der k. k. Statistischen Centralcommission übermitteln.

Gleichzeitig mit der Vorlage der ausgefüllten Fragebogen wird seitens eines jeden Bahnunternehmens das gleichfalls, und zwar in drei Exemplaren mitfolgende Formulare C, welches einem Verzeichnisse sowohl allen zu den einzelnen Bahnunternehmungen zugehörigen Hilfsanstalten als auch den mit Ausnahme des Bahnunternehmens von den einzelnen Bahneigenthümern sonst etwa noch betriebenen Unternehmungen zur Grundlage dienen soll, entsprechend ausgefüllt anher zu unterbreiten sein.

Bahnverwaltungen, welche keine Hilfsanstalten besitzen, haben die Vacat-Anzeige anher zu erstatten.

Allfällig hervortretende Zweifel sind mit dem hierortigen Departement 12 im Correspondenzwege auszutragen, welches Departement auch einen eventuellen Mehrbedarf einzelner Bahnverwaltungen an Formularien zu decken in der Lage ist.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

K. k. Eisenbahnministerium.

A.

Betriebsbogen für Hilfsanstalten von Eisenbahnunternehmungen.

(Zur Zählung am 3. Juni 1902.)

Land: .....
Politischer Bezirk: .....
Gemeinde: .....
Ortschaft: .....

Belehrung.

Die Nachweisungen in diesem Bogen sollen nur zu statistischen Zwecken dienen und dürfen keinesfalls zu Zwecken der Gewerbebehörde oder der Besteuerung verwendet werden.

A. Dieser Bogen ist von dem leitenden Organe der Hilfsanstalt in allen Punkten genau und wahrheitsgetreu auszufüllen und datirt und unterschrieben sodann an die Direction des Bahnunternehmens einzusenden.

B. Auch für zur Zeit der Zählung stillstehende Hilfsanstalten ist dieser Bogen auszufüllen, wobei besonders Frage 7 zu beachten ist.

Die Bahnunternehmungen, beziehungsweise die leitenden Organe der Hilfsanstalt, sind zur Gewährung der hier verlangten Auskünfte verpflichtet. Wer sich der Zählung entzieht, die nachfolgenden Fragen wissentlich wahrheitswidrig beantwortet, die Beantwortung der Fragen oder die Ausfüllung dieses Bogens verweigert, wird mit Geldstrafen bis zu 50 Kronen, im Nichteinbringungsfalle mit Arrest bis zu 5 Tagen bestraft. (Gesetz vom 18. Jänner 1902, R.-G.-Bl. Nr. 21.)

1. Bezeichnung der Hilfsanstalt.

Bezeichnung: .....
Standort: .....
(Bei ambulanten Hilfsanstalten ist deren Standort am 3. Juni 1902 einzusetzen.)

2. Firma des Bahnunternehmens, in dessen Betriebe die Hilfsanstalt steht.

(Bei Bahnunternehmungen, deren Inhaber eine einzelne Person ist, wolle ausser der Firma der Vor- und Zuname, sowie die Wohnungsadresse dieser, bei solchen, wo mehrere Inhaber vorhanden sind, der Vor- und Zuname und die Wohnungsadressen aller dieser Personen, bei Betrieben endlich, deren Inhaber eine juristische Person, wie eine Actiengesellschaft, ein Verein, eine Gewerkschaft, eine Gemeinde, ein Land oder der Staat etc. ist, wolle die genaue Bezeichnung dieser Körperschaft, sowie der Sitz derselben, beziehungsweise ihrer Verwaltung angegeben werden.)

Vor- und Zuname, sowie Firma des Unternehmers (eventuell Firma der Unternehmung): .....
.....
Sitz des Bahnunternehmens: .....

3. Name des Leiters der Hilfsanstalt.

Vor- und Zuname: .....
Adresse: .....

4. Genaue Angabe der Art des Betriebes. Genügt die übliche Bezeichnung nicht, um die besondere Art der Beschäftigung ersichtlich zu machen, so ist dieselbe durch Nennung der hauptsächlichsten Gegenstände der Bearbeitung oder der Erzeugung näher zu bestimmen: .....
.....

5. Wird der Betrieb der Hilfsanstalt regelmässig in einer bestimmten Jahreszeit gänzlich unterbrochen? (Ja oder Nein?).....
wenn ja, in welchen Monaten? .....

6. Zahl der Personen, welche am 3. Juni 1902 in den Werkstätten und Arbeitsräumen auf den Arbeits-, Bauplätzen, in den Bureaux und Lagerräumen des Betriebes, auf Schiffen oder Land- und Wasserfahrzeugen des Betriebes, ferner als Austräger, Fuhrleute etc. verwendet werden: .....

In nachstehenden Rubriken ist nur jenes Personale anzugeben, welches in der Hilfsaustalt selbst zur Verwenduug kommt, bei mit Heizhäusern verbundenen Werkstätten dasjenige, welches ausschliesslich für Zwecke dieser letzteren verwendet wird.

Als Arbeiter sind auch jene Unterbeamten zu verstehen, welche, wenn auch im fixen Dienstverhältnisse stehend, in ihren Functionen sich von den im Taglohne stehenden Arbeitern und Gehilfen nicht unterscheiden oder mit deren unmittelbarer Aufsicht betraut sind.

	Männlich		Weiblich			Anmerkung
	über 16 Jahre alt	unter 16 Jahren	über 16 Jahre alt		unter 16 Jahren	
			ledig	verheiratet (verwitwet) geschieden		
a) Technisches Aufsichts-, Verwaltungs- und Bureaupersonal (wie technische Directoren, Ingenieure, Chemiker, Zeichner etc.) . .						
b) Administrative Beamte und Angestellte (wie commercielle Directoren, Buchhalter, Comptoiristen, Cassiere, Commis, Praktikanten etc.)						
c) Arbeiter und Gehilfen (wie Werkmeister, Vorarbeiter, Gesellen, Gehilfen, Lehrlinge, Arbeiter, Hilfsarbeiter, gewerbliche Taglöhner)						
d) Sonstiges Dienstpersonal (wie Bureaudiener, Scontisten, Laufburschen, Portiere, Hausmeister, Packer, Hausknechte, Fuhrleute, Bedienerinnen u. dgl.)						

7. Für Betriebe, welche zur Zeit der Zählung ganz oder theilweise stillstehen, ist hier anzugeben, wie viele gewerbliche Arbeiter und Gehilfen in der Zeit des letzten vollen Betriebsmonates beschäftigt waren.

Angabe des Monates:.....

Zahl der in diesem Monate beschäftigten gewerblichen Arbeiter und Gehilfen (männlich....., weiblich.....)

8. Werden für Rechnung des bei 1 genannten Betriebes ausser Hause von Kleingewerbetreibenden oder von Hausindustriellen, Arbeitern oder Arbeiterinnen Arbeiten verrichtet? (Ja oder Nein?)....., wenn ja, welche Arbeiten werden auf diese Weise verrichtet? .....

.....

In welchen Ortschaften (Gemeinden, politischen Bezirken) befinden sich die derart beschäftigten Kleingewerbetreibenden und Hausindustriellen? .....

.....

K. k. Eisenbahnministerium.

B.

Motoren- und Maschinenverzeichniss für Hilfsanstalten von Eisenbahn-Unternehmungen.

Zur Zählung am 3. Juni 1902.

Bezeichnung der Hilfsanstalt:	Land: .....
.....	Politischer Bezirk: .....
.....	Gemeinde: .....
.....	Ortschaft: .....

I. Motoren.

Werden in der Hilfsanstalt Arbeitsmaschinen verwendet, welche durch motorische Kraft, nämlich **Wind, Wasser, Dampf, Gas, Petroleum, Benzin, Petroläther, Heissluft, Druckluft, Elektricität u. dgl.** bewegt werden oder **Dampfkessel, Dampfapparate** oder endlich **motorisch bewegte Fahrzeuge?** (Ja oder Nein?).....

Wenn ja, ist von den fettgedruckten Wörtern das oder die zutreffenden zu unterstreichen und hier weiters anzugeben:

a) Effective Kraftleistung dieser Motoren:

Wassermotoren .....Pferdekräfte, oder Gefälle .....Meter, Wasserquantum ..... Cubikmeter per Secunde, Dampfmaschinen .....Pferdekräfte, Gasmaschinen .....Pferdekräfte, Petroleummaschinen .....Pferdekräfte, Benzin- oder Petroläthermaschinen ..... Pferdekräfte, Heissluftmaschinen ..... Pferdekräfte, Druckluftmaschinen .....Pferdekräfte, Elektromotoren .....Kilowatt, oder .....Pferdekräfte.

Sonstige Maschinen: .....Pferdekräfte .....

.....

b) Werden Motoren eines fremden Betriebes benützt? (Ja oder Nein?).....

c) Wird von den bei a) angegebenen Motoren Kraft oder Licht zu anderen Zwecken als jenen des Eisenbahnbetriebes abgegeben? (Ja oder Nein?).....

Unter Pferdekräften sind überall effective Pferdekräfte zu verstehen.

II. Arbeitsmaschinen u. dgl.

	Anzahl	
	mit Handbetrieb	mit Kraftbetrieb
1. Für Werkstätten und Schmieden.		
Abkante-, Falz- und Umschlagmaschinen		
Biegemaschinen, und zwar: Blech-, Winkeleisen-, Schienen- und alle anderen Arten von Biegemaschinen		
Bohrmaschinen:		
a) alle Arten für Metall, wie: Wand-, Radial-, freistehende, Langloch-, Cylinder- etc. Bohrmaschinen		
b) alle Arten für Holz		
Centrirmaschinen		
Drehbänke:		
a) Räderdrehbänke		
b) alle sonstigen Drehbänke für Metall, wie: Achsen-, Achsstummelregulir-, Bolzen , Egalisir-, Fuss-, Norton-, Revolver-, Support- etc. Drehbänke		
c) alle Drehbänke für Holz		
Farbenreibmaschinen		
Fraismaschinen:		
a) alle Arten für Metall, wie: Blechkanten-, Chablonen-, Horizontal-, Vertical-, Lager-, Mutter-, Schieberspiegel-, Siederohrstutzen- etc. Fraismaschinen		
b) alle Arten für Holz		
Fraiserschleifmaschinen		
Gebläse (Ventilatoren, Exhaustoren etc.)		
Hämmer, und zwar: Dampf-, Feder-, Riemen-, Pressluft- und alle anderen Arten von Hämmer		
Hebevorrichtungen:		
a) Flaschenzüge		
b) Hebeböcke, u. zw.: gewöhnliche, hydraulisch oder elektrisch betriebene		
c) Krahne, wie: Wand-, fahrbare, freistehende etc., u. zw.: mit Hand-, Dampf-, hydraulischem pneumatischem oder elektrischem Antriebe		
Hobelmaschinen:		
a) alle Arten für Metall		
b) alle Arten für Holz		
Hohlmeisel-Stemmmaschinen		
Knet- und Mischmaschinen		
Lochmaschinen		
Loch- und Scheermaschinen		
Luftpresser für pneumatische Niet-, Bohr-, Stemm- etc. Maschinen		
Materialprüfungsmaschinen		
Nähmaschinen		
Nietmaschinen, hydraulische, pneumatische etc.		
Nuth- und Sägemaschinen		
Oefen, u. zw. alle Arten wie: Feilen- und Federglüh-, Härte-, Schmelz-, Siederohrlöth-, Trocken-, Tyresglühöfen etc.		
Planir- und Druckbänke		
Pressen, u. zw. alle Arten wie: Dorn-, Oel-, Räder-, Trägerbiege-, Spindelpressen etc.		
Pumpen, u. zw. alle Arten wie: Pressluft-, Siederohr-Propirapparat- etc. Pumpen		
Probirmaschinen, u. zw.: für Manometer, Feuerrohre, Federn etc.		
Quadrirmaschinen		
Richtmaschinen für Blech		
Regulirapparate für Kurbelzapfen		
Rosshaar-Krämpelmaschinen		
Sägen, u. zw. alle Arten:		
a) für Metall		
b) für Holz		
Sägeschärfmaschinen		
Sandstrahlgebläse		
Scheeren und Scheermaschinen		
Schleifmaschinen:		
a) für Metall, wie: Büchsen-, Coulissen-, Schmirgelscheiben-, Universale- und alle anderen Arten von Schleifmaschinen		
b) für Holz		
Schleifsteine		
Schmiedefeuer, u. zw.: freistehende, gemauerte, eiserne und alle anderen Arten von offenen Feuern		
Schneidmaschinen, u. zw.: Muttern-, Schrauben-, Zapfen-, Schlitzen- und alle anderen Arten von Schneidmaschinen		
Shapingmaschinen		
Sicken-, Bördel- und Drahteinlegmaschinen		
Siederohr-Bearbeitungsmaschinen		
Siederohr-Putzmaschinen		
Stauchmaschinen		
Stemmmaschinen:		
a) für Holz		
b) zum Verstemmen von Kesselnähten		
Stossmaschinen, alle Arten		
Spänetransport- und Entstaubungsanlagen		
Schweissmaschinen für Eisen, Feuerrohre etc.		

	Anzahl	
	mit Handbetrieb	mit Kraftbetrieb
Trichter- und Rundmaschinen		
Sonstige Maschinen und Apparate		
2. Für Gasanstalten.		
Generatoren (Gaserzeugungsapparate)		
Gasreinigungsapparate		
Registrirapparate		
Gasglocken		
Sonstige Maschinen und Apparate		
3. Für Imprägnirungsanstalten.		
Drexelmaschinen		
Imprägnirungscylinder		
Bügelwagen für Schwellen		
Apparate zur Aufbereitung der Imprägnirungsflüssigkeit		
Sonstige Maschinen und Apparate		
4. Für Steinbrüche.		
Steinbrecher		
Sortirtrommel		
Kippwagen		
Sonstige Maschinen und Apparate		
5. Für Druckereien und Fahrkarten-Erzeugungsanstalten.		
Schnellpressen für Buchdruck		
Rotationspressen		
Schnellpressen für Stein-, Stahl-, Kupferdruck		
Tiegeldruckpressen		
Setzmaschinen		
Typengiessmaschinen		
Sonstige Maschinen und Apparate		
6. Für die übrigen Hilfsanstalten.		
Nähmaschinen		
Sonstige Maschinen und Apparate		

K. k. Eisenbahnministerium.

C.

Verzeichniss der Betriebe mit Ausnahme der Eisenbahnbetriebe.

der .....

Hier ist die Firma der Bahnunternehmung einzusetzen.

1. Hilfsanstalten.

Verzeichniss derselben: .....

.....

Hievon ausserhalb der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder: .....

.....

2. Sonstige Betriebe.

(Kohlenwerke, Industrialien, Hotels etc.)

a) In den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern: .....

.....

b) In den Ländern der ungarischen Krone: .....

.....

c) In Bosnien und der Hercegovina: .....

.....

d) Im Auslande: .....

.....

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. Mai 1902, betreffend die Einsetzung einer Zählcommission zum Zwecke der Zählung der Hilfsanstalten der Eisenbahnen.

Mit dem Gesetze vom 18. Jänner 1902, R.-G.-Bl. Nr. 21 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 12), wurde die Vornahme einer Zählung der gewerblichen und landwirthschaftlichen Betriebe angeordnet und mit der behufs Durchführung dieses Gesetzes vom Handelsministerium auch im hierortigen Einvernehmen erlassenen Verordnung vom 25. März 1902, R.-G.-Bl. Nr. 56 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 36), als Stichtag für die Vornahme dieser Zählung der 3. Juni 1902 bestimmt.

Im § 20 dieser Verordnung wurde des Weiteren festgesetzt, dass die Zählung der Hilfsanstalten der Eisenbahnen durch das Eisenbahnministerium erfolgt, welchem auch die Erlassung der näheren Bestimmungen hierüber, sowie die Feststellung der hiebei zur Anwendung gelangenden Formulare zusteht.

Auf Grund dieser Bestimmung werden unter Einem mit Erlass vom 10. Mai 1902, Z. 18.555, die nothwendigen Verfügungen getroffen.

In diesen wird die Ueberweisung der obersten Leitung des Zählgeschäftes rücksichtlich der Hilfsanstalten der Eisenbahnen an eine im Eisenbahnministerium einzusetzende Zählcommission vorgesehen.

Dieselbe wurde nunmehr gebildet und wurden in dieselbe nachstehende Personen berufen:

Ministerialrath Camill Kuranda als Vorsitzender:

Ministerialrath Alois Stanè als dessen Stellvertreter;

ferner als Mitglieder:

Ministerialrath Dr. Max Edler von Leber;

Hofrath Victor Schützenhofer;

Sectionsrath Oscar Freiherr von Pusswald;

Oberinspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Victor Würth;

Baurath Julius Spitzner;

Inspector der österreichischen Staatsbahnen Johann Kaupa.

Aufgabe dieser Commission wird es sein, die seitens der einzelnen Bahnverwaltungen einlangenden durch die Leiter der Hilfsanstalten ausgefüllten Zählbehelfe (Betriebsbögen, Motoren- und Maschinenverzeichnisse) eingehender und sachgemässer Ueberprüfung zu unterziehen, im Falle auftauchender Zweifel über die Richtigkeit der in einzelnen solchen Behelfen enthaltenen Angaben Aufklärung einzuholen, wobei, falls solche nur durch auswärtige Erhebungen geschafft werden könnte, die Commission berechtigt ist, Organe der Eisenbahnaufsichtsbehörden zu diesem Zwecke heranzuziehen.

Die Einberufung der Commission geschieht durch den Vorsitzenden und wird sie ihre Geschäftsordnung selbst festzustellen haben.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 10. Mai 1902, Z. 18.555, an die Verwaltungen jener Eisenbahnen mit elektrischem Betriebe, welche zu anderen als Bahnzwecken Kraft und Licht erzeugen, betreffend den Vorgang bei der Betriebszählung.

Mit dem unter Einem der geehrten Verwaltung zugehenden Erlasse gleichen Datums und gleicher Zahl werden jene Bestimmungen getroffen, deren Erlassung auf Grund des § 20 der Ministerialverordnung vom 25. März 1902, R.-G.-Bl. Nr. 56, betreffend die Vornahme der Zählung der gewerblichen und landwirthschaftlichen Betriebe, dem Eisenbahnministerium in Rücksicht auf die von ihm vorzunehmende Zählung der Hilfsanstalten der Eisenbahnen diesem Ministerium vorbehalten wurde.

Ausser der Zählung dieser Hilfsanstalten hat es jedoch das Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit den betheiligten Centralstellen übernommen, auch die Zählung jener mit Eisenbahnunternehmungen verknüpften Elektricitätswerke durchzuführen, welche, obwohl in erster Linie Zwecken des Eisenbahnbetriebes dienend, Licht oder Kraft an Körperschaften oder Private entgeltlich abgeben.

Da das dortige Unternehmen der eben bezeichneten Kategorie angehört, wird auf Grund des vorbezogenen Einvernehmens die geehrte Verwaltung aufgefordert, den diesbezüglichen, im Anschlusse in drei Parien mitfolgenden Betriebsbogen (Formulare D) nach dem Stande vom 3. Juni 1902 wahrheitsgetreu für jenen Theil der gesellschaftlichen Anlage auszufüllen, welche die Erzeugung von Licht oder Kraft behufs Abgabe an ausserhalb des Bahnbetriebes liegende Zwecke besorgen, und ein ausgefülltes Pare dieses Formulares bis längstens 15. Juli 1902 anher einzusenden.

Für den Fall, als die gedachten Zwecken dienenden Maschinenanlagen und das bei selben beschäftigte Personal theilweise oder zur Gänze gleichzeitig auch den Zwecken des Bahnbetriebes dienen sollte, ist bei Ausfüllung des Betriebsbogens derart vorzugehen, dass in das dessen Schluss bildende Motoren- und Maschinenverzeichniss sämmtliche gemeinsam benützte Anlagen der Zahl nach in Gänze aufgenommen werden, die Auftheilung der Pferdekräfte jedoch und des gemeinsam beschäftigten Personals in dem Verhältnisse eingestellt werden, in welcher nach Kilowattstunden ermittelt die Leistung für private Zwecke zur Gesammtleistung der Anlagen steht.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Wittek m. p.

D.

Betriebsbogen für mit Eisenbahnbetrieben verbundene Elektricitätswerke

zur Zählung am 3. Juni 1902.

Land .....

Politischer Bezirk .....

Gemeinde .....

Ortschaft .....

Belehrung.

Die Nachweisungen in diesem Bogen sollen nur zu statistischen Zwecken dienen und dürfen keinesfalls zu Zwecken der Gewerbebehörde oder der Besteuerung verwendet werden.

A. Dieser Bogen ist von dem leitenden Organe des Betriebes in allen Punkten genau und wahrheitsgetreu auszufüllen und datirt und unterschrieben sodann an die Direction des Bahnunternehmens einzusenden.

B. Auch für die zur Zeit der Zählung stillstehenden Betriebe ist dieser Bogen auszufüllen, wobei besonders Frage 6 zu beachten ist.

Die Bahnunternehmungen, beziehungsweise deren Organe sind zur Gewährung der hier verlangten Auskünfte verpflichtet. Wer sich der Zählung entzieht, die nachfolgenden Fragen wissentlich wahrheitswidrig beantwortet, die Beantwortung der Fragen oder die Ausfüllung dieses Bogens verweigert, wird mit Geldstrafen bis zu 50 Kronen, im Nichteinbringungsfalle mit Arrest bis zu 5 Tagen bestraft. (Gesetz vom 18. Jänner 1902, R.-G.-Bl. Nr. 21.)

1. Firma des Bahnunternehmens.

(Bei Bahnunternehmungen, deren Inhaber eine einzelne Person ist, wolle ausser der Firma der Vor- und Zuname, sowie die Wohnungsadresse dieser, bei solchen, wo mehrere Inhaber vorhanden sind, der Vor- und Zuname und die Wohnungsadressen aller dieser Personen, bei Betrieben endlich, deren Inhaber eine juristische Person, wie eine Actiengesellschaft, ein Verein, eine Gewerkschaft, eine Gemeinde, ein Land oder der Staat etc. ist, wolle die genaue Bezeichnung dieser Körperschaft, sowie der Sitz derselben, beziehungsweise ihrer Verwaltung angegeben werden.)

Vor- und Zuname, sowie Firma des Unternehmers (eventuell Firma der Unternehmung): .....

.....

Sitz des Bahnunternehmens: .....

2. Name des Betriebsleiters.

Vor- und Zuname: .....

Adresse: .....

3. Genaue Angabe der Art und des Umfanges des Betriebes: .....

.....

4. Wird der Betrieb regelmässig in einer bestimmten Jahreszeit gänzlich unterbrochen? (Ja oder Nein?) .....

wenn ja, in welchen Monaten? .....

5. Zahl der Personen, welche am 3. Juni 1902 in den Werkstätten und Arbeitsräumen, auf den Arbeits-Bauplätzen, in den Bureaux und Lagerräumen des Betriebes verwendet werden: .....

	Männlich		Weiblich			Anmerkung
			über 16 Jahre alt			
	über 16 Jahre alt	unter 16 Jahren	ledig	verheiratet (verwitwet) geschieden	unter 16 Jahren	
a) Technisches Aufsichts-, Verwaltungs- und Bureaupersonal (wie technische Directoren, Ingenieure, Chemiker, Zeichner etc.) . .						
b) Administrative Beamte und Angestellte (wie commercielle Directoren, Buchhalter, Comptoiristen, Cassiere, Praktikanten) .						
c) Arbeiter und Gehilfen (wie Werkmeister, Vorarbeiter, Gesellen, Gehilfen, Lehrlinge, Arbeiter, Hilfsarbeiter, gewerbliche Taglöhner)						
d) Sonstiges Dienstpersonale (wie Bureaudiener, Scontisten, Laufburschen, Portiere, Hausmeister, Packer, Hausknechte, Fuhrleute, Bedienerinnen u. dgl.)						

6. Für Betriebe, welche zur Zeit der Zählung ganz oder theilweise stillstehen, ist hier anzugeben, wie viele gewerbliche Arbeiter und Gehilfen in der Zeit des letzten vollen Betriebsmonates beschäftigt waren.

Angabe des Monates .....

Zahl der in diesem Monate beschäftigten gewerblichen Arbeiter und Gehilfen (männlich ....., weiblich .....).

7. Werden beim Betriebe Arbeitsmaschinen verwendet, welche durch motorische Kraft, nämlich **Wind, Wasser, Dampf, Gas, Petroleum, Benzin, Petroläther, Heissluft, Druckluft, Elektricität u. dgl.** bewegt werden, oder Dampfkessel, Dampfapparate oder endlich motorisch bewegte Fahrzeuge? (Ja oder Nein?).....

Wenn ja ist von den fettgedruckten Wörtern das oder die zutreffenden zu unterstreichen und hier weiters anzugeben:

a) Effective Kraftleistung: Wassermotoren ..... Pferdekräfte, oder Gefälle ..... Meter, Wasserquantum ..... Kubikmeter per Secunde, Dampfmaschinen ..... Pferdekräfte, Gasmaschinen ..... Pferdekräfte, Petroleummaschinen ..... Pferdekräfte, Benzin- oder Petroläthermaschinen ..... Pferdekräfte, Heissluftmaschinen ..... Pferdekräfte, Druckluftmaschinen ..... Pferdekräfte, Elektromotoren ..... Kilowatt, oder ..... Pferdekräfte. Sonstige Maschinen .....

.....

b) Werden Motoren eines fremden Betriebes benützt? (Ja oder Nein?) .....

8. Wenn in dem bei 1. genannten Betriebe Arbeitsmaschinen, Oefen etc. verwendet werden, ist die Kategorie derselben sowie deren Zahl anzugeben:

Arbeitsmaschinen, Oefen etc.

Bezeichnung der Maschine	Anzahl
1.	

Kundmachung des Finanzministeriums vom 3. Mai 1902, betreffend die Betrauung der k. k. Staatsschuldencasse in Wien mit der Zinsenzahlung und Capitalsrückzahlung hinsichtlich der von dem k. k. priv. österreichischen Credit-Institute für Verkehrs-Unternehmungen und öffentliche Arbeiten emittirten Obligationen (Schuldverschreibungen) staatsgarantirter Kategorie.

Die Zahlung der vierpercentigen Zinsen der von dem österreichischen Credit-Institute für Verkehrs-Unternehmungen und öffentliche Arbeiten emittirten Obligationen (Schuldverschreibungen) staatsgarantirter Kategorie de dato 1. Februar 1902, sowie die Rückzahlung der ausgelosten fälligen Obligationen (Schuldverschreibungen) zum vollen Nominalbetrage wird auf Grund der Verordnung des Finanzministeriums vom 14. Februar 1902, R.-G.-Bl. Nr. 37, vom 1. August 1902 an bei der k. k. Staatsschuldencasse in Wien erfolgen.

Böhm m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 11. Mai 1902, betreffend die Abänderung der mit Verordnung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 16. Juli 1897, R.-G.-Bl. Nr. 176, erlassenen Vorschrift über die Uniformirung der Bediensteten der Staats- und Privateisenbahnen durch Einführung einer Uniformblouse für die Beamten und Beamtenaspiranten.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung vom 4. Mai 1902 wird bei allen im Eisenbahndienste stehenden Beamten und Beamtenaspiranten eine Uniformblouse als regelmässiges Dienstkleid eingeführt, dagegen der Gebrauch der Jacke abgeschafft.

Hiedurch treten an der auf Grund der Allerhöchsten Entschliessung vom 14. Juni 1897 erlassenen Uniformirungsvorschrift (Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 11. Juli 1897, R.-G.-Bl. Nr. 176), nachfolgende Abänderungen ein:

§ 23 hat zu lauten:

„Die Beamten und Beamtenaspiranten haben sich bei Ausübung des gewöhnlichen Dienstes statt des Uniformrockes, welcher fortan nur im Dienste bei Hof- und denselben gleichzuhaltenden Zügen, sowie bei feierlichen Anlässen zu tragen ist, einer Uniformblouse zu bedienen.

Die Uniformblouse ist aus dunkelblauem (franzblauem) Tuche hergestellt. Vorder- und Rückentheile sind bequem am Körper anliegend, die Länge reicht nahezu bis auf die Mitte des Oberschenkels; aussen, und zwar in der Höhe der Brust und Taille, befindet sich beiderseits je eine Tasche, welche von einer dreizackigen, geschweiften Patte bedeckt ist. Die schwarzen Knöpfe sind von einer durch die Fortsetzung des rechten Vordertheiles gebildeten Schubleiste bedeckt; 10 cm über dem Aermelende läuft ein Passepoil von orangegelbem Tuche.

Der Stehkragen ist 4 cm hoch und mit Parolis aus schwarzem Sammte versehen; die Kragenenden sind in der Diagonale von 1·3 cm mässig abgerundet.

Für die Beamten der VIII. bis inclusive VI. Uniformclasse sind auf den Parolis nebst dem in Gold gestickten Flügelrade 1—3 der im § 14 beschriebenen Distinctionsrosetten aus Gold und bei den Beamten von der V. Uniformclasse aufwärts die Goldborte und auf derselben neben den Distinctionsabzeichen in Silber ein gleichfalls in Silber gesticktes Flügelrad angebracht.

Die mit einem Stehkragen versehene Blouse wird ganz geschlossen, und zwar immer mit der vorschriftsmässigen Uniformcravatte, eventuell mit weissem geschlossenen Stehkragen getragen.

Der Hut darf zur Blouse nicht getragen werden.

Das Tragen der Blouse ausser Dienst ist untersagt.

Bezüglich der Benützung der Blouse auf dem Wege zum Orte der Dienstesausübung und von demselben finden die für Staatsbeamte der Finanzverwaltung geltenden Bestimmungen sinngemäss Anwendung."

§ 24 hat zu lauten:

„Die Uniform, inclusive der Blouse, ist für die Aspiranten vollkommen gleich jener der VIII. Uniformclasse der Beamten, mit der Ausnahme, dass auf der Achselklappe, beziehungsweise dem Blousenkragen, die Distinction mittelst Rosetten entfällt."

Diese Anordnung tritt mit der Massgabe sofort in Wirksamkeit, dass den Beamten und Beamtenaspiranten zur Anschaffung der mit dieser Verordnung eingeführten Blouse eine Frist von zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, gewährt wird, nach deren Ablauf die der älteren Vorschrift entsprechende Jacke nicht mehr getragen werden darf.

Angesichts der vorstehenden Bestimmungen bleibt die Jacke weiterhin nur noch als Dienstkleid für die Unterbeamten in Verwendung und hat demnach

§ 26 zu lauten:

„Jeder Eisenbahnverwaltung steht frei, zu bestimmen, in welchen Stationen von geringerer Bedeutung, dann bei welchen Dienstverrichtungen überhaupt von den Unterbeamten statt des Dienstuniformrockes eine Jacke (Fig. 3) getragen werden darf."

Die Jacke ist aus dunkelblauem (franzblauem) feinem Tuche mit Umlegkragen aus gleichem Tuche dem Körper bequem anliegend, bei natürlich herabhängenden Armen um circa 7 cm über den Rand der Aermelmündung hinausragend.

Die Jacke ist mit zwei Reihen von je fünf gleichweit von einander entfernten Knöpfen aus versilbertem weissen Metalle (gleich den auf der Uniform angebrachten) versehen. Die beiden obersten Knöpfe sind 3 cm unter dem Kragenansatze und die beiden untersten circa 20 cm ober dem unteren Rande der Jacke derart angesetzt, dass, wenn die Jacke zugeknöpft ist, die beiden Knopfreihen circa 10 bis 12 cm von einander entfernt sind.

An jedem Vordertheile der Jacke ist an der Aussenseite, 18 cm vom Vorderrande und 20 bis 22 cm vom Unterrande entfernt, eine wagrechte, mit einer 7 cm breiten Patte bedeckte Tasche eingesetzt.

Der Rückentheil der Jacke ist aus zwei Stücken zusammengesetzt und unten an der mittleren Nath 8 bis 10 cm geschlitzt. An der Futterseite des linken Brusttheiles ist eine 13 cm breite Brusttasche eingesetzt. Die Aermel sind beim Handgelenke nicht geschlitzt und mit einem 9 cm breiten Aufschlage besetzt. Der Kragen ist mit gleichem Tuche gefüttert und so geschnitten, dass er umgelegt rückwärts in der Mitte und an beiden vorderen rechtwinkeligen Ecken nächst den Reverstheilen eine Breite von 4 cm hat.

Die Distinctionen auf der Jacke sind dieselben wie auf dem Uniformrocke der Unterbeamten.

Wittek m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Schönlinde nach Hinterdaubitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Gebirgsvereine für das nördliche Böhmen in Schönlinde die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Schönlinde über Schönbüchel, Langengrund und Khaa nach Hinterdaubitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 18. April 1902. Z. 16.785/2.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 13. April 1902, Z. 8169, an die Privatbahn-Verwaltungen und Dampftramway-Unternehmungen, betreffend die Erprobung und Verwendung von Sicherheitsapparaten, welche bei Eintritt gefährlichen Wassermangels im Locomotivkessel selbstthätig in Wirksamkeit treten.

Die am 2. Februar 1902 in Deutschlandsberg erfolgte Explosion eines Locomotivkessels gibt Veranlassung, die Aufmerksamkeit der geehrten Verwaltung auf die Erprobung und ausgedehnte Verwendung von Sicherheitsapparaten zu lenken, welche bei Eintritt gefährlichen Wassermangels im Locomotivkessel selbstthätig in Wirksamkeit treten.

Es wird vor Allem empfohlen, die Versuche mit den altbekannten Bleischrauben aufzunehmen, sofern diese Einrichtung bei den Locomotiven der geehrten Verwaltung nicht bereits besteht.

Die wiederholt mit diesen Schrauben constatirten Anstände und Misserfolge sind in erster Linie darauf zurückzuführen, dass dieselben nicht einer periodischen Revision unterzogen wurden.

Diese Revision vorausgesetzt, werden Bleischrauben nach den üblichen Constructionen voll entsprechen.

Es erscheint jedoch geboten, die im feuerseitigen Hohlraume der Bleischraube sich ansammelnde Flugasche gelegentlich des Auswaschens zu entfernen und gleichzeitig durch die Auswaschöffnungen des Kessels — nach Thunlichkeit — eine Reinigung des in den Wasserraum tretenden Theiles der Bleischraube von Kesselstein und Schlamm vorzunehmen.

Die bei der Revision herausgenommenen Bleischrauben sind, auch wenn der Ausguss vollkommen intact erscheinen sollte, dennoch auszuschmelzen und neu auszugiessen.

Es wird der geehrten Verwaltung ferner empfohlen, auch Versuche mit den gleichen Zweck verfolgenden, jedoch ausserhalb der Feuerkiste angebrachten Sicherheitseinrichtungen (Richter'scher Kesselsicherungsapparat u. dgl.) vorzunehmen.

Die geehrte Verwaltung wird eingeladen, über das Ergebniss dieser Versuche bis Mitte 1903 anher zu berichten.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów). (Detailprojecte für die Eisenconstruction der Mleczkabachbrücke in km 9·9/10·0.) Die vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegten Detailprojecte für die Eisenconstruction der Mleczkabachbrücke von 30 m Lichtweite in km 9·9/10·0 der schmalspurigen Localbahn Przewórsk-Bachórz (Dynow) wurden vom k. k. Eisenbahnministerium mit Vorschreibung einiger Aenderungen zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 16.875.]

Localbahn Gmünd — Gross-Gerungs. (Herstellung einer Wirthschaftsrampe in km 2·0/1 und einer Fusswegrampe in km 4·1/2.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte befürwortete Herstellung einer Wirthschaftsrampe von 2 m Breite in km 2·0/1 und einer Fusswegrampe von 1 m Breite in km 4·1/2 der im Bau befindlichen Localbahn Gmünd—Gross-Gerungs genehmigt. [E.-M.-Z. 19.227.]

Localbahn Gänserndorf - Pyrawarth - Gaunersdorf. (Vorlage der Hochbaupläne.) Die vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegten Detailpläne für die Hochbauten der Localbahn Gänserndorf-Pyrawarth-Gaunersdorf wurden vom fachlichen Standpunkte entsprechend befunden und unter Einem an die k. k. Statthalterei in Wien zur Prüfung im Sinne des § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, geleitet. Gleichzeitig wurde die genannte k. k. Statthalterei ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Ergebnisses dem niederösterreichischen Landeseisenbahnamte den Bauconcens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 16.224.]

Localbahn Tannwald-Grünthal. (Dienstantritt des Bauleiters der Bauunternehmung.) Laut Anzeige des Verwaltungsrathes der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn hat der von der Bauunternehmung für die Neubaustrecke Tannwald-Grünthal aufgestellte Bauleiter Herr Oberingenieur Victor Perko den Dienst auf der Baustelle mit dem Sitze in Dessendorf am 6. April 1902 wieder aufgenommen. [E.-M.-Z. 16.465.]

Localbahn Světla-Ledeč-Kácow. (Bauvergebung.) Der Landesausschuss des Königreiches Böhmen hat auf Grund der Offertverhandlungen die Baudurchführung der Localbahn Světla-Ledeč-Kácow an die Bauunternehmung O. Životski vergeben.

[E.-M.-Z. 14.382.]

Localbahn Stammersdorf-Auersthal. (Vorlage der Hochbaupläne.) Die vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegten, mit der Zustimmungsclausel der den Betrieb führenden Bahnverwaltung versehenen Detailprojecte für die Hochbauanlagen der Localbahn Stammersdorf-Auersthal wurden vom fachlichen Standpunkte entsprechend befunden und unter Einem an die k. k. Statthalterei in Wien zur Prüfung im Sinne des § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, geleitet. Gleichzeitig wurde die genannte k. k. Statthalterei ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Befundes dem niederösterreichischen Landeseisenbahnamte den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen.

[E.-M.-Z. 14.606.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Steyrthalbahn. (Definitive Bestätigung des Directors.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Eingabe des Verwaltungsrathes der Steyrthalbahn-Gesellschaft in Steyr die Betrauung des Controlbeamten Johann Pöttlinger und des Heizhausaufsehers Alfred Moser mit der unmittelbaren Ueberwachung des Verkehrs-, respective Zugförderungsdienstes der Steyrthalbahn zur Kenntniss genommen und sohin im Sinne des Erlasses vom 10. Jänner 1902, Z. 51.677/13 ex 1901 (Verordnungs-Blatt Nr. 12 vom 1. Februar 1902), den Ingenieur Ladislaus Benke definitiv als Director der Steyrthalbahn bestätigt.

[E.-M.-Z. 3449/13.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Eröffnung der Haltestelle Letánfalva.) Die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn verlautbart, dass im Bereiche ihrer Hauptlinie Kassa (Kaschau) — Kápostafalu — Csácza — Oderberg nächst der Station Kápostafalu bei Wächterhaus Nr. 50 eine Letánfalu benannte Haltestelle, welche vorläufig für den Verkehr von Reisenden und des Reisegepäcks eingerichtet ist, eröffnet wurde.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Wiedereröffnung der Haltestelle Esztergom-csavargözös.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass, nachdem der während der Wintermonate eingestellt gewesene Verkehr des Ueberfuhr-Propellers zwischen der Haltestelle Esztergom (Gran)-Csavargözö ihrer Hauptlinie Budapest—Esztergom-csavargözö—Marchegg (—Wien) wieder eröffnet wurde, die auf vorbenannter Linie verkehrenden Züge nunmehr, und zwar in beiden Richtungen, dort fahrplanmässig anhalten.

— (Controle der Abonnementskarten am Ausgangsperron der Bahnhöfe.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass laut Punkt 1, § 21, sowie Punkt 7, Absatz 6, Abschnitt 1, Theil B, des Personentarifes der kgl. Ungarischen Staatsbahnen die Revisionsorgane berechtigt sind, das Vorweisen sämmtlicher Abonnementskarten auch beim Verlassen des Bahnhofes zu verlangen. Derjenige Reisende, welcher demnach bei dieser Gelegenheit das Vorweisen seiner Abonnementskarte verweigert, wird so angesehen, als ob er nicht in dem Besitze einer Fahrkarte wäre und wird demnach gegen ihn die Bestimmung IV des § 21 des Local-Personen- und Gepäckstarifes in Anwendung gebracht.

— (Ausgabe ermässigter Tour- und Retourkarten während der diesjährigen Pfingstfeiertage.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass anlässlich der Pfingstfeiertage von sämmtlichen Stationen ihrer Linien (mit Ausschluss der Stationen des Nachbarverkehres und der in deren Betriebe stehenden Vicinalbahnen), sowie von den Stationen der ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ermässigte Tour- und Retourkarten nach Budapest in der Weise zur Ausgabe gelangen, dass für die I. und II. Classe je zwei der zu benützenden Zugsgattung entsprechende normale Fahrkarten der II., resp. der III. Classe, für die III. Classe jedoch eine Fahrkarte der II. Classe ausgefolgt werden, welche Fahrkarten sowohl zur Hin- als auch zur Rückreise berechtigen. Diese Karten werden in der Zeit vom 15. bis 19. Mai, an dem letzten Tage jedoch nur zu den in den Morgenstunden in Budapest eintreffenden Personenzügen — mit Ausnahme von Expresszügen — ausgegeben. Die Rückfahrt muss am 19. oder 20. Mai erfolgen, bezw. spätestens mit dem am 20. Mai von Budapest abgehenden letzten Zuge angetreten werden. Vor dem 19. Mai darf jedoch die Rückfahrt mit diesen Fahrkarten nicht erfolgen. Ferner ist mit diesen Karten eine Fahrtunterbrechung weder bei der Hinfahrt, noch bei der Rückfahrt gestattet. Schliesslich werden die Reisenden I. und II. Classe besonders aufmerksam gemacht, dass sie bei der Rückfahrt sich in dem Besitze beider Fahrkarten befinden müssen, demzufolge sie dieselben bei der Ankunft in Budapest nur vorzuzeigen, aber nicht abzugeben haben. Für Kinder wird keine besondere Ermässigung gewährt.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat, wie „Vasuti és közlekedési közlöny“ berichtet, den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Localbahnen, bezw. Strasseneisenbahnen mit Dampf- und elektrischem Betriebe ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 3. März 1902, Z. 83.018 ex 1901, der Direction der Actiengesellschaft der Localeisenbahn mit elektrischem Betriebe Budapest-Budafok:

a) für eine von Profil 8 der vorbenannten Linie abzweigende, mit theilweiser Benützung des Strassenkörpers der Budafoker Laudstrasse über das Territorium des Petroleumraffinerie-Etablissements bis zum donaurechtsuferseitigen Brückenkopfe der Franz Josef- (Vámház- [Zollamts-]) Brücke führende;

b) für eine von einem geeigneten Punkte der Linie a) nächst dem Brückenkopfe abzweigende und mit Benützung sowohl der Budafoker Landstrasse als auch der am selben Donauufer liegenden Theilstrecke der Hauptlinie Budapest-Ostbahnhof—Budapest-Fereuczváros—Kelenföld der kgl. Ungar. Staatsbahnen und weiterhin längs dem projectirten Inundationsschutzdamme bis Kelenföld führende normalspurige Local-, bezw. Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 11. März 1902, Z. 5178, dem Budapester Einwohner Paul Molnár de Olgya und dem Advocaten Dr. Isidor Neumann in Czegled für eine von der Station Budapest-Fereuczváros (Franzstadt) der Hauptlinie Budapest Ostbahnhof—Budapest-Ferenczváros—Kelenföld abzweigende, über Erzsébetfalva, Kossuthfalva, Puszta-Gubacs, Saroksár, Also-Némedi, Bugyi, Felsö-Peszér und die Gemarkung der Gemeinde Alsó-Peszér bis Jász-Kerekegyháza (Comitat Pest-Pillis-Solt-Kiskun) führende schmalspurige Localeisenbahn mit Dampfbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 13. März 1902, Z. 15.287, den Gutsbesitzern Sigmund Kende, Béla Kende und Zoltán Kölcsey für eine von der Station Mátészalka der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahn Nyiregybáza-Mátészalka abzweigende und diese als Sackbahn endigende Linie über Kócsard, Tunyok (Comitat Szatmár), ferner nach Ueberbrückung der Theiss im Bereiche des Comitates Bereg über Febérgyarmat, Penigye, Kömörö, Istvándi, Cseke, Bodalo und die Gemarkung der Gemeinde Csoma in der Station Beregszász mit der Flügelbahn Bátyu—Beregszász—Királybáza der Hauptlinie Budapest—Szerencs—Bátyu—Lawoczne (—Srij—Lemberg) der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 16. März 1902, Z. 16.740, dem kgl. Rathe Dr. Josef Ormay, Einwohner von Budapest, und Consorten für eine von der Station Besztercze-Bánya der Linie Zólyom—Besztercze-Bánya—Zólyom-Brézó der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, im Bereiche des Comitates Zólyom über die Gemarkung der Gemeinde Elesd und weiterhin über Szent-Jakab, Olmányfalva, Alsó-Hermánd, Homokhegy, Ohegy, Szarvasvölgy, Mottyók Jergalió, Szalács, Palánka, Jánoska, Donoval, Mesterhely und die Gemarkung der Gemeinde Luzsna bis Koritnicza (Curort im Comitate Liptó) zum seinerzeitigen Anschlusse an die als Sackbahn projectirte Localbahn Rozsahegy-Koritnicza (vergl. Vorconcession, Post 2, Vrdgs.-Bl. Nr. 28) — einer zukünftigen Flügelbahn der Hauptlinie [Oderberg—] Rozsahegy—Kassa der Kaschau-Oderberger Eisenbahn — führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate März.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates März folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. März die Haltestelle Coschen an der Bahnstrecke Frankfurt a. O.—Guben im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Viehverkehr; die Haltestelle Kleschkau im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Danzig, welche bereits für den Stückgut und Wagenladungsgüterverkehr eingerichtet war, auch für den Viehverkehr; am 7. März die Station Waldershausen, zwischen den Verkehrsstellen Burg- und Nieder-Gemünden und Neuhaus an der Bahnstrecke Burg- und Nieder-Gemünden—Niederofleiden im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Frankfurt für die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen; ferner am 20. März die Station Borgstede der grossherzogl. Oldenburgischen Staatsbahnen auch für die Annahme und Auslieferung von Thieren in Wagenladungen und von Fahrzeugen; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist nach wie vor ausgeschlossen.

Deutsches Reich. (Hydraulische Prellbock-Aulage am Kölner Centralbahnhofe.) Ueber obigen Gegenstand schreibt ein deutsches Blatt Folgendes: Der Eisenbahnunfall, welcher sich am 6. December 1901 im Centralbahnhofe zu Frankfurt a. M. infolge des Ueberfahrens eines Prellbockes ereignete, hat die Aufmerksamkeit der Fachleute und das Interesse des reisenden Publicums wieder der Frage zugelenkt, inwieweit durch geeignete Prellbockanlagen derartige Unfälle in Zukunft verhindert werden können. Es hat sich erwiesen, dass die bisher üblichen Prellböcke dem anfahrenden Zug keinen genügenden Widerstand entgegensetzen, dass auch die an sie anschliessenden Kiesaufschüttungen keine unbedingte Gewähr gegen das allzu weite Vordringen eines nicht rechtzeitig gebremsten Zuges bieten. Vorzüglich bewährt haben sich dagegen die hydraulischen Prellböcke, die auf verschiedenen Kopfstationen aufgestellt worden sind. Ein solcher Apparat, wie der derzeit auf dem Kölner Centralbahnhofe aufgestellte, besteht im Wesentlichen aus zwei Cylindern, deren Kolben durch eine Pufferplatte verbunden sind. Sobald der Zug auf den Prellbock aufläuft, muss er die beiden Kolben in die mit einer Mischung von Wasser und Glycerin gefüllten Cylinder drücken, was einen schnellen Kraftverbrauch des anprallenden Zuges herbeiführt, da der Inhalt der 2·5 m langen Cylinder nur langsam durch eine geringe Oeffnung in einen oberhalb angeordneten Windkessel entweichen kann. In besonders ungünstigen Stationen kann man den Kolbenweg dieser Cylinder auf 5—6 m verlängern, wodurch selbst schnell heranbrausende Züge zum Stillstand gebracht werden.

— (Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft in Köln: Aus dem Geschäftsberichte 1901.) Nach dem Geschäftsberichte 1901 beträgt der Ueberschuss für das Geschäftsjahr 1901 einschliesslich Vortrag Mk. 2,430.796 (im Vorjahre Mk. 2,069.662), woraus für Anleihezinsen, Unkosten und Steuern Mk. 781.865 (Mk. 724.357) zu bestreiten waren. Von dem Rohgewinn sollen verwendet werden: Zu Abschreibungen Mk. 259.058, zur Deckung der auf Grund bestehender Bürgschaftsverträge im Jahre 1901 dem Betriebsbürgschaftsbestand entnommenen Summen Mk. 267.565, zur Erhöhung des Betriebsbürgschaftsbestandes Mk. 400.000, zu sonstigen Rückstellungen Mk. 151.853. Nach Ausstattung der gesetzlichen Rücklage mit Mk. 27.845 (Mark 38.391) bleiben Mk. 542.608. Der auf den 7. Juni einzuberufenden Hauptversammlung soll vorgeschlagen werden, 4·5 pCt. (7 pCt.) Dividende mit Mk. 450.000 zu vertheilen und die nach Bestreitung der Gewinnantheile des Aufsichtsrathes von Mk. 4438 verbleibenden Mk. 88.170 vorzutragen. Im Vorjahre betrug nach Mk. 49.351 Abschreibungen und Ueberweisung von Mk. 373.531 zum Betriebsbürgschaftsbestand, Mk. 100.000 Rückstellung für nicht völlig abgewickelte Baurechnungen, Mk. 38.391 gesetzlicher Rücklage der Reingewinn Mk. 784.031 zu folgender Verwendung: 7 pCt. Dividende = Mk. 700.000, Gewinnantheile des Aufsichtsrathes Mk. 15.389, Vortrag Mk. 68.641.

Braunschweig. (Braunschweigische Landeseisenbahn-Gesellschaft: Aus dem Geschäftsberichte 1901.) Zufolge des Geschäftsberichtes obiger Gesellschaft für das Jahr 1901 ergibt sich nach der Betriebsrechnung für das vergangene Jahr ohne Vortrag eine Einnahme von Mk. 1,236.130 (im Vorjahre Mk. 1,147.657 einschliesslich Mk. 15.730 Vortrag). Nach Absetzung der dem Erneuerungsbestand zufliessenden Mk. 20.147 (Mk. 33.994) verbleiben an reiner Betriebseinnahme Mk. 1,215.983 (+ Mk. 97.197). Die Ausgaben betragen Mk. 705.026. Nach Absetzung der dem Erneuerungsbestand zur Last fallenden Ausgaben von Mk. 65.260 (Mk. 113.801) verbleiben an Betriebsausgaben Mk. 639.765 (Mk. 581.926). Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäcksverkehre haben im Ganzen Mk. 170.253 (Mk. 175.072) ergeben. Der Güterverkehr erbrachte einschliesslich Nebengebühren Mk. 798.563 (im Vorjahre Mk. 743.894). Die verschiedenen sonstigen Einnahmen belaufen sich auf Mk. 247.167 (Mk. 199.819). Der Ueberschuss einschliesslich Mk. 27.232 Vortrag beträgt Mk. 301.937 (Mk. 284.613). Die Gewinnantheile erfordern Mk. 11.564 (Mk. 20.131), so dass Mk. 290.373 zur Verfügung der Hauptversammlung stehen und wie folgt verwendet werden sollen: 6·5 pCt. auf das Actiencapital von Mk. 3,650.000 = Mk. 287.250 (wie im Vorjahre) und Vortrag Mk. 53.123 (Mk. 27 232).

Russland. (Aenderung von Stationsnamen.) Ab 1. Mai sind die Namen der nachstehenden russischen Stationen wie folgt abgeändert worden. Bojary der Moskau-Brester Eisenbahn auf „Prijamino“, Dmitrowka der Libau-Romny Eisenbahn auf „Rubanka“, Gorodja der Moskau-Brester Eisenbahn auf „Samirje“, Kaschino der Sysran-Wjasmaer Eisenbahn auf „Millionnaja“, Kolontajewska der Südwestbahnen auf „Eremejewka“, Krasnokutowka der Kursk-Charkow-Sewastopol Eisenbahn auf „Kankrinowka“, Maksimowka der Südostbahnen auf „Kamenolomni“, Marjina Gorka der Libau-Romny Eisenbahn auf „Puchowitschi“, Olginskaya der Südostbahnen auf „Mitrofanowka“, Temrjasan der Moskau-Kasan-Eisenbahn auf „Naleika“.

Schiffahrt.

Manchester-Canal. Seit der Eröffnung des Canales vor acht Jahren haben sich die Einnahmen aus dem Canalbetriebe jedes Jahr regelmässig erhöht, wie aus nachstehender Tabelle ersichtlich ist:

	Einnahmen	Zunahme	in pCt.
1894	94.658 £	— £	—
1895	136.759 „	42.103 „	44½
1896	179.834 „	43.075 „	31½
1897	204.414 „	24.580 „	13½
1898	235.278 „	30.864 „	15
1899	263.971 „	28.693 „	12
1900	290.474 „	26.503 „	10
1901	308.360 „	17.886 „	6

Der Hafen von Liverpool hatte im Jahre 1901 eine Zunahme von fast einer halben Million Tonnen verzeichnet, während der Verkehr im Manchester-Canale fast stationär geblieben ist, trotz mehrfacher Anstrengungen der Canalgesellschaft, den Verkehr zu vergrössern und die Rheder zu veranlassen, ihre Schiffe direct nach Manchester zu senden.

Der Preis der Stammactien des Unternehmens von 10 £ notirte Ende 1900: 27 sh, Ende 1901 nur 18 sh 6 d; jener der Preference-Actien von 10 £ Ende 1900: 32 sh, Ende 1901: 22 sh. Zu diesen Preisen repräsentirte das Actiencapital der Gesellschaft von 8,000.000 £ den Werth von 810.000 £.

Hervorzuheben wäre noch, dass der Canal viel dazu beigetragen hat, den Handel und die industrielle Thätigkeit in Manchester und dessen umliegenden Districten in mehrfacher Hinsicht zu fördern und neue Industrien ins Leben zu rufen.

Stapellauf des Dampfers Hervat der Schiffahrts-Gesellschaft Ungaro-Croata. Am 4. Mai ist auf der Werfte des Stabilimento tecnico trientino in S. Marco der neu erbaute, für die Schiffahrts-Gesellschaft Ungaro-Croata bestimmte Dampfer „Hervat“ glücklich vom Stapel gelassen worden. Der Dampfer, welcher eine Tragfähigkeit von 110 t besitzt und zur Aufnahme von 300 Personen geeignet sein wird, ist für die Küstenschiffahrt bestimmt. Die Länge beträgt 125, die Breite 19, die Tiefe 9·6 engl. Fuss. Die Fahrgeschwindigkeit wird 11 Meilen in der Stunde betragen. [„Triester Ztg.“]

Literatur.

Gütertarif für Wien. Soeben erschien die siebente Auflage des von Albert Strauss, Controlor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, herausgegebenen alphabetisch geordneten Eisenbahn-Frachtentarifes im Verlage des „Allgemeinen Tarifanzeiger“, I. Graben 13.

Das Tarifwerk enthält auszugsweise die reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen über den Güterverkehr, die Güterclassification, den Nebengebührentarif (nebst einer Nebengebührentabelle als Neuerung), sowie in praktischer Weise gruppirt die Eilgut- und Classengutsätze zwischen Wien und allen Stationen Oesterreich-Ungarns.

Betriebsergebnisse der ungarischen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate März		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1902				Einnahmen 1901		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates März	
	1902	1901	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer		1902	1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen . . .	8.034·6	8.034·6	2,367.300	1,589.000	3,101.300	11,838.000	14,939.300	1.859	16,462.184	2.049	— 9·3	8.034·6	8.034·6
Südbahn-Gesellsch.(ungar. Linien)	704·1	704·1	195.747	179.324	317.929	910.561	1,228.490	1.744	1,235.848	1.755	— 0·6	704·1	704·1
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B. .	119·9	119·9	57.930	34.285	33.682	106.256	139.938	1.167	137.290	1.145	+ 1·9	119·9	119·9
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·6	382·6	139.770	243.398	140.845	828.698	969.543	2.534	1,027.866	2.687	— 5·6	382·6	382·6
Mohács-Fünfkirchner Bahn . . .	67·6	67·6	6.676	50.938	5.235	74 535	79.770	1.180	126 900	1.877	— 37·1	67·6	67·6
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	23.600	28.600	12.200	77.500	89.700	1.317	90.628	1.331	— 1·1	68·1	68·1
Hauptbahnen zusammen	9.376·9	9.376·9	2,791.023	2,125.545	2,611.191	13,835.550	17,446.741	1.861	19,080.716	2.035	— 8·5	9.376·9	9.376·9
II. Selbstständige Localbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	390·5	390·5	84.313	47.576	75.100	178.370	253.470	649	280.820	719	+ 9·7	390·5	390·5
Belisče-Kapelna (Slav. Drauthalb.)	80·3	80·3	4.301	13.883	3.819	20.714	24.533	306	29.406	368	— 16·8	80·3	80·3
Budapester Localbahnen	56·7	56·7	267.359	16.116	63.303	6 590	69.893	1.233	64.352	1.135	+ 8·6	56·7	56·7
Budapest-Budafok (elektr. Betr.)	8·7	8·7	76 657	. . . .	14.826	. . . .	14.826	1.704	13.086	1.504	+ 13·3	8·7	8·7
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	11·7	11·7	163.408	1	23.773	4	23.777	2.032	21.909	1.873	+ 8·5	11·7	11·7
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	5.230	3.240	6.452	10.559	17.011	379	16.412	366	+ 3·5	44·9	44·9
Holics-Gödinger Localbahn . . .	3·4	3·4	1.614	2.180	389	1.963	2.352	692	2.458	720	— 3·9	3·4	3·4
Keszthély—Balaton-Szt. György .	9·7	9·7	3.474	1.885	2.548	5.721	8.269	853	6.791	700	+ 21·9	9·7	9·7
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges. .	58·0	58·0	16.168	13.202	3.932	28.628	32.560	561	34.413	593	— 5·4	58·0	58·0
Nagy-Károly—Somkuter L.-B. .	84·6	84·6	5.294	3.960	3.556	16.228	19.784	233	25.629	303	— 23·1	84·6	84·6
Segesvár—Szent-Agota	50·0	50·0	7.755	1.011	4.087	3.571	7.658	153	10.040	201	— 23·4	50·0	50·0
Számosthal-Bahn	253·6	253·6	34.837	19 532	33.839	86.971	120.810	476	114.684	452	+ 5·3	253·6	253·6
Szatmár-Erdöder Localbahn . .	28·2	28·2	14 917	2.081	3.607	3.884	7.491	265	8.097	287	— 7·7	28·2	28·2
Térrét-Kovásznaer Bahn	5·7	5·7	. . .	5.260	. . .	2.100	2.100	368	2.100	368	. . .	5·7	5·7
Ungthalbahn	42·9	42·9	9.000	17.450	5.504	22.833	28.337	661	27 584	643	+ 2·8	42·9	42·9
Zágráb (Leskovac)-SamoborerL.-B.	19·2	19·2	8.689	376	4.284	1.101	5.385	280	4.413	230	+ 21·7	19·2	19·2
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Erste Niederungar. Landwirthschaftl. Eisenbahn-Act.-Ges. .	66·0	66·0	5.920	4.806	2.385	8.108	10.493	159	5.210	79	+101·3	66·0	66·0
Borossebes-Menyházaer Localb. .	21·1	21·1	475	1.032	220	1.410	1.630	77	1.470	70	+ 10·0	21·1	21·1
In Verwaltung der Budapester Localbahnen.													
Haraszti-Ráczkever Localbahn .	27·3	27·3	13.849	5.962	6.084	2.234	8.318	305	7.872	288	+ 5·9	27·3	27·3
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakraczer Eisenbahn . . .	123·2	123·2	8.981	17.578	8.771	43.001	51.772	420	40.510	328	+ 28·0	123·2	123·2
Güns-Steinamanger Vicinalbahn .	17·4	17·4	8.786	713	4.456	2.266	6.722	386	7.172	412	— 6·3	17·4	17·4
In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Localbahn	109·2	109·2	13.341	3.119	7.007	8.195	15.202	139	13.718	126	+ 10·3	109·2	109·2
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Arvathalbahn	70·5	70·5	11.322	3.018	8.863	9.493	18.356	260	17.383	247	+ 5·2	70·5	70·5
Gölnitzthal-Bahn	33·0	33·0	4.484	9.421	3.612	26.054	29.666	899	29.891	906	— 0·8	33·0	33·0
Késmark—Szepes-Bélá L.-B. . .	8·6	8·6	2.531	3.827	731	2.145	2.876	334	3.383	393	— 15·0	8·6	8·6
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	3.885	2.100	2.112	3.002	5.114	403	4.154	327	+ 23·2	12·7	12·7
Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz .	9·1	9·1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	9·1	9·1
Poprádthal-Bahn	14·0	14·0	6.274	5.990	3.141	7.648	10.789	771	10.842	774	— 0·4	14·0	14·0
Szepes-Béla—Podoliner Bahn . .	11·0	11·0	1.617	2.593	741	2.154	2.895	263	3.330	303	— 13·2	11·0	11·0
Szepes Olaszi-SzepesVaralja L.-B.	9·3	9·3	2.506	4.031	1.034	2 832	3.866	416	2.070	223	+ 86·5	9·3	9·3
Zsolna-Rajecser Localbahn . . .	21·2	21·2	6.506	1.445	2.534	3.021	5.555	262	5.504	260	+ 0·8	21·2	21·2
In Verwaltung der Szamosthalbahn.													
Zsibó-Nagybányaer	78·5	78·5	3 107	1.510	3.830	3.760	7.590	98	8.329	106	— 7·5	78·5	78·5

Eisenbahnen im Monate März 1902.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates März												
Beförderte		Einnahmen									Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1902				1901							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1902	1901	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													I. Hauptbahnen.
7,070.100	4,555.900	9,262.000	33,941.700	43,203.700	5.377	9,432.390	37,123 607	46,555.997	5.794	— 7 1	21.508	23.176	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
506 658	592.755	787.853	2,728.899	3,516.752	4.995	770.769	2,823.771	3,594.540	5.105	— 2·1	19.980	20.420	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
152.518	128.323	88.439	349.875	438.314	3 656	83 412	379.104	462.516	3.858	— 5·2	14.624	15.432	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
374.453	706.282	369.622	2,346.077	2,715.699	7.099	362.145	2,556.225	2,918 370	7.628	— 6·9	28 396	30.512	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
18.633	163.038	14.181	241.311	255.492	3·779	11.290	299.797	311.087	4.601	— 17 9	15.116	18.404	Mohács-Fünfkirchner Bahn
61.500	82 000	31.400	222.200	253.600	3.724	31.974	228.057	260.031	3 818	— 2·5	14.896	15 272	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
3,183.862	6,228.298	10,553.495	39,830.062	50,383.557	5.373	10,691.980	43,410.561	54,102.541	5.770	— 6·9	21.492	22.080	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Localbahnen.
232.353	139.821	194.250	479.410	673.660	1.725	173.960	506.820	680.780	1.743	— 1·0	6.900	6 972	Arader u. Csánader E.
11.535	43.936	10.290	59.525	69.815	869	9.381	71.199	80.580	1.003	— 13·3	3.476	4.012	Belisče-Kapelna(Sl.Drauth.)
731.787	39.247	170.399	17.951	188.350	3.322	154 900	17.507	172.407	3.041	+ 9·2	13.288	12.164	Budapester Localbahnen
208.628	. . . .	39.997	. . . .	39.997	4.597	33.942	. . . .	33.492	3.850	+ 19·5	18.388	15.400	Budapest-Budafok
456.824	2	64.947	7	64.954	5.551	59.576	331	59.907	5.120	+ 8·4	22.204	20.480	Budapest-Szt. Lörincz
13.301	7.610	16.288	25.459	41.747	930	14.971	28.087	43 058	959	— 3·0	3.720	3.836	Eperjes-Bartfeld
5.103	5.696	1 296	5.117	6.413	1.886	1.378	4.689	6.067	1.784	+ 5·7	7.544	7.136	Holics-Gödinger Localbahn
9.587	4.150	6.868	12.090	18.958	1.954	6.699	10.407	17.106	1.764	+ 10·8	7.816	7.056	Keszthély—B.-Szt. György
42 558	42.024	10.241	89 318	99.559	1.717	8 175	109.949	110 124	1.899	— 9·6	6.868	7.596	Marmaroser Salzb. A.-G.
14.528	9.628	9.897	43.344	53 241	629	9 201	51.827	61.028	721	— 12·8	2.515	2.884	Nagy-Károly—Somkut
20.804	3.112	11.090	10.831	21.924	438	9.146	18.133	27.279	546	— 19·8	1.752	2.184	Segesvár—Szent-Agota
108.366	48.857	107 687	226.061	333.748	1.316	107.617	205.328	312 945	1.234	+ 6·5	5.264	4 936	Szamosthal-Bahn
39.130	5.082	9.384	10.365	19.749	700	7.165	15.873	23.038	817	— 14·3	2.800	3.268	Szatmár-Erdöder Localbahn
. . .	15.780	. . . .	6.300	6.300	1.105	. . . .	6.300	6.300	1.105	. . .	4.420	4.420	Terret-Kovásznaer Bahn
23.650	42 816	16.169	60.254	76.423	1.781	14.015	59.916	73.931	1.723	+ 3·4	7.124	6.892	Ungthalbahn
22.345	940	10.910	2.725	13.635	710	8.089	1.210	9.299	581	+ 22 2	2.840	2.324	Zágráb-Samoborer Localb.
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
16.013	19.334	6.549	30.472	37.021	561	4.981	9.372	14.353	218	+157·3	2.244	872	Erste Niederungar. landw Eisenb.-Act.-Ges.
1.004	2.116	510	3.040	3.550	168	530	3.540	4.070	193	— 12·9	672	772	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Localbahnen.
41.014	11.969	17.247	6.540	23.787	871	14.565	5.681	20.246	742	+ 17·3	3.484	2.968	Haraszti-Ráczkever Localb
													In Verwaltung der Südb.
25.915	45.697	25.412	111 129	136.541	1.108	22.656	92.062	114.718	931	+ 19·0	4.432	3.724	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
24.416	2.277	12.493	7.124	19.617	1.127	11.031	8.830	19.861	1.141	— 1·2	4.508	4.564	Güns-Steinamanger V.-B.
													In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther E.
38.234	10.631	19.919	26.423	46.342	424	17.347	26.915	44 262	405	+ 4·7	1.696	1.620	Fertövidéker Localbahn
													In Verwaltung der Kascha - Oderberger Eisenbahn.
29.798	7.844	24.410	25.336	49.746	706	19.003	34.441	53.444	758	— 6·9	2.824	3.032	Arvathalbahn
11.632	21.917	9.058	65.294	74.352	2·253	5.768	89.198	94.966	2.979	— 21·7	9.012	11.516	Gölnitzthal-Bahn
7.044	11.923	2.052	6.083	8 135	946	2 170	7.566	9 736	1.132	— 16·4	3.784	4.528	Késmark—Szepes-Bélá
11.511	5.285	6.159	7.927	14.086	1·109	6.178	5.954	12.132	955	+ 16·1	4.436	3.820	Löcsthal-Bahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
17.068	17.623	8.340	21.031	29 371	2.098	7.633	23.483	31.116	2.223	— 5·6	8.392	8.892	Poprádthal-Bahn
4.466	8 012	2.025	6.528	8 553	778	2.062	7.297	9.365	851	— 8·6	3.112	3.404	Szepes-Béla—Podolinec B.
6.210	9.585	2.518	7.472	9.900	1.074	2.048	2.991	5.039	542	+ 98·1	4.296	2.168	Szepes Olaszi-S.Varalja
17.677	3.999	6.928	8.162	15.090	711	7.305	8.671	15.976	754	— 5·7	2.844	3.016	Zsolna-Rajecser Localbahn
													In Verwaltung der Szamosthalbahn.
10.812	3.334	11.407	10.720	22.127	283	10.641	13.305	23.946	305	— 7·2	1 132	1.320	Zsibó-Nagybánya

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate März		Monats-Ergebnisse									Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates März	
			Beförderte		Einnahmen								
					1902				1901		Differenz per Kilometer in Percenten		
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer			
	1902	1901										1902	1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	129·9	129·9	31.100	8.600	19.000	13.400	32.400	249	32.729	252	— 1·2	129·9	129·9
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	37.600	7.500	26.300	23.400	49.700	343	49.046	338	+ 1·5	145·0	145·0
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·4	59·4	7.300	2.100	4.100	5.900	10.000	168	10.621	179	— 6·1	59·4	59·4
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	26.900	5.700	19.100	17.900	37.000	341	37.576	346	— 1·4	108·6	108·6
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	15.100	3.400	7.100	6.200	13.300	161	13.276	161	—	82·7	82·7
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	88·3	88·3	10.000	2.700	5.400	5.200	10.600	120	11.346	129	— 7·0	88·3	88·3
Bihárer Vicinalbahnen	177·8	177·8	32.000	5.800	26.600	21.000	47.600	268	47.688	268	—	177·8	177·8
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	9.100	3.300	5.000	5.100	10.100	175	10.912	189	— 7·4	57·8	57·8
Brassó-Háromszéker Localbahnen	104·6	104·6	32.500	14.400	24.400	39.500	63.900	611	40.166	613	— 0·3	104·6	104·6
Budapest-Gran Localbahn	98·7	98·7	39.800	49.900	19.900	77.900	97.800	991	101.288	1.026	— 3·4	98·7	98·7
Budapest-Lájosmizse Localbahn	63·2	63·2	10.100	3.500	9.600	9.300	18.900	299	18.419	291	+ 2·7	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	3.800	5.400	1.300	8.700	10.000	420	9.473	399	+ 5·3	23·8	23·8
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	8.400	900	4.700	1.900	6.600	168	6.616	168	—	39·3	39·3
Debreczin-Füzesabony Localbahn	136·1	136·1	21.700	9.400	13.700	26.900	40.600	298	41.499	305	— 2·3	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	19.800	6.100	10.900	12.600	23.500	414	24.450	430	— 3·7	56·8	56·8
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	340·2	69.400	38.400	45.100	126.700	171.800	505	173.372	509	— 0·8	340·2	340·2
Weissenburger und Tolnaer C.-B.	106·4	106·4	13.000	5.900	10.500	11.500	22.000	207	22.946	216	— 4·2	106·4	106·4
Fclek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	6.500	1.800	5.400	3.900	9.300	179	9.318	180	— 0·5	51·9	51·9
Félegyháza-Majsaer L.-B.	25·0	25·0	3.900	400	1.800	900	2.700	108	2.982	119	— 9·2	25·0	25·0
Garamberzencze-Léva L.-B.	66·1	66·1	8.800	3.300	6.100	8.800	14.900	225	15.766	239	— 5·9	66·1	66·1
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203·2	26.300	11.300	18.700	35.100	53.800	265	54.386	268	— 1·1	203·2	203·2
Gyula-Fehérvár-Zalathna Localb.	42·1	42·1	4.000	2.500	3.400	6.900	10.300	245	10.408	247	— 0·8	42·1	42·1
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	8.200	1.500	5.000	4.300	9.300	167	9.876	178	— 6·2	55·6	55·6
Szekler Bahn	35·3	35·3	8.000	3.700	5.200	7.200	12.400	351	12.929	366	— 4·1	35·3	35·3
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	800	300	600	700	1.300	104	1.386	111	— 6·3	12·5	12·5
Honter Localbahn	40·5	40·5	3.700	1.900	2.600	3.900	6.500	161	6.630	164	— 1·8	40·5	40·5
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	6.400	1.800	4.900	4.200	9.100	169	8.637	160	+ 5·6	54·0	54·0
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26·2	26·2	4.100	1.200	2.000	1.600	3.600	137	3.272	125	+ 9·6	26·2	26·2
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	6.400	1.200	3.600	2.200	5.800	131	6.037	136	— 3·7	44·4	44·4
Kaschau-Torna Localbahn	59·1	59·1	11.300	6.300	7.800	18.200	26.000	440	26.658	451	— 2·4	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.-B.	38·5	38·5	6.500	600	4.300	1.400	5.700	148	6.201	161	— 8·1	38·5	38·5
Kecskemet—Tisza-Ugher Localb.	30·4	30·4	3.900	200	2.000	800	2.800	92	3.057	101	— 8·9	30·4	30·4
Kisküküllöthalbahn	102·1	102·1	8.100	2.100	5.500	5.700	11.200	110	10.675	105	+ 4·8	102·1	102·1
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	53·2	9.000	1.100	5.600	2.200	7.800	147	7.399	139	+ 5·8	53·2	53·2
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.500	1.400	400	1.100	1.500	80	1.519	81	+ 1·2	18·7	18·7
Körmend-Németujvárer	23·1	23·1	6.800	700	2.500	1.100	3.600	157	3.775	164	— 4·3	23·1	23·1
Körös-Belovár Localbahn	97·4	97·4	17.000	5.900	10.700	13.300	24.000	246	23.391	240	+ 2·5	97·4	97·4
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	4.900	800	2.500	1.900	4.400	198	4.639	211	— 6·2	22·2	22·2
Lonjathalbahn	114·3	114·3	13.600	4.800	11.600	11.500	23.100	202	22.541	197	+ 2·5	114·3	114·3
Losonczvidéker Localbahn	29·0	. . . .	4.000	8.300	2.000	12.000	14.000	483	. . . .	. . . .	. . . .	29·0	. . . .
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	22.900	10.900	16.700	35.200	51.900	277	52.799	282	— 1·8	187·1	187·1
Ungar. Nordwestbahn	121·6	121·6	22.500	6.800	13.500	14.800	28.300	233	27.726	228	+ 2·2	121·6	121·6
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	110·3	110·3	5.200	2.600	4.900	7.600	12.500	113	12.701	115	— 1·7	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	10.800	4.500	6.500	9.600	16.100	498	16.535	512	— 2·7	32·3	32·3
Mátra-Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	309·8	40.000	16.800	24.000	39.300	63.300	204	63.731	206	— 1·0	309·8	309·8
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	4.400	1.200	1.600	1.400	3.000	196	3.582	234	— 16·2	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	6.600	4.300	3.100	11.500	14.600	357	15.031	368	— 3·0	40·9	40·9
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	6.600	1.600	3.800	3.300	7.100	250	6.902	243	+ 2·9	28·4	28·4
Hermannstadt—Nagy-Disznód	11·9	11·9	3.300	400	1.000	500	1.500	126	1.569	132	— 4·5	11·9	11·9
Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eisenbahn	51·5	. . . .	11.700	4.200	7.000	6.300	13.300	258	. . . .	. . . .	. . . .	51·5	. . . .
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	14.300	8.300	10.900	20.500	31.400	269	31.300	268	+ 0·4	116·7	116·7
Nógráder Comitatsbahnen	112·4	112·4	22.100	5.700	17.000	19.200	36.200	322	36.271	323	— 0·3	112·4	112·4

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates März													
Beförderte		Einnahmen									Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1902				1901							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1902	1901	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsb.
83.900	22.800	52.900	35.400	88.300	680	52.267	35.645	87.912	677	+ 0·4	2.720	2.708	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
100.600	17.000	70.400	53.300	123.700	853	69.617	53.041	122.658	846	+ 0·8	3.412	3.384	Baja-Zombor-Neusatz
19.300	5.400	10.800	14.900	25.700	433	11.422	15.113	26.535	447	— 3·1	1.732	1.788	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
74.900	14.600	53.200	46 000	99.200	913	52.288	47.927	100 215	922	— 1·0	3.652	3.688	Bács-Bodrogher Comitatsb.
43.600	12.100	20.500	21.900	42.400	513	21.304	21.830	43.134	522	— 1·7	2.052	2.088	Békés-Csanáder Bahn
30.700	8.100	16.600	15.500	32.100	364	17.349	16.654	34.003	385	— 5 5	1.456	1.540	Bicske—Sárbogárd
84.400	17.200	70.100	62.300	132.400	745	68.895	63.207	132.102	743	+ 0·3	2.980	2.972	Bihárer Vicinalbahnen
25.600	10.500	14.100	16.200	30 300	524	17.327	13.933	31.260	541	— 3·1	2.096	2.164	Boldvathalbahn
86.400	28.100	64.800	77.400	142.200	1.359	63.893	78.660	142.553	1.363	— 0·3	5.436	5.452	Brassó-Háromszéker L.B.
107.200	143.800	53.600	224.400	278.000	2.817	53.904	228.004	281.908	2.856	— 1·4	11.268	11.424	Budapest-Gran Localb.
27.000	9.300	25.700	24.800	50.500	799	25.371	24.427	49.798	788	+ 1·4	3.196	3.152	Budapest-Lájosmizse
10.200	16.600	3.500	26.900	30.400	1.277	3.161	27.328	30.489	1.281	— 0·3	5.108	5.124	Csetnekthal-Bahn
24.400	3.400	13.700	7.000	20.700	527	13.827	8.191	22.021	560	— 6 0	2.108	2.240	Debreczin—Nagy-Léta
62.200	27.100	39.200	77.700	166.900	859	39.504	79.433	118.937	874	— 1 7	3.436	3.496	Debreczin-Füzesabony
54.900	17.700	30.200	36.400	66.600	1.173	30.515	38.150	68.665	1.209	— 2·2	4.692	4.836	Debreczin-Hajdu-Nánás
183.100	111.500	119.000	367.700	486.700	1.431	119.421	370.228	489.649	1.439	— 0·6	5.724	5.756	Westungar. Localbahn (Transd. Vicinalb.-A.-G.)
37.300	16.500	30.200	32.300	62.500	587	30.994	33.494	64.488	606	— 3 1	2.348	2.424	Weissenb. und Tolnaer C.-B.
17.100	5.500	14.200	11.800	26.000	501	13.543	12.252	25.795	497	+ 0·8	2.004	1.988	Felek-Fogaraser Bahn
10.700	1.200	4.900	2.700	7.600	304	5.375	2.769	8.144	326	— 6·7	1.216	1.304	Félegyháza-Majsaer L.B.
25.400	9.100	17.500	24 100	41.600	629	17.897	24.756	42.653	645	— 2·5	2.516	2.580	Garamberzencze-Léva L.B.
76.000	34.700	54.000	108.100	162.100	798	54.095	109.830	163 925	807	— 1·1	3.192	3.228	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
11.600	9.000	9.800	24.500	34.300	815	9.295	25.284	34.579	821	— 0·7	3.260	3.284	Gyula-Fehervar-Zalathna
22.400	3.600	13.700	10.500	24.200	435	14.366	11.112	25.478	458	— 5·0	1.740	1.832	Hegyes-Feketeh.-Palanka
22.500	8.100	14.600	15.600	30.200	856	14.315	15.380	29.695	841	+ 1·8	3.424	3.364	Székler Bahn
2.900	700	2.100	1.800	3.900	312	2.113	1.657	3.770	302	+ 3·3	1.248	1.208	Hidegkut-Gyönk-Tamási
10.700	5.700	7.500	11.800	19.300	478	6.972	13 274	20.246	501	— 4·6	1.912	2.004	Honter Localbahn
17.100	4.700	13.000	10.800	23.800	441	12.797	10 519	23.316	432	+ 2·1	1.764	1.728	Kaposvár-Fonyod
10.500	3.700	5.100	5.000	10.100	385	5.007	4.946	9.953	380	— 1·3	1.540	1.520	Kaposvár-Mocsolad
18.900	3.700	10.600	6.600	17.200	387	10.070	6.489	16.559	373	+ 3·8	1.548	1.492	Karczag-Tiszafüred
31.600	16.100	21.800	46.400	68.200	1.154	21.472	48.792	70.264	1.189	— 2 9	4.616	4.756	Kaschau-Torna
17.500	1.600	11.500	3 500	15.000	390	11.280	4.216	15.496	402	+ 3·0	1.560	1.608	Kecskemét-Füllöpszállás
11.300	700	5.800	1.800	7.600	250	5.677	1.792	7.469	246	+ 1 6	1.000	984	Kecskemet-Tisza-Ugher
22.700	5.500	15.400	14.900	30.300	297	14.751	14.248	28.999	284	+ 4·9	1.188	1.136	Kis-Küküllöthalbahn
26.900	2.800	16.700	5.700	22.400	421	16.748	5.233	21.981	413	+ 1·9	1.684	1.652	Komorn-Dunaszerdahely
3.700	4.900	1.000	3.800	4.800	257	1.048	4.035	5.083	272	— 5·5	1.028	1.088	Komló—Bakócza-Felsöm.
16.800	2.100	6.200	3.200	9.400	409	6.216	3.476	9.692	421	— 2·9	1.636	1.684	Körmend-Németujvár
43.600	14.700	27.400	32.900	60.300	619	27.075	32.576	59.651	612	+ 1·1	2.476	2.448	Körös-Belovár Localb.
14.300	2.500	7.500	6.200	13.700	617	7.312	6.370	13.682	616	+ 0·2	2.468	2.464	Kun-Szt. Márton-Szentes
32.300	11.800	27.500	28.300	55.800	488	27.048	28.841	55.889	489	— 0·2	1.952	1.956	Lonjathalbahn
11.600	17.500	5.800	25.300	31.100	1.072	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	4.288	. . .	Losoncz-Videkér L.B.
62.700	29.800	45.800	96.000	141.800	758	46.536	97.442	143.978	770	— 1·6	3.032	3.080	Ungarische Südostbahn
65.000	21.200	39.000	46.200	85.200	701	38.200	46.355	84.555	696	+ 0·7	2.804	2.784	Ungar. Nordwestbahn
16.000	7.400	15.100	21.500	36.600	332	14.766	22.766	37.532	340	— 2·4	1.328	1.360	Máros-Ludás—Bistritz
29.600	10.300	17.800	22.000	39.800	1.232	16.993	22.495	39.488	1.223	+ 0·7	4.928	4.892	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
104.800	41.600	62.900	97.400	160.300	517	63.286	98.011	161.297	521	— 0·8	2.068	2.084	Mátra - Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
12.200	3.100	4.400	3.700	8.100	529	4.489	4.212	8.701	567	— 6·7	2.116	2.268	Mezötur-Turkeve
19.000	12.100	8.900	32.400	41.300	1.010	8.306	34.030	42.336	1.035	— 2·4	4.040	4.140	Muránythalbahn
16.500	4.300	9.500	9.000	18.500	651	8.673	9.113	17.786	626	+ 4·0	2.604	2.504	Nagy-Belicz—Privigye
9.300	1.000	2.800	1.300	4.100	345	2.701	1.174	3.875	326	+ 5·8	1.380	1.304	Hermannstadt—N.-Disznod
31.300	11.800	18.800	17.700	36.500	709	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.836	. . .	Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eb.
39.700	23.700	30.200	58.500	88.700	760	29.336	59.097	88.433	758	+ 0·3	3.040	3.032	Grosswardein-B.-Vaskoh
59.100	17.500	45.300	58.900	104.200	927	45.170	59.986	105.156	936	— 1·0	3.708	3.744	Nógráder Comitatsb.

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate März		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen							Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates März	
					1902				1901				
	1902	1901	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1902	1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E. .	57·0	57·0	9.900	3.900	7.600	14.700	22.300	391	22.997	403	— 3·0	57·0	57·
Ó-Becse—Neusatz—Titel . . .	102·6	102·6	27.200	1.700	17.700	6.800	24.500	239	25.384	247	— 3·2	102·6	102·
Pancsova-Petrovoszello Localb. .	33·5	33·5	6.300	4.900	4.700	7.100	11.800	351	12.091	360	— 2·5	33·5	33·
Pápa-Csornaer Localbahn . . .	36·4	36·4	7.600	1.100	3.900	1.700	5.600	154	5.857	161	— 4·3	36·4	36·
Petroszény-Lupény Localb. . . .	18·1	18·1	9.200	24.100	3.400	34.500	37.900	2 094	38.341	2.118	— 1·1	18·1	18·
Pressburg-Dunaszerdahely L.-B.	44·0	44·0	16.600	3.100	10.800	9.000	19.800	450	19.678	447	+ 0·7	44·0	44·
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	34·6	34·6	11.500	4.000	6.300	8.200	14.500	419	14.360	415	+ 1·0	34·6	34·
Püspökladány-Füzesgyarmat . .	37·1	37·1	5.200	1.500	2.500	3.200	5.700	154	6.507	175	— 12·0	37·1	37·
Ruma-Klenák Localbahn	30·3	. . . .	5.400	1.500	2.700	3.800	6.500	215	. . . .	. . .	. . .	30·3	. .
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	1.100	5.900	500	3.000	3.500	201	3 743	215	— 6·5	17·4	17·
Somogy-Szobb—Bárcser Bahn .	47·1	47·1	8.800	1.800	4.600	4.600	9.200	195	8.901	189	+ 3·2	47·1	47·
Oedenburg-Pressburg	92·7	92·7	24.900	4.200	11.200	8.900	20.100	217	20.402	220	— 1·4	92·7	92·
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	8.800	1.000	4.600	2.900	7.500	189	7.223	182	+ 3·8	39·6	39·
Szátmar-Nagybányaer L.-B. . .	60·3	60·3	5.900	5.000	8.100	19.800	27.900	463	27.192	451	+ 2·7	60·3	60·
Szeged — Nagy-Kikinda — Nagy-Becskerek	140·2	140·2	32 200	4.800	21.900	21.900	43.800	313	44.235	316	— 0·9	140·2	140·
Szegzárd-Báttaszék L.B.	19·2	19·2	8.800	300	2.800	800	3.600	188	3.911	204	— 7·8	19·2	19·
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély .	34·6	34·6	11.600	900	6.400	1.800	8.200	237	8.300	240	— 1·3	34·6	34·
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.-B. .	95·7	95·7	16.800	13.000	10 100	25.500	35.600	372	36.731	384	— 3·1	95·7	95·
Szigetvár-Kaposvár	53·5	53·5	7.200	1.200	4.200	2.100	6.300	118	5.915	111	— 6·3	53·5	53·
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	9.700	5 600	11.000	17.800	28.800	267	29.561	274	— 2·6	107·8	107
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	16.300	20.800	14 800	40.900	55.700	460	58.335	482	— 4·6	121·1	121
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza .	65·0	65·0	8.000	900	4.800	2.200	7.000	108	6.734	104	+ 3·8	65·0	65
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	52·4	52·4	11.000	5.300	9.000	15.400	24 400	466	27.505	525	— 11·2	52·4	52
Steinamanger-Rum L.-B.	21·0	21·0	3.900	600	1.700	600	2.300	110	2.099	100	+ 10·0	21·0	21
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	3.100	800	2.600	1.800	4.400	144	4.532	148	— 2·7	30·6	30
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	11.000	1.500	6 500	4.400	10.900	170	10 689	167	+ 1·8	64·1	64
Temesvár-Módos-Temesvár . . .	52·3	52·3	9.200	1.300	7.900	4 100	12.000	229	12.870	246	— 6·9	52·3	52
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos . .	62·9	62·9	12.500	2.400	8.500	5.900	14.400	229	14.696	234	— 2·1	62·9	62
Tisza-Polgar—Nyiregyházá L.-B.	55·8	55·8	6.500	900	3.500	2.700	6 200	111	7.035	126	— 11·9	55·8	55
Torontáler Localbahn	350 7	350·7	48.700	14.000	34.100	44.000	78.100	223	81.392	232	— 3·8	350·7	350
Ujszász—Jasz-Apáti	31·6	31·6	7.500	3.600	3.300	4.900	8.200	259	9.068	287	— 9·8	31·6	31
Warasdin-Golubovecer Localb. .	36·5	36·5	6.200	5 400	2.900	6.800	9.700	266	9.935	272	— 3·1	36·5	36
Versecz—Kubin-Dunapart . . .	84·6	84·6	16.000	4.800	10.700	12.700	23.400	277	24.163	286	— 3·1	84·6	84
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	6.100	5.700	6.200	13.900	20.100	379	20.010	377	+ 0·5	53·1	53
Vinkovce-Zupanje Localbahn . .	33·7	. . . .	2.200	2.500	1.300	6.000	7.300	217	. . . .	. . .	. . .	33·7	. .
Zolyom-Brezó — Breznóbánya—Tiszolcz Localb.	43·1	43·1	7.000	9.700	3.100	24 100	27.200	631	31.024	720	— 12·4	43·1	43
Zsebely-Csákovar-Bókaer Localb.	48·3	48·3	10.000	1.400	3.600	2.600	6.200	128	6 505	135	— 5·2	48·3	48
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	6.100	5.000	3.800	9.800	13.600	305	13 752	308	— 1·0	44·6	44
Localbahnen zusammen . .	8.334·9	8.190·4	1,953.300	694.498	1,054.740	1,646.660	2,701.400	324	2,699.810	330	— 1·8	8.334·9	8.187
Hauptsumme . . .	17.711·8	17.567·3	4,744.323	2,820.043	4,665.931	15,482.210	20,148.141	1.138	21,780.526	1.240	— 8·2	17.711·8	17.564

Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinischen

Eisenbahnen mi

K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105 0	105·0	13.580	5.593	9.916	25.874	35.790	341	39.041	372	— 8·33	105·0	10
Bosnisch-hercegov. Staatsbahnen	770·0	640·0	79.038	62.300	107.311	439.912	547.223	711	570.274	871	— 20·0	770·0	64

Eisenbahn mi

Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	121.177	4.492	9.199	5.807	15.006	2.633	14.438	2.533	+ 4·0	5·7	5

Beförderte		Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates März: Einnahmen 1902				Einnahmen 1901				Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer		1902	1901	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
26.900	11.400	20.700	42.500	63.200	1.109	20.007	43.891	63.868	1.121	— 1·1	4.436	4.484	Nyiregyháza– M.-Szalka
77.000	4.300	50.100	17.100	67.200	655	51.002	17.966	68 968	672	— 2·5	2.620	2.688	Ó-Becse—Neusatz—Titel
17.100	8.500	12.800	12.400	25.200	750	12.390	12.810	25.200	750	. . .	3.000	3.000	Pancsova-Petrovoszello
20.000	4.000	10.200	6.200	16.400	451	10.864	6.915	17.779	488	— 7·6	1.804	1 952	Pápa-Csornaer Localbahn
24.100	69.700	8 900	99.700	108.600	6.000	8.302	112.016	120.318	6.647	— 9 7	24.000	26.588	Petroszény-Lupény
45.700	8.900	29.700	26.100	55.800	1.268	29.350	26.028	55.378	1.259	+ 0·7	5.072	5.036	Pressburg-Dunaszerdahely
29.900	10.800	16.400	22 200	38.600	1.116	16.205	23.270	39.475	1.141	— 2·2	4.464	4.564	P. Tenyö—K.-Szt. Márton
13.200	3.900	6.300	8 400	14.700	396	6.522	8.677	15.199	409	— 3·2	1.584	1.636	Püspökladány—F.-Gyarma
15.000	4.100	7.500	10.500	18.000	594	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.376	. . .	Ruma-Klenáker Localb.
2.900	17.500	1.300	8.900	10.200	586	1.374	9.344	10.718	616	— 4·9	2.344	2.464	Ruma-Vrdnik
24.800	5.500	12.900	13.600	26.500	563	12.632	14.136	26.768	567	— 0·7	2.252	2.268	Somogy-Szobb – Barcs
60.900	13.300	27.500	28.000	55.500	599	27.475	32.029	59 504	642	— 6·7	2.396	2.568	Oedenburg-Pressburg
25.400	3.000	13.200	9.200	22.400	566	12.647	9.954	22.601	571	— 0·9	2.264	2.284	Szatmár-Fehérgyarmat
16 500	14.900	22.600	59 300	81.900	1.358	21.645	59.553	81.198	1.347	+ 0·8	5.432	5.388	Szátmar-Nagybánya
93.200	12.900	63.400	58.900	122.300	872	62.198	61.428	123.626	882	— 1·1	3.488	3.528	Szeged — Nagy - Kikinda— Nagy-Becskerek
26.000	1.100	8 300	2.700	11.000	573	8.389	3.389	11.778	613	— 6·5	2.292	2.452	Szegzárd-Báttaszek
32.000	2.700	17.600	5.400	23.000	665	17.366	5.671	23.037	666	— 0·2	2.660	2.664	Szentes—H.-M.-Vasárhely
42.900	34.400	25.800	67.300	93.100	973	26.301	69.027	95.328	996	— 2·3	3.892	3.984	Szt. Lörincz-Slatina-Našic
19.100	3.900	11.100	6.700	17.800	332	9.910	7.441	17.352	324	+ 2·5	1.328	1.296	Szigetvár-Kaposvár
26.100	16.100	29.500	51.200	80.700	749	28.811	53.053	81.864	760	— 1·4	2.996	3.040	Szilágyságer Eisenbahn
39.900	55.000	36.200	108.200	144.400	1.192	35.217	110.448	145.665	1.203	— 0 9	4.768	4.812	Slavonische Localbahn
22.400	2.600	13.400	6.400	19.800	305	13.350	6.535	19.885	306	— 0·3	1.220	1.224	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
33.000	12.200	27.000	35.600	62.600	1.195	30.046	35 468	65.514	1.250	— 4·4	4.780	5.000	Steinamanger-Pinkafeld
13 600	1.800	6.000	1.800	7.800	371	6.089	2.508	8.597	409	— 9·3	1.484	1.636	Steinamanger-Rum
9.400	2.500	7 900	5.400	13.300	435	8.170	5.335	13.505	441	— 1·4	1.740	1.764	Temesvár—Buziás
29.600	3.600	17.500	10.500	28.000	437	17.500	10.834	28.334	442	+ 1·1	1.748	1.768	Temesvár–Lippa-Radna
24.300	3.300	20.900	10.500	31.400	599	20.930	11.192	32.122	613	— 2·3	2 396	2.452	Temesvár-Modos
32.300	6.100	22.000	15.100	37.100	590	21.893	15.494	37.387	594	— 0·7	2.360	2.376	Temesvár—N.-Szt. Miklos
18.500	2.700	10.000	7.900	17.900	321	10.356	8.604	18.960	340	— 5·6	1.284	1.360	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
134.000	33.900	93.800	106.600	200.400	571	93.142	108.286	201.428	575	— 1·0	2.284	2.300	Torontáler Localbahn
20.200	11.500	8.900	15.800	24.700	782	9.154	17.394	26.548	840	— 6·9	3.128	3.360	Ujszász—Jasz-Apáti
15.200	15.500	7.100	19.400	26.500	726	6.844	20.651	27.495	753	— 3·6	2.904	3.012	Varasdin-Golubovec
42.100	9.900	28.200	26.300	54.500	644	27.849	27.954	55.803	660	— 2 4	2 576	2.640	Versecz—Kubin-Dunapart
15.700	15.600	15.900	38.200	54.100	1.019	16.176	37.142	53.318	1.004	+ 1·5	4.076	4.016	Vinkovce-Brčka
6.200	4.300	3.700	10.300	14.000	415	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.660	. . .	Vinkovce-Zupanje
19.500	25.500	8.600	63.400	72.000	1.671	7.769	69.411	77.180	1.791	— 6·7	6.684	7.164	Zolyom-Brezó—Breznób — Tiszolcz Localb.
23.900	2.900	8.600	5.500	14.100	292	8.279	5.677	13.956	290	+ 0·7	1.168	1.160	Zsebely-Csákovár-Bóka
16.400	17.300	10 200	34.000	44.200	991	9.843	37.682	47.525	1.066	— 7·0	39.64	4.264	Zsitvathal-Bahn
,357.213	1,906.247	2,879.040	4,479.241	7,358.281	883	2,752.674	4,542.861	7,295.535	891	— 0·9	3.532	3.564	**Localbahnen zusammen**
,541.075	8,134.545	13,432.535	44,309.303	57,741 838	3.260	13,444.654	47,953.422	61,398.076	3 496	— 6·8	13.040	13.984	**Hauptsumme**

Eisenbahnen im Monate März 1902.

)ampfbetrieb.

35.396	16.126	29.448	80 523	109.971	1.047	26.087	82.478	108 565	1.034	+ 1·25	4.188	4.136	K. u. k. Militärbahn Banja-luka-Doberlin
214.334	173.676	285.861	1,197.349	1,483.210	1.926	236.694	1,202 976	1,439.670	2.249	— 14·0	7.704	8.996	Bosn.-Herceg. Staatsb.

lektrischem Betriebe.

358.776	12.177	26.916	15.968	42.884	7.524	22.894	16.555	39.449	6.921	+ 9·0	30.096	27.684	Stadtbahn in Sarajevo

Verschiedene Mittheilungen.

Mährisch-Ostrauer Elektricitäts-Actiengesellschaft. (Erweiterung des Gesellschaftszweckes.) Laut der unterm 16. April 1902, Z. 13.202, seitens des k. k. Ministeriums des Innern genehmigten Aenderung der Gesellschaftsstatuten ist die Mährisch-Ostrauer Elektricitäts-Actiengesellschaft auch zur Gründung von Actiengesellschaften, welche den Bau und Betrieb von mit elektrischer Kraft zu betreibenden Local- und Kleinbahnen zum Gegenstande des Gesellschaftszweckes haben, sowie ferner zur Betheiligung an solchen Gesellschaften statutenmässig berechtigt. [E.-M.-Z. 18.662 ex 1902.]

Achenseebahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 11. März fand in Salzburg unter dem Vorsitze des Stellvertreters des Verwaltungsraths-Präsidenten, Dr. Friedrich Ritter v. Graf, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Bezirkshauptmannes Josef Graf Plaz, die diesjährige (13.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Achenseebahn-Gesellschaft statt, nachdem die für den 24. Februar einberufene Generalversammlung beschlussunfähig geblieben war. Nach dem Geschäftsberichte stellten sich die Betriebseinnahmen auf K 82.397·70 (gegen K 85.850·49), die verschiedenen Einnahmen auf K 932·11, die Betriebsausgaben auf K 53.195·44 (gegen K 50.140·10), die Verwaltungsauslagen auf K 5153·50, der Gewinnsaldo stellte sich auf K 24.980·87. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ferner beschloss sie aus obigem Gewinne K 702·— zu Abschreibungen, K 600.— zur Dotirung des Unterstützungsfonds der Bediensteten, K 1183·95 zur Dotirung des Reservefonds, K 1230·92 zur Dotirung des Erneuerungsfonds, K 2400·— zur Actientilgung und K 18.864·— zur Vertheilung einer $1^1/_2$percentigen Dividende an die Prioritätsactien zu verwenden. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Hermann Köhler und Dr. Ernst Schuster, sowie der bisherige Revisionsausschuss wurden wiedergewählt.
[E.-M.-Z. 18.924 ex 1902.]

Kleinbahn Königshof-Beraun-Konèprus. (Generalversammlung.) Am 6. April fand in Prag unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Präsidenten Franz Schön sen. und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Bezirkshauptmannes Ottokar Janota, die ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Kleinbahn Königshof-Beraun-Konèprus statt. Bei derselben waren 12 Actionäre erschienen, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 1855 Actien mit 371 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellten sich im abgelaufenen Betriebsjahre die Einnahmen auf K 136.904·— (+ K 16.126·—), die Ausgaben auf K 38.768·— (— K 551·—), das Erträgniss auf K 98.136·— (+ K 16.677·—). Zur Verfügung der Generalversammlung standen K 65.779·—, nachdem die Annuität des Landesbankdarlehens und die Verzinsung der schwebenden Schulden einen Betrag von K 32.356·— erfordert hatten. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ferner beschloss die Versammlung aus dem Reingewinne K 1081·5 in den Reservefonds zu hinterlegen, K 2498·— als Tantième dem Verwaltungsrathe, K 200·— den Revisoren zuzuweisen, K 12.000·— zur Theilabzahlung der schwebenden Schuld zu verwenden und eine Actiendividende von $6^1/_2$ pCt. zur Vertheilung zu bringen. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Director Theodor Hoffmann, Franz Schön sen. und Franz Schön jun. und Hubert Schön wurden wiedergewählt, ferner Johann Blaschczik, Director der Königshofer Cementfabrik in Wien und Advocat Dr. Wladimir Skarda neugewählt. Seitens der Landesbank des Königreiches Böhmen wurde Dr. Johann Lošták zum Mitgliede des Verwaltungsrathes ernannt. In der nachfolgenden constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Franz Schön sen. zum Präsidenten und Franz Schön jun. zu dessen Stellvertreter erwählt. [E.-M.-Z. 20.946 ex 1902.]

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 17. April fand in Wien im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Ministerialrathes Dr. August Weeber, die diesjährige (31.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn statt. Bei derselben waren 14 Actionäre erschienen, welche 9701 Actien vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrug im abgelaufenen Geschäftsjahre die Einlösungsrente (abzüglich der Steuer) K 3,420.000·—, das Zinsenerträgniss K 4689·94, der Bergwerks-Betriebsnettoertrag K 666.609·—. Nach Abzug der Prioritätenerfordernisse per K 3,353.985·— und der sonstigen Verwaltungsauslagen und nach Zurechnung des Vortrages per K 14.456·77 ergab sich ein Ueberschuss von K 748.460·69. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und beschloss von obigem Ueberschusse K 640.000·— zur Auszahlung einer 8percentigen Dividende für das Actiencapital zu verwenden und den nach Abzug der Dotirung des Reservefonds und der Verwaltungsrathstantième, sowie der Dotirung einer zur seinerzeitigen Bildung eines Pensionsfonds bestimmten Reserve mit K 25.000·— verbleibenden Restbetrag von K 34.379·60 auf neue Rechnung vorzutragen. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Consul Eugen Gutmann, Dr. Ludwig Lichtenstern und Bergdirector Wenzel Pöch wurden wiedergewählt.
[E.-M.-Z. 17.560 ex 1902.]

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro April 1902.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	2526·89	1616·42	2229·25	1914·06
Roggen	1816·81	614·26	818·92	1612·15
Gerste	2331·59	517·40	392·50	2456·49
Hafer	768·73	304·96	608·66	465·03
Mais	624·84	764·06	803·56	585 34
Mehl	1288·48	854·60	702·72	1440 36
Wein	5343·81	426·89	470·15	5300·55
Verschiedene	1876·87	1519·26	1332 66	2063·47
Zusammen	16578·02	6617·85	7358·42	15837·45
Versicherungswerth K	546.900	171.100	113.600	604.400

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	25	5	5	25
Versicherungswerth K	207.660	49.700	57.825	199.535
Abgesondert übertragene Warrants Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . K	—	—	—	—

M. WOLF
k. u. k. Hoflieferant 664
Wien, VI. Mariahilferstrasse 29
Telephon 4435
Uniformen, feine Civil-Garderobe.
Preiscourante auf Wunsch.

Liman & Petzold
WIEN III,
Matthäusgasse 8.

Im Nu entfernt den Rost
„Antoxin“. Erspart 5/6 Arbeitszeit und eine Menge Putzwolle.
„Rostschutzöl“ schützt jeden Gegenstand vor Rost unter allen Verhältnissen. 655

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Seidenberg.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckssätze.

Mit 1. Juni 1902 gelangen folgende neue Fahrpreise und Gepäckssätze zur Einführung.

Tarifkilometer	Von Brandenburg a. H. über Berlin — Zossen — Elsterv. — Böfla od. Röderau — Kötschenbroda — Dresden — Tetschen nach	Personenfahrgeld ausschliesslich tarifmässigen Zuschlages für D- und L-Züge							Gepäcksfracht für 10 kg	
		einfache Fahrkarten			Rückfahrkarten					
		für alle Züge								
		I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	Giltigkeitsdauer in Tagen	a) für das Gesammtgewicht	b) für das Uebergewicht
		Mark							Mark	
761	Wien-Nordwestbahnhof	64·—	44·80	26·50	109·80	77·10	43·80	45	1·56	1·57

Vom gleichen Zeitpunkte ab wird der auf Seite 12 des Tarifes für den oben genannten Verkehr vom 1. Juni 1901 unter B II a enthaltene dritte Absatz wie folgt lauten: „Im Verkehre von Brandenburg und Potsdam ist der Antrag auf Ueberführung mittelst Omnibus zwischen den Berliner Bahnhöfen bei dem diensthabenden Beamten der Abfahrtsstation, also in Brandenburg, bezw. Potsdam, zu stellen."

Wien, am 10. Mai 1902. [404]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf.

Einführung einfacher Fahrkarten und Rückfahrkarten, sowie directer Gepäcksfrachtsätze von Brandenburg nach Prag St. E. G. und Wien $\frac{\text{Nordbahnhof}}{\text{Staatsbahnhof}}$.

Mit 1. Juni 1902 werden von Brandenburg einfache Fahrkarten, dann Rückfahrkarten mit 45tägiger Geltungsdauer nach Prag St.E.G. und Wien $\frac{\text{Nordbahnhof}}{\text{Staatsbahnhof}}$, sowie directe Gepäcksfrachtsätze über Berlin—Dresden—Bodenbach eingeführt.

Die Preise und die Gepäckssätze betragen:

Von Brandenburg nach	Einfache Fahrkarten			Rückfahrkarten			Gepäcksfracht für je 10 kg	
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	a) für das Gesammtgewicht	b) für das Uebergewicht
	Classe							
	Mark						Mark	
Prag St.E.G.	41·30	29·70	18·90	62·40	44·70	27·60	0·44	1·57
Wien $\frac{\text{Nordbahnhof}}{\text{Staatsbahnhof}}$	64·—	44·80	26·50	109·80	77·10	43·80	1·56	1·57

Die Fahrkarten sind giltig für alle Züge (für D- und L-Züge tarifmässiger Zuschlag).

Wien, am 14. Mai 1902. [405]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Künftige Abbeförderung von Zeitungen in Ballen (Zeitungspacketen) als Eilgut von Wien Nordbahnhof nach diversen Stationen statt mit dem Nordbahn-Schnellzug Nr. 3 mit dem Nordbahn-Schnellzug Nr. 3 A.

An Stelle des laut Pos. 2 des Nachtrages I vom 1. Jänner 1901 zum temporären Anhange vom 1. Juli 1899 zum Localgütertarife für das Hauptbahnnetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die Beförderung von Zeitungen in Ballen (Zeitungspacketen) als Eilgut von Wien Nordbahnhof nach Mähr.-Ostrau, Olmütz, Prossnitz (über Prerau—Olmütz), Sternberg, Troppau und Zauchtel bestimmten Nordbahn-Schnellzuges Nr. 3 tritt aus Verkehrsrücksichten mit Giltigkeit vom 18. Mai 1902 der von Wien Nordbahnhof um 9 Uhr 20 Minuten Abends abgehende Nordbahn-Schnellzug Nr. 3 A, und werden vom genannten Tage die für die fraglichen Sendungen zugestandenen Begünstigungen bei Auflieferung zu diesem Schnellzuge Anwendung finden.

Wien, am 13. Mai 1902. [406]

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband.

(Tarif, Theil II, Heft 2.)

Einführung eines Nachtrages.

Mit 1. Juni 1902 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1902 giltigen Tarife, Theil II, Heft 2, in Kraft.

Derselbe enthält nebst einer Abänderung der Verkehrsbeschränkungen auch einige Aenderungen im Classengutverkehre, sowie von Frachtsätzen für Holz des Specialtarifes 2, dann neue Stationstarife für die Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen Krems, Mähr.-Neustadt und Podersam und der Localbahn Grulich-Schildberg.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 30. Juni 1902.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 30 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 13. Mai 1902. [407]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband.

(Tarif, Theil II, Heft 6.)

Einführung eines Nachtrages.

Mit 1. Juni 1902 tritt der Nachtrag I zu dem ab 1. Jänner 1902 giltigen Tarife, Theil II, Heft 6, in Kraft.

Derselbe enthält eine Ergänzung der Postnummer 20 für Cement und die Aenderung einiger Frachtsätze der Postnummer 93 für Steinsalz (Fabriksalz).

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 30. Juni 1902.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 12. Mai 1902. [408]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages I zu dem vom 1. Juni/20. Mai 1898 giltigen Tarife für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Stationen der Bulgarischen Staatsbahnen (über Rustzuk).

Mit 10./23. Mai 1902 tritt der Nachtrag I zum oben genannten Tarife in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen und Einführung von Artikeltarifen mit Umschlag in Somovit, bezw. in Rustzuk.

Exemplare dieses Nachtrages können zum Preise von Frcs. 2·— per Stück von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 12. Mai 1902. [409]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Personentarifes.

Mit 1./14. April 1902 ist der Tarif für die directe Personen- und Gepäcksbeförderung zwischen den Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und einigen Stationen der Bulgarischen Staatsbahnen via Somovit und Rustzuk in Wirksamkeit getreten.

Durch gegenwärtigen Tarif wird der Tarif für die directe Personen- und Gepäcksbeförderung vom 1. Juni/20. Mai 1898 sammt Nachtrag I aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 50 Centimes erhältlich.

Wien, am 12. Mai 1902. [410]

Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf.

Einführung eines Tarifnachtrages III.

Mit 1. Juni 1902 gelangt zu dem vom 1. Juni 1899 giltigen Ausnahmetarife für den obbezeichneten Kohlenverkehr Nachtrag III zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages sind im Wege der betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 9. Mai 1902. [411]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutschland. (Uebereinkommen der deutschen Staatseisenbahn-Verwaltungen in Bezug auf gegenseitige Mittheilung wichtiger Tarifmassnahmen.) Anknüpfend an die im „Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 40 vom 10. April 1902 unter der Aufschrift: „Zur Eisenbahn-Tarifreform“ erfolgte Verlautbarung des Erlasses des bayerischen Staatsministeriums an die General-Direction der Bayerischen Staatseisenbahnen wird nachstehend das in jenem Erlasse angezogene Schreiben des sächsischen Finanzministers an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten vom 11. März 1902 mitgetheilt:

„Ew. Excellenz beehrt sich das unterzeichnete Finanzministerium für die in dem Schreiben vom 13. Februar 1902 ausgesprochene Bereitwilligkeit, von allen wichtigeren Tarifmassnahmen allgemeiner Art im Personen-, Güter- und Thierverkehre, die auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen zur Einführung gelangen und deren Tragweite die wirthschaftlichen

und Verkehrsinteressen Sachsens in erheblicher Weise mitberühren könnte, vor der Durchführung hieher thunlichst zeitig Mittheilung zu machen, ganz ergebenst zu danken und dagegen die Zusicherung anzufügen, dass im umgekehrten Falle entsprechend Mittheilung auch von hier aus erfolgen wird. Das Finanzministerium benützt hiebei die Gelegenheit zu der Anregung, ob es nicht angezeigt sein möchte, den fortgesetzten Tarifermässigungen, wie sie von der ständigen Tarifcommission der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen, zumal durch Abänderungen der Tarifvorschriften und der Classification des gemeinsamen deutschen Gütertarifes, Theil I, seit Jahren vorgeschlagen zu werden pflegen, in Etwas Einhalt zu thun.

Das in den letzten Jahren bei allen deutschen Eisenbahnen eingetretene und andauernde Anschwellen der Selbstkosten des Eisenbahnbetriebes und der vornehmlich hiedurch bedingte Rückgang der Eisenbahnüberschüsse, der vielfach die Einzelregierung zwingt, die Ansfälle des Eisenbahnbetriebes durch vermehrte Steuern zu decken, lässt es doch auch äusserst fraglich erscheinen, ob die in einem Theil der Tagespresse vertretene und zumal im Schosse der Tarifcommission tief eingewurzelte Anschauung, dass eine irgend eingreifende Abänderung der Eisenbahntarife sich nur in der Richtung der Herabsetzung der Tarife bewegen könne und dürfe, grundsätzlich noch als richtig anerkannt werden kann. Vielmehr gewinnt jetzt in weiten Kreisen der Bevölkerung die Ueberzeugung mehr und mehr an Boden, dass es weiterhin nicht gerechtfertigt ist, die Vortheile des Eisenbahnbetriebes den Interessenten gegen eine nicht allenthalben als genügend anzusehende Gegenleistung zutheil werden zu lassen und dass sonach eher auf Frachterhöhungen als auf Frachtermässigungen zu kommen ist. Gestützt wird diese Ueberzengung noch einmal durch die bekannte Thatsache, dass Tarifermässigungen einem grösseren Kreise von Interessenten infolge Verschiebung der Absatzverhältnisse sehr häufig auch empfindliche — wenn schon von den Betroffenen nicht immer von vornherein erkannte — Nachtheile bringen, und sodann dadurch, dass allgemeine Detarifirungen, weil auch dem Ausland zu Gute kommend, bis zu einem gewissen Grade den jetzt für grosse Productionsgruppen als nöthig anerkannten Zollschutz illusorisch zu machen geeignet sind.

Wenn demgegenüber die Mehrheit der ständigen Tarifcommission — anscheinend auch unter dem Einflusse der beigeordneten Verkehrsinteressenten — unter Ausserachtlassung der veränderten Sachlage, noch immer an dem Schlagwort von der „sinkenden Tendenz der Tarife“ festhaltend, fort und fort auf Tarifherabsetzungen hindrängt, so wird dabei insbesondere auch übersehen, dass nicht nur, wie angedeutet, der Werth der Transportleistungen wegen der Zunahme der Betriebskosten gestiegen ist, sondern auch, dass infolge des andauernden Sinkens des Geldwerthes eine fortgesetzte Frachtermässigung allein schon dann vorliegt, wenn die Frachten ziffernmässig unverändert bleiben. Gewiss wird der grösste Theil des starken Rückganges des Frachtvertrages für das Tonnenkilometer, der sich von 1895 bis 1900 in Preussen auf 25 Pfg., in Sachsen auf 22 Pfg. gestellt hat, auf die in diesem Zeitraume bewilligten Ausnahmetarifirungen zurückzuführen sein, ein bedeutender Einfluss wird aber doch auch dem durch die Haltung der Tarifcommision verursachten anhaltenden Abbröckeln der Tarife zugeschrieben werden müssen. Die Meinung des unterzeichneten Finanzministeriums geht selbstverständlich nicht dahin, dass künftig der finanzielle Standpunkt der Eisenbahnverwaltungen ausschliesslich in den Vordergrund zu stellen und dass etwa von jeder Tarifermässigung abzusehen wäre. Wo ein dringendes wirthschaftliches Bedürfniss nachgewiesen ist, ohne dass gleichzeitig erhebliche Schädigungen berechtigter Interessen zu befürchten sind, oder wenn mit Sicherheit auf entsprechende, durch Mehrkosten des Betriebes nicht aufgewogene Vermehrung des Verkehres gerechnet werden kann, wird die sächsische Regierung auch künftig etwaigen Ermässigungen gern zustimmen. Es wird aber doch nach diesseitiger Meinung künftig mehr als bisher der finanzielle Standpunkt der Eisenbahnverwaltungen berücksichtigt und bei jedem Detarifirungsantrage auf das Eingehendste geprüft werden müssen, ob die vorbezeichneten Voraussetzungen thatsächlich vorhanden sind.

Jedenfalls wird von Detarifirungen lediglich aus formalen, tariftechnischen Gründen, wie sie thatsächlich ziemlich häufig vorgekommen sind, künftig nach Möglichkeit abgesehen werden, und es möchte mit der gegenwärtig durch nichts gerechtfertigten Praxis gebrochen werden, dass in Zweifelsfällen — z. B. wenn zwei verschieden tarifirende Artikel vom Bahnpersonal nicht wohl unterschieden werden können und in eine Classe eingereiht werden müssen — die Entscheidung grundsätzlich stets in der Richtung der Tarifermässigungen getroffen wird.

In der Generalconferenz oder in der nachfolgenden schriftlichen Abstimmung gegen durchberathene und vielleicht mit grosser Mehrheit angenommene Beschlüsse anzukämpfen, ist erfahrungsgemäss meist vergeblich. Es werden vielmehr nennenswerthe Erfolge in der gewünschten Richtung nur zu erzielen sein, wenn die Vertreter der Eisenbahnverwaltungen — und zwar möglichst die aller Commissionsmitglieder — Anweisung erhalten, von vornherein und schon bei den Vorberathungen der veränderten wirthschaftlichen Lage der Eisenbahnverwaltungen mehr als bisher Rechnung zu tragen und Detarifirungen nur ausnahmsweise und nur unter obigen Voraussetzungen zu empfehlen.

Das unterzeichnete Finanzministerium hat selbstverständlich die ihm unterstellte Eisenbahnverwaltung bereits in diesem Sinne mit Anweisung versehen. Es möchte aber auch der Erwägung Ew. Excellenz anheimstellen, ob nicht die jenseitigen Vertreter in gleicher Weise beauftragt werden könnten. Für eine gefällige Mittheilung der Entschliessung Ew. Excellenz würde das Finanzministerium besonders dankbar sein. Das gleiche Ersuchen richtet das Finanzministerium an die Regierungen zu München, Stuttgart, Karlsruhe, Oldenburg und Schwerin und benützt mit Vergnügen auch diesen Anlass, Ew. Excellenz die Versicherung seiner ausgezeichnetsten Hochachtung zu erneuern.“ [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Hanseatisch-Ostdeutscher Eisenbahnverband. (Aenderungen des Rohstofftarifes.) Mit Giltigkeit vom 25. April 1902 ist im Waarenverzeichnisse des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif

a) nachzutragen:
unter Ziffer 1 vor „Wollstaub“ der Artikel „Schlammdünger aus Kläranlagen“,
b) zu streichen:
unter Ziffer 4 der Artikel „Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation (Pressschlamm, Scheidekalk, Saturationsschlamm)“.

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. (Einführung, bezw. Aufhebung von Ausnahmetarifen.) Am 1. Juni 1902 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Torfstreu und Torfmull in Ladungen von mindestens 10.000 kg von Almelo (Station der Holländischen Eisenbahn und der Niederländischen Staatseisenbahn), Dedemsvaart, Helenaveen, Helmond und Hoogeveen (Stationen der Niederländischen Staatseisenbahn) nach den Stationen der Badischen Staatseisenbahn, der Bregthalbahn (Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft) und der Station Friedrichsfeld der Main-Neckarbahn in Kraft. Preis 10 Pfg.

Durch den neuen Tarif werden aufgehoben:

1. der Ausnahmetarif für Torfstreu von Almelo, Dedemsvaart, Helenaveen und Hoogeveen nach Stationen der Badischen Staatseisenbahn vom 1. Jänner 1889,
2. der Ausnahmetarif für Torfstreu von Helenaveen nach den Stationen Basel, Konstanz, Lindau, Schaffhausen, Singen und Waldshut vom 1. Mai 1889 hinsichtlich der Stationen Konstanz, Lindau, Schaffhausen, Singen und Waldshut.

Durch den neuen Tarif treten für Ladungen von 10.000 kg Ermässigungen ein, während besondere Sätze für Ladungen von 5000 kg nicht wieder vorgesehen sind.

Die in dem neuen Tarif bezifferten Frachtsätze für die Stationen Immendingen, Mengen, Pfullendorf, Schiltach, Sigmaringen und Villingen der Badischen Staatseisenbahnen gelten vom 1. Juni 1902 auch für die gleichnamigen Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Neuausgabe des Tarifes, Theil II, Heft 5, zweite Abtheilung etc.) Auf 1. Mai 1902 wurde der Tarif, Theil II, Heft 5, zweite Abtheilung, enthaltend die besonderen Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Erfurt, Halle a. S., Kattowitz, Königsberg, Magdeburg, Posen und Stettin, sowie die Lausitzer Eisenbahn einerseits und Stationen mittel- und westschweizerischer Eisenbahnen andererseits neu ausgegeben. Durch denselben werden aufgehoben: der Tarif, Theil II, Heft 5, zweite Abtheilung, vom 1. November 1894 nebst Nachträgen; der Tarif, Theil II, Heft 6, zweite Abtheilung, vom 15. October 1893; das Tarifheft vom 1. Juli 1897 — Ausnahmetarif für die Beförderung von Holzstoff und Holzzellstoff —, ferner die im Tarife, Theil II, Heft 7, vom 5. April 1895 enthaltenen Frachtsätze für Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Erfurt und Magdeburg, sowie der Station Stettin Centralgüterbahnhof. Soweit durch das neue Tarifheft Frachterhöhungen

oder Beschränkungen des directen Verkehres eingeführt werden, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 31. Juli 1902 in Geltung.

Exemplare des neuen Tarifes können von den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von Mk. 1·70 für das Stück bezogen werden.

K. k. Staatsbahn - Direction Prag.

Bau-Ausschreibung.

In der Station Wiesa-Oberleutensdorf der Linie Prag—Moldau gelangt die Erweiterung der Locomotivremise um vier Stände nebst der Herstellung von Galerien im Innern der bestehenden Locomotivremise und eine Waschküche bei dem Wasserstationsgebäude zur Ausführung und werden die einschlägigen Banarbeiten inclusive der Lieferung und Montirung der eisernen Dachconstruction über der Locomotivremise in allgemeiner und öffentlicher Offertverhandlung vergeben und sind die Baukosten auf rund K 40.100 veranschlagt.

Das Vadium beträgt K 2000.

Die bezüglichen Projectspläne, sowie die übrigen Offertbehelfe liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Prag (Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau), Hybernergasse Nr.-Cons. 1564/II, während der Amtsstunden zur Einsicht auf, woselbst auch die Offertformularien behoben werden können.

Die Offerte sind bis spätestens 31. Mai 1902, 12 Uhr Mittags, im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Prag zu überreichen.

Die Eröffnung der Offerte findet statt zwei Stunden nach Ablauf des Einreichungstermines und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. Staatsbahn-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Prag, im Mai 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Specialfabriken
für
Pumpen und Waagen
Grösstes Lager. 669
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

Patent-Anwalt
Ingr. V. MONATH
Telegramm-Adresse: Privileg Wien. — Telephon Nr. 7884.
Wien, I. Jasomirgottstrasse 4.

Liste von Spediteuren.

Internationales Speditionsbureau
CARO & JELLINEK
Centrale: WIEN, I. Dentschmeisterplatz 4.
Filialen: BUDAPEST, V. Arany János utcza 31.
LEMBERG, Jagiellonska 22.
Specialität: Verkehr nach RUSSLAND, Donau- und Elbeverkehr.
Sammelverkehre nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes.
Möbeltransporte.
Lagerhaus.

Internationale Transporte
N. KATZNER
Spedition nnd Commission
Podwołoczyska, WOŁOCZYSKA, Brody und RADZIWILOW.
Feste Uebernahmesätze inclusive sämmtlicher Spesen.
Export von Eierkisten, Holzwolle, Schleif- uud Pflastersteinen.

ALFRED DEUTSCH & CO.
REICHENBERG in Böhmen.
Filiale in GABLONZ a. d. N.
Spediteure
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.
Mitglieder der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleumlagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

ANT. FERUS
BUDWEIS
k. u. k. Hofspediteur
Verzollungen, Einlagerung, Transitirungen, Möbeltransport.
Niederlage und Vertretung der herühmten Fürstlich Schwarzenberg'schen Graphitwerke.

GERSTMANN & LINDNER
k. u. k. Hofspediteure,
BRÜNN.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn.
Sammelverkehr in eigenen Waggons von und nach WIEN, BUDAPEST, PRAG, REICHENBERG, JÄGERNDORF und TRIEST.
Möbeltransporte in Möbelwagen neuester Construction, Verzollungen, Reexpeditionen und Einlagerungen, Vertreter der Perlmooser Cement-Actiengesellschaft. Lager von Ia Gypssorten und feuerfesten Chamotteziegeln.

Internationale Transporte
H. MENDELSOHN
KRAKAU. Gegründet im Jahre 1838.
Filialen: ODERBERG, OŚWIĘCIM, SZCZAKÓWA
Speditions-Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Commercieller Correspondent der k. k. österr. Staatsbahnen für die Linien GALIZIEN und BUKOWINA
Rollfuhrunternehmung der k. k. österr. Staatsbahnen
Mitglied des Deutsch-Oesterreichischen Möbeltransport-Verbandes.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oestèrreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1178	k. k. österr. Staatsbahnen	bethe iligten Verwaltungen	Schwefelkiesabbrände der Pos. 8—31 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Budapest-Ferenczváros	Wejherska Górka	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen sind in leer retourgehende Kohlenwagen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn zu verladen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Galizisch-Ungarischer Gemeinschafts-Verkehr, Theil II, Heft 1	116 Heller	91 Heller	25 Heller	Im Kartirungswege		Bei Verwendung anderer, als der sub 6 bezeichneten Wagen wird nicht der zugestandene ermässigte, sondern der tarifmässige Frachtsatz angewendet
1179	k. k. österr. Staatsbahnen		Bestandtheile von Eisenbahn-Fahrzeugen	Rokitzan transit Hrabovka transit oder umgekehrt		Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Der Transport hat für Rechnung der Böhmischen Commercialbahnen zu erfolgen und hat auf den Frachtbriefen eine Dienststelle dieser Bahnen als Absenderin, bezw. als Empfängerin zu erscheinen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localtarif	Verschieden	Die nach der Gebührenberechnungstabelle entfallenden Frachtsätze abzüglich 50 Percent	23 Heller Verschieden	Im Kartirungswege			
1180	k. k. österr. Staatsbahnen		Steine (auch Marmor), gesch liften oder polirt der Pos. 8—35 d der Güterclassification	Brüx (St.B.) Wien II (K.F.J.B.), Nussdorf und Wien-Praterquai		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localtarif	258 Heller	225 Heller	33 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1181	k. k. österr. Staatsbahnen		Steine	Schärding	Salzburg	Anfgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zur Regulirung des Alterbach-Mittellaufes bestimmt sein und mit an die k. k. Bauleitung für Wildbachverbauung in Salzburg adressirten Frachtbriefen aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localtarif	Verschieden	Die nach der Gebührenberechnungs-Tabelle entfallenden Frachtsätze abzüglich 30 (dreissig) Percent, mindestens 0·2 Heller für 100 kg und 1 km	Verschieden	Im Kartirungswege		
1182	k. k. österr. Staatsbahnen		Getreide der Pos. G—9 der Güterclassification; Güter des Specialtarifes 1	Brandorf / Jägerndorf	Olbersdorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	79 / 74 / 68	74 / 69 / 63	5 / 5 / 5	Im Kartirungswege	In diese Verlautbarung wird die Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 145 vom 14. December 1901, Pos. 3176, einbezogen und ist demgemäss letztere als gegenstandslos zu betrachten	
1183	k. k. österr. Staatsbahnen		Schafwollgarn	Traisklrchen, Station der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang	Granica transito, bezw. Szczakowa transito, Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Aufgabe als Frachtgut a) in beliebigen Mengen, b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes, Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	vom 1. Juni 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Local-, bezw. Verbandstarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	a) 320 Heller b) 231 Heller		Im Kartirungswege		

Heller.

Fortlaufende Nummer	1	1184	1185
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn
von der Namen der	3	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	4	Sand	Ziegel der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5	Vilseck	Münchhof
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	5	Nürschan	St. Joachimsthal via Chodau—Schlackenwerth
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	7	vom 20. Mai 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902
Bezeichnung — Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8	Tarif, Theil II, Heft 3 A (Ausnahmetarif Nr. 28) des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	Localgütertarife der betheiligten Bahnverwaltungen
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	39 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) — Abtheilung I	10	0·58	36 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) — Abtheilung II — Frachtsätze für 100 kg in Mark	10	0·48	
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		3 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1186	**Oesterreichischen Nordwestbahn**			Wien II (K.F.J.B.) trs. †) „ K.F.N.B. „ „ St.E.G. „ „ Oe.N.W.B. „					145 Pfennig	105 Pfennig *)	39 Pfennig			
				Wien Qualbhf. k.k.St.B. „ D.U.B. der K.F.N.B.					146 Pfennig	103 Pfennig *)	43 Pfennig			
					Kornenburg				138 Pfennig	95 Pfennig *)	43 Pfennig			
				Wien II (K.F.J.B.) trs. †) „ K.F.N.B. „ „ St.E.G. „ „ Oe.N.W.B. „					145 Pfennig	96 Pfennig *)	49 Pfennig			
				Wien Qualbhf. k.k.St.B. „ D.U.B. der K.F.N.B.					146 Pfennig	93 Pfennig *)	53 Pfennig			
					Kornenburg				138 Pfennig	85 Pfennig *)	53 Pfennig			
		bethelligten Verwaltungen	Mais (Kukurutz)	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz		Aufgabe von, bezw. Bezahlung der Fracht für mindestens 10,000 kg für den Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende September 1902	Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899		Im Rückvergütungswege		Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung auf der Donaustrecke, sowie für die Verschiffung nach Hamburg, Harburg oder Lübeck. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende December 1902 in Vorlage zu bringen	

†) Die Frachtsätze für Wien trs. gelten für Transporte von unterhalb Budapest gelegenen Bahnstationen, die ohne Abfertigungsvorschrift zum Versandt gelangen.
*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennige für 100 kg, für Aussig-Landungsplatz 10 Pfennig per 100 kg.
Die Sendungen müssen von unterhalb Budapest gelegenen Schiffs- oder Bahnstationen stammen

Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag.

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die vorstehend für Laube angegebenen Frachtsätze um 5 Pfennig per 100 kg.

Verkehr mit Dresden-Elbkai.

Im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die vorstehend für Laube angegebenen Frachtsätze um 36 Pfennig per 100 kg.

Fortlaufende Nummer	1187	1188	1189
Die Publication erfolgt von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
und im Namen der		betheiligten Verwaltungen	k. k. österr. Staatshahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Eier nnd Butter / Gemüse aller Art, frisches, nnd Obst, frisches	Vieh (anch Geflügel), geschlachtetes, sowie frisches Fleisch (ansgenommen Wildpret)	Glauhersalz (schwefelsaures Natron, Natrinm-Sulfat), calcinirt oder krystallisirt
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Bratelshrunn	Waszkoutz	Petrowitz / Hruschan
nach	Wien Nordhahnhof	Wien (Nord- und Staatshahnhof)	Nieder-Lindewiese
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Anfgabe als Frachtgnt nnd Frachtzahlung a) für Quantitäten unter 3000 kg per Frachthrief, b) für Quantitäten von mindestens 3000 kg per Frachthrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Anfgabe als Frachtgnt von, hezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachthrief nnd Wagen
und gilt in der Zeit	bis anf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1902	his anf Widerruf, hezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch his Ende December 1902	bis anf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Tarif, Theil II, des Galizisch-Wiener Eisenbahnverhandes, giltig vom 1. Angnst 1900	Tarif für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenhahnverband
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	121 / 121 Heller	bestehen keine directen Frachtsätze	111 / 100 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	100 / 84 Heller	a) 791·1 Heller b) 524·— „	94 / 90 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	21 / 37 Heller		17 / 10 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

1190

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Zeitungen in Ballen (Zeitungspackete) als Eilgut im Höchstgewichte (per Sendung) von 30 kg bei Auflieferung zu dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 5 und im Höchstgewichte (per Sendung) von 20 kg bei Auflieferung zu dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 11

W i e n (Nordbahnhof)

P r e r a u

1. Es wird gestattet, ein oder mehrere Packete bis zu dem angegebenen Gesammthöchstgewichte zur Aufgabe zu bringen.
2. Die Adresse des Empfängers ist der Eisenbahn schriftlich bekanntzugeben.
3. Die Zeitungspackete sind in einer stets conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) derart rechtzeitig aufzuliefern, dass die Abfertigung und eventuell die Verwiegung anstandslos erfolgen kann. Die Packete müssen auf der Vorderseite und auf der Rückseite (Anklebe-)Zettel tragen, welche 16 cm lang, 12 cm breit sind und auf rothem Grunde in schwarzem Drucke der Reihe nach enthalten: den Namen und Wohnort des Absenders, den Vermerk „Zeitungspacket", die genaue Adresse des Empfängers (Vor- und Zunamen, Wohnort, Bestimmungsstation). Das Nähere ist mit dem Stationsvorstande in Wien zu vereinbaren.
4. Die Transportgebühren sind sogleich bei der Aufgabe zu berichtigen.
5. Eine Belastung der Sendungen mit Nachnahmen ist nicht gestattet.
6. Der Empfänger hat für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung vorzusorgen.
7. Werden die behördlichen Vorschriften, betreffend die dem Postzwange unterworfenen Gegenstände, durch den Absender nicht eingehalten, so haftet dieser für alle hieraus entstehenden Folgen

bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902

Localgütertarif vom 1. Juli 1899

912 Heller

675 Heller

237 Heller

I m K a r t i r u n g s w e g e

Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen. Die Beförderung der nebenstehend bezeichneten Sendungen mit den angeführten Schnellzügen erfolgt gemäss Tarif-Theiles I, Abth. A, nur über besondere, bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung

Fortlaufende Nummer	1		
Die Publication erfolgt	von der	2	
	und im Namen der	3	
Das Zugeständniss wird gemacht	für Artikel	4	
	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	
	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	
	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	
	und gilt in der Zeit	7	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnung	8	
	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	
per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	
	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	
Art der Durchführung		12	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		13	
Besondere Bemerkungen		14	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1191	Südbahn-Gesellschaft		Rundholz der Pos. H—18, Ziffer 1, der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Wöllan	Heilenstein-Frasslau	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Sendungen müssen in Heilenstein-Frasslau mittelst Strassenfuhrwerk abgeführt werden	vom 20. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	33 Heller	26 Heller	7 Heller	Im Kartirungswege		
1192	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Gerbstoffe der Pos. G—7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Triest	Stadlau (St.E.G.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandtarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen. Das Anfladen obliegt dem Absender, das Abladen fällt dem Empfänger nur dann zu, wenn die betreffenden Artikel unverpackt zur Beförderung gelangt sind	vom 20. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife, bezw. Tarif, Theil II, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband (Heft 3)	Directer Frachtsatz besteht nicht	233 Heller		Im Kartirungswege		
1193	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft		Für die zum Baue, bezw. zur Erweiterung von Industrie-Etablissements in Weisswasser, Schluckenau und Schönlinde dienenden Bahnmaterialien und Einrichtungsgegenstände gelangt bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902, die laut Ausnahmetarif 15 des Localgütertarifes der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft festgesetzte Ermässigung der normalen Frachtsätze zur Anwendung.											

Fortlaufende Nummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Die Publication erfolgt		von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
Das Zugeständniss wird gemacht														
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	1194			Einrichtungsgegenstände an Maschinen, Kesseln und Werksvorrichtungen	Prag St.E.G. Prag-Hrabovka transit St.E.G.	Bodenbach St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende October 1902	Localtarif	Verschieden	25 Percent Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des Localtarifes der Staatseisenbahn-Gesellschaft	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende December 1902	Die Transporte müssen zur Errichtung einer künstlichen Kühlanlage in einer Brauerei in Bodenbach bestimmt sein. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
Böhmischen Commercialbahnen	1195			Pflastersteine	Nimburg (St.E.G.)	Dymokur	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	27 Heller	18 Heller	9 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	1196			Sand der Pos. E—18 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Předměřitz	Starkoč transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif der Oe.N.W.B. vom 1. Jänner 1898	23 Heller	20 Heller	3 Heller	Im Kartirungswege		Der Frachtzuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung
k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen	1197			Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände	verschiedenen Stationen	Aich-Pirkenkammer	Einhaltung der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und Heft 3	Verschieden	Verschieden	50% Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, sowie Theil II, Heft 3, für die Eisenbahn Marienbad-Karlsbad vorgesehenen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen zu bewirken ist	Das Abladen obliegt der Partei. Die Transporte müssen zum Baue eines Ziegelringofens in Aich bestimmt sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif. auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1198	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Königshof	Adlerkosteletz Arnau Braunau Časlau Chlumetz Chotzen Chrudim (Oe.N.W.B.) Freiheit-Johannisbad Geiersberg Hohenelbe Hohenmauth Jičin Königgrätz (Oe.N.W.B.) Königinhof Kolin (Oe.N.W.B. oder St.E.G.) Lieben (Oe.N.W.B.) Lieben (St.E.G.) Nachod Pardubitz (Oe.N.W.B. oder St.E.G.) Parschnitz Peček Pilnikan Přelauč Schwadowitz-Elpel Sedletz-Kuttenberg Solnitz Tinischt (Oe.N.W.B. oder St.E.G.) Trautenau Trzynietz Zawratetz-Třemoschnitz Ždiretz-Kreuzberg	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 110 120 110 86 85 104 103 125 112 118 110 101 90 118 71 44 40 119 90 128 63 123 84 128 81 133 104 122 158 107 118		Im Kartirungswege		In den nebenstehenden Frachtsätzen ist der Portozuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bereits inbegriffen

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Fortlaufende Nummer	2	3	4	5	6	7		8	9
	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
36	Nr. 134 vom 19. November 1901	2534	K. k. österr. Staatsbahnen		a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien, b) Fahrbetriebsmittel	den Stationen der im Abschnitte A des Heftes I des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, enthaltenen Linien	Willomitz Radonitz Saaz Komotau	In Rubrik 5 ist als Bestimmungsstation nach Komotau zu setzen: „Schadoglück“	
37	Nr. 2 vom 9. Jänner 1902	120 und 121	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn, bezw. k. k. österr. Staatsbahnen	Zeitungen in Ballen (Zeitungspakete) als Eilgut	Wien Nordbahnhof	Teschen K.O.B. (via Oderberg), Jägerndorf (via Troppau) und Mähr.-Schönberg	An Stelle des in Spalte 4 vorgesehenen Nordbahn-Schnellzuges Nr. 3 tritt mit Giltigkeit vom 18. Mai 1902 der Nordbahn-Schnellzug Nr. 3 A	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 56. **Wien, 17. Mai 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Der Feiertage wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 22. Mai 1902 zur Ausgabe.

Dem heutigen Verordnungs-Blatte liegt der Tarif-Index für das I. Quartal 1902 bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 14. Mai 1902, Z. 19.210, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Schweiz.

Mit Zuschrift vom 19. April 1902 hat das eidgenössische Post- und Eisenbahn-Departement in Bern dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport daselbst die Mittheilung gemacht, dass die Gürbethalbahn vom 1. Mai 1902 ab ihre Züge in den Hauptbahnhof Bern einführen und den regelmässigen Betrieb auf der ganzen Strecke Bern-Hauptbahnhof—Burgistein-Wattenwil eröffnen werde, so dass dann die Ueberfuhr der Güter zwischen Bern-Hauptbahnhof und Bern-Weissenbühl mittelst Lastwagen, sowie die bewilligten Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen entfallen werden.

Das genannte Centralamt hat hievon mit Bezug auf das Benachrichtigungsschreiben vom 22. August 1901 (vergl. die h. ä. Kundmachung vom 30. August 1901, Z. 39.540, enthalten im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 103 vom 3. September 1901) den Vertragsstaaten und den betheiligten Eisenbahnverwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 23. April 1902 Kenntniss gegeben.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Haltestelle Ziegelhaiden oder eventuell von der Station Bürmoos nach Braunau am Inn.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bürgermeister der Stadt Braunau am Inn Max Fink als Vorsitzenden des Actionscomité zur Erbauung der sogenannten Weilhartbahn die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Haltestelle Ziegelhaiden oder eventuell von der Station Bürmoos der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen über Haigermoos, Hochburg und Ranshofen bis nach Braunau am Inn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 9. Mai 1902. Z. 4018/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahnlinie von Linz nach Krumau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Gemeindevorstehung der Landeshauptstadt Linz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahnlinie von Linz über Leonfelden und Hohenfurt nach Krumau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 9. Mai 1902. Z. 14.375/2.

Erlass des Eisenbahnministeriums vom 1. Mai 1902, Z. 19.484, an alle k. k. Staatsbahn-Directionen und österreichischen Privatbahn-Verwaltungen, betreffend das Erlöschen der dem Wenzel Pancera zu Sistiana nächst Duino im Küstenlande ertheilten Concession zur Erzeugung des Sprengmittels „Diorrexin" und der dem Anton Jahn in Prening nächst Peggau in Steiermark ertheilten Concession zur Erzeugung des Sprengmittels „Janit".

Laut Mittheilung des k. k. Ministeriums des Innern vom 19. April 1902, Z. 47.017 ex 1901, ist die mit dem Erlasse des genannten k. k. Ministeriums vom 4. Jänner 1881, Z. 20.359 ex 1880, dem Wenzel Pancera zu Sistiana nächst Duino im Küstenlande ertheilte Concession zur Erzeugung des Sprengmittels „D i o r r e x i n" infolge Ablebens des Genannten und Ablaufes der der Tochter desselben zur Abwicklung des Geschäftes zugestandenen Frist erloschen.

Laut der bezogenen Mittheilung des k. k. Ministeriums des Innern ist auch die unterm 30. Juni 1877, Z. 8965, dem Anton Jahn in Prening nächst Peggau in Steiermark ertheilte Concession zur Erzeugung des Sprengmittels „J a n i t" infolge Ablebens des Genannten erloschen.

Hievon wird die . . . . . mit Beziehung auf die Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 27. October 1881, Z. 28.321 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 131 ex 1881), und vom 5. October 1877, Z. 30.065 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 132 ex 1877), behufs Verständigung der dortigen Executivstellen in Kenntniss gesetzt.

W i e n, am 1. Mai 1902.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Liharzik m. p.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 136. Sitzung des A b g e o r d n e t e n h a u s e s vom 12. Mai gelangte die Specialdebatte über den Staatsvoranschlag pro 1902 zur Fortsetzung.

In Verhandlung steht das Capitel „E i s e n b a h n m i n i s t e r i u m".

Abg. P i e p e s - P o r a t y ń s k i bespricht zunächst die Complicirtheit des Central-Eisenbahnamtes. Nur der ausserordentlichen Befähigung des obersten Chefs dieses Amtes und einiger seiner Mitarbeiter sei es zu danken, wenn dieser complicirte Organismus den Dienst in vielen Fällen nicht versage. Der Laie könne sich in den 24 Departements und sechs Nebenämtern nicht zurechtfinden. Das Eisenbahnministerium sollte sich von einer bureaukratischen Verknöcherung bewahren. Die Generalinspection der Eisenbahnen habe heute keine Mission mehr. Dass das Central-Wagendirigirungsamt ein centrales Amt sei, habe namentlich Galizien wiederholt zu spüren gehabt. Der Waggonmangel sei eine grosse Calamität insbesondere beim Güterverkehre für jene Länder, die vorzüglich agrarischen Charakter haben, in erster Reihe bei der Verfrachtung von Vieh. In der letzten Zeit sei eine Besserung der bezüglichen Verhältnisse eingetreten. Redner erwarte, dass die Eisenbahnverwaltung bei Verwendung des Investitionscredites noch in weiterem Masse diesem grossen Uebel steuern werde. Vielleicht würde es sich dann empfehlen, dieses Amt zu decentralisiren. Dagegen wäre eine Centralisation und Reform des statistischen Dienstes erforderlich, denn die Eisenbahnstatistik liege heute sehr im Argen.

Eine Verbilligung des Betriebes liesse sich dadurch erzielen, dass die Eisenbahnverwaltung mehr auf die technische Vervollkommnung des Betriebes bedacht wäre. Eine rationelle Anpassung der neuen Errungenschaften der technischen Wissenschaften wäre hiezu in erster Linie erforderlich. Was das so viel beklagte Deficit der Staatsbahnen anlange, glaube Redner, dass die Ziffernaufstellungen des Voranschlages etwas pessimistisch seien. Ein erfreuliches und befriedigendes finanzielles Ergebniss lieferte der Staatsbahnbetrieb allerdings nicht, aber aus der Geschichte des Staatseisenbahnwesens müsse geschlossen werden, dass dieses Ergebniss immerhin ein höheres ist, als jeder logisch denkende Rechner voraussetzen durfte. Es unterliege keinem Zweifel, dass Oesterreich infolge seines Verhältnisses zu Ungarn genöthigt sei, strategische Bahnen zu bauen, die nur den Charakter solcher Bahnen haben, während Ungarn nicht eine einzige Bahn hat, die nicht auch wirthschaftlichen Werth hätte. Das Anstreben einer vollen Verzinsung aus dem Betriebe der Staatsbahnen, sagt Redner, war ein grosses Unrecht an der heutigen Generation. Dieser Standpunkt könnte für die Administration der Staatsbahnen sehr verhängnissvoll werden. Am meisten würde durch eine Erhöhung der Tarife Galizien zu kurz kommen, weshalb sich Redner entschieden dagegen aussprechen müsse.

Die Legende von der Passivität Galiziens wird auch auf die galizischen Eisenbahnen übertragen. Die galizischen Bahnen sind aber gar nicht passiv. Die galizischen Bahnen sind die ertragfähigsten des ganzen Staatseisenbahnnetzes, weshalb Redner den Eisenbahnminister bittet, das galizische Localbahnwesen in Schutz zu nehmen und ihm jenes Entgegenkommen angedeihen zu lassen, dessen sich andere Provinzen zu erfreuen haben. Die projectirte Arbeit wird in zu langsamem Tempo behandelt. Redner macht insbesondere auf die Localbahnen Boryslów-Stepnicki und Lemberg-Winnicki-Podhajce aufmerksam. Die Polen haben stets die Culturmission, Grenzwache zu halten an den östlichen Gemarkungen der europäischen Cultur. Wenn schwere Zeiten kommen, die es dazu brachten, dass andere Nationen den Polen in Bezug auf industrielle Entwicklung zuvorgekommen sind, so ist kein Grund vorhanden, die derzeitigen Bestrebungen der Polen, es den anderen nachzumachen, auf Schritt und Schritt zu behindern. Die Polen werden in ihren Bestrebungen nicht nachlassen und werden den leidenschaftlichen Ausfällen, die gegen sie gemacht werden, eine leidenschaftslose Beharrlichkeit entgegensetzen.

Von der Regierung aber müsse auf verständnissvolles Entgegenkommen gegenüber den Bedürfnissen der Polen und auf Wohlwollen für ihre gerechten Wünsche gerechnet werden. In dieser Erwartung werden die Polen für den Voranschlag stimmen.

Abg. Dr. E l l e n b o g e n beklagt sich über die Art, in welcher der Eisenbahnminister die Interpellationen beantwortet. Der Minister möge seinen Untergebenen den ernsten Auftrag ertheilen, bei Erhebungen über vorgebrachte Beschwerden gewissenhafter und gründlicher vorzugehen als bisher. Redner bespricht die schlechten finanziellen Erträgnisse der Staatsbahnen, deren Betriebsnettoertrag im Vergleiche zu den halbwegs grösseren Privatbahnen sehr gering sei. Der Grund liege zunächst in dem Mangel einer Grossindustrie in Oesterreich. Es bedürfe hier einer Industriepolitik in grossen Zügen und der Verbannung jenes kleinkrämerischen Geistes, der auf diesem Gebiete heute herrscht. Ein weiterer Grund liege in der unglücklichen Staatsbahnpolitik, in den durchgeführten Verstaatlichungen, der Verschleuderung des Eisenbahnvermögens, in dem Ankaufe von Privatbahnen um ungeheure Preise, in dem Ankaufe von Privatbahnen, die nicht rentiren konnten, sowie überhaupt in dem Principe, dass man es unternahm, Privatbahnen mit Staatsmitteln zu saniren. Ein weiterer Mangel liege in dem Tarifsysteme, indem die Tarife in manchen Relationen zu niedrig seien. Ebenso zu beklagen seien die ungerechtfertigten, wahllosen Begünstigungen. Der Beamtenstatus des Eisenbahnministeriums, das uns gegenwärtig dreissig Millionen Kronen jährlich kostet, sei zu gross. Auch durch eine Centralisirung der Einnahmencontrole, sowie durch eine Trennung des Nahverkehres vom Fernverkehre liessen sich Ersparungen erzielen.

Redner wendet sich hierauf der Besprechung der Socialpolitik auf den österreichischen Staatsbahnen zu, gesteht hiebei dem Eisenbahnminister zu, dass er durch seinen Erlass vom 14. Februar 1898. durch welchen die Dienst- und Ruhezeiten des Personales wenigstens theoretisch geregelt werden sollten, sich ein bleibendes Verdienst, das ihm nicht geschmälert werden

soll, erworben habe, nicht etwa deshalb, weil es auf den Staatsbahnen wirklich so aussehe, wie dies der Erlass intendirt habe, sondern weil spätere Ministerien diesen Schritt nicht mehr werden zurückmachen können.

Redner bespricht hierauf die Lage des Wärterpersonales, das als eine der Bahnverwaltung wehrlos ausgelieferte Arbeiterkategorie angesehen werde. Es wäre hoch an der Zeit, dass das Eisenbahnministerium dieser Arbeiterkategorie gedenke und ihr einen socialpolitischen Schutz angedeihen lasse. Redner bespricht auch die äusserst geringe Entlohnung der Eisenbahnarbeiter und erörtert sodann das Prämiensystem, wodnrch der Arbeiter veranlasst werde, seine Kräfte übermässig anzustrengen. Redner bespricht ferner die Avancementverhältnisse bei den Staatsbahnen und beklagt es, dass das Avancement heute ganz und gar dem Belieben des Vorgesetzten anheimgegeben sei, was zur Protectionswirthschaft führe. Redner fordert die Erlassung klarer Bestimmungen in Bezug auf Bestrafung, sowie in Bezug auf das Avancement und verweist auf einen von seiner Partei eingebrachten Gesetzentwurf. Er citirt sodann einen vertraulichen Erlass des Eisenbahnministeriums an die Directionen, in welchem bei der Creditgebahrung im Allgemeinen, mit Rücksicht auf das bisher unbefriedigende Erträgniss der Staatsbahnen Sparsamkeit empfohlen werde. Infolgedessen fänden Personalreductionen statt und herrsche überall eine schädliche Ueberanstrengung. In Galizien befänden sich infolge der Personalreduction die Strecken in einem so desolaten und derouten Zustande, dass diese Strecken für den Fall eines Krieges ihrer Aufgabe nicht gewachsen sein würden. Nicht nur am Personal, sondern auch mit Reparaturen werde gespart. Man spare auch mit dem Oele und der Beleuchtung. Infolgedessen habe sich in Liboka ein Unfall ereignet, bei dem eine Locomotive in eine Zugsgarnitur hineingefahren, 14 beladene Waggons zertrümmert und 3 Bedienstete schwer verletzt habe, das sei keine ökonomische, sondern eine verderbliche Sparerei. Was die Behandlung des Personales anlangt, so sei gegen früher eine Besserung allerdings zu constatiren, allein es müsse beklagt werden, dass auch Verfolgungen wegen der politischen Gesinnung vorkommen. Die Strafe für die politische Gesinnung bestehe meist in der Versetzung auf einen niedrigeren Dienstposten. Am allerärgsten sei es in dieser Beziehung in Galizien bestellt. Ein geregeltes und abgestuftes Disciplinarverfahren sollte eingeführt werden. Redner bespricht auch die Dienstverhältnisse auf einzelnen Privatbahnen, wendet sich gegen die Einführung der 16stündigen Dienstzeit auf der Nord- und Nordwestbahn und beklagt sich über die politische Gesinnungsverfolgung, indem man bei den Privatbahnen noch viel ärger vorgehe, wie bei den Staatsbahnen. Redner bespricht schliesslich die Eisenbahnerorganisation, nennt ihr Wirken ein sehr verdienstliches und tadelt die Behinderung derselben. Die Eisenbahner, sagt er, sind organisirt und sie werden sich nach wie vor organisiren, und wenn Sie verbieten, dass sie es öffentlich thun, so werden sie dies im Geheimen thun. Darum Hand weg von der Organisation!

Abg. Zázvorka beantragt den Schluss der Sitzung und die Auszählung des Hauses.

Der Präsident lässt die Auszählung des Hauses vornehmen und verkündet nach Vornahme derselben, dass das Haus nicht beschlnssfähig sei, weshalb er die Sitzung schliessen müsse.

In der 137. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. Mai wurde die Specialdebatte über den Eisenbahnetat fortgesetzt.

Abg. Rosenzweig bespricht eine Reihe von localen Wünschen der Bukowina. Er beschwert sich insbesondere über die Benachtheiligung der Bukowina in Eisenbahnfragen. Die Bukowina besitze mit dem Nachbarlande Siebenbürgen keine einzige Bahnverbindung. Um von Czernowitz nach Kronstadt — eine Entfernung von 300 Kilometern — zu gelangen, müsse man bei Benützung aller vorhandenen Schnellzugsverbindungen dreissig Stunden fahren. Redner führt Beschwerde über die Unklarheit der Frachtentarife. Im abgelaufenen Jahre seien in Czernowitz allein nicht weniger als 10.000 Reclamationen wegen unrichtiger Frachtberechnnng vorgekommen. Er klagt ferner über die hohen Frachttarife für Holztransporte, die wichtigste Industrie des Landes. Es wirke das auch schädigend auf die Einnahmen zurück, denn es würden dadurch die Transportwege zu Ungunsten der österreichischen Bahnen nach anderen Ländern abgelenkt. Auch die Waggondirigirung sei mangelhaft und der Wagenpark der Staatsbahnen in der Bukowina auch für Zeiten eines durchschnittlichen Geschäftsganges unzureichend. Die Geleiseanlagen, die Magazinsräume bedürfen einer dringenden Erweiterung. Aus Ersparungsrücksichten seien die leitenden Stellen bei den Bukowinaer Localbahnen mit Personen besetzt, welche für derartige verantwortliche Stellen in der Regel nicht geeignet seien. Die Bahnhofsanlagen von Czernowitz seien unzureichend, denn seit 30 Jahren habe sich trotz einer zehnfachen Steigerung des Verkehres dort nichts geändert. Einen Hauptwunsch der gesammten Bukowina bilde die Errichtung einer Betriebsdirection in Czernowitz, einer Frage, der finanzielle Momente nicht entgegengehalten werden könnten, da sich für die hieraus erwachsenden Mehrkosten die Kosten der Stanislauer Betriebsdirection vermindern würden. Redner erklärt, für das Budget des Eisenbahnministeriums zu stimmen, in der Hoffnung, dass die Regierung endlich den Wünschen und Klagen der Bukowina Rechnung tragen werde.

Abg. Kaftan constatirt, dass das finanzielle Ergebniss der Staatseisenbahn-Verwaltung kein erfreuliches sei. Während der Betriebsüberschuss 57,665.200 Kronen betrage, erheische die Verzinsung des investirten Anlagecapitales 120.283.555 Kronen, daher ein Staatszuschuss von 62,618.355 Kronen nothwendig werde. Der Betriebscoëfficient sei auf 48·6 Percent gestiegen, eine Höhe, welche zu ernsten Besorgnissen Veranlassung gebe. Diese Umstände fordern, nach den Ursachen dieser ungünstigen Erfolge zu forschen und auf die Behebung eventueller Mängel zu dringen. Das Festhalten an der starren Centralisation der Staatsverwaltung, fährt Redner fort, trägt die Hauptschuld an dem ungünstigen Erfolge unserer Staatsbahnen, und nur durch eine zweckentsprechende Decentralisation, wie sie sich bei den Preussischen Staatsbahnen glänzend bewährt hat, kann ein Wandel zum Besseren erfolgen. Während in Preussen die strenge Auseinanderhaltung der executiven und administrativen Agenden zum Principe gemacht wurde, die Verwaltung dem Ministerium, die executiven Competenzen aber den Eisenbahn-Directoren überwiesen wurden, ist das österreichische Eisenbahnministerium Verwaltungs- und Executivorgan in einer Person, fungirt einerseits als Aufsichtsbehörde und andererseits als ausführendes Organ. Diese Zwitterstellung ist es, welche die prompte und rasche Erledigung der Geschäfte verhindert und den Geschäftsgang zum Schaden des Publicums und auch des Staates ausserordentlich complicirt.

Die Umständlichkeit, mit welcher die Lösung der Tarifragen sich vollzieht, hat am meisten die commerciellen Kreise enttäuscht, welche von der neuen Organisation eine Besserung erwartet hatten. Die Creirung zweier Sectionen, einer administrativ-finanziellen und einer technischen Section, hätte genügt, um dem Verwaltungskörper der Staatsbahnen eine gewisse Beweglichkeit zu geben. Statt dessen hat man vier Sectionen creirt: die allgemeine, die finanzielle, die commercielle und die technische, welche ungleich belastet sind. Diese vier Sectionen zerfallen wieder in zahllose Unterabtheilungen. Hier wurde allerdings eine Art Decentralisation eingeführt, die aber eher eine Zersplitterung als eine Verbesserung ist. Am fühlbarsten ist dies in der commerciellen Section, in welcher die Verquickung der administrativen und executiven Agenden am weitesten reicht. Das wichtige Tariferstellungsbureau hat nicht nur alle Arbeiten in Tarifangelegenheiten zu besorgen, sondern auch noch die Führung des Tarifarchives, die Führung der Wagenladestatistik, der Transportstatistik, die Durchführung der Cartellberechnungen u. s. w. An Stelle der früheren einfachen Erledigung der Ansuchen um Tarifbegünstigungen muss ein solches Gesuch jetzt zuerst die dritte Section durchlaufen. Dann wird es dem Tariferstellungsbureau zugewiesen, welches sich über die Angelegenheit zu äussern hat und im Gewährungsfalle alle zur Durchführung der Frachtbegünstigungen nothwendigen Arbeiten machen muss. Hierauf wird das ganze Elaborat dem Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorgelegt, um dann wieder dem Tarifbureau behufs Verständigung der Parteien zugewiesen zu werden. Während dieser langen Procedur ist die Conjunctur, welche der Kaufmann durch die angehoffte Frachtermässigung ausnützen wollte, längst vorbei.

Redner bringt sodann die schon oft begründete Forderung nach Aufstellung einer generellen Bilanz vor, welche ein Bild der Thätigkeit jeder Direction bieten würde. Dies wäre durchzuführen, da die einzelnen Privatbahnen, aus denen die Staatsbahnen entstanden sind, ja seinerzeit auch genaue Rechnung geführt haben. Redner erörtert sodann den Wirkungskreis der Eisenbahn-Directionen und bemerkt, dass die Wiener Direction einen Wirkungskreis erhielt, der sich nicht sehr weit vom Wirkungskreise der früheren General-Direction entferne, der Wirkungskreis der böhmischen und galizischen Directionen aber wesentlich eingeschränkt wurde. Die Wiener Direction habe die Lieferung der Kohle für die Prager und Pilsener Direction zu besorgen, welche mitten in dem reichsten Kohlenbecken liegen Die Wagendirigirung auch für die verkehrsreichen böhmischen Bahnen ist in Wien concentrirt, und es besteht nur in Brüx

eine Filiale für das Braunkohlenbecken. Die Staatsbahnen haben bisher auch mit unzureichenden Mitteln gearbeitet. Es fehlte an Fahrbetriebsmitteln, an doppelten Geleisen, an der nothwendigen Ausrüstung und Ausgestaltung der Stationen, um den Verkehr billig, rasch und sicher abzuwickeln. Eine Abhilfe sollte durch die im Vorjahre beschlossenen Investitionen geschaffen werden. Seit der Promulgirung dieses Gesetzes ist nahezu ein Jahr verflossen, bei den böhmischen Bahnen merkt man aber von der wohlthätigen Einwirkung dieses Gesetzes noch sehr wenig oder gar nichts.

Redner ersucht den Minister, die Serien der Locomotiven und Waggons anzugeben, die für die Directionen Prag und Pilsen, wo stets ein grosser Waggon- und Locomotivmangel herrsche, bestimmt sind. Die Locomotiv- und Waggonindustrie leide schwer unter den Folgen einer schweren wirthschaftlichen Krisis. Redner dankt dem Minister für die gemachten Vorausbestellungen, da dadurch die arbeitsbedürftigen Waggonfabriken Beschäftigung gefunden haben, bedauert, dass die Privatbahnen mit ihren Bestellungen zurückhalten, und stellt an den Minister das Ansuchen, durch weitere Bestellungen der Arbeiterschaft und der Industrie über die Zeit der Noth hinwegzuhelfen. Er weist weiter auf die Nothwendigkeit der Legung von zweiten Geleisen auf verschiedenen Strecken der böhmischen Westbahn und Nordwestbahn hin und stellt an den Minister die dringende Anforderung, mit den Arbeiten auf den böhmischen Staatsbahnen unverweilt zu beginnen und auch die Reconstructionsarbeiten des Prager, Pilsener, Budweiser und Taborer Bahnhofes thunlichst beschleunigen zu wollen. Er macht weiter darauf aufmerksam, dass die Staatsbahnen, trotzdem der Staat Besitzer reicher Braunkohlengruben im Brüxer Reviere sei, gezwungen seien, ihren Kohlenbedarf bei den bekannten grossen Kohlenfirmen zu decken, an welche das Ackerbauministerium die Kohle verkaufe. Es sei unbegreiflich, wie zwei staatliche Ressorts in dieser Weise vollständig getrennt wirthschaften können, umsomehr, als die Eisenbahnen auch für die Kriegsverwaltung von grosser Bedeutung seien und im Mobilisirungsfalle die grössten Katastrophen aus derartigen Verhältnissen erwachsen können.

Redner weist auf die Complicirtheit des österreichischen Tarifschemas hin und bemerkt insbesondere, dass das Tarifschema der preussischen Bahnen sich durch Einfachheit und Klarheit auszeichne. Er bespricht ferner die Befähigung und materielle Lage der Eisenbahnbeamten und Bediensteten, hebt die Wichtigkeit von Eisenbahn-Fachschulen hervor und constatirt, dass bezüglich der materiellen Lage der Eisenbahnarbeiter in der letzten Zeit eine Besserung durch die Stabilisirung einer grossen Anzahl derselben herbeigeführt wurde. Viel weniger günstig sei das Zugförderungspersonal weggekommen, das durch die Einführung von Fahrtagsgeldern an Stelle der Meilengelder sehr geschädigt wurde. Er bitte im Interesse dieser sehr angestrengten Arbeiter und im Interesse der Sicherheit des Dienstes hier eine Remedur zu schaffen, um das Los dieser Leute entsprechend zu verbessern. Redner bringt auch die Wünsche der Privateisenbahnbeamten vor, welche unter Anderem dahin gehen, dass die Nordwestbahn und die Staatseisenbahn-Gesellschaft baldmöglichst verstaatlicht werden, und befürwortet die Einreihung der Werkmeister und Wagenaufseher in die Kategorie von Beamten.

Redner beschwert sich über Verletzungen der Rechte der böhmischen Nationalität, betont, dass die höheren Stellen im Eisenbahnministerium ausschliesslich mit Deutschen besetzt seien, und tadelt die Ausschreibung der Beamtenstellen bei der Reichenberg-Gablonzer Bahn mit der einseitigen Forderung der deutschen Sprachkenntniss. Er vertritt eine Beschleunigung des Baues der durch das Investitionsgesetz genehmigten Localbahnen und befürwortet den endlichen Ausbau der Linien Neuhaus—Obratein und Taus—Tachau. Sodann wendet sich Redner der Besprechung der Verstaatlichungsaction in der Eisenbahnfrage zu und gibt der Ueberzeugung Ausdruck, dass die energische Durchführung derselben mit einem einheitlichen Tarifsystem zur Wohlfahrt des Staates, der Industrie und Landwirthschaft führen müsse. Redner schliesst mit dem Wunsche, dass in dieser alle Parteien gleich berührenden Frage keine nationalen, sondern rein sachliche Erwägungen ausschlaggebend sein mögen.

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek:

Hohes Haus! Angesichts der hohen staatswirthschaftlichen Bedeutung des zur Verhandlung stehenden Theilvoranschlages des Eisenbahnministeriums kann es durchaus nicht wundernehmen, dass die finanzielle Bilanz, das finanzielle Ergebniss des Staatseisenbahnbetriebes die meisten der sehr geehrten Herren Vorredner beschäftigt hat und dass die verschiedensten Ansichten über die Ursache des wenig günstigen Ergebnisses des Staatseisenbahnbetriebes vorgebracht worden sind. Es hat einer der ersten Herren Vorredner verschiedene Vorschläge gemacht, wie man das leider bestehende Deficit des Staatseisenbahnbetriebes beseitigen könnte. Es war dies der sehr geehrte Herr Vertreter aus dem kärntnerischen Grossgrundbesitze, und er wird verzeihen, wenn ich von seinen Ausführungen sofort diejenige aufgreife, welche sich auf eine Unterscheidung der Bahnnetze, aus denen das österreichische Gesammtstaatsnetz zusammengestellt ist, bezieht und mich gegen diese Unterscheidung ausspreche. Er hat nämlich von einem westlichen, östlichen und südlichen Netze gesprochen und hat im Allgemeinen das Prädicat der Activität nur für das westliche Netz gelten lassen wollen, dagegen für das östliche und südliche Netz in Abrede gestellt.

Hohes Haus! Ich glaube, zu einer solchen Unterscheidung fehlt absolut jeder Anhaltspunkt. Jedes der Theilnetze, aus denen sich das österreicbische Gesammtbahnnetz zusammensetzt, besteht auch aus guten, aus hochwerthigen Linien, insbesondere bestebt das galizische Netz in seinem Rückgrate aus den hochrentirenden, alten und bewährten Linien der Carl Ludwig-Bahn. Im westlichen Netze haben wir grosse und gut rentirende Linien, es hat aber auch das westliche Netz Linien, welche schwach frequent sind, Gebirgslinien mit schwachem Verkehre, und welche, wenn es möglich wäre, die einzelnen Ergebnisse so scharf von einander zu sondern, zweifellos zu den passiven Linien gehören.

Ich kann also nur von dem Staatsbahnnetze im Ganzen sprechen und gegenüber den sehr berechtigten, von verschiedenen der sehr geehrten Herren vorgebrachten Wünschen in Bezug auf eine genaue statistische Nachweisung der einzelnen Bestandtheile des Staatsbahnnetzes nur die Versicherung geben, dass diese Frage die Staatseisenbahn-Verwaltnng auf das Angelegentlichste beschäftigt, dass es aber leider bisher nicht möglich war, diese Frage zur Lösung zu bringen, dass wir aber die Anstrengungen fortsetzen werden, um, wenn auch nicht genau und präcise, so doch annäherungsweise zu einer Darstellung der Ergebnisse der einzelnen Linien oder Liniengruppen zu gelangen. Die Schwierigkeit, welche da besteht, darf ich ja mit einem Worte andeuten. Sie bezieht sich nicht auf die Ausgaben; bezüglicb der Ausgaben wären wir in der Lage, für die einzelnen Directionsbezirke sogar ganz gute statistische Daten zu geben, wobei wir natürlich gewisse gemeinsame Posten schlüsselmässig auftheilen müssten. Die Schwierigkeit liegt aber in den Einnahmen, und zwar darum, weil die Einnahmen beim Durchlaufe der Frachten durch die verschiedenen Directionsbezirke nur einmal zur Erscheinung gelangen, nämlicb wenn die Fracht frankirt wird bei der Aufgabe, nnd wenn die Fracht nachgenommen wird, bei der Abgabe. Nun sind wir infolgedessen darauf angewiesen, dass, wenn wir wirklich eine genaue und verlässliche Statistik der Einnahmen der einzelnen Bezirke, das heisst, desjenigen Theiles der Einnahmen, der in dem einzelnen Directionsbezirke entsteht, also in diesem sich bildet, geben wollen, nichts anderes übrig bleibt, als auf die Originaldocumente zurückzugreifen und diese Statistik nach den Original-Documenten aufzustelleu und nacb jener Untertheilung zu machen, wie es Herr Dr. Kolischer eben angedeutet hat, nämlich nach der kilometrischen Vertheilung. Es ist eine ungeheuer schwierige Arbeit, jedes Frachtdocument anch statistisch durch eine gewisse Behandlung gehen zu lassen. Ich habe mir von meinen Mitarbeitern eine approximative Schätzung der etwaigen Kosten machen lassen, und die Schätzung ist, gering gerechnet, auf K 300.000 jährlich gestellt. So viel aufzuwenden, meine hochverehrten Herren, bei einer finanziell leider so ungünstigen Lage, wie wir sie jetzt im Staatsbahnnetze haben, dazu habe ich den Muth bisher nicht finden können.

Sollten sich die Verhältnisse bessern, so wird dies leichter sein; ich bin einstweilen immer bemüht, mit Approximationen, Schätzungen und Vergleichungsgrössen zu arbeiten. Das gibt ein Bild, ein bewusst unricbtiges Bild, aber es ist docb denkbar, dass man vielleicht auf eine Fehlergrenze kommt, dass mit solchen secundären Hilfsmitteln ein ganz erträgliches oder befriedigendes Resultat gewonnen wird.

Ein anderer der sehr geehrten Herren Vorredner hat die Ursachen des finanziell wenig befriedigenden Ergebnisses unseres Staatsbahnbetriebes in der Organisation gefunden. Die Organisation des Staatsbetriebes, meine hochverebrten Herren, ist ja eines der grössten und schwierigsten Probleme, und wenn ich auch gewiss weit davon entfernt bin, zu glauben, dass die gegenwärtige Organisation, die seit dem Jahre 1896 in Geltung ist, eine nach allen Richtungen hin befriedigende ist, und gar keinen Anstand nehme, zuzugestehen, dass, sowie auch der geehrte Herr Redner aus Galizien gestern gesagt hat, die Zersplitterung der Centralstelle in eine sehr grosse Anzahl von Departements dem Geschäftsgange durchaus nicht förderlich ist, wie ich ebenso geneigt bin zuzugestehen, dass von den Befugnissen der einzelnen Directionen in Bezug auf die Führung von eigentlichen

Executiv- und Verwaltungsgeschäften ein nicht genügender Gebrauch gemacht wird, so kann ich vielleicht in der Richtung auch noch zur Beruhigung beifügen, dass das Bestreben des Eisenbahnministeriums fort und fort darauf gerichtet ist, gewisse Agenden den Unterbehörden hinauszugeben und sich dadurch zu entlasten und den, wie ich gar nicht in Abrede stelle, etwas zu gross gerathenen Kopf zu vermindern. Es wird aber als Entschuldigung vielleicht auch Folgendes dienen dürfen. Das Eisenbahnministerium ist ja nicht blos Ministerium, sondern es hat auch noch einen grossen Theil der Agenden der vormaligen General-Direction, und dadurch entsteht das, was der sehr geehrte Herr Redner aus Galizien hervorgehoben hat, dadurch entsteht dieses Zweierlei von Departements: das eine von den Departements ist nämlich eigentlich ein Ministerialdepartement, das andere ist eigentlich ein General-Directionsdepartement. In dieser Richtung gehen unsere Bestrebungen weiter, und es muss schon jetzt constatirt werden, dass die Staatsbahn-Directionen sich in viele der ihnen zugewiesenen Agenden nach und nach schon ganz gut hineingearbeitet haben. Ich bitte das hohe Haus nicht zu vergessen, welche Schwierigkeiten es verursacht hat, wie man diese reinen Betriebsdirectionen, die nichts anderes waren als zusammengelegte Inspectorate, im Jahre 1896 auf einmal mit den Attributen wirklicher Directionen betraut hat. Der Uebergangszustand war ein schwieriger, und es haben auch die fachlichen Kräfte nicht überall zur Verfügung stehen können. Heute ist aber in dieser Richtung schon sehr viel geschehen, und heute kann das Ministerium schon mit grosser Beruhigung viele Agenden in den Händen der Staatsbahn-Directionen verwaltet sehen, die man früher im Ministerium zu concentriren bemüht war.

Bei der weitgetriebenen Arbeitstheilung, namentlich in technischer Hinsicht, entsteht die Frage, ob es möglich wäre, auch für die höheren Aufgaben der technischen Verwaltung die Fachkräfte in jener Anzahl zu gewinnen, wie es nothwendig ist, um gewisse technische Verwaltungsagenden vollständig den Staatsbahn-Directionen zu übergeben. Die Zahl der Staatsbahn-Directionen beträgt heute schon elf, und es ist also der Bedarf an fachlichen Kräften so oftmal zu wiederholen. In dieser Richtung wird eine gewisse Oekonomie immer dahin führen, dass einzelne ganz besonders hoch qualificirte technische Arbeiten besser von einer einheitlichen Stelle aus gemacht werden, welche dann auch in der Lage ist, sich mit den allervorzüglichsten Specialitäten dieses Faches auszustatten.

Eine andere Meinung, welche von zwei der geehrten Herren Abgeordneten, nämlich von dem Herrn Abgeordneten aus Böhmen und auch von dem Herrn Abgeordneten des kärntnerischen Grossgrundbesitzes, übereinstimmend geäussert worden ist, geht dahin, es sei das Heil der finanziellen Gebahrung des Staatsbahnbetriebes in einer grundhältigen Reform der Tarife zu suchen, in einer solchen Reform der Tarife, durch welche einerseits die Vielgestaltigkeit und Complication der Tarife beseitigt und andererseits die Sicherheit dafür gewährt wird, dass keine Tarife unter den Selbstkosten aufgestellt werden. Diese Anschauung wurde dahin erläutert, dass man unter den Selbstkosten nicht blos die reinen Betriebskosten, sondern auch die Capitalsverzinsungskosten zu verstehen habe.

Dem gegenüber kann ich nur sagen, es wäre das grösste culturhistorische Verdienst, welches sich Jemand erwerben könnte, wenn er es dahin brächte, dass die Eisenbahntarife wirklich einfach, klar, verständlich und durchsichtig, aber einerseits den verschiedenen commerciellen Bedürfnissen entsprechend und andererseits auch mit Rücksicht auf die nothwendige Erzielung eines Ueberschusses hinreichend sind.

Das sind jedoch drei Gesichtspunkte, die ausserordentlich schwer zu verbinden sind. Der Einfachheit der Tarife stellt sich ja die Vielgestaltigkeit unseres industriellen und commerciellen Lebens entgegen. Das Bedürfniss und die Forderung, dass die Tarife den einzelnen geschäftlichen Existenzen entsprechen und eine Einfachheit, welche eine Schablone wäre, würde, glaube ich, von der Geschäftswelt durchaus nicht dem jetzigen, allerdings vielfach complicirterem Zustande vorgezogen werden. Hier kann ich schon, etwas vorgreifend, sagen, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung und speciell die Ressortleitung gewiss nicht verkennt, dass auch der selbstständige Bestand der einzelnen Privatbahnen die Schwierigkeiten erhöht, indem ja die Privatbahnen eigene Tarife haben und auch von diesem Gesichtspunkte aus eine Verschmelzung und Vereinfachung dem allseits angestrebten Ziele sehr förderlich sein müsste. Die Tariffrage aber, meine Herren, ist eine so ausserordentlich schwierige, eine so ausserordentlich complicirte, dass ich fürchte, dass sie, wenn wir die Besserung der finanziellen Verhältnisse von einer so radicalen Reform der Tarife abhängig machen, wie sie von dem früher erwähnten geehrten Herrn Vorsprecher gewünscht wird, wahrscheinlich sehr lange Zeit auf sich warten lassen wird. Dagegen ist es zweifellos, dass einzelnen Verbesserungen und Vereinfachungen des Tarifes von Seiten der Verwaltung alles Augenmerk zugewendet werden muss, und es ist ja der Grundsatz auch ganz richtig, dass man Tarife unter den Selbstkosten gewiss nicht absichtlich aufstellt. Es ist aber andererseits auch darauf hinzuweisen, dass über die Frage der Selbstkosten die gewaltigsten Meinungsverschiedenheiten unter den Fachmännern bestehen und dass auch der Begriff ein relativer ist. Für einen Transport, den man so nebenbei mitnehmen kann, wodurch also leergehende Wagen ausgefüllt werden, wodurch eigentlich eine Mehrausgabe gar nicht oder nur in geringem Masse verursacht wird, kann man allerdings einen extrem billigen Tarif bestimmen, der unter dem normalen Tarife steht, aber in dem individuellen Falle gewiss nicht unter dem Selbstkostenpreise sein wird und eine gewiss angenehme Zugabe zu den Betriebsergebnissen darstellt.

Ich hätte dann noch zu sprechen von dem Vorschlage, den der Herr Abgeorduete Dr. Ellenbogen gestern gemacht hat, dahin gehend, man möge nicht am unrechten Orte sparen. Er hat das ungünstige finanzielle Ergebniss damit in Verbindung gebracht, dass man am unrechten Orte spart und dort nicht spart, wo dies eigentlich nothwendig wäre. Er hat da einige sehr crasse Belange herangezogen, von welchen er geglaubt hat, dass er damit eine sehr auffallende Unsparsamkeit oder Verschwendung entdeckt habe. Im Einzelnen darauf nur ganz flüchtig reagirend, bemerke ich nur Folgendes: Der Herr Abgeordnete hat die Auslagen für das Personal des Eisenbahnministeriums — ich weiss nicht, woher er die Ziffer hat — mit 30 Millionen beziffert. In Wahrheit betragen sie 3·7 Millionen. Er hat dann weiter der Staatseisenbahn-Verwaltung den Vorwurf gemacht, dass sie mit den Salonwagen sehr verschwenderisch wirthschafte, und er hat behauptet, dass in der letzten Zeit zehn bis zwölf Salonwagen mit einem Aufwande von einer halben Million angeschafft wurden, deren jährliche Erhaltungskosten sich auf 200.000 Kronen belaufen.

Ich darf das hohe Haus versichern, dass seit dem Bestande des Eisenbahnministeriums überhaupt keine Salonwagen angeschafft worden sind und dass wir sehr ehrwürdige Salonwagen verwenden, welche durchschnittlich 24 Jahre alt sind und deren Erhaltungskosten nicht 200.000, sondern 20.000 Kronen ausmachen.

Es ist dann weiter darauf hingewiesen worden — und derartigen Anregungen bin ich sehr geneigt Rechnung zu tragen — dass sich vielleicht eine Ersparniss erzielen liesse durch eine Zusammenlegung der Einnahme-Controlstellen, so dass nicht jede Direction eine eigene Einnahmecontrole habe, wie es jetzt ist, sondern gewisse benachbarten Directionen gruppenweise eine Einnahmen-Controlstelle haben.

Ich kann die Herren versichern, dass sich die Ressortleitung angelegentlich mit diesem Gegenstande beschäftigt und in Studien darüber begriffen ist, aber es hat damit seine Schwierigkeiten. Es ist ja richtig, dass damit Ersparungen pro futuro werden erzielt werden, aber zunächst entstehen Mehrauslagen, und der Sprung über diese Uebergangskosten bildet eine Schwierigkeit.

Einer anderen Anregung ist bereits entsprochen worden, nämlich der betreffend die Trennung des Nah- vom Fernverkehres. In dieser Richtung sind Weisungen hinausgegangen. Dieses System der Verbesserung des Stückgutverkehres ist in der Ausführung begriffen. Allerdings erwartet die Verwaltung davon eine wesentliche Verbesserung hinsichtlich der raschen Besorgung des Dienstes, der raschen Zustellung der Güter, vielleicht auch eine Ersparniss in Bezug auf Lieferungszeitversäumnisse. Eine grosse wirthschaftliche Ersparniss in Bezug auf Fahrbetriebsmittel scheint nach den bisherigen Erfahrungen wohl kaum in Betracht zu kommen, gleichwohl ist die Reform der Durchführung werth gefunden worden und steht in Ausführung.

Herr Dr. Ellenbogen hat weiter verschiedene Ersparnisse bemängelt, von denen er behauptete, dass sie sicherheitsgefährliche seien, dass die Sparsamkeit so weit gehe, dass man mit der Beleuchtung spart, dass dadurch Verunglückungen des Personales entstehen, Ich glaube, das ist nicht zutreffend. Gerade die Beleuchtung ist ein Gegenstand, welcher sehr bedeutend die Verwaltung beschäftigt.

In der letzten Zeit habe ich Anlass genommen, einen allgemeinen Erlass herauszugeben, weil verschiedene Wahrnehmungen dahin gegangen sind, dass die Beleuchtung auf den Stationsplätzen bei den verschiedenen Manipulationen u. s. w. keine genügende sei. Diese Auslagen sind sehr namhafte. Die Eisenbahn-Verwaltung verwendet auch die elektrische Beleuch-

tung in Podgórze-Pleszow — der Herr Abgeordnete Dr. Ellenbogen behauptet, es sei dort ägyptische Finsterniss — diese ägyptische Finsterniss ist aber elektrisch beleuchtet, kostet heute 50.000 Kronen jährlich und hat vor Kurzem 70.000 Kronen gekostet, es wurde aber eine Verbilligung herbeigeführt. Die elektrische Beleuchtung kostet im Ganzen die Staatsbahnen eine Million Kronen, die Gasbeleuchtung 430.000 Kronen, die Acetylenbeleuchtung, welche sich in neuerer Zeit in mehreren Orten mit Glück bewährt hat, 37.000 Kronen, die Spiritus-Glühlichtbeleuchtung 20.000 Kronen, so dass für Beleuchtung jährlich 1,500.000 Kronen ausgegeben wird. Verbesserungen sind, wie ich mir schon erlaubt habe zu bemerken, im Zuge, und es wurde durch den von mir erwähnten Erlass sowohl den Staatsbahn-Directionen als auch den Privatbahnen ernst und nachdrücklich ans Herz gelegt, für eine entsprechende Beleuchtung zu sorgen, weil dieselbe ja vom Sicherheitsstandpunkte wirklich ein sehr unerlässliches Bedürfniss ist.

Es wurde auch darauf hingewiesen, dass die Staatsbahn-Verwaltung so viel Freikarten ausgibt und dadurch die Einnahmen sehr schädigt. Ich kann versichern, hohes Haus, und diejenigen Herren, welche den Verhandlungen des Steuerausschusses beigewohnt haben, werden mir das bestätigen, dass die Frage der Verminderung der Freikarten und der möglichsten Einschränkung dieser Begünstigung einen fortwährenden Gegenstand der Bemühungen der Staatseisenbahn-Verwaltung bildet.

Ich kann versichern, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung in dieser Hinsicht hart ist, dass sie mit der Einschränkung dieser früher in weiterem Umfange prakticirten Begünstigungen soweit als nur immer möglich geht und dass daher die Erzählung des Conducteurs, von der gesprochen worden ist, dass 50 pCt. der Plätze der ersten und zweiten Classe von Freikarten benützt werden, in das Reich der Fabel gehört.

Nun sind verschiedene Ursachen für die ungünstigen finanziellen Ergebnisse der Staatsbahnen angeführt und erörtert worden. Aber e i n e Ursache habe ich vermisst. Es hat mich eigentlich gewundert, dass keiner von den geehrten Herren auf diese Ursache gekommen ist. Diese Ursache ist die wirthschaftliche Depression, in der wir uns befinden, die nicht bloss in Oesterreich im Eisenbahnwesen sich schmerzlich fühlbar macht, sondern auch im Auslande bei den musterhaft verwalteten deutschen Staatsbahnen in grossartiger Weise eingetreten ist. Wir sehen ja mit Bedauern, dass die reichsten und productivsten österreichischen Privatbahnen im verflossenen Jahre weit hinter ihren üblichen Erträgnissen zurückgeblieben sind, dass die Südbahn, die grösste und mächtigste Privatbahn, mit finanziellen Schwierigkeiten kämpft. Ist es da ein Wunder, dass auch die Staatsbahnen den Druck dieser ungünstigen Verhältnisse empfinden? Kann man sich wundern, wenn auch bei den Staatsbahnen die Einnahmen im vorigen Jahre nicht in dem präliminirten Masse eingegangen sind und die Ausgaben Ueberschreitungen gezeitigt haben?

Im Gegentheile, man muss eigentlich sagen, dass verhältnissmässig die Staatsbahnen noch mit einem blauen Auge davongekommen sind. Die Staatsbahnen zeigen keine so arge Herabdrückung des Betriebsüberschusses wie gute und allerbeste Privatbahnen.

Aber ganz ohne Einfluss, hohes Haus, ganz ohne Wirkung kann ja eine solche Erscheinung nicht vorübergehen und sie äussert sich zunächst in einem Zurückbleiben der Einnahmen hinter dem erwarteten und präliminirten Betrage.

Es kommt aber noch ein Weiteres hinzu. Gerade das verflossene Jahr — und das wirkt auch noch auf das heurige Jahr mit — hat die für die Bahnverwaltungen ausserordentlich missliche Erscheinung gezeigt, dass die Brennstoffpreise ganz exorbitant hohe gewesen sind. Die Brennstoffpreise des Jahres 1901 verglichen mit den Brennstoffpreisen des Jahres 1899, die man als ziemlich normale hinstellen kann, zeigen folgende Steigerung:

Bei den Staatsbahnen beträgt der Mehraufwand für Mineralkohle 3,679.200 Kronen, bei der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn 425.000 Kronen, bei der Staatseisenbahn-Gesellschaft 1,053.990 Kronen, bei der Südbahn 1,032.150 Kronen, also bei den hier genannten vier Bahnen zusammen 7,003.400 Kronen, also eine Erscheinung, die sich darum so empfindlich geltend macht, weil sie zeitlich zusammentrifft mit der Depression der Einnahmen.

Es gibt aber noch einen weiteren Grund, warum sich die Einnahmen der Bahnen in der letzten Zeit so ungünstig gestaltet haben, und dieser Grund liegt in der Entwicklung unseres Bahnverkehres, in jener Entwicklungsphase, in welche der Bahnverkehr nunmehr auf den grossen Hauptlinien der Monarchie eingetreten ist. Es ist das die Steigerung der Intensität des Zugsverkehres, die Steigerung der Schnelligkeit, mit welcher die Züge gefahren werden, und auch die Zunahme des Gewichtes der Züge, welche mit den modernen verbesserten Maschinen befördert werden.

Kurz gesagt, die alten Betriebsformen, welche noch bis gegen Ende des vorigen Jahrhunderts sich im Grossen und Ganzen aus ausreichend erwiesen hatten, um den Verkehrsbedürfnissen zu genügen, sind derzeit überlebt. Es sind neue Bedürfnisse aufgetreten, es sind die Anforderungen gestiegen, und die Berücksichtigung dieser Bedürfnisse hat naturgemäss eine wesentliche Steigerung der Auslagen mit sich gebracht.

Ich möchte mir erlauben, auf die wesentlichsten Punkte in aller Kürze hier einzugehen, durch die sich der Betrieb, wie er heute verlangt und geleistet wird, von den früheren Einrichtungen unterscheidet.

In dieser Richtung sind es vor Allem zwei Massnahmen, welche auch finanziell ausserordentlich tief einschneiden und welche dazu beigetragen haben, dass sowohl auf den Staatsbahnen wie auf den Privatbahnen sich die finanziellen Ergebnisse ungünstiger gestaltet haben. Das sind die beiden Massnahmen, welche die Staatseisenbahn-Verwaltung im Jahre 1898 eingeführt und in den folgenden Jahren durchgeführt hat, nämlich einerseits das Fahren in Raumdistanz, anstatt des Fahrens in Zeitdistanz, und zweitens die Aufhebung der 24stündigen Diensttour auf den Hauptbahnen und die Einführung neuer Bestimmungen über die Dienst- und Ruhezeit.

Was die Frage des Fahrens in Raumdistanz betrifft, so ist diese Einrichtung der Mehrzahl der Nachbarstaaten nachgeahmt, in welchen sie sich bestens bewährt hat. Insbesondere sind dies die preussischen Staatsbahnen und auch die süddeutschen Bahnen, welche dieses System seit längerer Zeit prakticiren und damit günstige Erfolge erzielt haben. Es besteht ja bekanntlich darin, dass nicht ein Zeitintervall zwischen dem Ablassen der nach einander in derselben Richtung fahrenden Züge den Regulator bildet, sondern die Benachrichtigung aus den Ausgangsstationen darüber, dass der Zug einen gewissen Punkt der Strecke, sei es nun die Station oder einen zu diesem Zwecke errichteten Meldeposten erreicht hat und dass daher die Strecke frei ist. Dieses System hat bedeutende Kosten zur Folge gehabt. Die erste Einrichtung, nämlich die Einrichtung dieser Zugsmeldeposten, welche dazu da sind, um das Einlangen der Züge zu signalisiren, hat $3^1/_2$ Millionen Kronen gekostet. Damit ist es aber nicht abgeschlossen; denn dieses System der Zugsmeldeposten wird nach und nach sich ins volle Blocksystem ausgestalten, weil die Zugsmeldeposten nur ein provisorisches Auskunftsmittel waren.

Die jährlichen Auslagen aber für dieses System sind bei den Staatsbahnen für 1218 Block- und Zugsmeldewächter mit rund einer Million Kronen anzunehmen. Sie bilden also eine Belastung des Betriebes mit einer Million. Nicht minder bedeutend ist die Belastung, welche die Staatsbahnfinanzen durch die Regelung der Dienst- und Ruhezeit erfahren haben.

Ich habe mir bereits erlaubt zu sagen, dass die Betriebsformen mit Nothwendigkeit eine Aenderung in der Diensteintheilung gefordert haben. Die 24stündige Diensttour war ja ganz gut und erträglich, so lange es entsprechende Zwischenpausen gegeben hat, während welcher die Bediensteten sich erholen konnten. Seitdem aber die Aufeinanderfolge der Züge eine fast continuirliche ist, bei Tag Personenzüge, bei Nacht Güterzüge verkehren, seitdem ist es ohne schwere Verantwortung für die Sicherheit des Betriebes und auch aus humanitären Rücksichten nicht möglich, die 24stündige Diensttour aufrechtzuerhalten. So sehr es zu bedauern ist, dass dadurch in manche Gewohnheiten störend eingegriffen wird, so hat die Staatsbahn-Verwaltung doch die Verantwortung gefühlt, welche darin liegen würde, wenn die alte Einrichtung gegenüber den gesteigerten neuen Verkehrsformen beibehalten bliebe. Es wurde daher mit Erlass vom 14. Februar 1898 für die Staatsbahnen die Regelung der Dienst- und Ruhezeiten für die Bediensteten der executiven Dienstzweige, die am meisten mit der Sicherheit des Verkehres zu thun haben, eingeführt und diese Massregel auch den Privatbahnen zur entsprechenden Danachachtung empfohlen.

Aus diesem Anlasse hat die Staatsbahn folgende Opfer gebracht:

In Betreff der Personalvermehrung bei der Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 945 Bedienstete und 657.000 Kronen, bei dem Verkehrsdienste 1714 Bedienstete mit 1,550.000 Kronen, beim Zugförderungsdienste 678 Bedienstete mit 593.000 Kronen, zusammen 3338 Bedienstete mehr mit einem Mehraufwande von 2,818.000 Kronen.

Die Privatbahnen haben die ihnen empfohlene Einführung mit bereitwilligem Entgegenkommen sich angeeignet und haben

successive im Laufe der letzten Jahre auf den Hauptlinien überall die Einrichtung getroffen, dass auch eine entsprechende Abwechslung in den Dienst- und Ruhezeiten eintritt. Es ist nun allerdings der Uebergang wie in allen Dingen mit Schwierigkeiten verbunden. Hie und da ist die neue Diensttour 16- bis 18stündig.

Allerdings so wie in Preussen hat man es bei uns gar nicht versucht. In Preussen ist nämlich die siebentägige Nachtdiensttour allgemein eingeführt. Dort hat der Mann eine Woche lang alle Nacht Dienst, und es beklagt sich Niemand darüber. Aber bei uns ist der Uebergang ein schwieriger. Die preussischen Staatsbahnen sind in Bezug auf diese Einrichtung allerdings mustergiltig. Aber es lässt sich sehr gut auch hier Abhilfe treffen. Die General-Inspection ist bemüht, in dieser Richtung den Privathahnen an die Hand zu gehen. Man kann zum Beispiel 16stündige Diensttouren abwechseln lassen mit gewissen kürzeren Ruhe- und Dienstzeiten, so dass eine bessere Vertheilung zwischen Tag und Nacht entsteht, und man somit mehr Nachtruhe hat. Das ist Alles Sache des Bemühens und des Ausbildens, aber deshalb ist es doch unrichtig, wenn man eine Institution verurtheilen wollte, weil sie in der ersten Einrichtung nicht allen Wünschen entsprochen hat.

Es ist auch erwähnt worden, dass die Privathahnen in Bezug auf die Investitionen zu sehr zurückhaltend sind. Ich habe hier eine Zusammenstellung, aus der ich nur, weil ich Sie nicht aufhalten will, die Schlussziffern erwähne. In den letzten drei Jahren haben über Einwirkung des Eisenbahnministeriums die Privatbahnen, und zwar die Südbahn, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die Buschtěhrader Bahn und die Staatseisenhahn-Gesellschaft Investitionen im Betrage von 100,997.551 Kronen gemacht.

Das sind Investitionen, welche sowohl dem Verkehre, als auch der Industrie wesentlich zugute kommen. Ich werde, wenn das hohe Haus gestattet, dann später Gelegenheit haben, über die Investitionsthätigkeit des Staatsbetriebes noch nähere Aufschlüsse zu gehen, welche, wie ich glaube, der Herr Abgeordnete Kaftan gewünscht hat.

Ich möchte nun im Anschlusse an diese Actionen, welche sich zunächst als sicherheitliche, aber auch als humanitäre darstellen, noch einige Punkte erwähnen, welche die technischen Leistungen der Staatseisenhahn-Verwaltung als Aufsichtsbehörde betreffen, um darzuthun, dass die Anforderungen, welche gerade in Bezug auf die technischen Verbesserungen an eine so grosse Verkehrsanstalt, wie es die österreichischen Staatshahnen sind, gestellt werden, sehr weitgehende sind, vielleicht auch, um dem hohen Hause es wahrscheinlich zu machen, dass die technische Verwaltung der Staatsbahnen sich bemüht, in dieser Richtung ihrer Aufgabe bestmöglich nachzukommen.

Die wichtigste Verbesserung, welche in den letzten Jahren in Bezug auf die Ausrüstung der Züge angewendet worden ist, ist die Einführung der automatischen Schnellbremse. Es sind bekanntlich eine lange Zeit über das richtige System Versuche gemacht worden, zu welchen auch ausländische Fachmänner herangezogen wurden, und diese Versuche ergaben, dass die automatische Vacuumhremse, wie sie auf der Wiener Stadthahn und auf einigen Schnellzügen der Staatshahnen in Verwendung steht, die beste und sicherste Einrichtung darstellt. In dieser Richtung ist auch an die Privatbahnen herangetreten worden, und wurde die Einführung der automatischen Vacuumhremse zunächst für alle Schnellzüge in Aussicht genommen. Es wird dadurch die Sicherheit des Zugsverkehres wesentlich gesteigert, und es erhofft sich die Eisenhahnverwaltung davon das allerheste Ergebniss.

Im Interesse der Fahrparkverwaltung und auch im Interesse der Indusirie wurde im Wege einer längeren Verhandlung mit den Fachmännern sowohl der Eisenhahnhranche als auch der Maschinen- und Waggonfabriken erreicht, dass eine Festsetzung einheitlicher Typen für gewisse Bestandtheile der Waggons zustande gekommen ist. Es werden dadurch gewisse Bestandtheile, welche regelmässig an den Waggons wiederkehren, wie Achsen, Räder, Puffer, Federn, Bremsen, einheitlich durch Typen geregelt, deren ohligatorische Einführung für alle künftigen Neuanschaffungen angeordnet worden ist. Es wird dadurch der grosse Vortheil erreicht, dass die Fahriken in die Lage kommen, derartige Bestandtheile auch auf Lager zu erzeugen, so dass, wenn sich ergibt, dass hei einer Bahn ein Bestandtheil fehlt und ersetzt werden muss, man nicht nöthig hat, ihn neu zu bestellen, sondern ihn von der Nachharbahn haben kann. Deshalb wurde auch den Vorschriften über die Bauart der Fahrhetriebsmittel ein Augenmerk geschenkt, die periodische Untersuchung der Locomotiven und Tender verschärft, die Einführung von Rauchverzehrungsapparaten urgirt und bei der Waggonheheizung darauf geachtet, dass die Feuerstellen in den Wagen successive gänzlich beseitigt werden, damit Brände infolge von Unfällen nicht mehr eintreten können.

Zu den Sicherheitsvorschriften und den Vorschriften, welche von humanitären Rücksichten geleitet sind, gehört auch die Einführung einer Arbeiterordnung, die neuen Vorschriften zur Wahrung der Sicherheit der Arbeiter in den Werkstätten und die Bestimmungen über das Lehrlingswesen, in welcher Beziehung nunmehr durch den von der Regierung eingehrachten und vom socialpolitischen Ausschusse angenommenen Gesetzentwurf eine gesetzliche Regelung dieses ganzen Gehietes angehahnt erscheint. Ich darf noch hinzufügen, dass die Eisenbahnverwaltung der Ergänzung der Verkehrsvorschrift in Absicht auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit ihr besonderes Augenmerk zuwendet.

Es ist gestern von dem Herrn Abgeordneten Dr. Ellenbogen sehr despectirlich über die Instructionen gesprochen worden. Der Herr Abgeordnete hat gesagt, die Instructionen seien nicht ausführhar, sie seien ganz schlecht, und hat zum Belege dessen auch Einiges aus ihnen vorgelesen.

Nun, meine Herren, es ist eine der schwierigsten Aufgahen, eine gute Instruction zu machen; die Herren, die vom Fache sind, werden mir das bestätigen. Eine Instruction muss einerseits kurz, präcise und genau sein, andererseits muss sie doch wieder jene concreten Anordnungen enthalten, wie sie für einen minder Gehildeten, der die Instruction handhahen soll, für einen jedenfalls nicht literarisch Gebildeten nothwendig sind. Diese Anfgahe ist eine der allerschwierigsten, die von den berufenen Organen der Eisenhahnverwaltung zu leisten sind.

Ich darf hinzufügen, dass im Eisenhahnministerium mit der Aufgabe der Neuredigirung der Instructionen, welche von dem Gesichtspunkte aus erfolgen soll, dass nicht in der Instruction etwas angeordnet wird, was bei der praktischen Ausübung Schwierigkeiten macht und demgemäss nur auf dem Papiere bleiben würde, einer der tüchtigsten Referenten des Ministeriums betraut ist. Die Arbeit ist wirklich riesengross und verursacht ungeheuere Schwierigkeiten, und ich kann den Herren versichern, dass wir es als einen der grössten Erfolge der Eisenhahnverwaltung betrachten würden, wenn es gelänge, diese Arbeit bald zum Abschlusse zu hringen.

Die Vorsorge für die Regelmässigkeit des Zugsverkehres ist auch vom Standpunkte der Sicherheit nicht zu unterschätzen. Es ist ja hekannt, dass die meisten Unfälle dadurch hervorgerufen werden, dass sich ein Zug verspätet. Wenn es möglich wäre, durch eine strenge Handhahung der Vorschriften über die Einhaltung der Fahrzeiten zu erreichen, dass die Züge so regelmässig als möglich verkehren, so ist damit eine der wichtigsten und gefährlichsten Quellen der Unfälle verschlossen.

Die Bemühungen der Eisenbahnverwaltung, welche in dieser Beziehung in den letzten Jahren aufgewendet worden, haben denn auch praktische Resultate gezeitigt, und ich erlaube mir nur ganz knrz ein paar Ziffern dem hohen Hause mitzutheilen, welche zeigen, dass wir nicht umsonst gearheitet hahen. Die Verkehrssicherheit auf den österreichischen Staatsbahnen und den Eisenbahnen überhaupt ist in den letzten Jahren eine bessere geworden, trotz den sinistern Ausführungen, welche uns gestern der Abg. Dr. Ellenbogen darüber gemacht hat.

Die wirklichen Erhebungen, die authentischen Ziffern, welche aus den Aufschreibungen der Dienststellen hervorgehen, sind ganz andere als die Ziffern, welche er gestern vorgebracht hat, Ziffern übrigens, deren Unmöglichkeit, glaube ich, das hohe Haus beim Anhören schon erkannt hat.

Im Jahre 1897 sind auf den österreichischen Staatsbahnen auf 1000 Betriebskilometer 26 Betriehsunfälle vorgekommen. Im Jahre 1900 und 1901 hat sich die Zahl der jährlichen Unfälle auf je 17 vermindert. Es sind das diejenigen Jahre, in welchen die neuen Einrichtungen zur Wirkung gelangten. In denselben Jahren gingen die Unfälle überhaupt, auf allen Bahnen zusammengenommen, von 133 auf 98, respective 84 zurück. Die Betriebsunfälle auf den Privathahnen beliefen sich im Jahre 1900 auf 34 per 1000 Betriehskilometer, sie waren also doppelt so gross als auf den Staatsbahnen; sie gingen im Jahre 1901 auf 26 zurück, da mittlerweile grösstentheils durch das Fahren in Raumdistanz und durch die neuen Dienst- und Ruhezeitvorschriften eine Verhesserung eingeführt worden ist. Die absolute Zahl der Zugseinholungen, das ist nämlich das Einholen zweier hinter einander in derselben Richtung fahrender Züge auf der offenen Strecke, hat im Jahre 1899 und 1900 zusammen 25 betragen. Im Jahre 1901 fanden nur mehr zwei solche Zugseinholungen statt. Hierin spricht sich die Wirkung des Fahrens in Raumdistanz ausserordentlich kräftig aus.

Bei den Staatsbahnen ist im Jahre 1901 überhaupt keine Zugseinholung auf offener Strecke vorgekommen. Die Zugsverspätungen sind bei den Staatsbahnen um die Hälfte seltener als bei den Privatbahnen. Sie betrugen bei den Staatsbahnen 0·36 pCt., bei den Privatbahnen 0·87 pCt. der Anzahl der gefahrenen Züge.

Ich will daraus gar keinen Gegenstand des Lobes oder der Eitelkeit machen, denn die Privatbahnen haben einen viel stärkeren Verkehr als die Staatsbahnen. Der Güterverkehr bei den Privatbahnen ist im Durchschnitte genommen doppelt so stark als bei den Staatsbahnen, bei gewissen, wie zum Beispiele bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, beträgt er das Vierfache. Dass bei einem so dichten Verkehre ein Hindern des einen Zuges durch den anderen, namentlich wo nur ein Geleise ist, leichter eintritt als bei den leider weniger frequentirten Staatsbahnen, ist kein besonderes Verdienst.

Ich möchte nur noch einige Worte über die Bemühungen der technischen Verwaltung der Staatsbahnen hinsichtlich der Verbesserungen des Fahrparkes sagen. Es ist dem hohen Hause bekannt, dass die Anforderungen in Bezug auf die schnelle Beförderung und auf die grossen Zugsgewichte, welche durch die Locomotiven bewältigt werden sollen, fortwährend steigen. Auch die österreichischen Staatsbahnen konnten sich dem allgemeinen Drängen nach einer Abkürzung der Fahrzeit, nach Erhöhung der Leistungsfähigkeit unmöglich entziehen, und wenn sie auch infolge ihrer finanziellen Verhältnisse zu einer gewissen Zurückhaltung in derartigen neuen Verbesserungen genöthigt waren, wenn infolgedessen auch die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit in den letzten Jahren bei uns vielleicht hinter der der Nachbarstaaten etwas zurückgeblieben ist, so sind doch durch die ausserordentlich rühmenswerthen Leistungen der technischen Organe der Staatseisenbahn-Verwaltung, speciell des Constructionsbureau des Eisenbahnministeriums, beachtenswerthe Fortschritte in Bezug auf den Locomotivpark erzielt worden. Es darf hervorgehoben werden, dass die neuen Maschinenconstructionen, welche die Staatseisenbahn-Verwaltung nunmehr ausführt, sich geradezu als mustergiltig erwiesen haben. In Bezug auf die rationelle Vertheilung der Massen, die Einfachheit des Mechanismus, die Verschiebarkeit der Achsen und die Anwendung von Drehgestellen haben diese Maschinen, und zwar die neuen zehnfach gekuppelten Güterzugsmaschinen für die 37 per Mille Steigung aufweisende Strecke Klostergrab—Moldau, die fünfachsige Schnellzugslocomotive mit zwei gekuppelten Achsen und vier Dampfcylindern, welche für die Beförderung der Schnellzüge auf der Linie Wien—Prag bestimmt ist, in technischen Kreisen wirklich den Preis errungen. Es sind die constructiven Principien, auf welchen diese Maschinen beruhen, in die technischen Vereinbarungen des Vereines deutscher Eisenbahn-Verwaltungen aufgenommen worden. Die letzterwähnte neue Schnellzugsmaschine hat bekanntlich bei der Probefahrt die höchste, bisher mit einer Dampflocomotive erzielte Schnelligkeit erreicht, indem sie mit 140 km per Stunde unter Belastung eines ganz ansehnlichen Schnellzuges in günstigen Strecken verkehrt hat. Es ist beabsichtigt, den Verkehr zwischen Wien und Prag mit diesen Maschinen zu bedienen, und es würde vom Standpunkte der Maschinentechnik möglich sein, eine ganz namhafte Abkürzung der Fahrzeit zu erreichen. Leider sind wir derzeit nur nicht ganz beruhigt darüber, ob auch der Oberbau diese grössere Geschwindigkeit vertragen würde, und es sind zwischen den Fachmännern des Bau- und Maschinenfaches noch gewisse Bedenken auszutragen, die natürlich klargestellt sein müssen, bevor die Verwaltung mit Beruhigung an die Abkürzung der Fahrzeit gehen kann.

Auch der Verbesserung des Wagenbaues wird das Augenmerk zugewendet. Ich glaube, dass das Urtheil in der Oeffentlichkeit feststehend ist, sowohl die Personenwagen als auch die Güterwagen der österreichischen Staatsbahnen seien als vollkommen entsprechende Constructionen anerkannt. Dass mitunter auch noch ältere Typen im Umlauf sind und mitunter auf der einen oder der anderen Linie geklagt wird, dass man gerade die älteren Typen dort verwendet, ist nicht zu vermeiden. Man kann ja die älteren Wagen nicht auf einmal ausser Dienst stellen; aber es wird getrachtet, für grosse Distanzen, für den Fernverkehr die besten und modernsten Einrichtungen, welche überhaupt existiren, zu verwenden: insbesondere haben sich unsere vierachsigen Personenwagen, die bei den grossen durchgehenden Schnellzügen zur Anwendung kommen, ausserordentlich bewährt.

Was die Güterwagen betrifft, so ist es in letzter Zeit die Bemühung der Verwaltung gewesen, der Industrie, welche nach Wagen mit grossem Laderaum einen Bedarf hat, solche Wägen in ausreichender Anzahl zuzuführen. Bisher war deren Zahl verhältnissmässig gering, wir haben nur 354 Stück solcher grosser gedeckter Wagen gehabt, und es wurde deshalb eine Neuanschaffung von 200 Stück gemacht und wurden gleichzeitig auch die neuen Kohlenwagentyen in den Fahrpark eingestellt, und zwar die 20 Tonnen-Type nach amerikanischen Muster construirt. Die Anschaffung der 20 Tonnen-Kohlenwagen ist vom Standpunkte der Betriebsökonomie erwünscht. Ihr Werth liegt darin, dass bei demselben, sowohl das Wagengewicht als der Anschaffungswerth im Verhältnisse zur Nettoladung sich um 20 pCt. günstiger stellt als bei den jetzt in Verwendung stehenden 15percentigen Tonnenwagen. Es ist selbstverständlich und nur die nothwendige Folge der Bemühungen, welche der Verbesserung des Fahrparkes zugewendet werden, dass auch eine analoge Vorsorge für die Verbesserung des Oberbaues platzgreifen muss. Der Oberbau hat immer den strengsten Anforderungen zu genügen, und es ist daher die Ausbesserung und Verstärkung des Oberbaues eine ständige Sorge der technischen Eisenbahnverwaltung. Es wird ja insbesondere auch getrachtet, die Erfahrungen über die Wiederanwendung des Systems der Stahlschienen zu sammeln, welche gegenwärtig schon bei den Staatsbahnen auf 40 Kilometer gelegt sind und überraschend günstige Erfolge gezeigt haben.

Ich möchte noch mit zwei Worten auf die Frage kommen, welche heute die technische Welt ungeheuer lebhaft beschäftigt: das ist die Verwendung der Elektricität in der Traction der Eisenbahnen. Die Staatseisenbahn-Verwaltung hat Gelegenheit genommen, auf der Wiener Stadtbahn den elektrischen Probebetrieb einzuführen, und dieser elektrische Probebetrieb hat bis jetzt recht günstige Resultate ergeben. Es darf hervorgehoben werden, dass die Einrichtungen für diesen Probebetrieb, der aus Wagengruppen von je vier Motorwagen und einem Beiwagen, also aus einer Doppelgruppe von je fünf Wagen, zusammen also aus zehn Wagen besteht, dass diese Wagengruppen bereits längere Zeit in der Erprobung stehen und dass die Erfahrungen, die man in Bezug auf die Wirkung des elektrischen Stromes gemacht hat, günstig sind. Es ist eine Mittelschiene; in der Mitte zwischen den beiden Schienen liegt diese Schiene, und die Wagen sind so eingerichtet, dass sie den Strom von dieser Mittelschiene abnehmen; jeder Wagen hat Contactvorrichtungen. Es ist dabei ein Vortheil erreicht, der bei den bisherigen elektrischen Constructionen gefehlt hat. Es wird nämlich keine unverhältnismässig starke Inanspruchnahme der Kuppelung beim Anfahren und Anhalten nöthig, weil ja die Wagen selbst durch ihre Contacteinrichtungen den Strom unmittelbar aufnehmen.

Es ist bei diesen Constructionen eine Reihe von Verbesserungen angebracht, die ich als Verdienst des elektrotechnischen Departements des Eisenbahnministeriums hervorheben darf. Insbesondere ist auch die Schaltvorrichtung eine wesentlich verbesserte. Bisher war es bei solchen elektrischen Vehikeln, welche einen sehr starken Strom, einen Strom von 800 bis 1000 Ampère erfordern, eine sehr schwierige Aufgabe, die Schaltvorrichtung dementsprechend einzurichten, dass sie für den Wagenführer nicht grösser und umfangreicher und nicht schwerer zu handhaben ist als bei einem gewöhnlichen Tramwaywagen, und das ist dadurch erreicht worden, dass man einen Automaten eingeschaltet hat, welcher die Vermittlung zwischen einem in den Wagen eingeführten Strom und der Schaltvorrichtung herstellt, so dass eigentlich die Schaltvorrichtung nicht den Strom, sondern den Automaten zu steuern hat, in ganz ähnlicher Weise, wie dies auch bei den grossen Oceandampfern mit der Steuervorrichtung ist, wo die Maschine nicht unmittelbar das Steuer steuert, sondern einen kleinen Dampfapparat, der seinerseits wieder auf das grosse Steuer übersetzt. Ich kann also sagen, dass in technischer Beziehung diese Versuche sehr interessant sind und sich als ausserordentlich aussichtsvoll und günstig darstellen.

Was aber die ökonomische Frage betrifft, so ist hiebei eigentlich der grosse Vortheil nicht erreichbar, den man sich von der Anwendung der Elektricität versprochen hat. Es ergeben nämlich die genauesten Messungen und Rechnungen, dass die Tractionskosten mittelst Elektricität sich mit den Tractionskosten mittelst Dampf ungefähr gleich hochstellen; die Ziffer ist 96 Heller für die elektrische Traction und 97 Heller für den Dampfbetrieb, inclusive Licht und Beheizung per Zugskilometer. Die Hoffnung, dass man auf diese Art wesentlich billiger fahren wird, ist vorläufig nicht realisirt, es ist aber hinzuzufügen, dass das viel vom Strompreise abhängt und dieser ziemlich hoch ist. Es hätte aber dabei noch immer einen Vortheil: die bessere Conservirung des Weges, der Schienen und die Vermeidung gewisser Unannehmlichkeiten, welche vom Dampfbetriebe untrennbar sind. Die Versuche werden fortgesetzt.

Ein zweites Object, welches die Eisenbahn-Verwaltung mit besonderem Interesse an sich herankommen sieht, ist die elektrische Bahn in Süd-Tirol von Trient über Lavis nach Malé. Dort wird für die österreichischen Techniker das erstemal Gelegenheit geboten sein, die Verwendung der elektrischen Traction, sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr zu studiren. Es wird dort ein Elektricitätswerk durch die Gemeinde Trient gebaut, und dieses Werk wird den Strom für den Betrieb dieser ganzen Linie liefern. Die Eisenbahn-Verwaltung hofft, dass dort die Resultate bei einer bedeutend grösseren Wohlfeilheit des Stromes auch ökonomisch, sowie technisch sich ganz zufriedenstellend gestalten werden.

Wenn ich mir erlaubt habe dem hohen Hause hier eine Reihe von Andeutungen aus dem technischen Dienste des Ministeriums zu machen, so habe ich geglaubt, das auch insbesondere damit motiviren zu dürfen, wie gross und vielgestaltig eben die Anforderungen sind, welche heutzutage an die Verwaltung eines grossen Verkehrsinstitutes, wie es die österreichischen Staatsbahnen sind, herantreten. Ich habe damit aber die Aufgaben nicht erschöpft, welche der österreichischen Staatseisenbahn-Verwaltung heute gestellt sind, sondern es kommt noch eine grosse, eine Riesenaufgabe hinzu. Diese Riesenaufgabe ist die Durchführung des Investitionsgesetzes. Das hohe Haus hat mit einer Fürsorge und Munificenz, welche nicht genug anerkannt und mit dem lebhaftesten Danke empfunden werden muss, der Eisenbahnverwaltung die reichen finanziellen Mittel an die Hand gegeben, um sowohl für die Bedürfnisse der Ergänzung des Staatsbahnnetzes als auch für die bessere Ausstattung der im Betriebe befindlichen Linien Sorge zu tragen. Es sind gerade 11 Monate, dass das Gesetz vom 6. Juni v. J. die Sanction erhalten hat und publicirt wurde. Diese 11 Monate sind von der Staatseisenbahn-Verwaltung dazu benützt worden, einerseits eine Organisation zu schaffen, welche die Durchführung der mit dem Investitionsgesetze bewilligten Neubauten zu vollziehen hat, und andererseits wirklich Hand ans Werk zu legen und die Bauten möglichst zu fördern. Die Organisation hat sich, wie ich dem hohen Hause versichern darf, bis jetzt vollständig bewährt, sie hat rasch, präcis, mit voller Hingebung gearbeitet, und ich halte es für meine Pflicht, meiner Mitarbeiter rühmend zu gedenken, welche sich dieser Aufgabe mit voller Hingebung gewidmet haben, insbesondere das Herrn Baudirectors, welcher, man kann sagen, Tag und Nacht den grossen technischen Problemen seines Berufes nachgeht.

Vielleicht ist es dem hohen Hause genehm, in Kürze — ich werde mich so kurz als möglich fassen — über den Stand der Arbeiten einige Mittheilungen entgegenzunehmen. Es handelt sich hier, wie dem hohen Hause bekannt ist, um den grossen Complex der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest, also der Tauernbahn und ihrer südlichen Fortsetzung, dann um eine Bahn in Böhmen, eine in Galizien und eine in Steiermark.

Was nun die Tauernbahn betrifft, welche an der Spitze der neu zu bauenden Linien steht, so ist für dieselbe in Aussicht genommen, die nördliche Zufahrtsstrecke, nämlich von Schwarzach nach Gastein, so rasch als möglich zur Ausführung zu bringen. Diese Strecke ist bereits der politischen Begehung unterzogen, es ist die Baubewilligung ertheilt, und es wird die Bauvergebung demnächst erfolgen, und es soll diese Linie bis 1904 in Betrieb gesetzt werden. Sie wird allerdings nur als eine Secundärbahn betrieben werden, und werden gewisse Ausstattungen jenem Zeitpunkte vorbehalten bleiben, wenn einmal die ganze Linie bis zum Anschlusse an die Südbahn ausgebaut sein wird, für welche aber der Bautermin von 1908 festgesetzt ist. In dieser Strecke liegt der grosse Tauerntunnel in der Länge von 8470 m. Von diesem Tauerntunnel ist bereits an der Nordseite der Aufschluss mittelst eines Richtstollens erfolgt, der Richtstollen wird von Hand betrieben und ist bereits auf 590 m in den Berg eingedrungen.

Die südliche Strecke von dem grossen Tauerntunnel hinunter an die Südbahn befindet sich gegenwärtig im Zuge eines parallelen Studiums. Es sind bekanntlich zwei Anschlüsse möglich, endweder in Möllbrucken oder in Spital. Es ist für nöthig erkannt worden, ein ganz genaues und vollständiges Studium parallel für beide Linien durchzuführen. Damit sind die Techniker derzeit beschäftigt, und es wird hoffentlich in Bälde gelingen, über diese wichtige Frage schlüssig zu werden.

Eine zweite grosse Linie ist die Karawanken—Wocheiner Linie mit zwei grossen Tunnels. Sie hat bis zum Jahre 1905 dem öffentlichen Verkehre übergeben zu werden, und es erscheint daher aus diesem Grunde nothwendig, die Bauzeit vollständig auszunützen. Es ist hier schon vorgearbeitet worden. Dem hohen Hause ist bekannt, dass ein Probestollen beim Wocheiner Tunnel schon während des Stadiums der Vorarbeiten eröffnet worden ist, und so ist es möglich geworden, beim Wocheiner Tunnel, dessen Länge gegen 6000 m beträgt, schon 1320 m Stollen von beiden Seiten gegen einander arbeitend zu durchfahren.

Bei dem Karawankentunnel, welcher 7960 m lang ist, wurden 800 m als Handarbeit aufgeschlossen, und es sind dort Versuche mit elektrischer Bohrung im Zuge.

Der Bau der beiden Tunnels ist an bewährte Bauunternehmungen vergeben worden, und es ist die Hoffnung begründet, dass diese Tunnels innerhalb der gesetzlichen Bauzeit und auch mit den gesetzlich bewilligten Mitteln zur Ausführung gelangen werden.

Bei allen diesen Tunnelarbeiten — und das erlaube ich mir besonders hervorzuheben — ist ganz besonders auf die Wahrung der hygienischen Verhältnisse und auf den Arbeiterschutz Bedacht genommen. Es sind, wie den Herren, die sich in der Nähe schon umgesehen haben, vielleicht bekannt ist, in der Nähe der Tunnelmündungen ganze Ortschaften entstanden, man hat Unterkünfte, Werkstätten, Spitäler, überhaupt alles, was zu einem geregelten Baubetriebe nothwendig ist, schon vor der Vergebung an die Bauunternehmer aus Staatsmitteln gebaut, und es ist insbesondere das Streben darauf gerichtet, die Arbeitsverhältnisse in diesen Tunnels wesentlich besser und günstiger zu gestalten, als sie bei den vorausgegangenen grossen Alpentunnels gewesen sind. Es besteht die Absicht, mindestens 350 m^3 atmosphärische Luft in der Minute in den Stollenort zu blasen, so dass ungefähr die dreifache Luftmenge, wie sie beim Baue des Arlbergtunnels bestanden hat, in die Arbeitsstrecken eingeführt werden wird. Die südliche Strecke einerseits von Klagenfurt zum Karawankentunnel, dann die Zwischenstrecke zwischen den beiden Tunnels und die Fortsetzung nach Triest sind gegenwärtig in der Detailprojectirung begriffen, und es wird danach getrachtet, die politische Begehung und die Bauvergebung möglichst bald durchzuführen.

Unter den Alpenbahnen ist noch die Pyhrnbahn zu erwähnen, die verhältnissmässig kleinste, deren Tunnel 4700 m lang ist, an welchem einstweilen mit Handbetrieb gearbeitet wird.

Ihre Vollendung ist nicht so dringlich, weil das Arbeitsobject kein so grosses ist; es soll aber getrachtet werden, womöglich die nördliche Zufahrtsstrecke, welche von der dortigen Industrie lebhaft gewünscht wird, schon früher in Betrieb zu setzen, bevor der Tunnel zur Eröffnung gelangt.

Ich komme nun zu der grossen Betriebsbahn, welche in Galizien gebaut wird, die Linie Lemberg—Sambor—Grenze am Uszok-Passe. Von dieser Linie ist die erste Hälfte, nämlich Lemberg—Sambor, 172 km, in vollem Bau, und es sind die Arbeiten derart im Zuge, dass die Eröffnung der Theilstrecke Lemberg—Sambor für den öffentlichen Verkehr bereits im Herbste des Jahres 1903 erfolgen kann. Für den schwierigeren, eine Gebirgsbahn darstellenden Theil der Linie von Sambor bis zum Uszok-Passe ist nach abgeführter politischer Begehung das Bauvergebungsoperat sofort in Angriff genommen worden. Dasselbe ist nunmehr soweit gediehen, dass in Bälde an die Offertausschreibung und sodann an die Bauvergebung geschritten werden kann.

Es unterliegt sonach keinem Zweifel, dass die Uebergabe der gesammten Linie bis zur ungarischen Grenze an den Verkehr termingemäss, d. i. im Jahre 1904, erfolgen wird.

Rakonitz—Laun, die Linie, welche eine wichtige Ergänzung des Staatsbahnnetzes für den Kohlenverkehr aus dem erzgebirgischen Braunkohlenreviere nach dem Süden darstellt, ist im Projecte soweit vorgeschritten, die Detailprojecte sind so weit abgeschlossen, dass demnächst die politische Begehung eingeleitet wird. Die Zwischenzeit wird zur Aufstellung des Detailoperates benützt, um diese Linie bald auch der Vollendung entgegenzuführen. Es ist dabei jedoch zweifelhaft, ob es möglich sein wird, bis zum gesetzlichen Bautermin, Ende 1902, mit der Linie fertig zu werden.

Die steierische Linie Hartberg—Friedberg ist in einem ähnlichen Stadium; auch hier ist das Detailproject zu vollenden, und dieses wird demnächst der commissionellen Behandlung unterzogen werden. Es hat sich hier das Detailproject verzögert, weil eine Aenderung der Trasse durch den Zusammenhang mit dem Wechselübergange, für welchen neue technische Studien angestellt werden mussten, sich als nothwendig erwiesen hat.

Die Arbeiten in Dalmatien beschränken sich gegenwärtig, nachdem die Linie Gravosa—Bocche di Cattaro Ende des vorigen Jahres eröffnet worden ist, auf die Linie Spalato—Dugopolje—Sinj. Diese Linie ist schon in einem ziemlich weit vorge-

schrittenen Baustande und wird voraussichtlich bis September 1903 vollendet werden. Sobald dieser Bau beendet sein wird, werden dann die technischen Organe zur Aufstellung des Detailprojectes für die Linie Dugopolje—Aižano an der bosnischen Landesgrenze disponibel werden, und werden diese Projectirungsarbeiten dann mit allem Nachdrucke zur Ausführung gelangen.

Nicht nur die Neuhauten, hohes Haus, bilden eine grosse Aufgabe für die technische Eisenbahn-Verwaltung, sondern auch die Investitionen, welche auf den Betriebslinien auszuführen sind. Diese Investitionen sind ja zum Theile schon ausserordentlich dringlich gewesen zur Aufrechterhaltung des anstandslosen Verkehres. Es ist daher begreiflich, dass sie in sehr grossem Umfange und gleichzeitig in Angriff genommen werden müssen und dass dies für die technischen Organe der Staatsbahn-Directionen, welche da in erster Reihe in Betracht kommen, eine ganz ausserordentlich grosse und schwere Arbeitslast bildet. Ich bitte darin auch die Ursache zu erkennen, warum die eine oder die andere von diesen Arbeiten nicht so rasch vor sich geht, wie es die Verwaltung wünschen würde. Insbesondere die vom Herrn Abgeordneten Kaftan genannte Ausführung eines zweiten Geleises auf der Strecke Prag—Beneschau ist etwas zurückgebliehen; es wird aber getrachtet werden, das Versäumte einzuholen und so bald als möglich auch in dieser Strecke das zweite Geleise in Bau zu bringen.

Was die Arbeiten an den Bahnhöfen betrifft, so schreiten die Arbeiten auf dem Bahnhofe in Prag programmgemäss vorwärts. In Bezug auf Pilsen hat sich allerdings eine Modification des Projectes ergeben, welche aber, wie ich höre, den wärmsten Beifall der Interessenten findet, und so wird die hier eingetretene Verzögerung reichlich aufgewogen.

Was die Summen im Ganzen betrifft, welche die Staatseisenbahn-Verwaltung mittelst der Betriebsinvestitionen in Umlauf bringt, so möchte ich zwei Ziffern hervorheben, nämlich zunächst die Summe der gesetzmässigen Credite für die Jahre 1901 und 1902, d. i. K 114,316.000. Von dieser Summe ist im Wege der Anticipativbestellungen ein Betrag von K 74,039.600 schon jetzt an die Directionen hinausgegeben worden. In diesen Crediten, welche successive zur Verwendung gelangen, befinden sich für die Bestellung von Fahrbetriebsmitteln K 32,500.000, wogegen für Fahrbetriebsmittel für die beiden Jahre unter Anticipation des Jahres 1903 die Summe von 35 Millionen eingesetzt ist.

Die hochverehrten Herren werden daraus entnehmen, dass wir in Bezug auf die Bestellung von Fahrbetriebsmitteln hart hinter der gesetzlichen Grenze einher sind und dass wir uns in Erkenntniss der Verhältnisse, unter welchen die Waggonbau-Industrie gegenwärtig leidet, bemühen, die Bestellungen so umfangreich als möglich zu gestalten.

Ich möchte mir jetzt erlauben, in aller Kürze auf die Ausführungen der einzelnen Herren zurückzukommen, soweit ich nicht in der Lage war, auf dieselben schon jetzt zu reflectiren. Ich bin zuerst veranlasst, auf einige Anregungen des Herrn Abgeordneten Tambosi zu reagiren. Sie beziehen sich auf die Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes in Südtirol. In dieser Richtung habe ich schon erwähnt, dass sich die Staatseisenbahn-Verwaltung mit lebhaftem Interesse der Realisirung der Linie Trient—Malé widmet und dass das Bestreben des Eisenbahnministeriums auch dahin geht, die Ressourcen des Landes, das sich auch in hohem Grade für den Fremdenverkehr eignet, durch Verbesserung der Communicationen zur Entwicklung gelangen zu lassen. Es darf auch darauf hingewiesen werden, dass in dieser Richtung von Seiten der Staatsverwaltung in der That mehrere bedeutende Leistungen zu verzeichnen sind. Ich erwähne vor Allem, dass die Valsuganabahn, welche mit Staatsgarantie ins Leben gerufen worden ist, nicht nur ursprünglich mit einem namhaften Betrage bedacht, sondern auch, wie sich gezeigt hat, dass das Capital für die Ausführung nicht zureichend war, durch eine erhebliche nachträgliche Action noch weiter einer staatlichen Unterstützung theilhaftig geworden ist. Ebenso darf ich hervorheben, dass die elektrisch betriebene Linie Trient—Malé die einzige Bahn ist, die — eigentlich rein localen Charakters — die weitgehende Unterstützungsform der Staatsgarantie für das Vorzugscapital erhalten hat. Der sehr geehrte Herr Abgeordnete hat über die Tarifpolitik der Südbahn Beschwerde geführt und hervorgehoben, dass namentlich die tirolische Müllerei durch die Tarife der Südbahn Nachtheile erleide. Die Auffassung ist vielleicht nicht begründet, dass die Südbahn es an einem Entgegenkommen für die südtirolische Müllerei fehlen lasse; im Gegentheile, sie ist bemüht, gerade dadurch, dass sie die Tarife so stellt, dass dem ungarischen Mehl die Concurrenz nicht gar zu leicht gemacht wird, zu verhindern, dass es zu leicht in Südtirol eindringe, und dass sie für den Transport von ungarischem Getreide wesentliche Begünstigungen gibt, um es möglich zu machen, dass die Vermahlung des Getreides durch die dortigen Mühlen stattfinden kann. Es ist mir auch in den letzten Tagen zur Kenntniss gekommen, dass der tirolische Mühlenverband sich veranlasst gesehen hat, für diese verständnissvolle Berücksichtigung der Interessen des eigenen Gebietes und insbesondere auch des Gebietes von Italienisch-Tirol der Südbahn-Gesellschaft den Dank auszusprechen.

Ich hätte nun noch auf einige Ausführungen des Herrn Abgeordneten Dr. Ellenbogen zu reagiren und ich werde mich bestreben, das möglichst kurz zu thun. Es ist aber das Material, welches er vorgebracht hat, ein so umfangreiches, dass ich immerhin noch eine geraume Zeit in Anspruch nehmen werde.

Die Beschwerden des Herrn Abg. Dr. Ellenbogen gegen die Staatseisenbahn-Verwaltung sind eine ständig wiederkehrende Erscheinung bei jeder Eisenbahndebatte in diesem hohen Hause. Diesmal hat es mich, wie ich gestehen muss, schmerzlich berührt, dass der Herr Abgeordnete eine ganze Reihe von Eisenbahnfunctionären persönlich angegriffen hat. Er hat solche Angriffe gerichtet gegen meinen Amtsvorgänger, gegen den General-Director der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, gegen den dortigen Betriebs-Director, gegen einige Staatsbahn-Directoren, gegen einen Heizhausleiter u. s. f. Ich habe die Pflicht, diesen Angriffen entgegenzutreten, halte dieselben für nicht begründet und glaube, dass auch das hohe Haus denselben kein Gewicht beilegen wird. An den Ausführungen des Herrn Dr. Ellenbogen ist das Charakteristische — ich glaube, dass das hohe Haus auch schon beim Anhören den gleichen Eindruck gehabt haben wird — eine ungeheure Fülle von Details, von einzelnen Thatsachen, von einzelnen Facten, die mit grosser Bestimmtheit hingestellt werden, denen man es aber auf den ersten Blick ansieht, dass sie, wie sie dargestellt werden, unmöglich richtig sein können. Es ist ja meine Pflicht, und ich habe es immer als solche erklärt, allen Unzukömmlichkeiten, Missständen und Ungehörigkeiten, die sich bei einer so grossen Verwaltung, wie das österreichische Staatsbahnnetz ist, nie ganz vermeiden lassen, nachzugehen, wenn mir derartige Facta zur Kenntniss gebracht werden, Erhebungen einzuleiten und zu constatiren, ob wirklich derartige Missstände bestehen; wenn sie bestehen, sie abzustellen und diejenigen, welche daran Schuld tragen, zur Verantwortung zu ziehen. Diesem Grundsatze folgend, habe ich bei einem früheren Anlasse, und zwar bei der vorjährigen Rede des Herrn Abg. Dr. Ellenbogen am 22. Mai, eine ungeheuer genaue und minutiöse Enquête über alle die Beschwerdefacta angeordnet, welche in seiner Rede enthalten waren, eine Erhebung nicht blos durch das zuständige Departement des Ministeriums, sondern auch bei den betreffenden Staatsbahn-Directionen und sonstigen unterstehenden Behörden.

Das statistische Ergebniss dieser Erhebung erlaube ich mir zur Kenntniss zu bringen: Es waren in der damaligen Rede des Herrn Abg. Dr. Ellenbogen enthalten 28 Beschwerdefacta. Von diesen Beschwerdefacten haben sich nach der, wie ich versichere, mit der grössten Objectivität und Gewissenhaftigkeit gepflogenen Erhebung 14 als gänzlich unrichtig herausgestellt. Ein Beschwerdefactum war in nicht zutreffender Weise wiedergegeben, bei drei Beschwerdefacten war der Sachverhalt anders wiedergegeben, als er sich wirklich verhalten hat; dann wurden vier Thatsachen vorgebracht, welche eigentlich nicht beanständet werden können, weil sie den nun einmal bestehenden Vorschriften entsprechen, und dann waren noch zwei Beschwerden über den Erfolg der Gehaltsregulirung, welche nach der Meinung der erhebenden Organe auf eine subjective Auffassung beruhen.

Es haben sich sonach von den 28 Beschwerdefacten 14 als ganz unrichtig und 10 als nicht zutreffend erwiesen. Richtig vorgebracht und als Unzukömmlichkeiten erkannt wurden zwei Beschwerdefacten. Theilweise richtig vorgebracht war ein Beschwerdefactum, und mangels concreter Angaben konnte nicht weiter verfolgt werden ebenfalls ein Beschwerdefactum. Obwohl nun diese Ausbeute eigentlich eine geringe ist, werde ich doch nicht unterlassen, auch die diesmal vorgebrachten Beschwerdefacten des Herrn Dr. Ellenbogen einer eingehenden Erhebung zu unterziehen und amtszuhandeln nach bestem Wissen und Gewissen.

Unter den Vorwürfen, welche gegen die Staatseisenbahn-Verwaltung erhoben worden sind, hat sich insbesondere auch befunden die Klage darüber, dass das Personal zu sehr angestrengt sei, dass man zu wenig Rücksicht darauf nehme, dass die Leute sich erholen können, kurz, dass der Dienstturnus ein zu schwerer sei.

Hohes Haus! Ich habe früher die Ehre gehabt, auseinanderzusetzen, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung ebensowohl aus Sicherheitsrücksichten wie aus humanitären Rücksichten sich

bemüssigt gesehen hat, wesentliche Erleichterungen in Bezug auf die Dienst- und Ruhezeiten bei den verschiedenen Dienstzweigen des executiven Dienstes einzuführen. Es ist natürlich damit verbunden eine Neueintheilung der Turnusse, eine Aenderung des ganzen Arbeitsverhältnisses. Es kann vielleicht in einzelnen Fällen zusammentreffen, dass vielleicbt hie und da etwas mebr zusammenkommt, aber die Grenzen werden gewiss nicht überschritten, welche durch die allgemeinen Vorschriften gegeben sind. Und ich kann die Gewähr dafür übernehmen, dass die Vorschriften auch wirklich gehandhabt werden.

Ich bin sogar der gegentheiligen Klage begegnet, es ist mir sogar gesagt worden, dass bei gewissen Kategorien des Personals seit der Einführung der Dienst- und Rubezeiten sich eine zu geringe Beschäftigung ergibt. Und es sind insbesondere solche Bemerkungen gemacht worden auf Linien, welche weniger frequent sind und wo also die Einfübrung der neuen Dienst- und Ruhezeit wirklich mit einer bedeutenden Zunahme der freien Zeit des Personals verbunden ist. Ich habe Kenntniss bekommen von dem Schreiben einer Bahnwächtersfrau. Diese Bahnwächtersfrau hat einem Vertrauensmann geschrieben, es ist nicht gut, was die Staatsbahn-Verwaltung jetzt macht; ihr Mann hat zu viel freie Zeit, ihr Mann wird ein Lump, er geht ins Wirthshaus und vertrinkt sein Geld. Es liegt mir ja ferne, das zu generalisiren, aber es ist ein Detail.

Was die Klagen betrifft, welche der Herr Abgeordnete über die Verminderung der Conducteure geäussert hat, dass nämlich zu wenig Conducteure die Züge begleiten, dass dies sicherheitsgefährlich sei, so kann ich ihn darüber vollständig beruhigen. Die Behauptung, respective die ihm zugekommene Nachricht von den Schnellzügen, welche nur mit einem Conducteur fahren, ist absolut falsch. Nur auf den Localbahnen gibt es Züge, welche nur von einem Conducteur begleitet sind; auf den Hauptbahnen gibt es solche Züge überhaupt nicht. Diese Localbahnzüge führen dann einen oder zwei Wagen. Es kann allerdings vorkommen, dass der Heizer zum Ausladen schwererer Gepäckstücke herangezogen wird, wenn der Conducteur das nicht bewältigen kann. Das hat aber mit der Betriebssicherheit nichts zu thun, weil das nur in der Zeit geschieht, wo der Heizer auf der Maschine nichts zu thun hat. Das gleiche Vorgehen wird überall im Auslande auf den Localbahnen eingehalten. Es ist also gar nicht abzusehen, warum wir, die wir doch auch Grund haben, mit der Oekonomie ernstlich zu rechnen, diesen Vorgang nicht anwenden sollen.

Was die Manipulation im Zuge betrifft, so ist ja bekannt, dass dort, wo die Manipulationsarbeit, die schriftliche Arbeit, die Ausfertigung der Frachtkarten u. s. w. grössere Dimensionen annimmt, eigene Manipulations-Conducteure dem Zuge beigegeben sind, so dass nur bei geringerer Frequenz, bei geringerem Arbeitsquantum diese Arbeit auch nebenbei von dem Conducteur besorgt wird.

Die Angelegenheit der Gehaltsregulirung ist, glaube ich, schon so oft und viel erörtert worden, dass ich darauf nicht mehr zurückkommen möchte. Aber was die Prämienauflassung betrifft, welche auch gestern zum Gegenstande der Bemängelung gemacht worden ist, so ist das eine ganz interessante Geschichte. Die Prämie ist aufgelassen, aber es ist ja nur die Instandhaltungs-Prämie aufgelassen worden, was wohl dem Herrn Abgeordneten bekannt sein dürfte, und zwar mit 280.000 Kronen anlässlich der Gehaltsregulirung, das beisst so, dass die Locomotiven, die nach dem 1. November 1899 aus der Hauptreparatur kommen, nicht mehr in Prämie kommen, sondern nur die Maschinen, die schon früher aus der Reparatur gekommen sind. Von diesen Prämien entfallen Antheile an diverse Werkstättenorgane, diverse Heizhausorgane, die Locomotivführer. Aus Anlass der Aufhebung dieser Prämien wurde den Locomotivführern und den Locomotivführer-Stellvertretern zum Ersatze eine doppelte Vorrückung eingeräumt. Es wurden diejenigen, welche bei normaler Einreihung anlässlich der Gehaltsregulirung bloss 100 Kronen gehabt haben, um eine Gehaltsstufe höher eingereiht. Die übrigen bisherigen Percipienten wurden nicht separat entschädigt. Nun laufen diese Prämien immer fort, und es ist ein merkwürdiges Spiel des Zufalles, dass der Bedarf für diese Prämien im Jahre 1901 nicht kleiner, sondern grösser geworden ist als im Jahre 1899. Anstatt 280.000 Kronen sind als Instandhaltungs-Prämien im Jahre 1901 322.000 Kronen gezahlt worden. Das liegt eben in der sorgfältigen Instandhaltung der Maschinen. Es sind gute Maschinen gewesen u. s. f.

Was die Materialersparniss-Prämie, deren Aufhebung auch als ein Nachtheil für das Personal bezeichnet worden ist, betrifft, so ist diese in nur ganz geringem Umfange berührt worden. Sie blieb aufrecht für die Locomotivführer und Heizer, für die Pumpenwärter und Putzer. Nur die Heizhausorgane sind vernünftigerweise an dieser Prämie, die ausschliesslich dem Fleisse und der Umsicht des Maschinenführers und Heizers zu verdanken ist, nicht betheiligt. Für sie wurde die Prämie aufgehoben mit 96.000 Kronen. Dagegen ist sie für die Anderen aufrecht geblieben und erforderte im Jahre 1901 einen Aufwand von 1,512.200 Kronen gegen 1,414.000 Kronen im Jahre 1899. Es ist also ganz unricbtig, dass infolge der Gehaltsregulirung dem Prämienpersonal ein wesentlicher Entgang zugefallen ist, im Gegentbeile, der Bezug an Prämien betrug im Jahre 1901 1·49 Kronen, und er hat seit dem Jahre 1895 zwischen 1·42 Kronen und 1·50 Kronen per Locomotivkilometer variirt, so dass also in dieser Richtung eine Klage des Prämienpersonals nicht begründet erscheint.

Der Herr Abgeordnete hat die Protectionswirthschaft bei den Staatsbahnen sehr getadelt. Er war so freundlich, mich persönlich davon auszunehmen, wofür ich ihm danke. Der Fragebogen, den er beanständet hat, ist ein Vermächtniss aus der Zeit der Privatbahn-Verwaltungen, wir haben diesen Fragebogen nicht verfasst. Er ist aber vielleicht nicbt gar so unzweckmässig, denn gerade vom Standpunkte der möglicbsten Hintanhaltung einer möglichen Protection — und ich kann dem Herrn Abgeordneten versichern, dass ich in dieser Richtung es an Bemühungen nicht fehlen lasse — ist es vielleicht nicht ohne Interesse für die Verwaltung, zu sehen, was für Wege die Empfehlung genommen hat und von wo diese Empfehlung stammt. Ich glaube daher, dass kein Anlass vorliegt, an diesem Fragebogen irgend etwas zu ändern.

Ich möchte nunmehr auf die galizischen Verhältnisse übergehen und habe da vor Allem den schmerzlichen Eindruck zu constatiren, den mir die heftigen Anwürfe des geehrten Herrn Abgeordneten gegen die Person des Staatsbahn-Directors in Lemberg Hofrath Wierzbicki zurückgelassen haben. Hofrath Wierzbicki ist ein altgedienter Eisenbahnfunctionär, ein Mann, dessen selbstlose und hingebungsvolle Pflichterfüllung ihm nicht nur im Kreise der ganzen Staatseisenbahn-Verwaltung, sondern auch im ganzen Lande die böchste Achtung und Verehrung sichert. Es bätte eine ebrenvolle und lange Dienstlaufbahn genügen sollen, um ihn gegen derartige Anwürfe zu schützen. Nachdem das aber nicht der Fall war, halte icb es für meiue Pflicht, den vehementen Angriffen, welche gegen ihn erhoben worden sind, entgegenzutreten.

Die Angriffe sind eigentlich durch gar nichts Anderes motivirt als dadurch, dass Hofrath Wierzbicki in seinem Bezirke auch Vereinigungen von Eisenbahn-Bediensteten, ich weiss nicht, wie ich sagen soll, tolerirte oder dass er Vereinigungen sich bilden liess — was er ja übrigens nach unserem Vereinsgesetze gar nicht hindern kann — welche nicht socialdemokratischer Natur sind. Das ist der einzige Vorwurf, der gegen ihn erboben wurde. Ich bitte es mir nicbt übel zu nehmen, wenn ich sage: In diesem Zusammenhange der Angriffe gegen Hofrath Wierzbicki, dass dort ein nichtpolitischer Geselligkeitsverein der Eisenbahner besteht, kommt eben der Terrorismus zum Ausdrucke, den wir leider sehr häufig bemerken, dass man nur für sich allein Privilegien will, den Anderen aber dieselben verweigert. Was den Umstand betrifft, dass icb über Anrathen des Hofrathes Wierzbicki diesen Geselligkeitsverein in Lemberg besucht habe, so bin ich, glaube ich, darüber keine Rechenschaft schuldig. Was aber die Schmähungen und Beleidigungen betrifft, welche der Herr Abgeordnete gegen die Mitglieder des Vereines erhoben bat, so muss ich es den Mitgliedern überlassen, ihm die gebührende Antwort zu geben. Der Herr Redner hat sie „Falschspieler“ und Aehnliches genannt.

Ich komme damit sehr gegen meine ressortmässige Neigung auf das politische Gebiet. Es wird und ist mir aucb neuerdings wieder der Vorwurf gemacht worden, als ob die politische Gesinnung verfolgt würde. Ich kann nur nochmals versichern, wie ich das hohe Haus schon oft versichert habe, dass das der Staatseisenbahn-Verwaltung absolut ferne liegt. Ich muss die Behauptung, als ob die Gesinnung der Bahnbediensteten irgend einer Controle oder einer Stellungnahme seitens der Verwaltung unterliegen würde, als vollständig unbegründet zurückweisen. Es liegt ein derartiges Vorgehen der Staatseisenbahn-Verwaltung, die wirklich andere Sorgen hat, als sich üm die politischen Meinungen der einzelnen Bahnbediensteten zu kümmern, vollständig ferne. Was aber die Verwaltung nicbt ignoriren darf und wogegen sie pflichtgemäss einschreiten muss, das ist, dass unter dem Deckmantel irgend einer parteipolitischen Parole von den Bediensteten Handlungen verübt werden, welche dienstordnungsmässig verboten und strafbar sind. Dass sich auf diese Art durch die systematische Verhetzung gegen die Vorgesetzten, durch die systematische Verhetzung des Personals unter einander schliesslich eine illegale Autorität bildet, welche sich an die Stelle der

legalen Autorität setzt, dass kann keine Eisenbahn-Verwaltung und überhaupt keine geordnete Verwaltung zulassen. Das ist nicht möglich. Es wird in diesem, sowie in anderen Dienstzweigen eben nicht anders möglich sein, Niemand kann zwei Herren dienen; wer einem Dienste sich widmen will, der muss seine individuellen Rechte soweit unterordnen, dass er den übernommenen Dienstpflichten gerecht werden kann. Ein Anderes ist nicht möglich. Ich erlaube mir, mich hier darauf zu berufen, was Seine Excellenz der Herr Ministerpräsident und auch meine Ministercollegen, die Minister des Handels und des Unterrichtes, bei jeder Gelegenheit hier im hohen Hause vertreten haben. Ich muss diese Meinung ebenfalls aufrecht halten.

Es sind mehrere Fälle vorgebracht worden, aus welchen der Herr Abgeordnete die Folgerung zog, dass doch eine Gesinnungsverfolgung bestehe. Diese Fälle sind aber, so weit ich davon unterrichtet bin, absolut nicht concludent. Ich werde die Fälle erheben. Einer der Fälle ist mir bekannt, es ist ein recht trauriger, recht bedauerlicher Fall. Das ist der Fall des früheren Conducteurs, nunmehrigen Magazinsaufsehers Podloga in Triest.

Ich kann dem hohen Hause versichern, dass das Vorgehen der Staatsbahn-Direction Triest, deren Vorstand nicht nur den begründeten Ruf eines ausgezeichneten Fachmannes, sondern auch den Ruf eines ruhigen, milden und humanen Mannes geniesst, gegenüber diesem armen Menschen so mild und nachsichtig als nur möglich war. Aber wir haben es hier mit einem traurigen Opfer gewisser Verhältnisse zu thun. Wie die Herren aus dem vorgelesenen Briefe und aus dem Factum des Selbstmordversuches entnommen haben, ist der arme Mann offenbar etwas zur Exaltation geneigt. Nun ist in ihm durch seinen Eintritt in den Verein, in dem er auch eine — ich weiss nicht, welche — Stelle bekleidet hat, offenbar eine ganz falsche Vorstellung von seinen Rechten und Pflichten entstanden. Der Mann hat nicht nur in dem Vereine agitirt — das ist eine Sache, über die weiter gar nicht zu sprechen wäre — sondern er hat noch etwas Anderes gethan. Er hat sich schliesslich als eine Autorität über die Dienstesautorität aufgespielt und die ganze Station St. Andrae commandiren wollen. Er hat in Anspruch genommen, dass alle Angelegenheiten, die dort verhandelt werden, von ihm aus ressortiren, dass die Bediensteten sich an ihn wenden sollen, wenn sie eine Beschwerde haben u. s. w. Ja, um Gottes willen, können derartige Verhältnisse geduldet werden? Und was ist ihm schliesslich geschehen?

Was hat die Direction nach durch lange Zeit fortgesetzter, ganz entschieden dienstwidriger und nicht tolerabler Aufführung seinerseits gegen ihn gethan? Sie hat ihn von Triest nach Podgorje versetzt, das heisst 27 Kilometer weit; das ist so weit wie von Wien nach Mödling. Da soll nun der Mann, wie es heisst, nicht mehr in die Lage gewesen sein, die Trennung von seiner Familie zu ertragen! Ja, es hätte ihn doch Niemand gehindert, seine Familie auch dorthin zu nehmen, und die Entfernung von 27 Kilometern ist doch auch kein Hinderniss für ihn gewesen, in seiner freien Zeit seine Famile zu sehen. Er ist auch sehr häufig nach Triest gefahren, aber nicht zu seiner Familie, sondern in seinen Verein und hat daselbst seine Thätigkeit fortgesetzt.

Ich habe das innigste Mitleid mit derartigen armen Opfern, das ist die perniciöse Wirkung, welche gewisse Theorien, gewisse Vorstellungen auf diese armen Bediensteten haben, welche nicht die Bildung und Intelligenz besitzen, um sich da zurechtzufinden.

Ein weiteres Factum, welches der geehrte Herr Abgeordnete sehr scharf beurtheilt, ist die Verweigerung der Erlaubniss zur Bildung eines neuen Locomotivführervereines. Ich könnte diese Angelegenheit ganz einfach mit dem Hinweise darauf als erledigt erklären, dass die competente Vereinsbehörde das Verbot erlassen hat und dass die oberste gerichtliche Instanz, welche wir für derartige, die staatsbürgerlichen Rechte betreffenden Fragen besitzen, nämlich das Reichsgericht, dieses Verbot bestätig hat. Damit ist die Sache formell abgethan. Ich glaube aber, dass es der Ressortleitung des Eisenbahnwesens ziemt, auch ihren Standpunkt in dieser Frage nur mit einem Worte darzulegen.

Es ist bekannt, dass die Locomotivführer verschiedene Vereine haben, dass die Vereinsthätigkeit unter ihnen eine ganz bedeutende ist. Nun hat sich ein neuer Verein unter ihnen bilden wollen, und dieser ist als bedenklich befunden worden; gewiss nicht von dem Standpunkte aus, als ob man in der Vereinigung der Locomotivführer irgend etwas Gefährliches oder Bedenkliches sehen konnte, aber wohl von einem anderen Standpunkte aus, nämlich von dem, dass diese Vereinsbildung den Zweck verfolgt hat, den Stand der Locomotivführer in ein gewisses politisches Getriebe hineinzuziehen! Das Eisenbahnministerium hat in dieser Angelegenheit auch eine Meinung. Das Eisenbahnministerium hat die volle Ueberzeugung von der unerschütterlichen Pflichttreue der Locomotivführer, die Eisenbahnverwaltung ist stolz auf ihr Locomotivführercorps, aber sie ist glücklich darüber, dass durch den Spruch des Reichsgerichtes die Gefahr abgewendet ist, dass dieses Corps politischen Einflüssen dienstbar gemacht werde, die weder in seinem, noch im Interesse des Dienstes gelegen sind.

Ich möchte nur noch mit einigen Worten suf die Bemerkungen des Herrn Abgeordneten aus Galizien zurückkommen, der sich dagegen gewendet hat, dass in dem Organismus der centralen Eisenbahnbehörden auch die Generalinspection vertreten sei, und gemeint hat, es wäre zweckmässig, die Generalinspection aufzulassen. Ich glaube, dass er sich über die Entstehungsgeschichte der Generalinspection nicht ganz klar ist. Er hat nämlich gemeint, die Generalinspection sei zu einer Zeit errichtet worden, wo lauter Privatbahnen in Oesterreich waren. Das ist nicht richtig. Die Generalinspection trägt schon von ihrer Geburt an den Stempel der Anwendbarkeit, sowohl auf die Staats- als auch auf die Privatbahnen und ist ursprünglich ihrer Idee nach eine Behörde gewesen, welche den besonderen Zweck verfolgte, auch die Staatsbahnen zu beaufsichtigen. Der Grund davon ist, dass man eben in der Wahrung der Controle und Aufsicht über den Eisenbahnbetrieb ein so hohes öffentliches Interesse erkannt hat, dass man selbst Staatsorganen gegenüber, was ja eigentlich abnormal ist, ein zweites Staatsorgan bestellt hat, um jene Staatsorgane zu überwachen, und heute ist es vielleicht gut, in dieser Angelegenheit eher etwas zu viel als zu wenig zu thun.

Der Herr Abgeordnete Kaftan ist — indem ich die Details übergehe, ich bitte um Entschuldigung, es ist schon sehr spät — zum Schlusse seiner Ausführungen auch auf die Verstaatlichungsfrage gekommen und hat an die Regierung die Aufforderung gerichtet, sich die Verstaatlichung angelegen sein zu lassen.

Wie ich schon in diesem hohen Hause bei der ersten Lesung des Antrages Kaftan-Maštálka zu erklären die Ehre hatte, verkennt die Regierung durchaus nicht die Vortheile, welche mit einer successiven Vereinigung der grossen Privatbahnnetze mit dem Staatseisenbahnnetze verbunden wären, insbesondere die Vortheile für den öffentlichen Verkehr, die Vereinfachung der Tarife, die Verbesserung der Zugsverbindungen, lauter Vortheile, welche dem Publicum sehr werthvoll sind und zu gute kommen würden.

Was die Ressortleitung des Eisenbahnwesens betrifft, so braucht sie, glaube ich, ein Bekenntniss in dieser Richtung nicht abzulegen, denn das Eisenbahnministerium muss ja naturgemäss auf dem Standpunkte stehen, dass es am besten wäre, alle Bahnen einheitlich zu verwalten, um nicht durch Eigenthumsgrenzen und Besitzunterschiede in der Entfaltung der Ressortthätigkeit gehemmt zu sein.

So sehr nun die Vortheile der Verstaatlichung anerkannt werden, so darf doch andererseits nicht übersehen werden, dass die Frage eine ausserordentliche Tragweite für die Staatsfinanzen hat. Auch der Herr Abgeordnete Kaftan hat das sehr deutlich hervorgehoben. Es handelt sich nicht nur um die Staatsgebahrung, um Einnahmen und Ausgaben, sondern auch um das grosse Problem des Staatscredits, welcher bei einer grossen Verstaatlichungsaction lebhaft in Anspruch genommen wird. Auch diese Rücksicht empfiehlt dringend, sich von jeder Ueberstürzung fernzuhalten.

Ursprünglich, aber in der letzten Zeit schon weniger, ist auch die Meinung in der Oeffentlichkeit vertreten worden, es sei die Verstaatlichung eine Panacée für alle finanziellen Schwächen und Leiden des Staatsbetriebes.

Die Regierung kann diese Anschauung nicht theilen. Denn es ist ja richtig, dass, wenn die neu hinzutretenden Bahnen nach ihrem actuellen Ertragswerthe erworben werden, dann die spätere Steigerung des Erträgnisses dem Staate zugute kommt und also auch die Ergebnisse des Staatsbahnnetzes verbessert werden. Wird es aber eine solche Steigerung in den nächsten Jahren geben?

Die Erfahrung der letzten Zeit spricht eher für das Gegentheil!

Aber auch, wenn eine Steigerung angenommen wird, so wird man doch nicht verkennen dürfen, dass im Staatsbetriebe die Interessenten nicht so leicht zufriedenzustellen sind als unter der Privatwirthschaft, dass in Bezug auf die Fahrpläne, die Tarife, die Besserstellung des Personals Anforderungen gestellt werden, welche die Privatbahnen sehr leicht ablehnen, welche die Staatsbahnverwaltung aber nicht ablehnen kann. Auch aus diesem Grunde wird daher eine besondere Vorsicht in Bezug auf die Fortsetzung der Verstaatlichungsaction geboten sein.

Was die Frage der Modalitäten der concessionsmässigen Einlösung der Oesterreichischen Nordwestbahn betrifft, bestehen, wie dem hohen Hause aus den Verhandlungen der Jahre 1895 und 1896 bekannt ist, derzeit mehrfache Vorfragen, welche theils eine principielle Bedeutung haben, theils eine grosse finanzielle Tragweite besitzen. Diese Vorfragen müssen gelöst werden, bevor man an eine Verstaatlichung bezüglich der Oesterreichischen Nordwestbahn herantreten kann. So wenig es nun der Regierung zugemuthet werden kann, dass sie bei der Lösung dieser Vorfragen, auf die ich dann sofort zu sprechen kommen werde, sich einfach auf den Standpunkt der Gesellschaft stellt, so kann andererseits auch nicht der Gesellschaft zugemuthet werden, dass sie einen nach ihrer Meinung begründeten Anspruch nicht zur Geltung bringe. Und ich glaube, hohes Haus, es bei diesem Anlasse aussprechen zu sollen, die berufsmässige Vertretung des Standpunktes einer Actiengesellschaft durch ihre Organe oder Functionäre kann nicht mit Grund einen Anlass bieten, diese Organe zu beleidigen oder anzugreifen.

Ich habe es daher auch lebhaft bedauert, dass in der Oeffentlichkeit und in diesem hohen Hause bei einem früheren Anlasse und auch heute wieder solche Angriffe und Vorwürfe gegen den leitenden Functionär der beiden genannten Gesellschaften, den Präsidenten der Staatseisenbahn-Gesellschaft und Vicepräsidenten der Nordwestbahn gerichtet worden sind, Angriffe, welche ich für ungerechtfertigt halte. Ich möchte zugleich auch den Anlass benützen, um zu constatiren, dass in der Oeffentlichkeit über die Art der Führung der Verhandlungen, welche in früherer Zeit wegen Verstaatlichung dieser beiden Bahnen stattgefunden haben, abträgliche Meinungen verbreitet worden sind, welche mit dem wirklichen Sachverhalte durchaus nicht in Einklang zu bringen sind.

Auf die einzelnen Fragen übergehend, habe ich vor Allem die Steuerfrage des Ergänzungsnetzes hervorzuheben. Das Ergänzungsnetz tritt erst im Jahre 1903 in die Steuerpflicht. Es ist ganz klar und bedarf keiner weiteren Erörterung, dass eine frühere Verstaatlichung für den Staat von wesentlichen finanziellen Nachtheilen begleitet wäre. Die zweite Frage ist die Frage des zweiten Geleises. Ich habe die Ehre, dem hohen Hause mitzutheilen, dass die Regiernng im December v. J. an die Gesellschaft die Aufforderung in zwei parallelen Erlässen gerichtet hat sowohl bezüglich des Ergänzungsnetzes als auch bezüglich des garantirten Netzes, an die Legung des zweiten Geleises zu schreiten und zu diesem Zwecke vor Allem die Detailprojecte, soweit sie noch nicht zur Verfügung stehen, auszuarbeiten. Die Gesellschaft hat gegen diesen Auftrag, in welchem ihr zugleich erklärt wurde, dass die Regierung die Heranziehung der Garantie zu diesem Zwecke nicht als concessionsmässig begründet erachten könne, die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof ergriffen. Ich muss es aber als ein gewisses Entgegenkommen der Gesellschaft hervorheben, dass sie sich nicht auf den Standpunkt gestellt hat, mit der Ausarbeitung der Projecte bis zur Austragung dieser Streitfrage zu warten, sondern sich bereit erklärt hat, mit der Ansarbeitung der Projecte sofort zu beginnen, jedoch hat sie den ihr ursprünglich bis 15. Juni gestellten Termin nicht einhalten zu können erklärt, und es wurde ihr eine Terminerstreckung bis 15. October bewilligt. In dieser Richtnng sind die Arbeiten im Zuge, und es wird parallel, während die Ausarbeitung der Projecte stattfindet, auch die Streitfrage vor dem Verwaltungsgerichtshofe zum Austrage zu bringen sein.

Es ist aber klar, dass wichtige Opportunitätsrücksichten dafür sprechen, während des Zuges dieser Operationen mit der Verstaatlichung der Nordwestbahn nicht vorzugehen, zumal ja für die in dem Berichte des Subcomité erwähnte Refundirung der Kosten für das zweite Geleise ein Rechtstitel nicht besteht und eine solche Refundirung eben nur im Wege des freiwilligen Uebereinkommens bedungen werden kann. Es bleibt daher nichts Anderes übrig, als die Anstrengungen fortzusetzen, diese Vorfrage des zweiten Geleises möglichst bald zur Lösung zu bringen und unter strenger Wahrung der finanziellen Interessen des Staates, aber auch unter Bedachtnahme auf die Erhaltung der Creditfähigkeit der Gesellschaft, die Ansprüche des Staates im Wege der Austragung der erhobenen Beschwerden zur Geltung zu bringen.

Etwas anders liegt die Sache bei den Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Allerdings sind auch hier sehr tiefgehende Differenzen in Bezug auf den Umfang und Inhalt der Geltendmachung des staatlichen Einlösungsrechtes vorhanden, Differenzen, welche auch materiell ausserordentlich tief einschneiden, wobei es sich um Beträge von vielen Millionen handelt. Immerhin ist es aber vielleicht nicht ausgeschlossen bei dieser Gesellschaft, wo die Opportunitätsrücksichten nicht so wie bei der Nordwestbahn den sofortigen Eintritt in Verhandlungen widerrathen, nicht mitspielen, in eine Verhandlung zu treten und zu versuchen, ob es möglich ist, die Gesellschaft zu einer Verstaatlichung unter annehmbaren Bedingungen zu bestimmen. Dabei bleibt immer eine wesentliche Schwierigkeit bezüglich der Nebenunternehmungen, welche die Gesellschaft besitzt. Sollten diese Verhandlungen nicht zum Ziele führen, oder sollte es nicht gelingen, eine Formel zu finden, bei welcher sowohl der Staat als die Gesellschaft sich befriedigt erklären können und welche insbesondere auch Aussicht hätte, in diesem hohen Hause zur Annahme zu gelangen, dann wird allerdings nichts Anderes erübrigen, als auch bei der Staatseisenbahn-Gesellschaft den Weg des Streites zu betreten, und es wird dann vor denjenigen Instanzen, welche zur Austragung derartiger Fragen berufen sind, die Frage ausgetragen werden müssen, ob der Staat oder die Gesellschaft mit ihrer Auffassung der Einlösungsbestimmungen Recht hat.

Die Regierung ist bereit, ihre Bemühungen daran zu wenden, dass die besprochenen Verstaatlichungsfragen ihrer Lösung zugeführt werden. Sie kann sich diese Lösung aber nur denken innerhalb der unübersehreitbaren Grenzen, welche das staatsfinanzielle Interesse und die Controle des hohen Hauses ihr ziehen. Die Regierung ist bereit, zu verstaatlichen, aber nicht um jeden Preis.

Abg. Dr. Kolischer: Die Manen des verewigten Ministers Dr. Kaizl umschwirrten die bisherige Debatte, durch die sich wie ein rother Faden die Frage zog, warum eigentlich unsere Staatsbahnen so wenig tragen. Es drängt zur Beantwortung der Frage, ob es berechtigt sei, von den österreichischen Staatsbahnen dasselbe zu fordern wie von einem privatwirthschaftlichen Betriebe, nämlich die Aufbringung der Spesen und des landesüblichen Zinsfusses. Und da ist zu erwägen, dass die Bahnen für Oesterreich den Ersatz für die nicht vorhandenen Wasserstrassen darstellen, dass unser Verkehr kein intensiver ist, dass unsere Volkswirthschaft eine erst aufstrebende ist, und dass daher bei uns eine Eisenbahnpolitik ohne staatswirthschaftliche Opfer nicht denkbar ist. Redner wirft einen Rückblick auf die Entwicklung der österreichischen Staatsbahnen und fasst dieselbe in zwei Formeln zusammen. Anfangs hatte man den ganz richtigen Gesichtspunkt im Auge, dass die Eisenbahn eine Strasse ist, die nur als Staatsmonopol verwaltet werden könne. Dann kam die Epoche des grössten finanziellen Debacles, wo die grössten Eisenbahnen an Actiengesellschaften verkauft wurden, um sie später zu enormen Preisen zurückzukaufen. Mit dem Jahre 1876 begann die neue Epoche mit dem Sequestrationsgesetze, wo man die bankerotten Gesellschaften verstaatlichte, wo man auch Bahnen zurückkaufte, die noch etwas trugen, aber es wurden die schlechtesten, mit einander in keinem Zusammenhang stehenden Linien zusammengekoppelt. Die ganze Entwicklung des Eisenbahnwesens lehrt uns, dass die Bahnen mit einem viel zu hohem Werthbetrage in die Bücher des Staates gekommen sind. So ist es nur natürlich, dass die Bahn nach diesem Buchwerthe percentuell nicht mehr jenes Erträgniss liefern kann, als sie liefern würde, wenn sie mit dem wahren Werthe ohne Gründungsspesen eingetragen wäre. Man hat nach dem Sequestrationsgesetze Bahnen eingelöst, deren Betriebscoëfficient zwischen 80 und 100 pCt. schwankte, die also nicht einmal das trugen, was die Beamten, die Kohle und das Oel gekostet hatten. Man sagt, die Staatsbahnen wirthschaften schlechter als die Privatbahnen. Warum sind nun die Privatbahnen besser daran als die Staatsbahnen? Als erstes Symptom für die Ertragsfähigkeit einer Bahn ist die Verkehrsdichtigkeit in Betracht zu ziehen, und diesbezüglich beträgt der Durchschnitt bei den österreichischen Staatsbahnen nur den vierten Theil als bei der Nordbahn, und selbst die Südbahn hat eine doppelte Verkehrsdichtigkeit im Vergleiche zu den Staatsbahnen. Ein weiteres Symptom bilden die Terrainverhältnisse.

Der diesbezügliche Durchschnitt für eine Steigerung von 10 bis 25 pro Mille beträgt nun bei den Staatsbahnen 20½ pCt., bei der Nordbahn jedoch nur 9 pCt. und selbst bei der gebirgigen Südbahn nur 17 pCt. Die Ansprüche der Kriegsverwaltung an den Bahnbau und Betrieb bilden speciell für die galizischen Bahnen ein Martyrium. Wir haben für Zwecke der Kriegsverwaltung aufzukommen, an denen auch Ungarn theilnimmt, für Zwecke der — sogenannten — Wehrfähigkeit der Monarchie. Und wenn Sie an eine Erhöhung der Tarife denken — glauben Sie, dass wir bei den ohnehin schwierigen Concurrenzverhältnissen dann überhaupt noch concurrenzfähig blieben? Die bisherige Politik der Staatsbahnen hat ein grosses Verdienst, dass sie in die Verwaltung ein volkswirthschaftliches Princip hineingetragen hat, dass sie Volkswirthschaftspolitik betrieben hat, und dieses Princip müssen wir alle, welcher Partei immer wir sind, hochhalten. In der gegenwärtigen Zeit, unter dem Banne

der wirthschaftlichen Depression, wäre es gewiss nicht am Platze, eine wesentliche Aenderung bei den Tarifen im fiscalischen Geiste durchzuführen, das Rütteln, ja auch nur das Tasten an dem bereits Eingelebten wäre nicht nur schlecht, es wäre verhängnissvoll. Wenn eine Ersparniss erzielt werden soll, so müssen wir an den Sachen und nicht an den Menschen sparen. Redner befürwortet eine möglichste Durchführung der Decentralisation, die in Preussen ausgezeichnete Resultate erzielt hat. Durch die Trennung des Nahverkehres vom Fernverkehre können gleichfalls Ersparungen erzielt und es könnte dadurch auch dem Waggonmangel abgeholfen werden. Die Einführung von Specialwagen bilde ein Postulat aller österreichischen Handelskammern. Redner sieht in der Institution der Staatsbahnen die einzige mögliche Lösung der Communicationspolitik. Wenn es auch in der Börse nahestehenden Journalen heisse, dass die Privatbahnen besser wirthschaften als die Staatsbahnen, so sei Redner doch überzeugt, dass es viel schwieriger sei, von dem buchmässigen Werthe der Staatsbahnen $2^1/_2$ pCt. zu erwirthschaften als 10 pCt. bei der Nordbahn. Die Staatsbahnverwaltung hat aber auch die Macht, im Wege der Concurrenzirung die Privatbahnen zu zwingen, auch ein bischen Volkswirthschaftspolitik zu machen.

Redner wendet sich hierauf zur Besprechung der Eisenbahntarifpolitik. Wenn man von der Complicirtheit der Tarife spreche, so sei zu bedenken, dass auch das Leben complicirt sei, und dass ebenso wie die Vibrationen des Lebens auch die Tarife complicirt sein müssen, wenn sie sich dem Leben anpassen sollen. Es wäre gewiss sehr einfach, ein Barême herzunehmen und dessen Posten von Tagschreibern einfach multipliciren zu lassen, aber es wäre dies ebenso schlecht wie einfach, weil es sich eben den Bedürfnissen nicht anpassen würde. Das Ideal eines Tarifes ist nicht die Schablone, die man wohl nicht ganz entbehren kann, wo man aber etwas Specielles treffen will, muss man individualisiren, nicht mit Protectionen, sondern mit dem grossen Ziele einer gesammtösterreichischen Volkswirthschaft vor Augen. Die Ungarn erstellen ihre Tarife an die Grenzstationen vielleicht sogar unter dem Selbstkostenpreise, sie haben uns auf diese Weise eine Menge von landwirthschaftlichen Artikeln, auch Eisen, bedrohlich concurrenzirt.

Redner gibt eine ziffermässige Darstellung der steigenden ungarischen Ausfuhr von Eisen nach Oesterreich und der sinkenden Ausfuhr österreichischen Eisens nach Ungarn. So sei die ungarische Ausfuhr von Schienen nach Oesterreich in den Jahren 1890 bis 1900 um 1671 pCt. gestiegen, während die österreichische Ausfuhr nach Ungarn in dieser Zeit um 193 pCt. gefallen sei. Aehnlich sei auch das Verhältniss bei nicht cartellirten Artikeln. All das habe Ungarn durch seine Richtungstarife bewirkt. Die Ungarn sind ein selbstständiger Staat und werden innerhalb der Zollgemeinschaft immer eine selbstständige Wirthschaftspolitik machen — machen auch wir eine Wirthschaftspolitik, aber in unserem, im österreichischem Sinne.

Ein Tarif soll vor Allem möglichst wenig schablonenhaft sein, und deswegen muss sich der Polenclub gegen die vom Abgeordneten Foft im Budgetausschusse vorgeschlagene Resolution erklären, wonach im Specialtarife I das Princip der fallenden Scala aufgehoben und durch den Grundsatz einheitlicher kilometrischer Gruppen ersetzt werden soll. Redner beantragt an Stelle der Resolution Foft folgende Resolution: „Die k. k. Regierung wird aufgefordert, durch Erstelluug entsprechender Richtungstarife die heimatliche Production gegen die ausländische Production zu schützen."

Redner wendet sich sodann der Frage der Verstaatlichung zu und erklärt: Die Eisenbahnstrasse ist eine Strasse, und eine Strasse kann nur monopolistisch bewirthschaftet werden. Deshalb ist es ein gesammtösterreichisches Postulat, dass die grossen Bahnen im Besitze des Staates sein müssen, und deshalb werden wir die Bestrebungen der Verstaatlichungsaction unterstützen. Wir werden sie auch unterstützen, weil wir überzeugt sind, dass wir durch den Schlüssel von Marchegg und Bruck gegenüber der anderen Reichshälfte ein Machtmittel in der Hand haben, welches auch in manchem anderen Belange von grosser Bedeutung ist. Die Ungarn haben an den österreichischen Bahnen ein zweieinhalbmal so grosses Interesse als die Oesterreicher an den ungarischen Bahnen, und aus gesammtstaatlichen österreichischen Rücksichten müssen wir Bestrebungen, die grossen Schlüssel bei Marchegg, Bruck und Oderberg in die Hand des Staates zu bekommen, von welcher Seite immer sie kommen mögen, unterstützen. Es ist an der Zeit, die Sünde, die auch wir mit begangen haben, dass wir nämlich seinerzeit die Nordbahn nicht verstaatlicht haben, zu sühnen. Zum erstenmale seit einer Reihe von Jahren finden wir heuer im Budget des Staates keinen Antheil an dem Reinertrage der Nordbahn eingestellt. Wir bedauern das, weil wir darin ein Symptom der wirthschaftlichen Depression sehen. Wenn die Staatsverwaltung die ehrliche Absicht hat, die Nordbahn zu kaufen, wird sie so manipuliren und operiren müssen, dass die bewussten 100 fl. C. M. per Actie nicht merklich überschritten werden. Das ist aber nicht geschehen, und es wäre nur zu wünschen, dass diese Sünde bei den fortwährenden Ansprüchen der Nordbahn auf neuerliche Täriferhöhungen nicht uochmals wiederholt werde.

Was die Frage betrifft, ob die Nordbahn verstaatlicht werden soll oder nicht, so ist darauf hingewiesen worden, dass jetzt der Weichselcanal gebaut wird, welcher der Nordbahn eine Concurrenz bereiten wird. Er schliesse sich in dieser Beziehung dem Abgeordneten Kaftan an, welcher wiederholt bewiesen habe, dass mit der Entwicklung der Canäle auch der Bahnverkehr steigt. Wenn wir die gegenwärtige Krise überstehen und der Canal gebaut wird, werden dies die besten Jahre der Nordbahn sein. Und wenn wir diese Jahre verstreichen lassen, versäumen wir die fetten Jahre und bekommen dann die mageren Jahre der Uebergangsepoche. Daher müssen wir entweder jetzt verstaatlichen oder nie, aber Realpolitik müssen wir machen. Clara pacta — boni amici. Ich habe, schliesst Redner, wiederholt der zweiten Reichshälfte gedacht und bewiesen, dass diese zweite Reichshälfte auf eisenbahntarifarischem Gebiete und auch in manchen anderen Belangen uns braucht. Es hat mir wehgethan, dass gestern im ungarischen Parlamente Worte gefallen sind, als ob wir die Vasallen der anderen Reichshälfte wären. Ich will aber darauf nicht reagiren, weil ich von der Ueberzeugung durchdrungen bin, dass der Moment zu ernst ist, um in das lodernde Feuer noch Oel zu giessen.

Abg. Kubr hält eine Rede in böhmischer Sprache und erklärt schliesslich in deutscher Sprache: Ich muss noch bemerken, dass es mir sehr leid thut, dass Niemand vom Eisenbahnministerium der böhmischen Sprache mächtig ist, und niemand versteht, was wir sagen.

Abg. Stwiertnia bemerkt, dass, so lange nicht alle Privatbahnen verstaatlicht sein werden, kein richtiges Urtheil abgegeben werden könne, ob die Staatsbahnen passiv sind oder nicht. Die Staatsbahnen würden nicht passiv sein, wenn von den Betriebsausgaben jene Posten in Abzug gebracht würden, welche nicht den Verkehrsrücksichten, sondern strategischen Rücksichten dienen. Bei der Beurtheilung des Staatsbahnensystems pflege man auch zu vergessen, dass das gegenwärtige Staatsbahnnetz, wenn es einer Privatgesellschaft gehören würde, seitens des Staates eine Subvention beziehen würde. Wenn diese Subventionen von den Betriebsausgaben in Abzug gebracht werden, erweise sich das Deficit der Staatsbahnen als eine Fabel. Die Mindereinnahmen in den letzten Jahren beweisen nichts Anderes, als dass eine allgemeine wirthschaftliche Depression in der Welt herrscht. Redner verlangt sodann für den Ausbau der Linie Dembica—Jaslo-Koneczno sowohl im Staats- als Landes-Interesse eine Unterstützung der Regierung und tritt für die Ausgestaltung einer Reihe von Stationen in Galizien ein. Er beantragt ferner eine Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, den bei den autonomen Behörden angestellten Beamten, ferner Seelsorgern und Lehrern an öffentlichen Schulen gegen Vorweisung einer amtlichen Legitimation die zweite oder dritte Wagenclasse um den halben Preis zuzuerkennen, und bringt den Wunsch der Bevölkerung in Galizien um Einführung einer vierten Wagenclasse auf den Staatsbahnen vor. Er erörtert sodann das Organisationsstatut des Eisenbahnministeriums vom Jahre 1896 und wünscht eine Aenderung desselben, da das Eisenbahnministerium gleichzeitig Verwaltungsbehörde der Staatsbahuen und Controlbehörde der concurrirenden Privatbahuen ist. Dieses Verhältuiss sei weder im Interesse der Staatsbahnen, noch der Privatbahnen gelegen, und die Elasticität der Verwaltung wie auch der Controle müsse Einbusse erleiden. Für die Verwaltung der Staatsbahnen sollte eine besondere Behörde als General-Direction creirt werden, die direct dem Eisenbahnministerium zu unterstellen wäre; dadurch würde das Eisenbahnministerium entlastet und könnte den Privatbahnen gegenüber entschiedener auftreten. Bei den Staatsbahn-Directionen sollte eine besondere Abtheilung für das Telegraphenwesen und für die Elektotechnik organisirt werden. Ebenso sollte beim Eisenbahnministerium ein besonderes Departement für Sanitätswesen unter Leitung eines Arztes ins Leben gerufen werden. Auch sollten die Bahnbehörden mehr kaufmännischen und commerciellen Geist haben und die Beamtenschaft eine technisch-commercielle sein.

Redner erörtert sodann das Sparsystem bei den Staatsbahnen. Gegen ein derartiges Sparsystem müsse man sich entschieden verwahren, da es eine grosse Gefahr für den Staat und die Landesinteressen involvirt. Der eigentliche Krebsschaden unseres Systems sei der Umstand, dass die österreichischen

Staatsbahnen vom Eisenbahnministerium und vom Finanzministerium verwaltet werden. Solange die Bevormundung des Eisenbahnministeriums durch das Finanzministerium besteht, könne an eine Vereinfachung des Staatsbahnsystems nicht gedacht werden, und die vitalsten Interessen des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft werden dem Fiscalismus zum Opfer gebracht. Redner tritt für die Einführung der polnischen Sprache als innere Amtssprache bei den galizischen Staatsbahnen ein, welche Einführung im Interesse der Bevölkerung gelegen wäre und weder technischen, noch administrativen Schwierigkeiten begegnen würde. Er erörtert sodann in eingehender Weise die Lage des Staatsbahnpersonales. Es lasse sich nicht verkennen, dass die Staatsbahnverwaltung in den letzten Jahren manche humanen Reformen im Interesse des Personales durchgeführt habe, es bleibe aber noch viel zu thun übrig, um die materielle Lage des Personales zu verbessern.

Redner vertritt die in der Petition des Delegirtentages der österreichischen Staatsbahnbeamten wegen Aufbesserung der materiellen Lage, sowie in einer denselben Gegenstand betreffenden Petition seitens des österreichischen Eisenbahnbeamtenvereines niedergelegten Wünsche der Staatsbahnbeamten. Er verweist auf die ungleichmässige Behandlung dieser Petitionen und beantragt eine Resolution, wonach diese Petitionen dem Eisenbahnausschusse zugewiesen werden. Redner erklärt schliesslich, dass er und seine Clubgenossen für den Staatsvoranschlag in der Hoffnung stimmen werden, dass diese fast unhaltbaren Zustände eine Besserung erfahren.

Abg. Fresl hält eine Rede in böhmischer Sprache.

Die Verhandlung wird hierauf abgebrochen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Opočno-Dobruschka. (Detailproject; Anberaumung der Trassenrevision, Stationscommission, politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums hinsichtlich des vom Stadtrathe in Dobruschka vorgelegten Detailprojectes einer normalspurigen Localbahn von Opočno nach Dobruschka den Beginn der Trassenrevision, Stationscommission, politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen für den 21. Mai 1902 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am genannten Tage um 9 Uhr Vormittags bei dem Gemeindeamte in Opočno. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Bezirkshauptmann Karl Svátek betraut. [E.-M.-Z. 21.319.]

Localbahn Sattledt-Grünau (Almthalbahn). (Holzriesen in Baukilometer 24·2/3, 25·9, 26·0 und 27·5/6: Anberaumung einer Localcommission.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums hinsichtlich der Beschwerde mehrerer Grundbesitzer in Mühldorf (Gemeinde Viechtwang) gegen die Bauunternehmung Stern und Hafferl, wegen angeblich nicht entsprechender Herstellung der für ihre Zwecke in Baukilometer 24·2/3, 25·9, 26·0 und 27·5/6 der Localbahn Sattledt-Grünau (Almthalbahn) errichteten Holzriesen und behufs Feststellung des wirklichen Sachverhaltes und eventueller Anbahnung der Verbesserung der beklagten Verhältnisse eine Localverhandlung an Ort und Stelle für Donnerstag den 22. Mai 1902 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am bezeichneten Tage um 9 Uhr 20 Minuten Vormittags in der Station Scharnstein. Weiters wird auch die im engen Zusammenhange mit der gegenständlichen Localcommission stehende Frage, betreffend die Erlassung einer Instruction für die Manipulation auf Holzriesen längs der genannten Localbahn in Behandlung gezogen werden.

[E.-M.-Z. 21.441.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 14. bis 20. Mai 1902.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

14. Mai, *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Metcovich", Capitän G. Knezevich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Port-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Geisa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

15. Mai, *) um 8½ Uhr Früh (Kildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän B. Bednarz,
mit Berührung von Pola,[1] Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsendungen nach Bari.

16. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro),
Dampfer „Flora", Capitän M. Mareglia,
mit Berührung von Rovigno, Pola,[1] Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Caroher, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

17. „ *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Bosnia", Capitän N. Tomanovich,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Puschie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Port-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

20. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie),
Dampfer „Selene", Capitän D. Mandich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano, Cattaro, Bari, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingraude, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7.10 Uhr Früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

15. Mai, Dampfer „Thetis", Capitän R. Signorelli } um
19. „ Dampfer „Thetis", Capitän R. Signorelli } Mitternacht

Vergnügungsfahrten nach Venedig.

14. Mai, um Mittag Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän B. Bednarz,
18. „ 8 Uhr Früh, Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän B. Bednarz.

Levante und Mittelmeer.

15. Mai, um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Semiramis", Capitän R. Coliedani,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

15. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A),
Dampfer „Achille", Capitän A. Marinovich,
mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna und Kustendjè.

18 „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B),
Dampfer „Enterpe", Capitän L. de Stabile,
mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Chios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Constantinopel, Varna, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila.

20. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Thalia", Capitän P. Ivellich,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

22. „ um 11½ Uhr Vorm. (Kildampfer nach Alexandrien,
Dampfer „Habsburg", Capitän A. Leva,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

25. Mai, um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „China", Capitän F. Mosca,
[von Fiume*) am 21. Mai] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe. Umschiffung in Bombay nach Shanghai.

12. Juni, um 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bombay,**)
Dampfer „Trieste", Capitän A. Miltis,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden Karachi und Bombay.

Brasilien.

1. Juni, Dampfer „Peilnce", Capitän D. Mistrorigo,
mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

**) Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Mittheilungen des Herrn beh. aut. Civilingenieurs E. A. Ziffer über „Die erste Bergschwebebahn der Welt (Loschwitz-Rochwitzer Höhe bei Dresden)“ und „Die elektrisch betriebene Seilbahn Palermo-Rocca-Monreale“.) Einleitend bemerkte der Vortragende, dass die elektrisch betriebene einschienige Schwebebahn Barmen-Elberfeld-Vohwinkel, welche bereits in einer Länge von 7 km seit dem Vorjahre im Verkehre steht, ebenso wie die Loschwitzer Bergschwebebahn auf demselben Princip der frei pendelnden Aufhängung des Wagens an einer Schiene beruhen. Während bei der erstgenannten Bahn die Lösung der Aufgabe des Betriebes in der Ebene durchgeführt erscheint, finden wir bei letzterer den Bergbahnbetrieb dargestellt.

Die Loschwitzer Bergschwebebahn, deren Eröffnung am 6. Mai 1901 erfolgte, bildet eine Ergänzung der bereits mehrere Jahre bestehenden Drahtseilbahn Loschwitz-Weisser Hirsch und dient dazu, eine bequeme Verbindung zwischen dem Elbthal, in welchem Loschwitz liegt, und dem steil abfallenden, 100 m über der Thalstation liegenden Rochwitzer Hochplateau, einem der schönsten Aussichtspunkte der an landschaftlichen Reizen so reichen Umgebung Dresdens herzustellen. Der Bahnkörper dieser 250 m besteht aus 33 aus Winkeleisen und Blechen genieteten, verticalen Stützen aus Flussstahl, an welchen die Wagen hängen; auf diesen 33 Stützen ruhen zwei Längsträger von kastenförmigem Querschnitt auf, die einen Achsenstand von 5·54 m besitzen und an seitlich ausragenden Armen der Stützen befestigt sind. Am Anfangs- und Endpunkte der Bahn vergrössert sich, dem 5 m breiten Zwischenbahnsteig entsprechend, der Achsabstand der Träger auf 8 m und die Bahn wird hier von Portalstützen getragen.

Jeder Längsträger dient wieder der eigentlichen Fahrschiene als Unterlage, auf welcher sich die beiden unter einander durch ein flachlitziges Drahtseil verbundenen Betriebswagen mittelst zweier Laufräder abwechselnd auf- und abbewegen. Das nach dem Patente Felten & Guilleaume hergestellte Seil besteht aus 140 Gussstahldrähten, besitzt einen Durchmesser von 44 mm, ein Gewicht von 7 kg pro Meter und eine Bruchfestigkeit von 95.000 kg, bietet also gegenüber der auftretenden Beanspruchung noch eine mehr als zehnfache Sicherheit. Am Anfangs- und Endpunkte der Bahn senken sich die Fahrschienenträger soweit herab, dass der Wagenfussboden mit dem Bahnsteige in gleicher Höhe liegt, was zum mühelosen Besteigen und Verlassen des Wagens wesentlich beiträgt. Der Antrieb erfolgt durch zwei in der oberen Station aufgestellte Locomobilen von je 90 PS, deren Seitentrommeln je 4 m Durchmesser haben.

Die mit verglasten Stirnseiten versehenen Wagen haben einen stufenförmig abgesetzten Kasten, 40 Sitz- und 10 Stehplätze und wiegen 12·8 t. Bei einem Zugsintervall von drei Minuten können täglich in jeder Richtung 32.000 Personen befördert werden; der Fahrpreis beträgt für die Bergfahrt 20 Pfg., für die Thalfahrt 10 Pfg. und für die Hin- und Retourfahrt 25 Pfg.

Der Vortragende besprach sodann die Abwicklung des Betriebes und gab in seinen weiteren Ausführungen eine Beschreibung der mit besonderer Sorgfalt hergestellten, sinnreichen Sicherheitseinrichtungen.

Die Concession für diese Bergschwebebahn wurde von der Continentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg erworben und auf die Actiengesellschaft „Elektra“ in Dresden übertragen, welche auch den Bau für ihre eigene Rechnung und unter ihrer Oberaufsicht ausgeführt hat und nunmehr auch Besitzerin dieser Anlage ist.

In einem kurzen Schlussworte beleuchtete Civilingenieur Ziffer die Vorzüge dieses neuartigen Transportmittels, wodurch namentlich der Strassenverkehr entlastet, gegenüber Hochbahnen ein bedeutend geringerer Raum beansprucht wird und im Vergleiche zu Untergrundbahnen weitaus geringere Anlagekosten erforderlich sind; endlich gestattet dieses System grosse Fahrgeschwindigkeiten in scharfen Krümmungen, schnelle Zugfolge und ein unerreicht sanftes, stossfreies Fahren.

Eine Reihe von vortrefflichen Lichtbildern veranschaulichte in wirkungsvoller Weise den Vortrag.

* * *

Nach einigen einleitenden Bemerkungen über das elektrische Strassenbahnnetz in Palermo und dessen Umgebung besprach der Vortragende die Trasse der von Rocca, einem 5 km vom Mittelpunkte der Stadt Palermo entfernten Vororte, nach dem malerisch gelegenen Monreale führenden Linie, bei welcher in Anbetracht der örtlichen Verhältnisse auf 1080 m Länge eine Steigung von 11 und 12 Percent zu überwinden ist.

Nachdem die von Palermo kommenden Motorwagen fast horizontale Strecken zu durchlaufen haben, daher erstere mit den auf Bergbahnen üblichen Bremseinrichtungen nicht ausgerüstet sind, wäre in dem am Fusse der Bergstrecke gelegenen Rocca ein Umsteigen der Fahrgäste unvermeidlich gewesen.

Durch eine ebenso sinnreiche als zweckmässige Neuerung, welche den Ingenieur Rademacher zum Erfinder hat, gelang es, die gewöhnlichen Motorwagen über die Seilbahnstrecke hinaus zu befördern, ohne dass ein Wagenwechsel erforderlich wird. Die hiebei in Betracht kommende Anlage besteht aus zwei Bremswagen, eine Art elektrischer Locomotiven, deren Achsen durch einen Motor mit Schnecken angetrieben werden und sich sowohl bei der Berg- als Thalfahrt stets vor dem Motorwagen befinden, so dass der bergauf fahrende Motorwagen geschoben und der andere an den thalabwärts gehenden von dem vor ihm befindlichen Bremswagen gestützt wird.

Auf diese Weise unterstützen die Bremswagen sowohl die verhältnissmässig schwachen Motoren als auch die unzureichenden Bremsmittel der Wagen. Der Oberbau besteht aus Vignoleschienen von 24 kg/m Gewicht, auf eisernen Querschwellen (System Hilf) ruhend, und wurden aus Sicherheitsrücksichten drei Fahrschienen derart angeordnet, dass zwischen dem eigentlichen, für die Motorwagen bestimmten Geleise von 1 m Spurweite das schmale, nur 0·5 m breite Geleise für die Bremswagen lauft. Damit nun beim Beginn und am Ende der Seilfahrt alle Rangierbewegungen und die damit verbundenen Aufenthalte vermieden werden, sind am Anfangspunkte der Seilstrecke zwischen den Fahrschienen durch Rampen zugängliche Vertiefungen für die Bremswagen angeordnet, in welche letztere bineinfahren können.

Der Vortragende schilderte hierauf den Verlauf der Berg- und Thalfahrt. Der von Rocca kommende Motorwagen A fährt über die gemauerte Bremsgrube und macht unmittelbar hinter derselben für einen Moment Halt. Der von Monreale kommende Motorwagen B setzt sich hinter den oberen Bremswagen, fährt mit Strom langsam weiter und zieht, von dem Bremswagen unterstützt, den unteren Bremswagen aus seiner Grube heraus, bis dieser sich hinter den Motorwagen A setzt, womit die eigentliche Seilfahrt beginnt. Sehr gelungene Lichtbilder zeigen, wie der von Monreale kommende Wagen B unten und der von Rocca kommende Wagen A oben anlangt und wie der untere Bremswagen in der Grube verschwindet, um den Motorwagen B über sich hinweg nach Rocca weiterfahren zu lassen, während der nach Monreale fahrende Wagen A sich von seinem Bremswagen getrennt hat und auf der Adhäsionsstrecke allein weiter fährt. Nach der Beschreibung der elektrischen Signal- und Sicherheitseinrichtungen und des zur Verwendung kommenden Seilscheibensystems erwähnte der Vortragende, dass die seit Februar 1901 eröffnete Bahn, deren Länge horizontal gemessen 2·015 km beträgt, tadellos functionirt und dass zufolge sorgfältiger Messungen und Versuche festgestellt worden ist, dass durch Entfernung der motorischen Ausrüstung aus den beiden Bremswagen, wodurch das ursprüngliche Gewicht von 7 t auf die Hälfte reducirt wurde, in Bezug auf den Stromverbrauch weitaus ökonomischere Resultate erzielt worden sind.

Schliesslich bemerkte der Vortragende noch, dass die Anlage von der Continentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg erbaut und die elektrischen Einrichtungen von der Elektricitäts-Actiengesellschaft vorm. Schuckert & Co. in Nürnberg geliefert wurden.

Das

k. k. Versteigerungs-Amt

WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17

übernimmt: Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen, Partiewaaren, Gegenstände jeder Art,

wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**

Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 680

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Schalchen.

Am 18. Mai 1902 wird die zwischen den Stationen Mattighofen und Uttendorf-Hellpfau in km 20·484 der Strecke Steindorf—Braunau gelegene Haltestelle Schalchen für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Verkehrszeiten der in dieser Haltestelle Aufenthalt nehmenden Züge sind folgende:

Abfahrt von der Haltestelle Schalchen gegen Uttendorf	Zug Nr. 2721	Zug Nr. 2727	Zug Nr. 2729	Zug Nr. 2723	Zug Nr. 2725
	Vom 1. Juni	Nur im Mai	Vom 1. Juni		
	6^{36}	9^{21}	12^{33}	3^{18}	$9\underline{13}$
	Früh	Vorm.	Nachm.	Nachm.	Abends

Abfahrt von der Haltestelle Schalchen gegen Mattighofen	Zug Nr. 2722	Zug Nr. 2724	Zug Nr. 2730	Zug Nr. 2726
		Vom 1. Juni		
	$5\underline{57}$	10^{03}	1^{13}	$6\underline{53}$
	Früh	Vorm.	Nachm.	Abends

Linz, im Mai 1902. [412]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Wasserhub.

Am 15. Mai 1902 wird die zwischen der Station Pettenbach und der Haltestelle Moos in km 12·896 der Linie Sattledt—Grünau gelegene Haltestelle Wasserhub für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Verkehrszeiten der in dieser Haltestelle Aufenthalt nehmenden Züge sind folgende:

Abfahrt von der Haltestelle Wasserhub gegen Grünau	Zug Nr. 3721	Zug Nr. 3711	Zug Nr. 3717	Zug Nr. 3713
	2., 3. Cl.	2., 3. Cl.	2., 3. Cl.	2., 3. Cl.
	6^{54}	8^{39}	2^{29}	$7\underline{14}$

Abfahrt von der Haltestelle Wasserhub gegen Sattledt	Zug Nr. 3716	Zug Nr. 3714	Zug Nr. 3724	Zug Nr. 3712
	2., 3. Cl.	2., 3. Cl.	2., 3. Cl.	2., 3. Cl.
	$5\underline{17}$	9^{29}	2^{46}	$7\underline{59}$

Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt durch die Conducteure im Zuge. Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Linz, im Mai 1902. [413]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Directer Gepäcksverkehr mit Ostseebadeorten.

Einführung eines Tarifes.

Mit 1. Juni 1902 tritt ein Tarif für den directen Gepäcksverkehr mit Ostseebadeorten in Wirksamkeit. Oesterreichische Stationen sind mit folgenden Verkehrsbeziehungen daran betheiligt:

a) Ueber Bodenbach zwischen Aussig St.E.G., Brünn, Prag St.E.G., Teplitz und Wien Nord- oder Staatsbahnhof;
b) über Tetschen zwischen Wien Nordwestbahnhof;
c) über Oderberg zwischen Brünn, Krakau und Wien Nordbahnhof einerseits, Ahlbeck, Heringsdorf oder Bensin, dann Göhren, Sellin, Linz, Crampass-Sassnitz oder Sassnitz-Hafen, ferner Misdroy und Swinemünde andererseits.

Ausserdem bestehen noch Verkehrsbeziehungen über Bodenbach zwischen Teplitz einerseits und Zingst und Zinnowitz andererseits. Die directe Gepäcksabfertigung wird von den aufgeführten österreichischen Stationen nur dann stattfinden, wenn bei der Gepäcksaufgabestelle directe Fahrkarten nach Berlin und gleichzeitig mit diesen auch eine von Berlin Stettiner Bahnhof aus lautende 45 Tage giltige Rückfahrkarte (solche Rückfahrkarten sind in allen vorerwähnten österreichischen Stationen erhältlich) nach einem der genannten Ostseebäder vorgezeigt wird oder wenn der Reisende sich mit einem Fahrscheinhefte des Vereinsreiseverkehres, welches von einer mit directen Gepäckssätzen nach Ostseebädern versehenen Station nach einem der vorangeführten Ostseebäder lautet, ausweisen kann.

Auf der Rückfahrt erfolgt die directe Gepäcksabfertigung, wenn bei der Gepäcksaufgabe in den Ostseebadeorten nach einer der genannten österreichischen Stationen gleichfalls die Fahrtausweise bis dahin vorgezeigt werden.

Wien, am 14. Mai 1902. [414]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Einführung neuer Fahrpreise.

Ab 1. Juni 1902 gelangen nachstehende Fahrpreise zur Einführung:

Ueber Wichstadtl-Lichtenau:

Von — nach oder umgekehrt	Einfache Fahrt Personenzug II. Cl.	Einfache Fahrt Personenzug III. Cl.
	Heller einschl. Stempel	
Grulich Stadt		
Gabel	146	76
Geiersberg	206	106
Liebenthal	206	106
Pottenstein	302	155
Prag Oe.N.W.B.	1066	536
Senftenberg	206	106

Wien, im Mai 1902. [415]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über preussisch-österreichische Grenzstationen.

Einführung und Aenderung von Fahrpreisen.

Vom 1. Juni 1902 ab werden die Preise der einfachen Fahrkarten II. Classe für alle Züge nach Karlsbad (B.E.B.) über Königszelt — Halbstadt — Chotzen — Prag St.E.G.—Saaz—Komotau im Verkehre

von und nach Reichenbach i. Schl. auf . Mk. 30·—
„ „ „ Schweidnitz-Oberstadt auf Mk. 29·—

herabgesetzt.

Zu gleicher Zeit werden für dieselben Verbindungen Rückfahrkarten II. und III. Classe mit 45tägiger Giltigkeitsdauer und nachstehenden Preisen eingeführt:

	II. Classe	III. Classe
	Mark	
von Reichenbach i. Schl. . . .	47·70	30·30
„ Schweidnitz-Oberstadt . .	46.10	29·30

Wien, am 16. Mai 1902. [416]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erweiterung der Befugnisse der Halte- und Ladestelle Czechowitz.

Mit 1. Juni 1902 werden die Befugnisse der an der Strecke Dzieditz—Saybusch-Żywiec zwischen den Stationen Dzieditz und Bielitz gelegenen Halte- und Ladestelle Czechowitz dahin erweitert, dass von diesem Tage an daselbst Frachtgüter in Wagenladungen schlechtweg, gleichviel ob die Beförderung in gedeckt oder offen gebauten Wagen zu erfolgen hat, zur Auf- und Abgabe gelangen können.

Das Nähere ist aus der affichirten Kundmachung zu ersehen.

Wien, im Mai 1902. [417]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erweiterung der Befugnisse der Halte- und Ladestelle Oberweiden.

Die an der Strecke Gänserndorf—Marchegg zwischen der Personenhaltestelle Weikendorf und der Station Marchegg gelegene Halte- und Ladestelle Oberweiden, welche derzeit für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Pferdeverkehr, dann, sofern es sich um als Frachtgut in Wagenladungen abgefertigte Sendungen handelt, für die Aufgabe von Rübe und Abgabe von Rübenschnitzen eröffnet ist, erhält vom 1. Juni 1902 an rücksichtlich des Frachtgutverkehres erweiterte Befugnisse.

Von diesem Tage an können in Oberweiden Frachtgüter, bei welchen die Fracht mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen bezahlt wird, gleichviel ob die Beförderung in offen oder in gedeckt gebauten Wagen zu erfolgen hat, zur Aufgabe und Abgabe gelangen.

Ausgeschlossen von der Aufgabe und Abgabe in Oberweiden bleiben auch fernerhin:

a) explosive Güter;
b) Güter, welche über eine Wagenlänge hinausreichen;
c) Güter, deren Gewicht 750 kg per Collo übersteigt;
d) lebende Thiere (mit Ausnahme von Pferden), Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge, zu deren Auf- oder Abladung besondere Ladevorrichtungen (Rampen, Treppen u. dgl.) erforderlich sind, und
e) Flüssigkeiten in Kesselwagen.

Am selben Tage tritt die für Oberweiden bestehende Abfertigungsbeschränkung, dass Frachtgüter in Oberweiden nur unfrankirt, nach Oberweiden nur frankirt aufgegeben und in beiden Fällen mit Nachnahme nicht belastet werden dürfen, ausser Kraft.

Die für den Frachtgutverkehr (für als Frachtgut abgefertigte Pferde, dann für Rübe und Rübenschnitze) bestehende Art der Frachtberechnung unter Zugrundelegung der in der Gebührenberechnungstabelle des Localgütertarifes des diesseitigen Hauptbahnnetzes enthaltenen Frachtsätze für die im Nachtrag IV A zum Kilometerzeiger dieses Netzes von und nach Oberweiden ausgewiesenen Entfernungen wird auch auf den zufolge der Befugnisserweiterung sich ergebenden Zuwachs an Frachtgütern Anwendung finden.

Die für Oberweiden giltigen, im vorbezeichneten Tarife auf Seite 117/118 unter II 3 festgesetzten Bestimmungen über die Aufgabs- und Abgabsmanipulation erleiden durch die Befugnisserweiterung keine Abänderung.

Wien, im Mai 1902. [418]

Nordostdeutsch-Sächsischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Juni 1902 tritt für den Nordostdeutsch-Sächsischen Verband ein neuer Tarif in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Bromberg und bei der unterzeichneten Direction zum Preise von Mk. 1·20, resp. K 1·40 erhältlich.

Wien, am 14. Mai 1902. [419]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Tarifnachtrages.

Zum Tarife, Theil II, Heft 5, erste Abtheilung, vom 1. Mai 1900 ist am 1. Mai 1902 der 1. Nachtrag in Kraft getreten.

Derselbe enthält unter Anderem Aenderung der besonderen Bestimmungen, Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen etc.

Soweit hiedurch Frachterhöhungen oder Beschränkungen des directen Verkehres eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis einschliesslich 31. Juli 1902 in Geltung.

Wien, am 12. Mai 1902. [420]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Tarifnachtrages.

Zum Tarife, Theil II, Heft 3, erste Abtheilung, giltig vom 1. Juli 1899, ist am 1. Mai 1902 ein 1. Nachtrag erschienen, welcher unter Anderem Aenderungen der besonderen Bestimmungen, Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen etc. enthält.

Soweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen oder Beschränkungen des directen Verkehres eintreten, bleiben die bezüglichen bisherigen Frachtsätze noch bis einschliesslich 31. Juli 1902 in Geltung.

Wien, am 12. Mai 1902. [421]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Tarif, Theil II, Heft 1 und 2.

Einführung der Dienstanweisung Nr. 4 und Nr. 5.

Mit Giltigkeit vom 15. Mai 1902 tritt die Dienstanweisung Nr. 4 zum Tarife, Theil II, Heft 1, und die Dienstanweisung Nr. 5 zu Theil II, Heft 2, in Kraft, welche Ergänzungen und Berichtigungen des Verbandstarifes enthalten.

Wien, am 15. Mai 1902. [422]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung des Tarifes, Theil II, Heft 5, für Schafsendungen.

Zu dem mit 1. Mai 1902 eingeführten Tarife, Theil II, Heft 5, für die Beförderung von lebenden Schafen von Wien (St. Marx) nach Stationen der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft und Stationen der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen ist ein „Berichtigungsblatt“ erschienen, welches Aenderungen reglementarischer Bestimmungen, sowie der Verkehrsleitung enthält.

Dieses Berichtigungsblatt ist bei den betreffenden Endverwaltungen und Stationen unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 14. Mai 1902. [423]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Bahnen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil II, Heft 5, für den Transport von lebenden Thieren (Geflügel und Pferde).

Am 1. Juni 1902 tritt in dem in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbande für die Beförderung von lebendem Geflügel und von Pferden, ferner für die Beförderung von Thierbegleitern zwischen Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der kgl. Preussischen Staatseiseubahnen (Directionsbezirke: Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a. M. und Münster), sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn andererseits unter der Bezeichnung Theil II, Heft 5, ein neuer Tarif in Kraft.

Mit dem gleichen Zeitpunkte ist der Artikel „lebendes Geflügel“ in der Nomenclatur des Ausnahmetarifes 22 A des im Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande ab 1. October 1899 giltigen Tarifes, Theil II, Heft 4, zu streichen.

Abdrücke des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der betreffenden Endbahnen erhältlich.

Wien, am 15. Mai 1902. [424]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Nachtrag X zum Tarife, Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1902 tritt der obenbezeichnete Tarifnachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:

Aenderung des Vorwortes, Ergänzung der Abfertigungsvorschriften, Aenderung und Ergänzung der allgemeinen Tarife und der Ausnahmetarife, ferner Stationsnamen-Aenderungen.

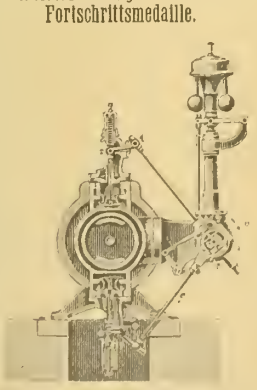
Insoweit Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz ausser Kraft treten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Juli 1902.

Exemplare des Nachtrages X sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und bei den betheiligten Stationen zum Preise von 35 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 14. Mai 1902. [425]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Weltausstellung Wien 1873 Fortschrittsmedaille. Gegründet 1853. Weltausstellung Paris 1900 Grand Prix.



G. Topham

Maschinenfabrik und Eisengiesserei
Wien, Favoriten.

Specialitäten: 665

Sägewerks- und Holzbearbeitungsmaschinen in vollkommenster Ausführung nach neuesten formvollendeten Modellen für alle Zwecke der Holzindustrie.

Dampfmaschinen mit Präcisions-Schieber- und zwangläufiger Ventilsteuerung (Patent Elsner). Über 400 im Betriebe.

Transmissionen mit und ohne Ringschmierlager, sowie auf Maschinen geformte **Zahnräder** aller Art.

Spindel- und Excenterpressen, hydraulische Pressen und die zugehörigen Pumpwerke.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1199	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Ermässigte Eilgüter	Károlyváros	a) Pola b) Rovigno	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, Aufgabe von Sendungen in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Juni 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 530 Heller incl. ung. Steuer b) 518 „ „ „ „		Im Kartirungswege		
1200	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Tannenlättchen	Sziszek	Passau transit via Leoben	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen nach Diekirch oder Ettelbrück bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt der Partei	vom 1. Juni 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	165 Heller incl. ungar. Steuer	Bestebt kein directer Frachtsatz	Im Kartirungswege		
1201	**Südbahn-Gesellschaft**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Zucker aller Art, exclusive Traubenzucker (Glykose) und Stärkezucker, im See-Exportverkehre nach dem Auslande (aus dem österr.-ungar. Zollgebiete) über Triest	Siebenbrunn-Leopoldsdorf (St.E.G.)	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen. Die betreffenden Transporte müssen zur See nach dem Auslande (aus dem österr.-ungar. Zollgebiete) zum Exporte gelangen	vom 1. Juni 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife, bezw. Tarif, Theil II, Heft 3, für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband (Ausnahmetarif XXc)	Directer Frachtsatz besteht nicht	163 Heller		Im Kartirungswege	Nach Massgabe der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ (Pos. VIII) im Kartirungs-, bezw. im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege der im Sinne der Bestimmungen unter Pos. VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ beizubringenden Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1202	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holztheer, flüssiger (russischer Herkunft)	Granica transito, bezw. Szczakowa transito	Szob	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Artikel-Tarife für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Directer Frachtsatz besteht nicht	158 Heller		Im Kartirungswege		
1203	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Schieferthon, gebrannt oder geröstet, lose oder in Säcken, aus Pos. T—17 a der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Duby Kladno Smečna Sternberg Střebichowitz-Winařitz	1. Przemyśl 2. Suczawa	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat durch die Parteien zu erfolgen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Juni 1897	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 1. 2. 247 342 249 344 252 347 236 331		Im Kartirungswege		
1204	k. k. österr. Staatsbahnen	Ostgalizischen, der Bukowinaer und der Neuen Bukowinaer Localbahnen	Steinplatten aus Pos. S. 55 b der Güterclassification	Trembowla	Gurahumora	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Die Sendungen müssen zum Baue und zur Instandhaltung von städtischen Communicationen in Gurahumora Verwendung finden und mit auf die Stadtgemeinde Gurahumora als Empfängerin lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	118 Heller	107 Heller	11 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1205	1206
Die Publication erfolgt — von der	Oesterr. Nordwestbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Die Publication erfolgt — und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Specialtarif III	Kohlen, mineralische
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Dresden-Elbkai sowie vice versa; Schönpriesen-Umschlag; Aussig-Landungsplatz; Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Karwin; Mähr.-Ostrau; sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Boschitz St.E.G.	Butschowitz; Gaya; Butschowitz; Gaya
Bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	bis Ende December 1902
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr vom 1. April 1898
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg — Pfennig	75 *); 71 *); 70 *); 97	Heller per metr. Tonne (à 1000 kg): 688; 726; 610; 648; 78; 78 — 683; 729; 610; 648; 73; 71 — 740; 778; 662; 700; 78; 78
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt
Besondere Bemerkungen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennig für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennig für 100 kg	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1207	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Böhmischen Nordbahn	Baumwollgarne der Pos. G—3 a und b, sowie Baumwollabfälle der Pos. B—6 des Tarifes, Theil I der österr.-ungar. und bosnisch-herceg. Eisenbahnverwaltungen	böhm. Kamnitz B.N.B.	Rosenthal-Johannesthal A.T.E. oder umgekehrt	Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufgabe in beliebigen Mengen	vom 20. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localtarif	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller		Im Kartirungswege		
			Baumwollgarne der Pos. G—3 a							109				
			Baumwollabfälle der Pos. B—6							74				
										71				

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
48	Nr. 147 vom 19. December 1901	3189	Südbahn-Gesellschaft	Am Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverbande betheiligten Verwaltungen	Papier der Pos. P 1 d der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Zloczów und Gródek	Triest und Fiume zum See-Export nach dem Auslande (allgemein) zum Export nach China, Japan oder Indien	Die in den Rubriken 12 und 13 enthaltenen Bestimmungen werden wie folgt modificirt: Nach Massgabe der sinngemäss anzuwendenden „Speciellen Bestimmungen" des Abschnittes G—1 des nebenbezogenen Verbandstarifes im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege. Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen auf Seite 39 bis 41 des Galizisch-Adriatischen Verbandstarifes beizubringenden Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist	Nach Massgabe der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" unter VIII ersichtlichen Bestimmungen im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege. Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" unter VIII bezeichneten Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
38	Nr. 54 vom 13. Mai 1902	1170	Oesterr. Nordwestbahn		Mais (Kukurutz)	Laube, Tetschen/Bodenbach-Laudungsplatz, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbkai	Wien Quaibahnhof, Kornenburg, Wien K.F.J.B. transit etc. etc.	In Rubrik 5 ist die Verkehrsrichtung in umgekehrter Ordnung einzusetzen; es hat somit zu lauten: von Wien Quaibahnhof, Kornenburg, Wien K.F.J.B. transit etc. etc. nach Laube, Tetschen/Bodenbach-Laudungsplatz etc. etc.	

Wilhelm Beck & Söhne, Wien

k. u. k. Hoflieferanten.

Eigenes Geschäftshaus: VIII. Langegasse 1. Telephon.

Stadt-Niederlage: I. Graben, Palais Equitable. Telephon

Uniformen und Uniformsorten für jede Rangsclasse. — Feine Herrengarderobe. Sportcostüme. — Wäscheausstattung.

Entgegenkommendste Zahlungsbedingungen. 668

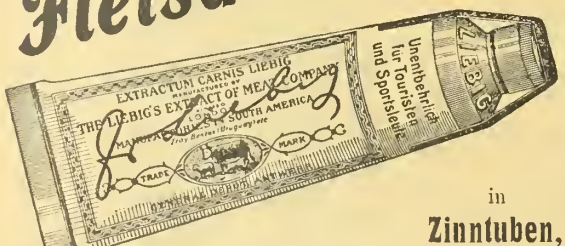
Illustrirte Preislisten frei.

Der seit **1807** schon bekannte und als Specialität berühmte

Becher'sche Karlsbader Englisch-Bitter

ist der beste aller Magenliqueure. Ueberall käuflich. Vielfach prämiirt. Firma beachten, da viele werthlose Nachahmungen ausgeboten werden. Johann Becher, Liqueurfabrik, Karlsbad in Böhmen 691. Vertreter in Wien: Carl Zechmeister, XVIII. Gentzgasse 19.

Liebig's Fleisch-Extract



in **Zinntuben,**

neue praktische Verpackung, kleines Quantum, sofortige leichte Verwendbarkeit.

Für Militär, Jäger, Touristen und Sportsleute unentbehrlich!

JULIUS PINTSCH

WIEN, IV. Schleifmühlgasse 1.

Fabrik für Gasmesser, Gasapparate und Laternen. 670

Mechanische Werkstätte u. Metallgiesserei

übernimmt den **Bau** und **Betrieb** von **Gasanstalten** für **Steinkohlengas, Leuchtwassergas** System Humphreys & Glasgow (besonders als **Ergänzung** für bestehende **Steinkohlengasanstalten**), **Oelgas** und **Acetylengas.**

Gasbeleuchtungs-Einrichtungen

für **Eisenbahnwaggons, Locomotiven** etc.

Gascompressions- und Füllanlagen.

Leuchtthurm-Einrichtungen u. Leuchtbojen. Geschweisste Kessel, geschweisste Holzstoffkocher. . . Specialfabrik für Bau v. Laternen aller Art.

Ausschliesslicher . . . Licenzträger für **Deutschland** und . . **Oesterreich-Ungarn** . . . . . der . . . . .

Slavianoff-Benardos'schen Patente für elektr. Giess- und . . . . . Schweissverfahren.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 57. **Wien, 22. Mai 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 19. April 1902*) für die Localbahn von Tabor nach Bechin.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung ertheile ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem Dr. Ignaz Daniel, Bürgermeister in Bechin, im Vereine mit Franz Hanuš, herrschaftlichem Oberverwalter in Bechin, und Johann Cerný, Bezirkssecretär in Bechin, die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe auszuführenden Eisenbahn von der Station Tabor der Linie Gmünd—Prag der k. k. Staatsbahnen nach Bechin in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn geniessen die Concessionäre die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 2.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der concessionirten Eisenbahn binnen längstens zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn haben die Concessionäre über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu

*) Enthalten in dem am 26. April 1902 ausgegebenen XXXIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 80.

benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere auf die Verwendung elektrischer Betriebskraft und auf die ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 5.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Aufnahme eines Prioritätsanlehens ist mit Bewilligung der Staatsverwaltung insofern zulässig, als dessen Verzinsung und Tilgung durch eine Reinertragsgarantie des Königreiches Böhmen sichergestellt erscheint.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist ausgeschlossen.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitales unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Herstellung der Anlagen für die Elektricitätserzeugung, der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung der von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Capitalsreserve effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 6.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den österreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung, zu den Waffenübungen und Controlversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtragsübereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 7.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 8.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Vollendung des Baues und der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 9.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahn wird vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt und werden der Staatseisenbahnverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 10.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 11.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte die Einlösung nach Ablauf der im § 1 normirten zeitlichen Steuerbefreiung erfolgen, so sind bei Bezifferung der jährlichen Reinerträgnisse die das eingelöste Bahnunternehmen treffenden Steuern sammt Zuschlägen und sonstigen öffentlichen Abgaben als Betriebsauslagen zu behandeln.

Hat die Steuerpflicht nicht bezüglich aller in die Durchschnittsberechnung einbezogenen Jahre bestanden, so ist auch für die steuerfreien Jahre die Steuer sammt Zuschlägen nach dem Percentsatze des ersten steuerpflichtigen Jahres zu berechnen und von dem Erträgnisse in Abzug zu bringen.

Zu dem so ermittelten durchschnittlichen Reinerträgnisse ist jedoch mit Rücksicht auf die von der Einlösungsrente nach § 131, lit. a, des Gesetzes vom 25. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, zu entrichtende zehnpercentige Steuer ein Zuschlag in der Höhe eines Neuntels dieser Reinerträgnisse zuzurechnen.

3. Das im Sinne der vorstehenden Bestimmungen ermittelte durchschnittliche Reinerträgniss ist sohin den Concessionären als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

4. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen in den Absätzen 1 bis 3 ermittelte durchschnittliche Reinertrag ohne den im Absatze 2 angeführten Zuschlag nicht wenigstens jenen Jahresbetrag erreichen, welcher zur planmässigen Verzinsung und Rückzahlung des zum Zwecke der Geldbeschaffung bei der Landesbank des Königreiches Böhmen unter der Garantie dieses Königreiches aufzunehmenden Hypothekaranlehens, sowie zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitales und zur Tilgung des letzteren innerhalb der Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat an Stelle der Concessionäre das obgedachte Hypothekaranlehen bis zur vollständigen Rückzahlung desselben zu den vereinbarten Fälligkeitsterminen zur Selbstzahlung übernimmt und die vorstehend angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt und den Concessionären die von dieser Einlösungsrente zu entrichtende Rentensteuer vergütet.

5. Dem Staate wird weiter das Recht vorbehalten, wann immer an Stelle der nach den Bestimmungen der vorstehenden Punkte an die Concessionäre zu entrichtenden, noch nicht fälligen Rentenzahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthe dieser Zahlung — selbstverständlich nach Abzug des etwa im Sinne der Bestimmungen des Absatzes 2 in diesen Zahlungen enthaltenen Zuschlages — gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

6. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 bis 5 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, beziehungsweise nur mit den noch aushaftenden Resten der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich der Anlagen für die Elektricitätserzeugung, des Fahrparkes, der Material-

vorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Capitalsreserven, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

7. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. October des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;
b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjecte, welche, sei es als Zubehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates oder aus sonstigen Rechtstiteln an den Staat mit überzugehen haben;
c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Z. 1 bis 5) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

8. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Specialcommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjecte bedarf, vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen, der Zustimmung des Specialcommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

9. Die Concessionäre sind verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämmtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjecte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Concessionäre dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollten, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung der Concessionäre und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjecte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

10. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 7) die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an sämmtlichen infolge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjecten durchzuführen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 12.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich der Anlagen für die Elektricitätserzeugung, des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Capitalsreserven in dem im § 11, Absatz 6, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 11) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass die Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 13.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, beziehungsweise den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die

Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 14.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Wien, am 19. April 1902.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe von Tabor nach Bechin.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Localbahn von Tabor nach Bechin ist eingeleisig und mit einer Spurweite von 1·435 m für den elektrischen Betrieb herzustellen.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der gegenständlichen Kleinbahn wird vorläufig mit 30 km per Stunde festgesetzt. In jenen Strecken aber, in welchen Bögen mit kleinerem Halbmesser als 150 m vorkommen, darf die Fahrgeschwindigkeit das Mass von 15 km per Stunde nicht überschreiten.

Das k. k. Eisenbahnministerium behält sich erforderlichenfalls vor, besondere Bestimmungen über die Verminderung der vorbezeichneten vorläufigen Maximal-Fahrgeschwindigkeit in einzelnen weiteren Theilstrecken, insbesondere auch bei eventuellem Nachtverkehre, nach Massgabe der localen Verhältnisse und des Ergebnisses der seinerzeitigen technisch-polizeilichen Prüfung der Bahn zu treffen.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsbedingnisse, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der nachfolgenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben während des Baues und der Betriebsführung allen seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Localbahn verwendeten Arbeiter haben die Concessionäre, abgesehen von den ihnen obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, insbesondere in Absicht auf die Kranken- und Unfallversicherung u. s. w., auch alle jene Verpflichtungen und Massnahmen in analoger Weise zu erfüllen, welche in den von der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung aufgestellten Bedingnissen für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten rücksichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse, sowie zum Schutze und Wohle der Arbeiter jeweilig vorgesehen sind.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Abschluss von Bauverträgen für die gegenständliche Localbahn, beziehungsweise bei den diesbezüglichen Baubedingnissen die obbezeichneten Verpflichtungen auch den Bauunternehmern aufzuerlegen.

Der von den Concessionären, beziehungsweise von der Bauunternehmung bestellte Bauleiter, sowie das für den elektrotechnischen Theil der Bahnanlage im Besonderen bestellte Fachorgan ist dem k. k. Eisenbahnministerium namhaft zu machen, und behält sich dasselbe das Recht vor, erforderlichenfalls innerhalb eines Zeitraumes von vier Wochen nach erfolgter Anzeige dagegen Einsprache zu erheben.

Der letztgenannte Ingenieur hat in allen elektrotechnischen Fragen die Vertretung gegenüber dem k. k. Eisenbahnministerium zu übernehmen.

2. Trasse.

Die zu erbauende circa 24 km lange Localbahn beginnt am Vorplatze der Station Tabor der k. k. Staatsbahnlinie Gmünd—Prag und ist deren Anfangstation in Geleiseverbindung mit der obgenannten Station der k. k. Staatsbahnen zu bringen.

Die Trasse der neuen Localbahn führt zunächst längs der zukünftigen Lastenstrasse in nahezu paralleler Richtung mit den Geleisen der vorbezeichneten Staatsbahnstation bis zur Uebersetzung der Budweiser Reichsstrasse, folgt sodann dem gegen den Luznitzfluss steil abfallenden Terrain, übersetzt das Luznitzthal mittelst eines Viaductes und führt hierauf in vorwiegend südwestlicher Richtung, zunächst steil ansteigend, über Bergstadtl und Wedrow nach Malschitz, woselbst eine Station für den Gesammtverkehr errichtet wird.

Die Bahntrasse verfolgt auch im Weiteren eine südwestliche Richtung und führt unter Berührung der Ortsgebiete Cenkow, Třebelitz, Wschechlop und Smoleč nach Sudoměřitz, wo ebenfalls die Anlage einer Station für den Gesammtverkehr erfolgt. Weiterhin nimmt die Trasse eine westliche Richtung bis zu der nach Uebersetzung der Tabor—Bechiner Bezirksstrasse in der Nähe des Steinhofes im Gebiete der Gemeinde Bežerowitz auszuführenden Endstation Bechin.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen der aus Anlass des Anschlusses der gegenständlichen Localbahn an die Station Tabor der k. k. Staatsbahnlinie Gmünd—Prag daselbst herzustellenden baulichen Anlagen, sowie wegen des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Project und das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung desselben, falls eine Einigung mit der genannten Dienststelle nicht erzielt werden könnte.

4. Anschluss von neuen Bahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von neuen Bahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen auf die für den Betrieb der gegenständlichen Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Bahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden.

5. Grunderwerb.

Die für die Localbahn erforderlichen Grundflächen sind in dem erforderlichen Ausmasse definitiv in deren Eigenthum zu erwerben und haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestande oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite, je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu allen abseits der Bahn gelegenen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 125 m betragen.

Zur Verbindung der geraden mit den gekrümmten Bahnstrecken sind parabolische Uebergangsbögen anzuwenden, wenn der Krümmungshalbmesser dieser Strecken weniger als 690 m beträgt.

Die Anordnung der Uebergangsbögen hat in Bahnkrümmungen von 600 m bis 300 m Halbmesser in der Regel unter Zugrundelegung der Constante 6000, in allen schärferen Bögen mindestens unter Anwendung der Constante 3000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 35 Permille festgesetzt.

Bezüglich der Ermässigung der grössten durchschnittlichen Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, ferner hinsichtlich der bei den Gefällsbrüchen auszuführenden Ausgleichsbögen, endlich betreffs des Vorganges bei der Ausführung der Uebergangsbögen und der zwischen entgegengesetzten Bahnkrümmungen einzuschaltenden Zwischengeraden sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und darf andernfalls die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Bei der Ausführung der Bahn ist das mit dem Erlasse des k. k. Handelsministerium vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebene Normalprofil des lichten Raumes mit der Massgabe einzuhalten, dass dasselbe im oberen Theile entsprechend dem anzuwendenden Oberleitungssysteme auszuweiten ist.

Der Abstand der Geleise in den Stationen und Haltestellen von Mitte zu Mitte gemessen, hat mindestens 4·5 m zu betragen; bei Magazinsgeleisen ist diese Geleiseentfernung um mindestens 0·25 m zu vergrössern.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem hat in Bahnstrecken von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erfolgen.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Insoweit der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 0·5 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, beziehungsweise bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken" in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung zu beobachten.

Den Berechnungen der Tragconstructionen für die offenen Unterbauobjecte können die im § 3, lit. a) und b), der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen mit der in lit. h), Absatz 1, des § 3 angeführten 20percentigen Ermässigung zugrunde gelegt werden, insofern der Achsdruck der regelmässig oder auch nur zeitweise in der Bahn verkehrenden Fahrbetriebsmittel 12 Tonnen nicht überschreitet.

Bezüglich der Anbringung von Geländern bei Bahnobjecten im Unterbau gelten im Allgemeinen die Bestimmungen des § 5, Punkt c), der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109; ausserdem erhalten aber in der Regel gewölbte Unterbauobjecte, deren Deckschichten in Schwellenhöhe liegen, dann offene Unterbauobjecte und bis zur Schwellenhöhe reichende Stützmauern in dem Falle Geländer, wenn deren freie Höhe 3 m übersteigt.

Ausnahmen von dieser letzteren Bestimmung, sowie der Vorgang bei überschütteten Unterbauobjecten und Stützmauern bleiben der fallweisen Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken.

Ueberfahrten können in der Regel aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Gleichzeitig mit den Plänen der Tragconstructionen für die offenen Unterbauobjecte sind die im Punkte Fahrbetriebsmittel näher bezeichneten Planskizzen für den Fahrpark vorzulegen.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction von neu herzustellenden offenen Unterbauobjecten von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der offenen Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze in der Regel nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m zu betragen.

Insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, genügt eine Maximalhöhe der offenen Durchfahrten von 4·5 m.

Bei gewölbten Durchfahrten ist die lichte Höhe am Scheitel um ein Drittel der Pfeilhöhe des Gewölbes grösser zu bemessen als bei offenen Durchfahrten.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen im System des schwebenden Stosses mit Flussstahlschienen von mindestens 21·75 kg Normalgewicht per laufendes Meter mit 13 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen.

Die Schwellen müssen mindestens 2·4 m Länge, 15 cm obere, 20 cm untere Breite und 15 cm Höhe besitzen.

Betreffs der für die Schwellen zu verwendenden Holzgattungen sind die besonderen Bedingnisse des Landesausschusses des Königreiches Böhmen für die Lieferung von Oberbauschwellen massgebend.

In den Bögen von weniger als 600 m Halbmesser hat beim Querschwellenoberbau eine entsprechende Vermehrung der Unterlagsplatten und Nägel gegenüber geraden Strecken zu erfolgen.

Die sonstige Detailconstruction des Oberbaues unterliegt der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums; gleichzeitig mit den bezüglichen Detailplänen ist auch das Schema für die Vertheilung der Befestigungsmittel in der currenten Bahn in Vorlage zu bringen.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von mindestens 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten. Die Stärke des Schotterbettes hat unterhalb der Schienenunterkante mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Wohngebäude für das Bahnpersonale oder solche Hochbauten, welche zugleich Wohnräume enthalten, sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen, zu erbauen; alle übrigen Hochbauanlagen können je nach ihrer Bestimmung entweder aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wächterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonales nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der betriebsführenden Verwaltung das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

Die Hochbauten der Stationen sind thunlichst nach den Normalien der k. k. Staatsbahnen auszuführen; eventuell in Aussicht genommene Abweichungen von denselben sind bei Vorlage der bezüglichen Hochbaupläne entsprechend zu begründen.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken kann auf solche Stellen beschränkt werden, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 20 ex 1879), für Bahnen mit Secundärbetrieb vorgeschriebenen Textirung.

Bei Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, sind auf eine je nach den örtlichen Verhältnissen und der Möglichkeit der Zugbremsung zu bemessende Entfernung, einerseits oder beiderseits der Rampe, Avisosäulen für den Wagenführer aufzustellen.

An den Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Abtheilungszeichen zu versetzen, wobei für die Kilometerzeichen Steine zu verwenden sind, während für die übrigen Abtheilungszeichen Steine oder Pflöcke aus Eichen- oder Lärchenholz verwendet werden können.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen ist nach Massgabe der diesfalls seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund von bei der politischen Begehung etwa getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen werden kann.

Bei Ausführung von Aufnahmsgebäuden ist der Name der Station sowohl an der Hauptfront, beziehungsweise an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen. Wo keine solchen Gebäude errichtet werden, ist die Station oder Haltestelle in anderer geeigneter Weise zu kennzeichnen.

11. Betriebseinrichtungen.

a) Allgemeine.

In den Stationen sind die in den Hauptgeleisen liegenden Weichen mit Wechselsperren mit Centralschloss zu versehen.

Die Bahn ist mit den durch die Signalordnung vorgeschriebenen Signalmitteln und den für den Bahnerhaltungs- und Bahnbetriebsdienst nöthigen Inventargegenständen, sowie mit den erforderlichen Reservematerialien auszurüsten. Die Art und das Ausmass dieser Gegenstände und Materialien unterliegt der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

b) Elektrotechnische.

Bezüglich der elektrotechnischen Einrichtung der Bahn sind folgende Vorschriften zu beachten:

I. Die zu errichtende Kraftstation ist zur Vermeidung jeder nachbarlichen Belästigung thunlichst in allseitig freistehenden Gebäuden unterzubringen und ist die maschinelle und elektrotechnische Anlage für eine derartige Leistungsfähigkeit zu bemessen, dass die verfügbare Strommenge nicht allein zur Abwicklung des stärksten Bahnverkehres, sondern auch zur Speisung der Beleuchtungsanlage genügt.

Ausserdem muss auch für entsprechende Reservegarnituren vorgesorgt sein, so dass jede Betriebsunterbrechung ausgeschlossen bleibt. Als Reserve kann auch eine entsprechend eingeschaltete Accumulatorenbatterie in Verwendung kommen.

In Accumulatorenräumen ist für ausreichende Lüftung und gegen Entzündung der sich entwickelnden Gase Sorge zu tragen. Desgleichen ist für eine sorgfältige Isolation der Zellen gegen das Gestelle und des Gestelles gegen die Erde vorzusorgen.

II. Contactleitungen, welche oberhalb des Strassenplanums angebracht werden, sind in der Regel in einer Höhe von mindestens 5·5 m über der Strassendecke zu führen. Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Für die Speiseleitungen gelten, im Falle dieselben als Luftleitungen ausgeführt werden, die gleichen Normen.

Die im Strassenkörper versenkten Leitungen sind im Allgemeinen mindestens 0·3 m unter dem Strassenniveau zu verlegen.

III. Die oberirdischen Fernleitungen, Speiseleitungen und Contactleitungen sind in derartiger Entfernung von bestehenden Gebäuden, sonstigen bestehenden Objecten, Bäumen oder dergleichen anzulegen und mit einer derart entsprechenden Isolation auszurüsten, dass die neue Anlage nicht durch Unberufene erreicht werden kann und durch dieselbe weder die Anrainer irgendwie belästigt, noch bereits bestehende elektrotechnische Anlagen in ihrem Betriebe gestört werden. Insbesondere sind auch alle an Gebäuden angebrachten Mauerhaken oder sonstigen Befestigungsmittel mit doppelter Isolation und mit Schalldämpfern zu versehen.

IV. Die Concessionäre haben in entsprechender Weise dafür vorzusorgen, dass einerseits störende Einwirkungen der Starkstromleitungen der Bahnanlage auf bestehende Telegraphen und Telephonanlagen und andererseits auch jene Gefahren möglichst vermieden bleiben, welche sich ergeben, wenn gerissene Schwachstromdrähte auf eine Starkstromleitung auffallen.

Zu diesem Behufe ist in erster Reihe die Verlegung der betreffenden Schwachstromleitungen aus dem Gefahrsbereiche, eventuell die unterirdische Führung derselben — insbesondere in verkehrsreichen Strassen — in Betracht zu ziehen.

Sofern jedoch die Verlegung der Schwachstromleitungen aus dem Gefahrsbereiche mit unverhältnissmässigen Kosten verbunden sein sollte, können — namentlich in Strassen mit geringerem Verkehre — Schwachstromleitungen im Gefahrsbereiche dann belassen werden, wenn den vorerwähnten Nachtheilen und Gefahren durch anderweitige Schutzmassnahmen vorgebeugt wird.

Im Allgemeinen wird die Gestattung der Belassung von Schwachstromleitungen im Gefahrsbereiche, unbeschadet der vom k. k. Eisenbahnministerium fallweise zu treffenden Verfügungen, an folgende Voraussetzungen geknüpft:

1. Dass die im Gefahrsbereiche liegenden Schwachstromleitungen aus Eisendraht gegen solche aus Kupfer-, Siliciumbronze oder einem anderen entsprechenden Materiale von nicht mehr als 2 mm Dicke ausgewechselt werden und alle in Betracht kommenden Schwachstromleitungen eine die Induction durch den Starkstrom der Bahnanlage ausschliessende Führung erhalten. Kreuzungen sind dabei möglichst rechtwinkelig und in einem senkrechten Abstande von mindestens 1 m durchzuführen. Durch Zusammenfassung der kreuzenden Schwachstromleitungen zu Strängen soll die Zahl der Kreuzungsstellen thunlichst reducirt werden. Alle im Gefahrsbereiche liegenden Schwachstromleitungen sind mit Abschmelzsicherungen zu verschen, deren Construction von den zuständigen Behörden festgesetzt wird.

2. Dass an den beiderseits der Starkstromleitung zunächst liegenden Isolatorenträgern der Schwachstromleitungen kupferne Erdschienen oder Erdschlingen angebracht und mit den Fahrschienen in metallische, gut leitende Verbindung gebracht werden. Die Erdschienen, beziehungsweise Erdschlingen sollen aus 4 mm dickem Bronzedraht bestehen, 17 cm Ausladung haben und 4 cm unter den Schwachstromleitungen liegen.

Die Schwachstromleitungen müssen an jenen Stellen, an welchen sie im Falle eines Bruches voraussichtlich mit den Erdschienen (Schlingen) in Berührung kommen können, auf circa 20 cm Länge mit Kupferdraht umwickelt oder mit Kupferblech umhüllt werden.

3. Dass auf der Contactleitung entsprechend profilirte Deckleisten nebst Fanghäkchen angebracht werden. Das Profil der Deckleisten ist derart zu wählen, dass der auffallende Schnee leicht abgleitet und die Berührung gerissener Schwachstromdrähte mit den Contactleitungen möglichst erschwert wird, wenn die erwähnten Drähte unter die Starkstromleitung hingezogen werden.

4. Dass durch die entsprechende Form und Beschaffenheit der Stromabnehmer für den Fall des Vorüberfahrens eines Motorwagens unterhalb eines gerissenen, auf der hölzernen Schutzleiste liegenden Schwachstromdrahtes der metallische Contact zwischen diesem und dem Stromabnehmer gesichert sei, zu welchem Behufe auch die seitlichen Schenkel der Bügel metallisch blank gehalten sein sollen.

5. Ausnahmsweise können an Stelle der sub 1 bis 3 erwähnten Schutzvorkehrungen die gewöhnlichen Schwachstromleitungen — unter Vermeidung der Inductionswirkungen — durch umhüllte Drähte (Hooperdraht, Luftkabel), welche sorgfältig überwacht und periodisch ausgewechselt werden müssen, ersetzt oder durch isolirte oder geerdete Schutznetze versichert werden.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt es vorbehalten, nach Massgabe der in Aussicht stehenden weiteren Erfahrungen und eintretenden geänderten Verhältnissen neben oder statt der vorbesprochenen Schutzmassregeln andere Vorkehrungen aufzutragen.

V. Werden stellenweise für Fernleitungen oder Speiseleitungen in die Erde gelegte Kabel benützt, so müssen dieselben gut isolirt und mit Blei und Eisen armirt oder in anderer Weise geschützt sein; auch muss zwischen derartigen Kabeln und den Grundmauern der Gebäude oder sonstigen Objecten ein Abstand von mindestens 1 m verbleiben, damit bei Vornahme von Reparaturen an den Gebäuden oder an den Kabeln keine Beschädigungen derselben vorkommen.

Alle abnormalen Anlagen (bei Canälen, Brücken etc.) unterliegen einer besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

VI. Bei Anwendung einer vom Erdboden nicht isolirten Rückleitung (Eisenbahnschienen, eiserne Träger, eiserne Rohre, Drahtseile etc.) muss für die Continuität dieser metallischen Rückleitung durch entsprechende elektrische Ueberbrückung aller Unterbrechungen, als Schienenstösse u. s. w., gesorgt werden. In dieser Rückleitung ist der Querschnittswiderstand nicht grösser, der Gesammtwiderstand aber bedeutend geringer als in der Hinleitung zu bemessen, damit keine Ausströmungen stattfinden, welche anderweitige Interessenten schädigen oder belästigen könnten.

Weiters ist auch für die vollkommene Continuität der Rückleitung durch die Räder und Schienen mittelst entsprechender Reinhaltung der letzteren vorzusorgen.

VII. Die Querschnitte der Leitungen in der Kraftstation und innerhalb der einzelnen elektrischen Sectionen sind mit Rücksichtnahme auf die grösste voraussichtliche Beanspruchung derart zu bemessen, dass weder in den Leitungen, noch in den eingeschalteten künstlichen Widerständen übermässige Temperaturerhöhungen hervorgerufen werden.

Die in den Kupferleitungen von verschiedenen Querschnittflächen in Quadratmillimetern zulässigen Betriebsstromstärken in Ampères unterliegen nachstehenden Begrenzungen:

Querschnitt in Quadratmillimetern	Betriebsstrom-stärke in Ampères	Querschnitt in Quadratmillimetern	Betriebsstrom-stärke in Ampères
1·0	4	25	60
1·5	6	50	100
2·5	10	100	170
5·0	18	200	290
10	30	300	400
15	40	500	600

Für Zwischenwerthe ist geradlinig zu interpoliren.

Bei Widerständen, welche zum Glühen kommen können, bei funkengebenden Schaltvorrichtungen u. s. w. ist der Feuersgefahr vorzubeugen.

Im Allgemeinen ist gegen übermässige Stromstärken, beziehungsweise Temperaturerhöhungen mittelst Anbringung von automatischen Ausschaltvorrichtungen, beziehungsweise Abschmelzsicherungen vorzusorgen.

Bei denselben muss die Ausschalt-, beziehungsweise Abschmelzstromstärke in leicht lesbarer Weise stets aufgeschrieben, beziehungsweise eingestempelt sein; das letztere sowohl in den auswechselbaren, als auch in den nicht auswechselbaren Anschlusstheilen. Die Ausschalt-, beziehungsweise Abschmelzstromstärke darf das Zweifache der grössten für die zugehörigen Leitungen zulässigen Betriebsstromstärke nicht übersteigen.

VIII. In allen Betriebsleitungen, welche in den dem Publicum und dem nicht elektrotechnisch gebildeten Bahnbetriebspersonale zugänglichen Oertlichkeiten angelegt werden, darf die Spannungsdifferenz zwischen zwei nachbarlichen Leitungen oder zwischen dieser und der Erde die Grenze von 700 Volt nicht übersteigen.

In allen solchen Oertlichkeiten dürfen blanke Leitungen nur derart angebracht sein, dass sie durch Unberufene nicht erreicht werden können.

Innerhalb der gedeckten Räume der Gebäude jeder Art mit Ausschluss jener Gebäude, in welchen Contactleitungen hergestellt werden müssen, sowie an solchen Oertlichkeiten, wo sich leicht entzündbare Gase entwickeln, dürfen keine blanken Leitungen angebracht werden.

Für Fernleitungen und Speiseleitungen, sowie für alle Stromerzeugungsmaschinen, Schaltapparate, Transformatoren, Messvorrichtungen u. s. w., sind höhere Spannungen als die oben festgesetzten zulässig, doch muss für eine entsprechende Isolation, sowie durch Anbringung wirksamer Schutzvorrichtungen dafür gesorgt werden, dass sowohl die Sicherheit des Personales, als auch Unberufener nicht gefährdet werden kann.

Solche Leitungen sind mit Rückleitungen zu versehen und derart anzulegen, dass Inductions-, sowie elektrolytische Wirkungen thunlichst vermieden werden.

IX. Die ganze Anlage, sowie die Motorwagen sind mit entsprechenden Blitzschutzvorrichtungen zu versehen.

X. Die elektrische und motorische Einrichtung der Fahrbetriebsmittel ist thunlichst ausserhalb des Wagenkastens, jedenfalls aber derart anzubringen, dass die Fahrgäste mit stromführenden Theilen nicht in Berührung kommen können.

Die für die Leitung der Bewegungen des Wagens zu construirenden Schaltkurbeln, ferner die Nothausschalter, sowie alle anderen oberhalb des Fussbodenplanums befindlichen Apparate und Leitungen, welche zu Motorzwecken dienen, sollen derart eingerichtet sein, dass sowohl Fehlgriffe durch das Bedienungspersonale, als auch eine Bethätigung durch Unberufene so viel als thunlich ausgeschlossen bleiben.

Insbesondere sollen die zu handhabenden Kurbeln, Hebeln, Griffe u. s. w. nur dann aufgesteckt oder abgenommen werden können, wenn die Einrichtung stromlos gestellt ist.

XI. Die elektromotorisch ausgerüsteten Fahrbetriebsmittel müssen ausser mit den übrigen vorgeschriebenen Bremsvorrichtungen auch auf rein elektrischem Wege mittelst eines einzigen Griffes rasch und sicher gebremst werden können.

Die elektrische Bremsvorrichtung ist mit hinreichend vielen, entsprechend abgestuften Schaltstellen auszurüsten, damit dieselbe sowohl als Haltebremse, wie auch insbesondere als Gebrauchsbremse benützt werden kann. Dieselbe darf in ihrem Stromwege weder Abschmelzsicherungen noch automatische Maximalausschalter haben und muss das ganze Gewicht des Motorwagens als Adhäsionsgewicht ausnützen.

Werden auch Anhängewagen verwendet, so sind in der Regel alle Radachsen in die elektrische Bremsung miteinzubeziehen.

XII. Die Bahn ist mit einer Telephonleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Fallstellen, sowie auch die elektrische Centralstation einzuschalten sind.

12. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:

3 vierachsige Motorwagen mit 2 Drehgestellen und 4 Motoren von mindestens je 25 Pferdekräften Leistungsfähigkeit;

20 zweiachsige Güterwagen;

1 Montagewagen.

Jeder Motorwagen hat derart kräftige Handbremsen zu erhalten, dass diese letzteren allein bei einer Geschwindigkeit von 12 km per Stunde den Stillstand des Zuges auf 10 m Länge bewirken können.

Ferner muss es möglich sein, mittelst nur zweier Griffe die Wirkungen der elektrischen Bremse und der Handbremse zu vereinigen, um auf diese Weise den Wagen fast augenblicklich bis zum Gleiten bremsen zu können. Damit dies auch bei ungünstigem Schienenzustande ermöglicht wird, ist eine gut functionirende Sandstreuung einzurichten und ist für entsprechende Sanddepots längs der Strecke vorzusorgen.

Von den Güterwagen erhalten mindestens 50 Percent Handbremsen.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, und sind für diese Vorlagen die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium einzuholenden Vorschriften zu beachten.

Abgesondert von der Vorlage der vorbezeichneten Pläne sind überdies, und zwar gleichzeitig mit den Projectsplänen der offenen Unterbauobjecte und den Oberbau der Bahn, schematische Skizzen der Fahrbetriebsmittel vorzulegen, welche die erforderlichen Angaben über die grösste Breite, Höhe und Länge, sowie über die Achsdrücke und Achsentfernungen der Fahrbetriebsmittel enthalten.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle für den Bau der Bahn erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken und die Leitungsbestandtheile, ferner die Ausrüstung und Einrichtung der elektrischen Kraftstation, sowie die Fahrbetriebsmittel sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen und obliegt es den Concessionären, sich hinsichtlich deren Beschaffung an die in Betracht kommenden inländischen Unternehmungen derart rechtzeitig zu wenden, dass denselben ein hinreichender Zeitraum für die Durchführung der Bestellung, namentlich auch dann gewahrt bleibt, wenn die in Frage kommenden Fabrikate nicht vorräthig sein sollten.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Concessionäre hinsichtlich der elektrotechnischen Ausrüstungsgegenstände für die Kraftstation und für die Fahrbetriebsmittel von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es den Concessionären obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselben sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet haben.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind — ohne Unterschied, ob dieselben transportabel sind oder nicht — sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien und dem seitens dieser Commission den Concessionären bekannt gegebenen Conservator anzuzeigen.

Die Concessionäre sind, unbeschadet der dritten Personen etwa zustehenden Rechte, verpflichtet, transportable archäologische und kunsthistorische Funde nach Massgabe einer diesbezüglichen Aufforderung der genannten k. k. Centralcommission derselben oder einem von ihr bezeichneten Vertreter zunächst zur Ansicht und zum wissenschaftlichen Gebrauche zu überlassen, sodann auf Verlangen einem von derselben zu bezeichnenden öffentlichen Museum unentgeltlich ins Eigenthum zu übergeben.

Im Uebrigen haben die Concessionäre den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der Tarif-Theil I der österreichischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, enthaltend die gemeinsamen Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, ferner der Tarif-Theil I, betreffend allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, letzterer mit den durch die Güterclassification der k. k. österreichischen Staatsbahnen bedingten Abänderungen, werden über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei aufeinanderfolgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss geliefert hat, welches die Vertheilung einer mindestens fünfpercentigen Dividende an die Actionäre ermöglicht, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist das k. k. Eisenbahnministerium berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderliche Telephonleitung gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonale unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäck unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

8. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (ZZ. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (ZZ. 3 bis 7) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten.

Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 19. April 1902.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 15. Mai 1902,*) betreffend die Vereinbarung erleichternder Vorschriften vom 25. Februar 1902 für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Oesterreichs und Ungarns einerseits und Deutschlands andererseits rücksichtlich der nach dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Gegenstände.

Die Regierungen von Oesterreich und Ungarn einerseits und Deutschland andererseits haben, auf Grund des § 1, Absatz 3, der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr, für den wechselseitigen Verkehr ihrer Eisenbahnen Nachstehendes vereinbart:

Zu § 1 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen (in der Fassung des Art. 1 der Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895).

Für Leichentransporte bleibt die Vereinbarung zwischen Oesterreich und Ungarn und dem Deutschen Reiche über die gegenseitige Anerkennung von Leichenpässen vom 12. März 1890 in Kraft. Solche Transporte werden auch auf Grund eines Beförderungsscheines angenommen.

Zu Anlage 1 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen (in der Fassung des Art. 2 der Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895).

Nr. II

erhält folgenden Zusatz:

(Wegen sprengkräftiger Zündungen vergleiche Nr. XXXV a, Ziffer 5.)

Nr. IV

erhält folgenden Zusatz:

(Wegen anderer Zündschnüre vergleiche Nr. XXXV a, Ziffer 3.)

Nr. VI.

Am Ende des zweiten Absatzes ist hinzuzufügen:

Phosphorcalcium wird unter den gleichen Bedingungen zur Beförderung angenommen. Die Aufschrift der Kisten hat zu lauten: „Phosphorcalcium enthaltend".

Nr. IX.

Im ersten Absatz ist hinter den Worten „(Hoffmannstropfen und Collodium)," einzuschalten:

sowie Lösungen von Collodiumwolle in Amylacetat.

Weiter ist als Absatz 3 beizufügen:

(3) Den gleichen Bedingungen unterliegt Zinkäthyl, jedoch dürfen brennbare Stoffe zur Verpackung nicht benützt werden.

Als Nr. XV a

ist einzuschalten:

Abfallschwefelsäure aus Nitroglycerin-Fabriken wird nur dann zur Beförderung zugelassen, wenn sie nach einer von dem Fabrikanten auf dem Frachtbrief ausgestellten Bescheinigung vollständig denitrirt worden ist. Im Uebrigen finden die Vorschriften unter XV Anwendung.

Nr. XVI.

Im ersten Absatz sind die Worte: „und Brom" zu streichen und ist am Schlusse dieses Absatzes folgende Bestimmung nachzutragen:

Die gleichen Vorschriften finden auch auf Brom, jedoch mit der Massgabe Anwendung, dass seine Beförderung nur in offenen Wagen zu erfolgen hat und dass die damit gefüllten Glasgefässe in festen Holz- oder Metallkisten bis zum Halse in Asche, Sand oder Kieselguhr eingebettet werden müssen.

Nr. XIX.

Im Absatze 1 ist hinter den Worten „nicht genannte Spirituosen" nachzutragen:

sowie für Amylacetat.

Nr. XX.

Im Absatze 2 der Eingangsbestimmung ist hinter den Worten „die aus Braunkohlentheer bereiteten Oele," beizufügen:

Torf- und Schieferöle, Asphaltnaphtha und Destillate aus solchen,

Im Absatze 3 der Eingangsbestimmung ist nach den Worten „ferner Steinkohlentheeröle" einzuschalten:

die bei 17·5 Grad Celsius ein geringeres specifisches Gewicht als 1·0 haben

In der Eingangsbestimmung ist endlich folgender 4. Absatz nachzutragen:

Kohlenwasserstoffe anderen Ursprungs, die bei 17·5 Grad Celsius ein specifisches Gewicht von mindestens 0·830 haben,

Nr. XXI.

Die Eingangsbestimmung ist wie folgt zu fassen:

(1) Petroleum, rohes und gereinigtes, Braunkohlentheeröle, ferner Torf- und Schieferöle, Asphaltnaphtha, sowie Destillate aus solchen, sofern diese Stoffe nicht unter die Bestimmungen von Nr. XX fallen und bei 17·5 Grad Celsius ein specifisches Gewicht von weniger als 0·780 und mehr als 0·680 haben,

*) Enthalten in dem am 15. Mai 1902 ausgegebenen XLIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 97.

(2) Petroleumnaphtha und Destillate aus Petroleum und Petroleumnaphtha (Benzin, Ligroin, Putzöl u. s. w.), sowie Lösungen von Kautschuk oder Guttapercha, die vorwiegend aus Petroleumnaphtha bestehen, sofern diese Stoffe bei 17·5 Grad Celsius ein specifisches Gewicht von mehr als 0·680 haben,

unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

Nr. XXIII.

Im ersten Absatz ist hinter den Worten „desgleichen von Salmiakgeist" einzuschalten:

von Blutlausgift (einem Gemenge von Schmierseife, Carbolöl und Fuselöl), sowie von Formalin (einem Desinfectionsmittel, das Formaldehyd und Ameisensäure enthält).

Nr. XXXII.

Die Ziffer 2 ist wie folgt zu fassen:

Einzelsendungen der vorstehend unter Ziffer 1 nicht genannten Gegenstände dieser Kategorie werden nur in feste, dicht verschlossene Fässer, Kübel oder Kisten verpackt zugelassen. Einzelsendungen ungesalzener frischer Häute dürfen jedoch während der Monate November, December, Jänner und Februar auch in gut verschlossene, nicht schadhafte Säcke aus dichtem, starkem Gewebe verpackt aufgeliefert werden, wenn die Säcke derart mit Carbolsäure angefeuchtet sind, dass der üble Geruch des Inhalts nicht wahrnehmbar wird. Die Frachtbriefe müssen die genaue Bezeichnung der in den Fässern, Kübeln, Kisten oder Säcken verpackten Gegenstände enthalten. Die Beförderung hat nur in offenen Wagen zu erfolgen.

Hinter Ziffer 3 ist folgende Bestimmung einzuschalten:

4. Trockene oder ausgepresste feuchte Kesselrückstände von der Lederleimfabrikation (Leimkalk, Leimkäse oder Leimdünger) müssen mit zwei übereinanderliegenden grossen, wasserdichten, nicht getheerten Wagenplanen vollständig bedeckt sein. Die untere Decke ist mit verdünnter Carbolsäure derart zu tränken, dass ein fauliger Geruch nicht wahrnehmbar ist. Zwischen den beiden vom Absender zu stellenden Decken ist eine Schicht von trockenem, gelöschtem Kalk, von Torfmull oder von gebrauchter Lohe anzubringen.

Nicht ausgepresste, nasse derartige Rückstände müssen in feste, dicht verschlossene Fässer oder Kübel derart verpackt werden, dass sich der Inhalt der Gefässe nicht durch Geruch bemerklich macht.

Die Ziffern 4 bis 7 sind in 5 bis 8 abzuändern.

In der neuen Ziffer 5 ist der Eingang wie folgt zu fassen:

Die Beförderung der vorstehend unter Ziffer 3 und 4 nicht genannten Gegenstände u. s. w.

Als Nr. XXXV a

ist einzuschalten:

1. Fertige (das heisst mindestens mit dem Schiessmittel geladene) Patronen für Handfeuerwaffen, welche entweder Schwarzpulver oder andere in Oesterreich und Ungarn zum Eisenbahntransporte besonders zugelassene Schiessmittel enthalten, jedoch mit Ausnahme der unter XXXVI aufgeführten Patronen;

2. Feuerwerkskörper, insoweit sie nicht Stoffe enthalten, welche nach § 1, Ziffer 4, der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr von der Beförderung überhaupt ausgeschlossen sind (wegen Feuerwerkskörper aus Mehlpulver und ähnlichen Gemischen siehe XXXVIII und wegen bengalischer Schellackspräparate XLII);

3. Zündschnüre mit Ausnahme der Sicherheitszünder (wegen dieser siehe IV);

4. Nitrocellulose, insbesondere Schiessbaumwolle, Collodiumwolle und Pyropapier, sofern diese Stoffe mit mindestens 20 Percent Wasser angefeuchtet sind, ferner Patronen aus gepresster Schiessbaumwolle mit einem Paraffinüberzuge (wegen gepresster Schiessbaumwolle mit mindestens 15 Percent Wassergehalt und wegen Schiessbaumwolle in Flockenform, sowie wegen Collodiumwolle, beide mit mindestens 35 Percent Wassergehalt, siehe XXXIX und XL);

5. Sprengkräftige Zündungen, als Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) und Minenzündungen, welche durch Elektricität oder durch Reibung zur Wirkung gebracht werden,

unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

A. Verpackung.

Zu 1.

(1) Fertige Patronen für Handfeuerwaffen, mit Ausnahme der unter XXXVI aufgeführten, sind zunächst partienweise in Cartons von steifer Pappe derart fest zu verpacken, dass ein Verschieben in den Cartons nicht eintreten kann. Die einzelnen Cartons mit Patronen sind sodann dicht neben und über einander in gut gearbeitete, dem Gewichte des Inhaltes entsprechend starke Holzkisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, dass ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnissten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Der Verschluss der Kisten darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen.

(2) Das Gewicht der in einem Behälter befindlichen Patronen darf 60 kg, das Bruttogewicht eines Behälters 90 kg nicht überschreiten.

(3) Die Behälter müssen mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Patronen für Handfeuerwaffen, geladen mit . . . . . ." versehen sein.

Zu 2.

(1) Feuerwerkskörper sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhaltes entsprechend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, dass eiu Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche

nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnissten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Der Verschluss der Kisten darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen.

(2) Das Bruttogewicht eines Behälters darf 90 kg nicht übersteigen.

(3) Die Behälter müssen mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Feuerwerkskörper" versehen sein.

Zu 3.

(1) Zündschnüre (ausschliesslich Sicherheitszünder) sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhaltes entsprechend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, dass ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnissten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Der Verschluss der Kisten darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen.

(2) Das Gewicht der in einem Behälter befindlichen Zündschnüre darf 60 kg, das Bruttogewicht eines Behälters 90 kg nicht übersteigen.

(3) Die Behälter müssen mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Zündschnüre" versehen sein.

Zu 4.

(1) Nitrocellulose, insbesondere Schiessbaumwolle, Collodiumwolle und Pyropapier — soweit derlei Präparate nicht durch besondere Bestimmungen vom Eisenbahntransport ausgeschlossen sind — sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhaltes entsprechend starke Kisten oder Tonnen, welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, so fest zu verpacken, dass eine Reibung des Inhaltes nicht stattfinden kann. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnissten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Der Verschluss der Behälter darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen.

(2) Mit einem Ueberzuge von Paraffin versehene Patronen aus gepresster (gemahlener) Schiessbaumwolle sind vor ihrer Einlage in die Behälter durch eine feste Umhüllung von Papier in Packete zu vereinigen.

(3) Diese Patronen, sowie Schiessbaumwolle und andere Nytrocellulose dürfen weder mit Zündungen versehen, noch mit solchen in dieselben Behälter oder in denselben Wagen verpackt werden. Schiessbaumwolle, sowie andere Nytrocellulose muss in wasserdichte Behälter verpackt sein.

(4) Das Bruttogewicht eines mit Schiessbaumwolle oder anderer Nytrocellulose gefüllten Behälters darf 90 kg, das Bruttogewicht eines Schiessbaumwollepatronen enthaltenden Behälters 35 kg nicht übersteigen.

(5) Die Behälter müssen je nach ihrem Inhalte mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Schiessbaumwolle" oder „Schiessbaumwollepatronen" u. s. w. versehen sein.

Zu 5.

Sprengkräftige Zündungen, als Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) und Minenzündungen, welche durch Elektricität oder durch Reibung zur Wirkung gebracht werden.

a) Sprengkapseln (Sprengzündhütchen).

1. (1) Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) sind nebeneinander mit der Oeffnung nach oben in starke Blechbehälter, von welchen jeder nicht mehr als 100 Stück enthalten darf, dergestalt zu verpacken, dass eine Bewegung oder Verschiebung der einzelnen Kapseln auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.

(2) Der leere Raum in den einzelnen Kapseln und zwischen denselben ist bei Sendungen nach Deutschland mit trockenem Sägemehl oder einem ähnlichen sandfreien Stoffe vollständig auszufüllen, sofern nicht die Einrichtung der Kapseln, zum Beispiel durch eine den Sprengsatz sicher abschliessende innere Schutzkapsel, Gewähr dafür bietet, dass der Sprengsatz bei der Beförderung nicht gelockert wird. Bei Sendungen nach Oesterreich und Ungarn ist der leere Raum in und zwischen den einzelnen Kapseln frei zu lassen und der nach dem Einlegen der letzteren leer bleibende Theil des Behälters mittelst Stückchen sandfreien trockenen Löschpapiers auszufüllen.

(3) Der Boden und die innere Seite des Deckels der Blechbehälter sind mit einer Filz- oder Tuchplatte, die inneren Seitenwände der Behälter mit Cartonpapier dergestalt zu bedecken, dass eine unmittelbare Berührung der Sprengkapseln mit dem Bleche ausgeschlossen ist.

2. (1) Die so gefüllten Blechbehälter sind Stück für Stück mit einem haltbaren Papierstreifen derart zu umkleben, dass dadurch der Deckel so fest auf den Inhalt gepresst wird, dass sich beim Schütteln kein Geräusch von locker gelagerten Sprengkapseln wahrnehmen lässt.

(2) Die Behälter sind sodann in eine festgearbeitete Holzkiste von wenigstens 22 mm Wandstärke oder in eine starke Blechkiste derart einzuschliessen, dass die offenen Stirnenden der Sprengkapseln gegen den Kistendeckel gerichtet sind, und dabei Hohlräume zwischen den Schachteln, sowie diesen und den Kistenwänden möglichst vermieden werden. Nur am Umfange je eines oder auch mehrerer Behälter jeder Schicht, am besten an einer Kistenwand, ist behufs Erleichterung des Entleerens der Kiste durch den Oeffnenden ein solcher Hohlraum vorzusehen, dass durch die in letzteren eingebrachten Fingerspitzen die betreffende Schachtel bequem erfasst werden kann.

(3) Dieser Hohlraum ist gleich den sonstigen unbeabsichtigten Hohlräumen in der Kiste mit Papierstückchen, Stroh, Heu, Werg oder Holzwolle — alles völlig trocken — auszustopfen, worauf der Deckel der Kiste, sofern

diese aus Blech besteht, aufgelöthet, sofern sie von Holz ist, mittelst Messingschrauben oder verzinnter Holzschrauben befestigt wird, für welche die Führungen im Deckel und in den Küstenwänden schon vor dem Füllen der Kiste vorgebohrt werden müssen.

3. (1) Diese Kiste, deren Deckel den Inhalt so niederzuhalten hat, dass ein Schlottern des letzteren nicht eintreten kann, ist nach dem Bekleben des Deckels mit einer Belehrung*) über das Oeffnen und Schliessen der Sprengkapselkiste in eine solid gearbeitete und mittelst Messingschrauben oder verzinnte Holzschrauben zu verschliessende messingene Ueberkiste von wenigstens 25 mm Wandstärke mit dem Deckel nach aufwärts einzulegen.

(2) Der Raum zwischen Kiste und Ueberkiste muss mindesten 30 mm betragen und mit Sägespänen, Stroh, Werg, Holzwolle oder Hobelspänen ausgefüllt sein.

4. Nach Befestigung des zweiten Deckels, der die innere Kiste unverrückbar niederzuhalten hat, wird dieser äussere Deckel gleichfalls mit der erwähnten Belehrung und mit einem Zettel beklebt, der die Worte „Sprengkapseln — nicht stürzen“ auffällig zu tragen hat.

5. Die einzelne Kiste darf an Sprengsatz nicht mehr als 20 kg enthalten und das Bruttogewicht einer Kiste 100 kg nicht übersteigen.

Kisten, deren Gewicht mehr als 25 kg beträgt, sind mit zwei Handhaben von solcher Anordnung und so solider Beschaffenheit zu versehen, dass das sichere Manipuliren mit den Kisten durch mehrere Arbeiter — und zwar für mehr als 25 kg an Theilgewicht eines Frachtstückes je ein Mann — gewährleistet erscheint. Auch ist das Bruttogewicht jeder Sprengkapselkiste auf dem Deckel in augenfälliger Weise zu verzeichnen.

6. Der Frachtbrief jeder Sendung muss eine vom Absender und von einem der Bahn bekannten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehenden unter Ziffer 1 bis 5 getroffenen Vorschriften enthalten.

b) Elektrische Minenzündungen.

1. (1) Die elektrischen Zündungen mit kurzen Drähten oder festem Kopfe sind in starke Blechbehälter, von welchen jeder nicht mehr als 100 Stück enthalten darf, aufrechtgestellt zu verpacken. Die Behälter sind mit Sägemehl oder ähnlichem Material vollständig auszufüllen.

(2) Statt der Blechbehälter können auch Schachteln aus starkem und steifen Pappdeckel zur Verwendung kommen. Die gefüllten Behälter sind in eine Holz- oder starke Blechkiste und diese wiederum in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken. Die Wandstärke der inneren Holzkiste darf nicht unter 22 mm, die der Ueberkiste nicht unter 25 mm betragen.

2. (1) Die elektrischen Zündungen an langen Guttaperchadrähten oder Bändern sind, höchstens 10 Stück zusammengebunden, in Packete zu vereinigen, von welchen jedes nicht mehr als 100 Stück Zündungen enthalten darf. Die Zünder müssen abwechselnd an das eine und das andere Ende des Packets zu liegen kommen. Von diesen Packeten sind je höchstens 10 zusammengebunden, in starkes Papier gewickelt und verschnürt, in eine Holz- oder starke Blechkiste zu verpacken, welche mit Heu, Stroh oder ähnlichem Material auszufüllen ist. Diese Kiste ist in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken, deren Wandstärke nicht unter 25 mm betragen darf.

(2) Die elektischen Zündungen an Holzstäben sind in hölzerne Kisten von mindestens 12 mm Deckel-, Boden- und Seitenwandstärke und mindestens 20 mm Stirnwandstärke, deren Länge um 8 cm grösser ist, als die der Zünder, derart zu verpacken, dass die Kiste höchstens 100 Zünder enthält, und dass an jeder Stirnwand die Hälfte der Zünder mit Drähten sicher befestigt ist, so dass kein Zünder einen anderen oder die Wandungen berühren und ein Schlottern nicht eintreten kann. Höchstens je zehn solcher Kisten sind in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken.

3. Im Uebrigen finden die vorstehenden Bestimmungen unter a) 3 bis 6 sinngemäss Anwendung.

c) Frictionszünder

sind in nachstehender Weise zu verpacken:

1. Das Reiberdrahtende eines jeden Frictionszünders ist mit einer Papierverklebung derart zu versehen, dass dieselbe über die Reiberdrahtöse greift.

---

*) Die oben erwähnte Belehrung über das Oeffnen und Schliessen von Sprengkapselkisten hat zu lauten:

„Sprengkapselkisten sind derart zu öffnen, dass zuerst aus dem Deckel der äusseren Kiste die Schrauben mittelst Schraubenzieher entfernt werden, wobei das Umstürzen der Kiste infolge etwa zu starken Auflehnens des den Schraubenzieher Handhabenden zu verhindern ist.

Nach Freilegung des inneren Kistendeckels ist auch die Innenkiste mit Beobachtung derselben Vorsicht und in gleicher Weise zu öffnen, worauf sowohl der Schraubenzieher als auch die mittelst desselben aus den Kistenwänden gezogenen Schrauben beiseite zu schaffen sind. In der inneren Kiste wird am Umfange eines oder mehrerer, die Sprengkapseln enthaltenden, in Papier eingeschlageuen Blechbehälter der obersten Schicht ein mit Papierstücken, Stroh, Heu oder Werg ausgestopfter Hohlraum wahrzunehmen sein.

Nach vorsichtiger Entnahme des Füllmittels aus diesem Hohlraume — wobei durch Niederhalten der nächstliegenden Behälter ein Herausreissen derselben mit dem Füllmateriale verhindert werden muss — sind zuerst die hiedurch freigelegten Behälter mittelst der Fingerspitzen und hierauf erst die übrigen Behälter dieser Lage nach Bedarf zu entfernen.

Die Entnahme jeder weiteren Schicht von Behältern ist auf dieselbe Weise vorzubereiten und zu bewirken, wobei das frühere vorsichtige Entfernen der in sonstigen kleineren Hohlräumen befindlichen Füllmittel vortheilhaft mitwirken kann.

Das Oeffnen einzelner Blechbehälter hat abseits des übrigen Sprengkapselvorrathes zu geschehen, und es müssen die zum Ausfüllen der Hohlräume in den Behältern verwendeten Stücke Löschpapiers gleicherweise zuerst entfernt werden, bevor die Sprengkapseln mit den Fingern erfasst werden können.

Ein anderes Werkzeug als der Schraubenzieher (Brustleier), womit die Schraubeu ausschliesslich durch Heraus- und Hineindrehen zu entfernen oder zu befestigen sind, darf zum Oeffnen und auch zum Schliessen der Kisten nicht verwendet werden und sich auch nicht gleich anderen losen Metallgegenständen in der Nähe befinden; überhaupt ist mit der grössten Vorsicht und ohne Anwendung von Gewalt, Schlag und Stoss zu hantiren.“

2. Höchstens 50 Stück Frictionszünder sind in ein Bündel zu vereinigen. Diese Bündel sind am Zünderkopfende in Holzwolle (Wollin) und darüber in Papier zu schlagen, wogegen deren umgebogene Reiberdrahtenden zuerst in eine aufgebundene, ungefüllte und darüber in eine zweite mit Holzwolle gefüllte Papierkappe zu legen sind. Hiebei muss jedoch genau darauf gesehen werden, dass in keinem Falle die Holzwolle in directe Berührung mit den Reiberdrähten kommen kann, um ein Hängenbleiben oder Herausreissen des Reiberdrahtes beim Herausnehmen der Zünder oder bei Herabnahme der Papierkappe zu verhüten.

3. Mehrere auf diese Art hergerichtete Bündel sind in eine einfache Kiste zu legen, deren Bruttogewicht 20 kg nicht übersteigen darf.

4. Die Hohlräume in den Kisten sind mit Papierabfällen oder Holzwolle mit grosser Sorgfalt dicht auszufüllen.

5. Die Kiste selbst, deren Länge sich nach der Länge der Frictionszünder richtet, muss mindestens aus 22 mm starken Bretterwänden bestehen, welche weder Risse noch Astlöcher aufweisen und welche zur Erzielung der nöthigen Haltbarkeit durch Verzinkung mit einander zu verbinden sind.

6. Ueber Deckel und Seitenwände der Kiste ist endlich ein die Schutzmarke enthaltendes Fabrikszeichen zu kleben.

B. Aufgabe.

(1) Die Aufgabe und Beförderung als Eilgut ist ausgeschlossen.

(2) Bei Annahme einer Sendung ist thunlichst darauf Bedacht zu nehmen, dass die Weiterbeförderung von der Grenzstation ab in unmittelbarem Anschlusse stattfinden kann.

(3) Die Annahme von Sendungen nach solchen Stationen und Bahnstrecken, auf denen die Beförderung explosiver Gegenstände ausgeschlossen ist, ist unstatthaft. Ist die Sendung für eine Station einer solchen österreichischen oder ungarischen Bahn oder Strecke bestimmt, auf welcher reine Güterzüge nur nach Zulässigkeit verkehren, so muss dieselbe an einen Empfänger in der Ausgangsstation dieser Bahn oder Strecke adressirt sein, welcher die Sendung aus den Bahnhofsräumen ohne Verzug zu entfernen und für die Neuaufgabe derselben nach Zulässigkeit des Zugverkehres weitere Sorge zu tragen hat.

(4) Die Frachtbriefe dürfen keine anderen Gegenstände umfassen. Die darin enthaltene Bezeichnung des Gegenstandes ist mit rother Tinte zu unterstreichen. Die Frachtbriefe müssen nebst Anzahl, Gattung, Zeichen und Nummer der Gefässe auch das Bruttogewicht jedes einzelnen derselben enthalten und sind für Nitrocellulose abgesondert auszufertigen.

(5) Solche Frachtbriefe dürfen die Bezeichnung „bahnlagernd“ nicht tragen.

(6) Auf dem Frachtbriefe muss vom Absender unter amtlicher (polizeilicher oder notarieller) Beglaubigung der Unterschrift bescheinigt sein, dass die Beschaffung und die Verpackung der zu versendenden Gegenstände den bestehenden Vorschriften entspricht.

(7) Die Frachtgebühren sind bei der Aufgabe zu entrichten. Mit Nachnahme belastete Sendungen sind vom Transport ausgeschlossen. Auch ist die Declaration des Interesses an der Lieferung nicht zulässig.

C. Transportmittel.

(1) Zur Beförderung dürfen nur gedeckte Güterwagen mit elastischen Stoss- und Zugapparaten, fester sicherer Bedachung, dichter Verschalung und gut schliessenden Thüren, in der Regel ohne Bremsvorrichtung verwendet werden.

(2) Güterwagen, in deren Innerem eiserne Nägel, Schrauben, Muttern u. s. w. hervorstehen, dürfen zur Beförderung nicht verwendet werden.

(3) Die Wagenthüren und die etwa vorhandenen Fenster sind unter Verschluss zu halten und zu dichten. Papier darf hiezu nicht verwendet werden.

(4) Für derartige Transporte dürfen weder Wagen, deren Achslager kürzlich erneuert worden sind, noch solche, welche demnächst zur Revision in der Werkstätte bestimmt sind, zur Verwendung kommen.

(5) Eine Umladung von explosiven Gütern in andere Eisenbahnwagen darf unterwegs nur im Falle unabweislicher Nothwendigkeit stattfinden. Die Eisenbahn-Verwaltungen haben daher Vereinbarungen zu treffen, dass solche Sendungen in demselben Wagen von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation befördert werden.

D. Verladen.

(1) Die Behälter (Kisten, Tonnen) sind in den Eisenbahnwagen so fest zu lagern, dass sie gegen Scheuern, Rütteln, Stossen, Umkanten und Herabfallen aus den oberen Lagen gesichert sind. Insbesondere dürfen Tonnen nicht aufrecht gestellt werden, müssen vielmehr gelegt, parallel mit den Längsseiten des Wagens verladen und durch Holzunterlagen unter Haardecken gegen jede rollende Bewegung verwahrt werden.

(2) Die Wagen dürfen nur bis zu zwei Drittheilen ihres Ladegewichtes beladen werden. Auch dürfen nicht mehr als drei Schichten über einander gelagert werden.

(3) Es dürfen nur Mengen von höchstens 1000 kg mit anderen Gütern und auch nur dann verladen werden, wenn die letzteren nicht leicht entzündlich sind und nicht früher als die explosiven Gegenstände zur Ausladung kommen sollen.

(4) Es ist untersagt, in den mit Schiessbaumwolle oder anderer Nitrocellulose befrachteten Wagen zugleich Patronen für Handfeuerwaffen, Feuerwerkskörper, Zündschnüre oder Zündungen unterzubringen (wegen nasser. gepresster Schiessbaumwolle vergleiche XXXIX).

E. Sonstige Bestimmungen.

Im Uebrigen sind zu beachten:

a.

Für die Beförderung auf den österreichischen Eisenbahnen die sonstigen Bestimmungen der Verordnung des kaiserlich königlichen Handelsministers vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen sammt Nachträgen, und zwar:

rücksichtlich der Aufgabe: § 8, Absatz 1 und 2, und § 9, Absatz 1;

rücksichtlich der Transportmittel: § 17, Absatz 2, und § 18;

rücksichtlich des Verladens: die §§ 19 und 24 mit der Massgabe, dass bei dem Uebergange aus Deutschland die blaugedruckten Zettel, welche in grosser Schrift den Inhalt angeben, von der Grenzstation anzukleben sind;

rücksichtlich der Zugformirung: die §§ 25 bis 28;

rücksichtlich der Vorsichtsmassregeln in den Bahnhöfen und während der Fahrt: die §§ 29 bis 32 und 34;

endlich rücksichtlich der Abgabe: die §§ 35, 36 und 37, letzterer jedoch mit der Massgabe, dass im Falle des Nichtbezuges auf keinen Fall eine Rückstellung der Sendung an den im Auslande befindlichen Absender stattfindet.

b.

Für die Beförderung auf den ungarischen Eisenbahnen die entsprechenden Bestimmungen der Verordnung des königlich ungarischen Handelsministers vom 1. August 1893, Z. 37.039, sammt Nachträgen.

c.

(1) Für die Beförderung der in der Eingangsbestimmung unter 1, 2, 3, 4 aufgeführten Artikel auf den deutschen Eisenbahnen die sonstigen in der Eisenbahn-Verkehrsordnung getroffenen Bestimmungen, insbesondere Anlage B, XXXV a:

B. Aufgabe, Absatz 7 und 8;

C. Transportmittel, Absatz 6;

D. Verladen, Absatz 5, 6 und 7;

E. Vorsichtsmassregeln in den Bahnhöfen und während der Fahrt;

F. Bestimmung der Züge und Einstellung der mit explosiven Gegenständen beladenen Wagen in die Züge;

G. Begleitung der Sendungen explosiver Gegenstände;

H. Benachrichtigung der Unterwegsstationen und der am Transporte betheiligten Verwaltungen;

I. Ankunft auf der Bestimmungsstation und Auslieferung der Sendungen.

(2) Die geforderte Begleitung hat jedoch bei Sendungen nach Deutschland erst von der Grenzstation ab einzutreten.

(3) Für die in der Eingangsbestimmung unter 5 aufgeführten „Sprengkräftige Zündungen u. s. w." kommen die Vorschriften unter B bis I nicht in Anwendung.

Nr. XXXVI.

Der erste Satz der lit. d hat zu lauten:

Der Verschluss der Kisten darf mittelst eiserner Nägel nur dann erfolgen, wenn diese gut verzinkt sind.

Nr. XL.

Am Schlusse ist folgender dritter Absatz nachzutragen:

Enthalten diese Stoffe einen niedrigeren Percentsatz von Wasser, so finden die bezüglichen Vorschriften unter Nr. XXXV a, Ziffer 4, Anwendung.

Als Nr. XLII a

ist einzuschalten:

Zündbänder und Zündblättchen (amorces) unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Dieselben sind zu höchstens je 100 Zündpillen — die im Ganzen nicht mehr als 0·75 g Zündmasse enthalten dürfen — in Pappschachteln zu verpacken. Höchstens je 12 Schachteln sind zu einer Rolle zu vereinigen und höchstens je 12 Rollen zu einem festen Packet mit Papierumschlag zu verbinden.

2. Die Packete sind in Behälter von starkem Eisenblech oder in sehr feste hölzerne Kisten, beide von nicht über 1·2 m^3 Grösse, ohne Beilegung anderer Gegenstände dergestalt zu verpacken, dass zwischen den Wänden des Behälters und seinem Inhalt ein Raum von mindestens 30 mm mit Sägespänen, Stroh, Werg oder ähnlichem Materiale ausgefüllt und eine Bewegung oder Verschiebung der Packete auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.

3. Die Behälter müssen neben der Angabe des Inhaltes die deutliche Bezeichnung des Absenders und der Fabrik tragen.

4. Jeder Sendung muss eine vom Fabrikanten und von einem der Bahn bekannten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehend unter 1 bis 3 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

Als Nr. XLIV a

ist einzuschalten:

Gasförmige Kohlensäure und Grubengas werden zur Beförderung nur dann angenommen, wenn ihr Druck den von 20 Atmosphären nicht übersteigt, und wenn sie in Behältern aus Schweisseisen, Flusseisen oder Gussstahl aufgeliefert werden, welche bei einer innerhalb dreier Jahre vor der Aufgabe stattgehabten amtlichen Prüfung ohne bleibende Veränderung der Form mindestens das Anderthalbfache desjenigen Druckes ausgehalten

haben, unter welchem die Kohlensäure oder das Grubengas bei ihrer Auflieferung stehen. Jeder Behälter muss mit einer Oeffnung, welche die Besichtigung seiner Innenwandungen gestattet, einem Sicherheitsventil, einem Wasserablasshahn, einem Füll-, beziehungsweise Ablassventil, sowie mit einem Manometer versehen sein und muss alle drei Jahre auf seine gute Beschaffenheit amtlich geprüft werden. Ein an leicht sichtbarer Stelle angebrachter amtlicher Vermerk auf dem Behälter muss deutlich erkennen lassen, wann und auf welchen Druck die Prüfung desselben stattgefunden hat. In dem Frachtbriefe ist anzugeben, dass der Druck der aufgelieferten Kohlensäure oder des Grubengases auch bei einer Temperatursteigerung bis zu 40 Grad Celsius den Druck von 20 Atmosphären nicht übersteigen kann. Die Versandtstation hat sich von der Beachtung vorstehender Vorschriften und insbesondere durch Vergleichung des Manometerstandes mit dem Prüfungsvermerk davon zu überzeugen, dass die Prüfung der Behälter auf Druck in ausreichendem Masse stattgefunden hat.

Nr. XLVI

hat zu lauten:

Chlormethyl und Chloräthyl werden nur in luftdicht verschlossenen starken Metallgefässen und auf offenen Wagen befördert. In den Monaten April bis October einschliesslich sind derartige Sendungen von dem Absender mit Decken zu versehen, falls nicht die Gefässe in Holzkisten verpackt sind.

Als Nr. XLIX a

ist einzuschalten:

Natriumsuperoxyd ist in starken Blechbüchsen mit verlöthetem Deckel, die in eine mit verlöthetem Blecheinsatz ausgestattete starke Holzkiste verpackt sind, aufzugeben.

Als Nr. XLIX b

ist einzuschalten:

Calciumcarbid muss in luftdicht verschlossene eiserne Gefässe verpackt sein. Andere Stoffe dürfen in die Gefässe nicht beigepackt werden.

Als Nr. L a

ist einzufügen:

(1) Gefettete Eisen- und Stahlspäne (Dreh-, Bohr- und dergleichen Späne) und Rückstände von der Reduction des Nitrobenzol aus Anilinfabriken werden, sofern sie nicht in luftdicht verschlossenen Behältern aus starkem Eisenblech verpackt zur Aufgabe gelangen, nur in eisernen Wagen mit Deckeln oder unter Deckenverschluss befördert.

(2) Aus dem Frachtbriefe muss ersichtlich sein, ob die Eisen- und Stahlspäne gefettet sind oder nicht, andernfalls werden sie als gefettet behandelt.

Nr. LI.

Hinter Nummer LI ist das Absatzzeichen (1) zu setzen.

Als Absatz (2) ist anzufügen:

(2) Bei Sendungen von Hülsen dieser Art muss der Frachtbrief eine Erklärung des Absenders enthalten, dass die Hülsen nach der Tränkung erhitzt und darauf in Wasser völlig abgekühlt worden sind.

Nr. LIII.

Am Schlusse ist folgender zweiter Absatz hinzuzufügen:

Während der Monate October, November, December, Jänner, Februar und März werden auch ungesalzene frische Kälbermagen, sofern sie von allen Speiseresten gereinigt sind, in festen, dicht verschlossenen Fässern oder Kübeln und unter Beachtung der Bestimmungen im Absatze 1, Ziffer 4 und 5, zur Beförderung zugelassen. Die Deckel der Kübel müssen mit einem eisernen Ueberwurf befestigt sein.

Die vorstehende Vereinbarung tritt am 1. Juli 1902 in Kraft. Gleichzeitig wird die am 1. April 1895 R.-G.-Bl. Nr. 24. eingeführte Vereinbarung über denselben Gegenstand ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wittek m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. Mai 1902,*) betreffend das Sonderabkommen vom 12. April 1902 zwischen der k. k. österreichischen Regierung und der kaiserlich deutschen Regierung zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr für die deutsch-österreichischen Verkehre.

Die eingangs erwähnten beiden Regierungen haben auf Grund des Artikel 3, Ziffer I des Pariser Zusatzübereinkommens vom 16. Juni 1898 zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr für den wechselseitigen directen Verkehr der Eisenbahnen Deutschlands einerseits und der österreichischen Eisenbahnen andererseits Nachstehendes vereinbart:

Artikel 1.

Durch die Eisenbahntarife kann mit Zustimmung der Aufsichtsbehörden festgesetzt werden, dass

a) auf den im Durchgange durch Oesterreich über österreichische Linien geleiteten Verkehr zwischen Stationen, die auf deutschem Gebiete liegen, sowie

*) Enthalten in dem am 15. Mai 1902 ausgegebenen XLIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 98.

b) auf den im Durchgange durch Deutschland über deutsche Linien geleiteten Verkehr zwischen Stationen die auf österreichischem Gebiete liegen,

je nach Lage der Verhältnisse entweder ausschliesslich die deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung oder ausschliesslich das für die österreichischen Eisenbahnen geltende Betriebsreglement Anwendung findet.

Artikel 2.

Das gegenwärtige Abkommen tritt am 1. Juni 1902 in Wirksamkeit.

Wittek m. p.

Kundmachung des k. k. Finanzministeriums vom 1. Mai 1902,*) betreffend die Errichtung einer Zollamtsexpositur in Szeged.

Nach einer Mittheilung des kgl. ungarischen Finanzministeriums ist bei dem kgl. ungarischen Post- und Telegraphenamte in Szeged eine mit den Befugnissen eines Hauptzollamtes II. Classe ausgestattete Expositur des kgl. ungarischen Hauptzollamtes Szeged aufgestellt worden, welche ihre Thätigkeit am 1. Mai 1902 begonnen hat.

Böhm m. p.

---

*) Enthalten in dem am 10. Mai 1902 ausgegebenen XLI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 94.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 138. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. Mai wurde die Verhandlung über den Staatsvoranschlag bei dem Capitel „Eisenbahnministerium“ fortgesetzt.

Abg. Ritter von Starzyński beschäftigt sich zunächst mit der Frage des Deficits der Staatseisenbahnen. Die Urtheile über dieses Deficit würden vielfach übertrieben. Zunächst seien in der bezüglichen Ziffer nicht nur die Verzinsung, sondern auch die Amortisation des für die Erwerbung der Staatsbahnen verausgabten Capitals enthalten. An dem sogenannten Deficite habe weiter der Betrieb zahlreicher strategischer Bahnen den Löwenantheil. Es sei klar, dass man bei der Erbauung solcher Bahnen von vornherein an eine fruchtbringende Capitalsanlage weder gedacht habe, noch denken konnte; andererseits sei infolge der Verstaatlichung zahlreicher Bahnen für den Staat eine Entlastung entstanden, denn es habe ja viele Privatbahnen gegeben, denen der Staat mit ziemlich bedeutenden Zinsengarantien beispringen musste, die jetzt entfallen. Endlich kommt hier der allgemein volkswirthschaftliche Standpunkt in Betracht, wonach die Staatsbahnen in erster Reihe volkswirthschaftlichen Zwecken zu dienen haben. Sie sollen den Wohlstand und dadurch auch die Steuerkraft heben. Ihre unmittelbare Rentabiliät steht erst in zweiter Reihe. Die Staatsbahnen sind kein fiscalisches Object, welches geradezu ausgebeutet werden könnte.

Redner wendet sich gegen die Bemerkung des Abgeordueten Grafen Khevenhüller, dass der östliche Rayon der Staatsbahnen passiv sei, weil ihm viele galizische Bahnen angehören, deren Schaffung als Concession an Galizien anzusehen sei. Redner müsse dieser Ansicht auf das Entschiedenste entgegentreten. Wenn eine Bahn dort gebaut werde, wo sie nothwendig sei, so könne das keine Concession genannt werden. Das sei einfach eine administrative Pflicht des Staates.

Redner verweist im Uebrigen auf den jüngst veröffentlichten Ausweis über die Einnahmen der Localbahnen im Monate März 1902. Unter 14 galizischen Localbahnen haben 11 in diesem Monate einen grösseren Ertrag abgeworfen als im Monate März des Vorjahres und nur drei einen geringeren. Die Ertragsfähigkeit der galizischen Localbahnen nehme also keineswegs ab, sie erhöhe sich vielmehr. Mit Genugthuung müsse hervorgehoben werden, dass auch der Eisenbahnminister gestern die Bezeichnung des östlichlichen Netzes als eines passiven zurückgewiesen habe. Die erste Vorbedingung aber, um sowohl die Deficitfrage zu lösen als auch eine erspriessliche Verkehrspolitik verfolgen zu können, fährt Redner fort, ist die Schaffung eines grossen Staatseisenbahnnetzes, welches den Charakter eines organischen Ganzen an sich tragen und der Regierung eine selbstständige zielbewusste Tarifpolitik ermöglichen würde. Unser Staatsbahnnetz ermangelt der grossen wichtigen Linie, welche ganz Oesterreich von Norden nach Süden durchziehen würde. Es verfügt weder über die Nordbahn, noch über die Südbahn. Was die Nordbahn anbelangt, so liegt dem Hause ein Antrag vor, der von den Polen-Bänken stammt und natürlich auf die Verstaatlichung dieser Bahn abzielt. Wir wissen, dass die Nordbahn vom 1. Jänner 1904 ab verstaatlicht werden kann. Versäumt man diesen Zeitpunkt, dann wird sich die Verstaatlichung viel schwieriger gestalten. Indessen wird der Termin heranrücken, an welchem die Nordbahn ganz unentgeltlich dem Staate anheimfällt.

Infolgedessen wird man sich umso schwerer entscheiden, ein Object zu kaufen, für dessen unentgeltliche Einlösung der Termin immer mehr heranrückt. Die Angelegenheit ist also wohl als eine dringliche zu bezeichnen. Ueber die Frage der Verstaatlichung der Südbahn will Redner gar nicht sprechen, umsoweniger, als wir vor der Lösung dieser Frage zu einer directen Verbindung der Adria mit dem Centrum der Monarchie mittelst einer Staatsbahnlinie gelangen werden. Wenn die Karawanken-, die Tauern- und die Pyhrnbahn erbaut sein und in ein Péageverhältniss mit den Theilstrecken der Südbahn gebracht sein werden, was geschehen muss, und guten Informationen zufolge auch der Fall sein wird, dann wird der Staat über eine directe Verbindung zwischen Wien und Triest verfügen, auf der er die ausschliessliche Tarifhoheit wird ausüben können. Die trostlose Lage der Südbahn sei hinlänglich bekannt. Der letzte Gebahrungsausweis schliesse mit einem Deficit von 3,336.000 Kronen, welches die Zahlungseinstellung an den Staat und die Prioritätsgläubiger zur Folge haben werde.

Redner theile vollkommen den Standpunkt des Abgeordneten Dr. Steinwender, dass der Staat darauf dringen müsse, dass die Gläubiger der Südbahn das, was ihnen gebührt, mit voller Sicherheit erhalten.

Redner streift sodann die Tariffrage, den Eisenbahnbau und Eisenbahnbetrieb. Er macht den Minister auf den dringenden Ausbau der Linie Lemberg—Winnicki—Brzezany aufmerksam und tritt sodann für eine directe Verbindung Lembergs mit Warschau durch den Bau der Linie Lemberg—Belzec—Lublin ein. Durch diese Linie würde eine directe Verbindung des Schwarzen Meeres mit dem Baltischen Meere geschaffen werden, und die internationale Bedeutung derselben wäre so gross, dass man den eventuellen Nachtheil für die Strecke Lemberg—Krakau nicht in Betracht ziehen dürfe. Ferner wünscht Redner die Concessionirung der Localbahnen Janów-Jaworów und Tarnopol-Zbaracz. In Betreff des Betriebes betont Redner die Nothwendigkeit der Herstellung einer grösseren Fahrgeschwindigkeit auf mehreren Linien. Ferner wünscht er eine directe Eilzugsverbindung zwischen Krakau und Trzebinja, wodurch die Fahrt von Lemberg nach Warschau um sechs bis acht Stunden abgekürzt werden würde, sowie eine directe Waggonverbindung auf der Strecke Jaroslau—Sokal. Der Waggonmangel macht sich besonders auf der Strecke Lemberg—Podwołoczyska fühlbar, wo sich in einem Schnellzuge von fünf bis sechs Waggons 500 Personen befinden. Eine ausgiebige Waggonvermehrung der Schnellzüge sei dringend nothwendig. Er beklagt sodann den Mangel von Wagen auf grösseren Eisenbahnstationen, auf denen der Waggon sammt Ladung abgewogen werden könnte, so dass die Waaren im offenen Waggon ihre Fahrt machen müssen, wobei oft ein Theil verschwinde.

Was die Tarifbegünstigungen anbelange, so werde kein gleichartiges System eingehalten; es kämen manchmal sehr harte Abweisungen oder ganz unbegründete Begünstigungen vor. Redner bespricht schliesslich die Sprachenfrage. Im Organisationsstatut vom Jahre 1884 seien gewisse Ausnahmen von dem ausschliesslichen Gebrauche der deutschen Amtssprache auf den Eisenbahnen in Galizien statuirt worden. Dazu gehöre aber nicht die Sprache im inneren Dienste zwischen Vorgesetzten und Untergehenen. Redner erklärt schliesslich für den Staatsvoranschlag zu stimmen.

Abg. Axmann bemerkt, die Bedeutung der Eisenbahn-Verstaatlichung sei eine politisch und wirthschaftlich derart eminente Frage, dass ihr von Seiten des Parlamentes eine weit höhere Beachtung zuerkannt werden sollte. Wenn das Staatseisenbahnprincip in Oesterreich bereits einmal Fiasco gemacht habe und eine der wichtigsten Bahnen, die Südbahn, für den Staat förmlich verloren gegangen sei, so erscheine es umso dringlicher, einer neuerlich aufkeimenden staatlichen Verwaltungsperiode, welche ebenfalls finanzielle Misserfolge erwarten lasse, rechtzeitig Einhalt zu thun. Man sollte glauben, dass der finanzielle Misserfolg, der dem Verstaatlichungsprincipe in Oesterreich nachgesagt werde, als ein begründeter anzunehmen wäre. Der Misserfolg des Verstaatlichungsprincips sei aber nicht in diesem selbst, sondern in anderen Ursachen zu suchen. Wenn schon bei der Verstaatlichungsaction an und für sich Missgriffe gemacht wurden, so dürfe nicht übersehen werden, dass die von der Privatspeculation gebauten Bahnen obendrein noch mangelhaft instruirt waren, sonach immense Kosten für Reconstructionsarbeiten verschlungen haben. Die grosscapitalistischen Mächte hätten es verstanden, die erträgnissreichen Bahnen der Verstaatlichung zu entziehen. Redner kommt weiter auf das Staatsbahnstatut zu sprechen und führt aus, dass dasselbe zu vielfachen Bedenken Anlass gebe. Das Bedenklichste sei das Decentralisationsprincip. Das Statut habe infolge seiner breitspurigen Anlage das Eindringen der bureaukratischen Hierarchie in den Verwaltungsorganismus der Staatsbahn ermöglicht. Die Erhöhung der Betriebsausgaben würde mehr zur Ausgestaltung der immer grössere Dimensionen annehmenden bureaukratischen Verwaltungsmethode als zur Ausgestaltung eines elastischen Gebahrungssystems benützt.

Der vom Minister Kaizl mit der unerbittlichen Logik der Ziffern nachgewiesene Mangel der gegenwärtigen Staatsbahnorganisation hätte zum Gegenstande einer parlamentarischen Behandlung gemacht werden sollen. Die Staatsbahnorganisation kranke lediglich an den Folgen ihrer Unzweckmässigkeit, und es wäre wieder Aufgabe des Parlamentes, nach den Ursachen dieser Unvollkommenheit zu forschen. Es solle aber nicht verkannt werden, dass heute ein neues Princip in der Organisation unmöglich über Nacht durchgeführt werden könne. Allein in erster Linie käme die Schaffung eines praktischen, billigen und vereinfachten Systems auf centralistischer Grundlage in Betracht. Die Betriebs-Directionen sollten in ihrem autonomen Thätigkeitskreise soweit eingedämmt werden, dass hiedurch einschneidende ökonomische Erfolge erzielt werden könnten. Es wäre auch nothwendig, dass eine praktische Reorganisation des Executivdienstes im Allgemeinen, sowie der Bahnerhaltung durchgeführt würde. Von gleicher Bedeutung wäre die Reform des Control- und Verrechnungswesens und endlich der Zugsbeförderung. Der wichtige Dienstzweig der Wagendirigirung wurde bereits einer praktischeren, wenn auch nicht ganz entsprechenden Reorganisation zugeführt.

Endlich wäre eine Reorganisation der commerciellen Abtheilung anzustreben. Die Ausgestaltung der bereits begonnenen socialpolitischen Massregeln und die Pflege aller Wohlfahrtseinrichtungen müssten damit Hand in Hand gehen. Den Directionen verbliebe auch nach diesen Reformen ein ausgedehnter Wirkungskreis, insbesondere die Wahrung der localen Verkehrs- und Tarifbedürfnisse jener Länder, in denen sie ihre Wirksamkeit zu entfalten haben, und die Erledigung aller auf die Abwicklung des Verkehres Bezug habenden Agenden und schliesslich die Disciplinarfragen in erster Instanz

Die Verdienste des gegenwärtigen Eisenbahnministers als Kenners des österreichischen Eisenbahnwesens können nicht geschmälert werden, allein seine nicht zu unterschätzende und hervorragende Kraft habe er hauptsächlich der Stabilisirung des bureaukratischen Geistes im Organismus unserer Staatsbahnverwaltuug gewidmet, anstatt sich der auf commercieller Grundlage aufzubauenden Reform zu weihen. Es empfehle sich, eine Enquête einzuberufen, in welcher die Vorschläge der tüchtigsten und fachlich versirtesten Beamten angehört werden sollen. Diese Vorschläge sollten die Richtschnur einer das gesammte Gebiet des Staatsbahnwesens umfassenden Reform bilden. Diese Expertise sollte sich nicht nur mit der Reform actueller Verwaltungsfragen, sondern auch mit den Fragen der Zukunft befassen, die mit der Ausgestaltung des Staatsbahnnetzes im engsten Zusammenhange stehen. Redner wendet sich sodann einzelnen Detailfragen zu und hebt zunächst die wirthschaftliche Bedeutung der elektrischen Bahn Wien—Pressburg, insbesondere für den Brucker Bezirk, hervor. Der Eisenbahnminister müsse dringend ersucht werden, in dieser Angelegenheit nicht mehr lange zu zögern.

Redner verlangt sodann die Ausgestaltung der Linie Matzleinsdorf—Unter-Hetzendorf und wendet sich sodann der Besprechung der Personalfrage zu; er vertritt die Forderungen des Staatseisenbahnbeamten-Tages vom vorigen Jahre, insbesondere die Festsetzung des Anfangsgehaltes mit 1600 Kronen für einen Beamten ohne Hochschulbildung, mit 2200 Kronen für einen Beamten mit Hochschulbildung, die Beförderung nach 20- bis 25jähriger Dienstzeit in die sechste, respective siebente Dienstclasse und Einbeziehung eines Gehaltsfünftels in die Pensionsbemessung als Ersatz für das bei der Pensionirung wegfallende Quartiergeld. Zu wünschen sei unbedingt die Gleichstellung der Beamten im Betriebe mit den Beamten im Ministerium und den Directionen hinsichtlich der Remunerationen. Die Beamten verlangen, sagt Redner, dass Niemand eine Remuneration bekommt, sondern dass diese Summe einem Fonds zur Unterstützung unverdient in Noth gerathener Diener und Unterbeamten zugeführt werde oder dass dieser Betrag zur Einrechnung des Gehaltsfünftels in die Pension verwendet werde. Er wünscht ferner die Einführung des sogenannten Schwundgeldes zur Deckung eines eventuellen Abganges und hebt anerkennend hervor, dass der Eisenbahnminister die Stabilisirung der Werkstättenarbeiter durchgeführt habe. Der Eisenbahnminister sollte aber auch auf die Privathahnen den entsprechenden Einfluss nehmen, damit sie ebenfalls ihre Werkstättenarbeiter stabilisiren. Er bringt ferner die Bitte vor, dem Zugbegleitungspersonale ohne Ausnahme die anderthalbfache Einrechnung der Dienstzeit in die Pension zu gewähren und erörtert sodann in ausführlicher Weise die Gehaltsregulirung vom Jahre 1899. Er vertritt sodann die Wünsche der Bediensteten der Staatsbahnen um Erhöhung der Nebengebühren auf den vor der Gehaltsregulirung bestandenen Betrag, Ersatz für die Leistung der Einkommensteuer, Erhöhung, respective Pauschalirung der Stundengelder, Ernennung sämmtlicher Güterzugsführer nach einjähriger Verwendung und abgelegter Dienstprüfung zu Oberconducteuren, Gleichstellung der Kategorie III und II der Diener mit den Kategorien V und IV der Unterbeamten bezüglich der Vorrückung, Anrechnung des Gehaltsfünftels zur Provisionsbemessung und Erhöhung des Quartiergeldes um 20 pCt.

Weiter bespricht Redner die Verhältnisse der Oberbahnarbeiter und die Lage der Magazinsarbeiter, der Bahnwächter, Magazinsmeister und Gepäcksträger. Bezüglich der letzteren hebt er die Nothwendigkeit hervor, sie gleich den übrigen Bediensteten mit bestimmtem Gehalte fix anzustellen und der Trinkgelderwirthschaft ein Ende zu machen. In allen Stationen, wo es thunlich sei, wären Wohnhäuser für Staatsbahnbedienstete zu errichten. Er urgirt die Beantwortung der Interpellation bezüglich der Verhältnisse der Bediensteten bei der Buschtěhrader Bahn, hebt die Nothwendigkeit der Verstaatlichung der Südbahn, der Nordwestbahn und der Staatseisenbahn-Gesellschaft hervor und resumirt schliesslich die Forderungen der verschiedenen unteren Kategorien der Bahnbediensteten.

Abg. Baumgartner bringt die Befriedigung zum Ausdrucke, von welcher die Bevölkerung Oberösterreichs über eine Reihe von Verbesserungen im Eisenbahnwesen erfüllt sei, so mit Rücksicht auf die Legung des zweiten Geleises der Westbahn, die Einführung des neuen Systems des Fahrens in Raumdistanz, den bevorstehenden Umbau der Station Attnang, die vielfachen Verbesserungen der Fahrordnung, die verschiedenen Brückenanlagen, namentlich jene über die Traun, und spricht dem Minister, sowie den anderen an der Durchführung dieser Reformen betheiligten Beamten den wärmsten Dank aus. Die von ihm vorgebrachten Wünsche bezögen sich auf die in der Investitionsvorlage vorgesehene Erweiterung der Bahnhofanlage in Linz, die Umwandlung der schmalspurigen Strecke Lambach—Gmunden in eine normalspurige, den Umbau der Bahnhofanlage in Lambach und die Verbindung Salzburgs mit Braunau in Oberösterreich. Er bespricht weiter die projectirte Pyhrnbahn, welche in ganz Oberösterreich freudige Hoffnungen erregе, und bringt diesbezüglich eine Reihe von Wünschen der oberösterreichischen Bevölkerung zur Sprache.

Redner befasst sich sodann mit dem Ausbau der Mühlkreisbahn und bemerkt, dass der Bau der Bahn Mauthausen-Grein nach Krems in Oberösterreich mit grosser Freude begrüsst

werde. Er bittet die Regierung, dem Localbahnbau in Oberösterreich überhaupt auf das Wärmste entgegenzukommen, und beantragt Resolutionen, betreffend die Errichtung von Zufahrtsbahnen zu der im Bau begriffenen Pyhrnbahn. Er bringt schliesslich namens der Abgeordneten Etz und Schrott zwei Resolutionsanträge, betreffend die Ausgestaltung des Localbahnwesens in Oberösterreich und Tirol, ein.

Abg. Pogačnik spricht sein Bedauern darüber aus, dass es nicht möglich war, im heurigen Berichte des Eisenbahnministeriums die Einbeziehung des sogenannten Gehaltsfünftels in die Pensionsberechnung für alle Staatsbahnbediensteten aufzunehmen. Er beklagt sich über die stiefmütterliche Behandlung der Krainer Staatsbahnstrecken, insbesondere über die Strecke Laibach—Tarvis, die zu den ertragfähigsten Linien der Staatsbahnen gehört. Der Staatsbahnhof in Laibach habe keine Wartesäle, keine Unterkunftsräume für das Personal und eine mangelhafte Beleuchtung. Der Wagenpark für Krain entspreche nicht dem Verkehre, und insbesondere im Sommer mache sich ein grosser Mangel an Personenwagen fühlbar. Die grossen Hoffnungen, welche die Bevölkerung Krains insbesondere in materieller Hinsicht an die Durchführung der Investitionsbahnen schon während der Bauperiode knüpfte, hätten sich nicht erfüllt. Redner beklagt sich insbesondere über die Nichtberücksichtigung der einheimischen Arbeitskräfte und bringt schliesslich zwei Resolutionsanträge ein, betreffend die Anlage des Bahnhofes für Veldes, Neumarktl und Krainburg.

Abg. Basevi führt aus, dass die Aufgabe der Regierung in Triest eine ausserordentlich schwierige sei. Es seien die Folgen von Unterlassungssünden früherer Regierungen gut zu machen. Redner wirft einen geschichtlichen Rückblick auf die Entwicklung Triests in commercieller Beziehung und seiner Eisenbahnverbindung mit dem Inlande. Die schlechte finanzielle Lage der Südbahn sei die Folge ihrer Misswirthschaft. Der Rückgang Triests sei durch das Vorgehen dieser Gesellschaft gefördert worden. Die gesammte Verkehrspolitik der Monarchie sei für die Hebung des Triester Hafens keine glückliche gewesen.

Der Ausgleich mit Ungarn habe schlechte Folgen für Triest gehabt infolge der tarifarischen Begünstigungen, die verschiedene Industrien in Ungarn gefunden haben. Während für Triest nichts geschehe, unterstütze Ungarn in jeder Richtung den einzigen Hafen Fiume. Redner erörtert sodann die Verhältnisse der österreichischen Handelsmarine, an deren Rückgang die falsche Verkehrspolitik schuld sei, indem der Export nach anderen Häfen gelenkt wurde. Erst der grosse Rückgang in dem Decennium 1882 bis 1892 habe die leitenden Factoren auf den Niedergang der Handelsmarine aufmerksam gemacht und veranlasst, Reisezuschüsse zu gewähren, sowie die Steuerfreiheit in Aussicht zu stellen. Er bespricht die Lage des Lloyd und bemerkt, dass, den grösseren Anforderungen entsprechend, die Subvention erhöht werden sollte. Was die Verbältnisse des Triester Hafens betrifft, so sei in der Freihafenfrage noch nicht das letzte Wort gesprochen und es mache sich wieder eine Agitation für die Wiederherstellung des Freihafens geltend.

Was die Monarchie für Triest thue, werde nicht für die Triestiner, sondern für ganz Oesterreich gethan. Nothwendig sei es, die Bahnverbindung mit Triest zu beschleunigen. Die Verbindung der Rudolf-Bahn und Franz Josef-Bahn mit dem Meere sei eine Hauptbedingung für das Aufblühen von Triest. Weiter wünscht Redner den Ausbau des Hafens, den Bau von Hangars und Magazinen, Subventionirung der Handelsmarine, Bau eines Donau-Adria-Canales, Vermehrung der Telegraphen- und Telephonlinien und schliesslich eine vollkommen paritätische Behandlung Triests mit Fiume bei den Ausgleichsverhandlungen.

Abg. Hauck bemerkt: Weil die Regierung sicher ist, dass der Staatsvoranschlag angenommen wird, setzt sie alle Hebel in Bewegung, das Haus bald nach Hause zu schicken. Wir sind aber nicht nur hier, den Staatsvoranschlag zu bewilligen, sondern die Wünsche unserer Wähler zum Ausdrucke zu bringen. So wie wir den Staatsvoranschlag nicht bewilligen, stehen wir auch dem Eisenbahnministerium nicht mit Vertrauen gegenüber, weil die Wünsche der Bevölkerung auf diesem Gebiete nicht erfüllt werden.

Redner erinnert an die Forderung des Linzer Programmes nach Verstaatlichung der Eisenbahnen und Regelung des Tarifwesens zur Förderung der landwirthschaftlichen und gewerblichen Production. Er erörtert sodann die Verstaatlichungsfrage und bedauert es, dass die Regierung der Verstaatlichung der Nordbahn nicht nähergetreten ist. Trotz der gegentheiligen Versicherung des Ministers komme man zu der Anschauung, dass die Regierung den Verstaatlichungsplan aufgegeben habe. Bezüglich der Nordwestbahn-Verstaatlichung bemerkt Redner, dass die Deutschen eigentlich ängstlich sein müssten, weil zu befürchten ist, dass hier ein neues Verczechungsgebiet geschaffen werde. Die Deutschen hätten aber die Pflicht und werden es auch durchführen, der Verczechung entgegenzutreten, und können daher beruhigt für die Verstaatlichung der Nordwestbahn stimmen. Bei der Südbahn wäre es mit Rücksicht auf die ungünstige wirthschaftliche Lage sehr leicht, mit einigem Nachdrucke zu einer Entscheidung zu kommen. Redner bringt sodann eine Reihe von Wünschen in Bezug auf Localbahnen vor. Er verlangt die Aufstellung eines einheitlichen Bahnprogrammes und betont die Wichtigkeit der Frage des elektrischen Betriebes. Ferner beantragt er eine Resolution, wonach die Vorlage über die Fahrkartensteuer dahin zu ergänzen ist, dass die Einführung einer vierten Wagenclasse vorgesehen wird, die rings an den Wänden Sitzplätze zu bekommen haben und auf welche vierte Wagenclasse die Fahrkartensteuer sich nicht erstrecken soll. Bei der Grundeinlösung möge die Staatsverwaltung sich ins Mittel legen, damit eine gewisse Gerechtigkeit obwalte, die man heute vielfach vermisse. Redner bespricht die Beförderungsverhältnisse der Bediensteten bei der Buschtěhrader und der Südbahn-Gesellschaft. Er tritt für die Forderungen des Staatseisenbahn-Beamtentages ein. Redner bemängelt die Ausgabe von Karten mit czechischer Bezeichnung für Strecken, auf denen dies nicht nothwendig wäre, kommt zum Schlusse auf die Verstaatlichungsfrage zu sprechen und meint, dass diese nicht vom Geschäftsstandpunkte beurtheilt werden dürfe. Der Eisenbahnminister möge dem Finanzminister gegenüber Muth haben, um die erforderlichen Reformen durchzuführen.

Abg. Mosdorfer führt aus, dass die Steiermark bei der Investitionsvorlage sehr schlecht weggekommen sei und dass namentlich die Oststeirer fürchten müssen, dass auch das Wenige, das ihnen versprochen wurde, nicht eingehalten werde. Der Ausbau der Aspang-Bahn gehe in einer Weise vor sich, die tiefe Bedenken erregen müsse. Der Bau der Strecke Hartberg—Friedberg sei bis heute noch nicht in Angriff genommen worden. Die Bevölkerung habe in der Voraussetzung zu den Baukosten Beiträge gezeichnet, dass die ganze Strecke und nicht nur eine Theilstrecke gebaut werden würde. Es sei zu hoffen, dass durch die Neutrassirung der Linie Hartberg—Friedberg eine für die Steiermark günstigere Linie geschaffen und dass dann mit dem Bau endlich begonnen werde. Es möge auch die Trassirung der Linie Friedberg—Aspang endlich in Angriff genommen werden. Noch schlechter als mit den Hauptbahnen sehe es mit den steirischen Localbahnen aus. Das Land Steiermark habe durch die von ihm erbauten Localbahnen sich in keine angenehme Situation begeben.

Redner weist auf das Verlangen hin, dass die Bahn Cilli-Wöllan verstaatlicht und die Linie nach Maria-Zell errichtet werde. Er beklagt sich über das mangelnde Wohlwollen gegenüber der Oststeiermark und erklärt, wenn die Regierung etwas für die Steiermark thun wolle, werde es ihre Aufgabe sein, den Weiterbau der Bahn Weiz-Gleisdorf bis Birkenfeld zu unterstützen. Redner beantragt auch eine diesbezügliche Resolution. Es müsse auch eine günstigere Verbindung von Graz über Gleisdorf nach Hartberg und Aspang verlangt werden. Diese Linie muss als Hauptbahn gebaut werden, und zwar so, wie es den Interessen der Stadt Graz und der Mehrzahl der Bevölkerung der nordöstlichen Steiermark entspricht. Ebenso müsse eine Verlängerung dieser Strecke nach dem Süden in Aussicht genommen werden. Redner beantragt eine Resolution, betreffend die schleunigste Vornahme der Trassirungsarbeiten für die Linie Friedberg—Aspang und eine energische Fortsetzung der Verhandlungen mit der Aspangbahn. Redner führt sodann Klage über die Zurücksetzung der Techniker gegenüber den Juristen im Eisenbahnministerium und bei den Staatsbahnen. Er beantragt eine Resolution wegen Vorlage eines Gesetzentwurfes, welcher die Avancementsverhältnisse der technischen Beamten bei den Staatsbahnen und im Eisenbahnministerium regelt. Redner kommt sodann auf die Südbahn zu sprechen und hebt die schlechte Verbindung der Steiermark mit Wien hervor. Ebenso sei trotz aller Petitionen keine directe Verbindung von Graz nach Salzburg zu erzielen gewesen. Redner spricht schliesslich dem Eisenbahnminister den Dank dafür aus, dass er durch Anschaffungen für die Investitionen für die Locomotiven- und Waggonfabriken gesorgt habe, so dass sie bei dem schlechten Geschäftsgange nicht gezwungen waren, eine Menge Leute zu entlassen und brotlos zu machen. Er fügt die Bitte bei, dass der Eisenbahnminister seinen Einfluss auch dahin ausüben möge, dass die Privatbahnen ihre Bestellungen möglichst früh machen, damit die schwere Krise der Eisenindustrie überstanden werde.

Abg. Maštálka führt aus, die Erklärungen des Eisenbahnministers über die Verstaatlichungsfrage hätten den Erwartungen nicht vollauf entsprochen. Nachdem mit einer Einmüthigkeit

wie sie vielleicht in keiner anderen Frage zu erzielen wäre, die Verstaatlichungsaction im Hause begrüsst wurde, hätte man erwarten können, dass der Minister sich nicht mit halben Versprechungen begnügen und die Entscheidung in der Verstaatlichungsaction von einer Reihe von Vorfragen abhängig machen, sondern dass er ganz energisch erklären würde, dass die Regierung die Verstaatlichungsaction unter jeder Bedingung in Angriff nehmen und durchführen wolle. Das Deficit der Staatsbahnen, welches der Minister auf die wirthschaftliche Krise zurückführt, habe seine tiefere Ursache darin, dass man in Oesterreich mit dem gemischten Eisenbahnsystem arbeite und die Aufstellung der Tarife nicht vollständig in der Hand habe. Jeden Tag kommt es mehr zum Vorschein, dass die Verstaatlichung der Privatbahnen eine Grundbedingung für den Abschluss der Zollgemeinschaft mit Ungarn und der Handelsverträge bedeute. Jeden Tag sehe man deutlicher, dass, solange Ungarn die Tarifgestaltung der Strecke Wien—Bruck a. d. L. beherrscht, es im Falle der Auflösung des Zoll- und Handelsbündnisses imstande ist jede gegen Ungarn gerichtete eisenbahntarifarische Massregel zu durchkreuzen, ja noch mehr, auch die Wirkung der eventuellen Zölle Oesterreichs auf ungarische Ausfuhrartikel aufzuheben. Denn durch diese Thatsache ist es den Ungarn gestattet, ihre Waaren bis Wien zu Tarifsätzen zu bringen, deren Höhe sie selbst bestimmen, und für den über Wien gehenden Verkehr nach dem ganzen österreichischen Staatsgebiete dieselben Vortheile wie die österreichischen Verfrächter zu geniessen. Eine energische und durch keine Rücksichten gehundene Verstaatlichung der Privatbahnen, und zwar in der allerkürzesten Zukunft, sei also die Aufgabe unserer Eisenbahn-Verwaltung. Redner bespricht das Missverhältniss zwischen der Zahl der Beamten deutscher und jener anderer Nationalitäten bei der General-Inspection und bemerkt sodann, die germanisirenden Absichten des Eisenbahnministeriums träten auch bei Concursausschreibungen in rein deutschen Gebieten hervor. Von einer Kenntniss der beiden Landessprachen sei da überhaupt keine Rede mehr. Gegen diese Praxis müsse Stellung genommen werden. Die letzten Beamtenernennungen seien fast ausschliesslch zu Gunsten der Deutschen erfolgt und man habe auch nicht ausserordentliche Mittel gescheut, um den gewünschten Zweck zu erreichen. Das böhmische Volk habe diese unausgesetzten Chicanen im Eisenbahnministerium satt. Das Engteignungsverfahren in rein böhmischen Gegenden werde in deutscher Sprache durchgeführt, der Vertreter der Regierung gebe seine Gutachten bei politischen Begehungen ausschliesslich in deutscher Sprache ab. Die Regierung möge überzeugt sein, schliesst Redner, dass ihre Worte ohne Bethätigung nicht befriedigen und dass man sie nur nach ihren Thaten beurtheilen könne. Für das germanisirende Eisenbahnministerium gebe es kein Budget.

Abg. Dr. Ryba bemerkt, unser Eisenbahnwesen könne nur dadurch sanirt werden, dass die ertragreichen Bahnen in das Eigenthum des Staates gebracht werden. Es müsse aber dabei anders verfahren werden als früher. Der Staat dürfe Niemand in seinem Eigenthum schädigen, er müsse mit allen Machtmitteln und aller Energie die finanziellen Interessen der Bevölkerung wahren. Die Sanirung der Staatsbahnen lasse sich nicht mit übel angebrachter Sparsamkeit, auch nicht mit einem penibleren Verfahren bei der Ausgabe von Freikarten erzielen, sondern nur durch Hebung der Industrie, des Handels und des Volkswohlstandes. Redner ist ein entschiedener Gegner der Fahrkartensteuer. Es müsse zugegeben werden, dass unsere Personen- und Frachtentarife ziemlich mässig sind, durch Erhöhung der Tarife sei aber ein sehr bedeutender Rückschlag auf die finanzielle Prosperität der Bahnen zu befürchten.

Redner wendet sich sodann der Besprechung der Localbahnen zu und bemerkt, es sei richtig, dass die Localbahnen bis jetzt nichts tragen, und er würde Niemand rathen, sie als Anlagepapier für sein Vermögen zu benützen. Wenn die Localbahnen aber nach einem Systeme ausgebaut werden, wenn sie aufhören, ein Wirrwarr von zwecklosen Sackbahnen zu sein, wenn sie ausgebaut werden nach dem Bedarfe und nicht aus Motiven, die in vielen Fällen keine sauberen sind wenn überdies die Hauptbahnen das sein werden, was sie sein sollen, werden auch die Localbahnen ihren Zweck erfüllen.

Redner befürwortet sodann den Ausbau der Strecken Ohratein—Neuhaus und Moldautein—Vesely und gibt seiner Klage über die Zurücksetzung der nationalen Rechte im Eisenbahnwesen Ausdruck. In Böhmen fühle man sich, sowie man den Bahnschranken betritt, vom Gefühle beschlichen, als hätte man seine heimatliche Scholle verlassen, obwohl die Mehrzahl der ansübenden Beamten Volksgenossen sind. Es gebe in Böhmen derzeit noch kein officiell anerkanntes deutsches Sprachgebiet, aber auf der Eisenbahn bestehe es schon lange. Bei obwaltenden Verhältnissen werden Sie, schliesst Redner, es unserer Partei nicht übelnehmen, wenn wir gegen das Budget stimmen.

Abg. Dr. Fort vertheidigt seine im Budgetausschusse gestellte Resolution auf Einführung des Kilometertarifes bei Mahlproducten und Getreide gegen die Ausführungen des Abg. Dr. Kolischer. Eine allgemeine Einführung des kilometrischen Tarifes für sämmtliche Tarifclassen würde allerdings eine Revolution in dem ganzen wirthschaftlichen Körper heraufbeschwören und viele Industriezweige, welche sich unter den gegenwärtigen tarifarischen Verhältnissen etablirt haben, auf das Schwerste schädigen. Aus diesem Grunde beschränke sich der Resolutionsantrag einzig und allein auf den Specialtarif I, Mahlproducte und Getreide, da ja das gegenwärtige Tarifsystem, soweit es sich auf die Verfrachtung von Cerealien bezieht, fast durchwegs nach den Bedürfnissen der ungarischen Reichshälfte construirt sei. Auch das Preisniveau des Getreides auf dem Markte der diesseitigen Reichshälfte werde ein künstlicher Druck geübt durch den Bestand des gegenwärtigen Staffeltarifsystems. Die Preisbildung auf den Märkten der diesseitigen Reichshälfte vollziehe sich unter dem Drucke des Preises des ungarischen Getreides. Um dasjenige, um was der österreichische Landwirth ärmer wird, wird der ungarische Concurrent reicher, und das geschehe im Wege eines Tarifsystems, an dem unsere Staatseisenbahnen einen ziemlich grossen Antheil hätten. Der Bestand des Staffeltarifsystems sei ein Krebsschaden für die österreichische Landwirthschaft, indem dadurch eines der wichtigsten Elemente der Preisbildung, nämlich die geographische Distanz, gleichsam über den Haufen geworfen werde. Oesterreich sei nicht in der Lage, sich mittelst eines Einfuhrzolles gegen die ungarische Concurrenz zu schützen, aber es beanspruche, dass ihm wenigstens derjenige Schutz zutheil werde, über den es verfügen könne und für den es bezahle, den Schutz des Eisenbahntarifes: Aus diesen Gründen ertöne seit Jahren in Böhmen, Mähren, Tirol, Vorarlberg, Kärnten und Steiermark der Ruf nach Einführung des kilometrischen Tarifes. Eine Ausnahme mache nur das Kronland Galizien.

Die Gründe hiefür habe der Abgeordnete Dr. Kolischer auseinandergesetzt. Redner polemisirt gegen die diesbezüglichen Ausführungen des Abgeordneten Dr. Kolischer und bemerkt, dieser habe selbst zugestanden, dass Galizien in Bezug auf das Mahlgetreide nicht exportfähig sei. Für den galizischen Inlandsverkehr aber, soweit er sich auf die Verfrachtung von einheimischen Provenienzen beziehe, wäre es nur von Nutzen, wenn auch dort das Staffelsystem zu Falle gebracht und der Kilometertarif allgemein eingeführt würde. Redner bekämpft sodann die Anschauung des Abgeordneten Dr. Kolischer, dass den bestehenden Desiderien durch Einführung der sogenannten Richtungstarife vollkommen Rechnung getragen werden könnte. Das ganze chaotische Wirrwarr, sagt Redner, des österreichischen Tarifwesens, beruht zum grossen Theile auf den Richtungstarifen. Es ist nicht zu ergründen, wie es heute noch möglich wäre, zu den zahlreichen Richtungstarifen, die wir in Refactien und Anhängen besitzen, noch specielle Richtungstarife zu erstellen, die uns gegen die ungarische Concurrenz schützen würden. Redner schliesst mit der Bitte, der von der Majorität des Budgetausschusses beschlossenen Resolution die Genehmigung zu ertheilen.

Abg. Dr. Schreiner polemisirt gegen die Behauptung des Abg. Maštálka von einer angeblichen Germanisirung im Eisenbahnwesen. Die ganze Sprachenfrage im Eisenbahnwesen sei lediglich eine Bedürfnissfrage und wo das Bedürfniss nach Kenntniss der zweiten Sprache nicht vorhanden ist, komme man eben mit der Kenntniss der deutschen Sprache vollkommen aus. Trotzdem die Dienstsprache die deutsche sei, erfreuen sich selbst in dem deutschen Sprachengebiete Westböhmens, wo nahezu alle Betriebsbeamtenposten mit Czechen besetzt seien, viele dieser Beamten der Kenntniss der deutschen Sprache nicht. Sache des Eisenbahnministeriums ist es, den Dienstesbestimmungen auch Geltung zu verschaffen. Das deutsche Sprachgebiet sei aber mit czechischen Beamten übersäet und die Beschwerden des Abgeordneten Maštálka wären deshalb absolut unverständlich. Die czechischen Beamten, die ins deutsche Sprachgebiet kämen, fühlen sich, sagt Redner, mehr als Czechen denn als Beamte und spielen sich bald zu Dictatoren auf.

Da könne man den Deutschen germanisirende Tendenzen gewiss nicht vorwerfen. Redner wendet sich weiter gegen die Ausführungen des Abg. Dr. Ryba und erklärt, dass die Staatsbahn-Directoren in Pilsen und Prag und deren Stellvertreter ausgesprochene Czechen seien. Aus allen diesen Gründen sei die Forderung der Deutschen nach Errichtung einer rein deutschen Eisenbahn-Direction für Westböhmen begründet.

Abg. Dr. Kolischer bemerkt gegenüber dem Abgeordneten Dr. Fort, dass er nicht die leiseste Absicht gehabt habe, dem Talente oder der Auffassung des Dr. Forst nahezutreten. Er habe nur seiner Ueberzeugung Ausdruck geliehen, die gleichzeitig auch die Ueberzeugung seiner Clubgenossen sei. Der Grundzug seiner gestrigen Rede sei der gewesen, dass man eine österreichische Politik im Gegensatze zur ungarischen Politik machen soll. Die Wirthschafts- und Tarifpolitik müsse den Intentionen der Interessenten entsprechen und nicht denjenigen Zahlen, die heute im Generalgütertarife stehen. Redner habe agrare Interessen zu vertreten. Dr. Fort habe genau dieselben Principien für sein Land und es sei die Pflicht des Redners, Alles das zu unterstützen, was die agrarpolitischen Ziele zu fördern geeignet sei. Es sei das Postulat seines Clubs, dass man an dem Principe der Staffel, soweit es galizischen Verkehr und Verkehr betrifft, in welchem Galizien engagirt ist, nicht rüttle.

Berichterstatter Abg. Povše erklärt, dass der Eisenbahnminister zur Resolution Pfeifer, betreffend den Ausbau der Weisskrainer Bahn, eine wohlwollende Stellung einzunehmen willens sei. Allerdings müssen die betreffenden Interessenten um die Revision der Trasse ansuchen, welcher Auftrag ihnen bereits vor einigen Jahren seitens des Ministeriums zugekommen ist. Redner kommt sodann auf die Petition des österreichischen Eisenbahnbeamten-Vereines zu sprechen. Er sei anfänglich dieser Petition sympathisch gegenüber gestanden, allein nach den Informationen, die er seitens des Eisenbahnministeriums erhalten habe, habe er die Ueberzeugung gewonnen, dass bei Erfüllung der Wünsche dieser Petition das finanzielle Erforderniss ein derartiges sein würde, dass man diese Mehrbelastung dieses Budgets bei der heutigen wirthschaftlichen Depression nicht vertreten könnte. Auch habe er als bäuerlicher Vertreter auf die herrschende landwirthschaftliche Krise Rücksicht zu nehmen sich verpflichtet gehalten. Er hätte übrigens allen Petiten sehr gern Rechnung getragen, nachdem aber die Finanzlage jede weitere Belastung ausschliesse, bleibe derzeit nichts Anderes übrig, als auf das zu dringen, was überhaupt erreichbar sei. Der Berichterstatter beantragt schliesslich folgende Resolution: „Die Petition des österreichischen Eisenbahnbeamten-Vereines wird der k. k. Regierung zur eingehenden Würdigung abgetreten, und es wird derselben empfohlen, das Petit, betreffend die Einbeziehung eines Gehaltsfünftels in die Pensionsbemessung, einem sorgfältigen und wohlwollenden Studium zu unterziehen, inwieweit diesem Wunsche der Staatsbahnbeamten durch Erhöhung ihres Pensionsfondsbeitrages unter entsprechender Mitwirkung der Staatsbahnverwaltung entsprochen werden könnte."

Berichterstatter Abg. Dr. Pergelt bemerkt, dass über die Petition des Eisenbahn-Beamtenvereines von beiden Referenten über das Eisenbahnministerium Bericht erstattet wurde. Beide Anträge laufen auf dasselbe hinaus, nur sei der Antrag des Redners in der äusseren Form wohlwollender gehalten als der des Collegen Povše, indem er den Zusatz habe: „zur eingehenden Würdigung". Da über diesen Antrag im Budgetausschusse später abgestimmt wurde, sei es klar, dass der Budgetausschuss diesen weitergehenden Antrag zum Beschlusse erheben wollte. Er bittet das Haus, dem nun von beiden Berichterstattern vereinbarten Antrage die Zustimmung zu ertheilen. Der Berichterstatter erörtert sodann die Frage der Behandlung der Staatseisenbahnbeamten, insbesondere die Regulirung der Gehalte, und bemerkt schliesslich: Der ganze Beamtenkörper der Staatsbahnen könne überzeugt sein, dass im Abgeordnetenhause den wahren Bedürfnissen immer ein geneigtes Ohr geschenkt und, wenn die Möglichkeit im Staatshaushalte überhanpt vorhanden ist, auch eine freigebige Hand gezeigt werde.

Bei der Abstimmung werden die Ziffern des Capitels „Eisenbahnministerium" angenommen.

Es wird sodann zur Abstimmung über die Resolutionsanträge des Budgetausschusses geschritten. Zum Resolutionsantrage Fort „Einführung einheitlicher kilometrischer Grundtaxen" liegt der Gegenantrag des Abg. Dr. Kolischer auf Erstellung entsprechender Richtungstarife vor.

Bei der Abstimmung wird der Antrag Kolischer angenommen und werden sodann die übrigen vom Budgetausschusse vorgeschlagenen Resolutionen zum Beschlusse erhoben.

Es erfolgt hierauf die Abstimmung über die Anträge des Budgetausschusses, betreffend die Petitionen.

Der Antrag des Budgetausschusses, betreffend die Petitionen des Oesterreichischen Eisenbahn-Beamtenvereines in Wien und des Delegirtentages der österreichischen Staatsbahnbeamten in Wien, wird entsprechend dem Antrage des Berichterstatters angenommen. Hiemit entfällt die Abstimmung über den Eventualantrag des Abg. Stwiertnia, diese Petitionen dem Eisenbahnausschusse zuzuweisen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Gänserndorf - Pyrawarth - Gaunersdorf. (Zurückziehung des Projectes der Variante für die Station Schweinbarth, km 14·392—14·750.) Das niederösterreichische Landeseisenbahnamt hat im Namen des niederösterreichischen Landesausschusses das bereits dem k. k. Eisenbahnministerium vorgelegte Project für eine die Verlegung der Station Schweinbarth behandelnde Variante der Theilstrecke km 14·392 bis 14·750 der Localbahn von Gänserndorf über Pyrawarth nach Gaunersdorf als derzeit gegenstandslos zurückgezogen.
[E.-M.-Z. 20.184.]

Localbahn Tannwald - Grünthal. (Pläne für die mechanische Einrichtung der Wasserstation in der Grenz- und Wechselstation Grünthal.) Die vom Verwaltungsrathe der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vorgelegten Ergänzungspläne für die mechanische Einrichtung der Wasserstation in der Grenz- und Wechselstation Grünthal der im Bau befindlichen Localbahn Tannwald-Grünthal wurden vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt. [E.-M.-Z. 12.980.]

Localbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau. (Bauvergebung.) Der Landesausschuss des Königreiches Böhmen hat auf Grund der Offertverhandlungen die Baudurchführung der Localbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau an die Bauunternehmung G. Chierici & Max Picha in Prag vergeben.
[E.-M.-Z. 20.264.]

Localbahn Wlaschim-Unterkralowitz. (Auflassung des Durchlasses in km 15·7/8 und Einschaltung eines Rohrdurchlasses in km 8·9/10.) Die von der Bauaufsicht der Localbahn Wlaschim-Unterkralowitz über Ansuchen der Bauunternehmung Ing. B. Borkovec & Arch. O. Dworak beantragte Auflassung des nach den Bestimmungen der politischen Begehung in km 15·7/8 auszuführenden, 0·6 m weiten, gedeckten Durchlasses, ferner die bereits erfolgte Einschaltung eines 0·3 m weiten gusseisernen Rohrdurchlasses in km 8·9/10 wurde genehmigt.
[E.-B.-D. 3696.]

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 6. Mai d. J. den Baurath im hydrotechnischen Bureau des Handelsministeriums Eduard Michl zum Oberbaurathe ad personam allergnädigst zu ernennen geruht.
Call m. p.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 12. Mai d. J. dem Werkstättenvorstande der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Prag, Oberinspector Arthur Rudolff, das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens und dem Vorstande der Verkehrsleituug der priv. Böhmischen Commercialbahnen in Jičin, Inspector Gustav Pirchan, taxfrei den Titel eines kaiserlichen Rathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Handelsminister hat für die technische Abtheilung der Direction für den Bau der Wasserstrassen im Handelsministerium ernannt:

zu Bau-Obercommissären:

den Oberingenieur der niederösterreichischen Statthalterei Johann Pachnik, den Baucommissär im Handelsministerium Franz Frank, den Ingenieur der niederösterreichischen Statthalterei Emil Grohmann, den Baucommissär im Handelsministerium Josef Drahokoupil, den Ingenieur der niederösterreichischen Statthalterei Ignaz Pollak, den Baucommissär im Handelsministerium Johann Czerwiński und den Ingenieur der galizischen Statthalterei Onufrius Raimund Piekarski;

zu Baucommissären:

die Bauadjuncten des Handelsministeriums Georg Altmann und Friedrich Reissig, den Bauadjuncten der niederösterreichischen Statthalterei Alois Zirps, den Baucommissär der österreichischen Staatsbahnen Xaver Ritter von Pietraszkiewicz, den Franz Meierle und den behördlich autorisirten Civilingenieur und Civilgeometer Wenzel Chour;

zu Bauadjuncten:

den Bauadjuncten der niederösterreichischen Statthalterei Carl Söllner, den Maschinenadjuncten der österreichischen Staatsbahnen Friedrich Koch, den Eduard Bazika und den Ingenieuradjuncten der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Carl Nähr.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer und Französischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer directer Fahrpreise und Gepäcksätze.

Mit 1. Juni 1902 treten nachstehende directe Fahrpreise und Gepäcksätze in Wirksamkeit:

Von Wien Südbhf. oder Westbhf. über Cormons oder Leoben / Amstetten — Pontebba nach	Bahnweg in Italien	Schnellzug I. Classe	Schnellzug II. Classe	Personenzug III. Classe	10 kg Reisegepäck (kein Freigewicht) Francs
Viareggio	über Padua—Bologna—Pistoja—Lucca	110·80	78·10	—	4·29
San Remo	über Conegliano—Mestre—Mailand—Vigevano—Genua oder Voghera—Novi	—	—	52·30	—
Nizza	über Conegliano—Mestre—Mailand—Vigevano oder Voghera—Novi—Genua—Ventimiglia	—	—	54·95	—

Die Fahrpreise Wien—Nizza gelangen auch für die umgekehrte Richtung zur Einführung.

Wien, am 15. Mai 1902. [426]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Schönbrunn für den Güterverkehr.

Vom 20. Mai 1902 an wird die Haltestelle Schönbrunn bei Bischofswerda auch für den öffentlichen Güterverkehr eröffnet. Ueber die Art des Verkehres geben alle Güterverkehrsstellen Auskunft.

Dresden, im Mai 1902. [427]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung eines einheitlichen Gepäcksträgertarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1902 gelangt für sämmtliche Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Localbahnen, in welchen Gepäckträger zugelassen sind, der nachstehende einheitliche Gepäckstarif zur Einführung:

I. Für das Uebertragen des Handgepäcks von den Fahrgelegenheiten zu den Eisenbahnwagen oder umgekehrt:

für das Stück . . . . . 6 Heller
mindestens . . . . . 20 „
höchstens . . . . . 1 Krone

II. Für das Uebertragen des Reisegepäcks von den Fahrgelegenheiten zu den Abfertigungsstellen oder von den Ausgabestellen zu den Fahrgelegenheiten:

für je angefangene 20 kg . . . 10 Heller
per Gepäckschein mindestens . . 20 „

Wien, am 20. Mai 1902. [428]

Oesterreichisch-Schweizerischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit 1. Juni 1902 gelangen directe Personenzugskarten II. und III. Classe von St. Anton nach Zürich H. B. über Buchs, ferner Schnellzugs-Fahrkarten II. Classe von St. Anton nach Basel S.B.B., sowie Gepäckstaxen in letztgenannter Relation zur Einführung.

Wien, am 20. Mai 1902. [429]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die im Nachtrag IV, Theil II, Heft 1, vom 1. Mai 1898, des Tarifes für den vorbezeichneten Verkehr, auf Seite 15, im Ausnahmetarife Nr. 22, für frisches Fleisch etc., in der Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung B, für die Station Graz-Kazlau (richt. Graz-Karlau) enthaltenen Frachtsätze werden mit 1. Juli 1902 ohne Ersatz ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 12. Mai 1902. [430]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Aenderungen des Personenzugsverkehres auf der Localbahn Lundenburg-Eisgrub ab 1. Juni 1902.

Auf der Localbahn Lundenburg-Eisgrub werden die gemischten Züge Nr. 4611, Abfahrt Lundenburg 6.^{35} Abends, Ankunft Eisgrub 7.^{13} Abends, und Nr. 4606, Abfahrt Eisgrub 7.^{31} Abends, Ankunft Lundenburg 8.^{10} Abends, welche derzeit nur an Sonn- und Feiertagen verkehren, vom 1. Juni 1902 angefangen täglich und ganzjährig in Verkehr gesetzt werden.

Dagegen werden von diesem Tage angefangen die derzeit täglich verkehrenden gemischten Züge Nr. 4621, Abfahrt Lundenburg 5.^{45} Früh, Ankunft Eisgrub 6.^{23} Früh, und Nr. 4604, Abfahrt Eisgrub 4.^{29} Früh, Ankunft Lundenburg 5.^{08} Früh nur an Sonn- und Feiertagen in der Zeit vom 1. Juni bis Ende September 1902 verkehren.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten dieser Züge in Lundenburg, bezw. Eisgrub bleiben ungeändert.

Wien, am 20. Mai 1902. [431]

Bayerisch-Tiroler Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung von Rundreisekarten München C. B. — Kufstein — Jenbach; Tegernsee—Schaftlach—München C. B.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1902 gelangen in der Station München C.B. Rundreisekarten München C.B.—Kufstein—Jenbach; Tegernsee—Schaftlach—München C.B. oder umgekehrt mit 10tägiger Giltigkeit zu nachstehenden Preisen zur Ausgabe:

II. Classe	. . . . .	Mk. 10·30
III.	„	„ 6·60

Diese Karten berechtigen auch zur Benützung der Schnellzüge. Zwischen Jenbach und Tegernsee hat der Reisende für seine Weiterbeförderung selbst zu sorgen.

Wien, am 15. Mai 1902. [432]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigungen im I. Nachtrag zum Tarife, Theil II, Heft 1, vom 1. März 1902.

Auf Seite 28 des oben bezeichneten Nachtrages ist der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. I (Lebensmittel) in der Relation Wels-Localbahn—Luzern, Serie 1, von 882 Cts. auf **895 Cts.** und in der Relation Wien II (K.F.J.B.)—Luzern, Serie 1, von 1162 Cts. auf **1175 Cts.** zu berichtigen.

Auf Seite 75 desselben Nachtrages ist der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. XV (Holzstoff etc.) in der Relation Hallein—Schaffhausen, Serie 4, von 211 Cts. auf **185 Cts.** zu berichtigen.

Wien, am 12. Mai 1902. [433

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des neuen Nachtrages Theil IV, Heft 4.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1902 gelangt ein neuer Ausnahmetarif Theil IV, Heft 4, zur Einführung.

Derselbe enthält Frachtsätze für Schnittholz, Fassholz, sowie Korb- und Flossweiden von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.

Exemplare des genannten Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und bei den betheiligten Stationen zum Preise von 50 h für das Stück erhältlich.

Wien, am 13. Mai 1902. [434]

K. k. österreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausserkraftsetzung eines Frachtsatzes.

Der in dem vom 1. Jänner 1902 giltigen Nachtrage I zum Tarif, Theil II, Heft 3, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes unter Position 162 enthaltene Frachtsatz von 128 Hellern per 100 kg für die Beförderung von Mineralkohle, Briquettes und Kokes von Segen Gottes nach Nagy-Kanizsa wird mit 1. Juli 1902 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 15. Mai 1902. [435]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Sonntagskarten Wien—Schönwald-Frain.

Die Sonntagskarten von Wien nach Schönwald-Frain berechtigen zur Rückfahrt mit Zug 6 a auch an dem einem Sonn- oder Feiertage folgenden Wochentage.

Wien, am 15. Mai 1902. [436]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrpreisermässigung für Wallfahrer nach Kalwarya-Zebrzydowska.

Anlässlich der in der Zeit vom 29. Mai bis eine schliesslich 1. Juni 1902 nach Kalwarya-Zebrzydowska stattfindenden Wallfahrten gelangen an den vorbezeichneten Tagen und auf Verlangen bereits am 28. Mai 1902 bei den fahrplanmässigen Personen befördernden Zügen in sämmtlichen Stationen und Haltestellen der Strecke Friedek-Mistek—Kalwarya-Zebrzydowska, sowie in Dzieditz, Jawiszowice, Oświęcim, Czechowitz, Wilkowice-Bystra, Lodygowice und Saybusch-Zywiec Fahrkarten II. und III. Classe zu ermässigten Preisen für einfache Fahrten nach oder von Kalwarya-Zebrzydowska, ferner zur Hin- und Rückfahrt (Rückfahrkarten) nach Kalwarya-Zebrzydowska zur Ausgabe.

Letztere haben eine Giltigkeitsdauer von 8 Tagen, Sonn- und Feiertage nicht mitgezählt.

Die Preise dieser Wallfahrerkarten sind aus den affichirten Kundmachungen zu ersehen.

Wien, am 16. Mai 1902. [437]

Vereins-Reiseverkehr.

Ausgabe eines neuen Fahrscheinverzeichnisses.

Mit 1. Juni 1902 gelangt ein neues Verzeichniss für zusammenstellbare Fahrscheinhefte zur Ausgabe, wodurch das gleichnamige Verzeichniss vom 1. Juni 1901 aufgehoben wird.

Das neue Verzeichniss nebst Uebersichtskarte ist bei allen Ausgabestellen für Fahrscheinhefte zum Preise von K 1·20 zu erhalten und kann auch durch Vermittlung der Stationen bezogen werden.

Wien, am 12. Mai 1902. [438]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Elektrische Stadtbahn Marienbad.

Betriebseröffnung.

Am 12. Mai 1902 wurde die elektrische Stadtbahn Marienbad mit folgenden Haltestellen dem Betriebe übergeben: K. k. Staatsbahnhof, Luft, Schönau, Café Egerländer, Marienbader Mühle, Stadt Marienbad.

Marienbad, im Mai 1902. [439]

Deutsch-Oesterreichisch-Schwedisch-Norwegisch-Finnländischer Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrkarten und Gepäcksätze.

Ab 1. Juni 1902 werden in Christiania Rückfahrkarten I. und II. Classe, giltig für alle Züge, nach Karlsbad B.E.B. über Fredrikshald—Gothenburg—Helsingborg—Helsingör $\frac{\text{Hilleröd}}{\text{Rungsted}}$ Kopenhagen—Gjedser—Warnemünde—Neustrelitz—Berlin $\frac{\text{Röderau}}{\text{Zossen — Elsterwerda}}$ — Böhla — Kötzschenbroda — Dresden — Bodenbach — Aussig — Komotau zur Ausgabe gelangen.

Die Preise betragen:

I. Classe skandin. Währ. K 174·80
II. „ „ „ K 125·90

Gleichzeitig wird ein directer Gepäcksatz von Karlsbad B.E.B. nach Christiania über denselben Bahnweg zur Einführung gebracht; derselbe beträgt:

für je 10 kg des

Gesammtgewichtes	Uebergewichtes
Mk. 0·51	Mk. 4·84

Wien, 15. Mai 1902. [440]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

M. WOLF
k. u. k. Hoflieferant 664
Wien, VI. Mariahilferstrasse 29
Telephon 4435
Uniformen, feine Civil-Garderobe.
Preiscourante auf Wunsch.

„COURIER"
Internationales Reise- und Fahrkarten-Bureau
NAGEL & WORTMANN 663
Fahrkarten-Stadtbureau der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn
FAHRKARTENBUREAU der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
WIEN, I. Operngasse 6. — ABBAZIA, Südbahn Hotel Stefanie.

JULIUS PINTSCH
WIEN, IV. Schleifmühlgasse 1.
Fabrik für Gasmesser, Gasapparate und Laternen. 670
Mechanische Werkstätte u. Metallgiesserei
übernimmt den **Bau** und **Betrieb** von **Gasanstalten** für **Steinkohlengas, Leuchtwassergas** System Humphreys & Glasgow (besonders als **Ergänzung** für bestehende **Steinkohlengasanstalten**), **Oelgas** und **Acetylengas.**
Gasbeleuchtungs-Einrichtungen
für **Eisenbahnwaggons, Locomotiven** etc.
= = Gascompressions- und Füllanlagen. = =
Leuchtthurm-Einrichtungen u. Leuchtbojen. Geschweisste Kessel, geschweisste Holzstoffkocher. . . Specialfabrik für Bau v. Laternen aller Art.
Ausschliesslicher . . . . Licenzträger für **Deutschland** und . . **Oesterreich-Ungarn** . . . . . der . . . . .
Slavianoff-Benardos'schen Patente für elektr. Giess- und . . . . . Schweissverfahren.

Wiener Wechselstuben-Gesellschaft
KAPUN, HANAKAMP & Co.
Wien, I. Kärnthnerstrasse 18
Eingang: Neuer Markt 3, Halbstock. 661
Coulantester Ein- und Verkauf aller Gattungen Werthpapiere, Münzen und Valuten.
Besorgung von Capitalsanlagen, Heiratscautionen, Vinculirungen, solideste Ausführung von Börseaufträgen, provisionsfreie Einlösung von Coupons, Revisionen, Evidenzhaltung von verlosbaren Werthpapieren, Depotverwahrung und -Verwaltung. Lose auf Raten. Promessen. Commissionsweise Versicherung von verlosbaren Werthpapieren gegen Coursverlust. Belehnung von Werthpapieren. Annahme von Baareinlagen zur conto-corrent-mässigen Verzinsung

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachsteheuden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachsteuenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1208	k. k. österr. Staatsbahnen		Sämmtliche Artikel laut Güterclassification des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes, sofern dieselben nach Ausnahmetarif II a), b) und c) tarifiren	Liebstadtl	Brody (Bhf.) trs.	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für a) unter 5000 kg b) mindestens 5.000 kg } per Frachtbrief und Wagen. c) 10.000 kg } Einhaltung der Tarifbestimmungen für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil II, Heft 1 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Verbandsfrachtsätze	Heller a) 320 b) 263 c) 226		Im Kartirungswege		
					Granica trs., bezw. Szczakowa trs.					a) 172 b) 141 c) 122				
					Nadbrzezie Landungsplatz trs.*)					a) 278 b) 220 c) 189				
					Nowosielitza (Bhf.) trs.					a) 389 b) 320 c) 275				
					Podwołoczyska (Bhf.) trs.					a) 354 b) 291 c) 250				
			Folgende Artikel laut Güterclassification des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes: Eisen und Stahlwaaren der Pos. E—5, sofern dieselben nach Ausnahmetarif II a), b) und c) tarifirt werden; Geräthe, landwirthschaftliche, der Pos. G—5 b 1), c 2) und d); Maschinen und Maschinentheile der Pos. M—14 a) und c); Metallwaaren der Pos. M—20	Jičin	Brody (Bhf.) trs.						a) 288 b) 246 c) 210				
					Granica trs., bezw. Szczakowa trs.					a) 157 b) 133 c) 114				
					Nadbrzezie Landungsplatz trs.*)					a) 255 b) 208 c) 177				
					Nowosielitza (Bhf.) trs.					a) 348 b) 299 c) 254				
					Podwołoczyska (Bhf.) trs.					a) 317 b) 272 c) 231				
				Prossnitz	Brody (Bhf.) trs.					a) 220 b) 189 c) 161				
					Granica trs., bezw. Szczakowa trs.					a) 89 b) 76 c) 65				
					Nadbrzezie Landungsplatz trs.*)					a) 187 b) 151 c) 128				
					Nowosielitza (Bhf.) trs.					a) 280 b) 242 c) 205				
					Podwołoczyska (Bhf.) trs.					a) 249 b) 215 c) 182				

*) Die Frachtsätze nach Nadbrzezie Landungsplatz trs. finden nur im Rückvergütungswege auf Grund der im Tarif, Theil II, Heft I für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr enthaltenen Bestimmungen Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1209	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	der Stückgutclasse 1 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Pressnitz-Reischdorf (B.E B.)	Grottau	Anfgabe als Frachtgut und Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 26. Mai 1902 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1902	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Heller 293		Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
			der Wagenladungsclasse ad 1) A I ad 2) B des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Königsberg a. d. Eger (B.E.B.)	Dresden-Altstadt Dresden-Friedrichstadt Dresden-Neustadt					Pfennig 1) 2) 174 158 178 162 179 163					
				oder umgekehrt										
			Bier des Ausnahmetarifes 14 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes bei Aufgabe a) in Mengen unter 5000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg und c) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief	Pilsen (k.k.St.B.)	Eilenstock					a) 175 b) 133 c) 118					
			Scherben, und zwar: von Thonwaaren aller Art und von Glas, ferner Glasbrocken, Glasschaum, Glasschlacke und Herd- (Taschen-) Glas, letzteres auch gemahlen, bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht	Schwaz-Kuttowitz (A.T.E.)	Chemnitz Dresden-Altstadt Dresden-Friedrichstadt Dresden-Neustadt Leipzig (Bayer. Bhf.) Leipzig (Dresdn. Bhf.) Leipzig-Connewitz Leipzig-Stötteritz Leipzig (Berl. Bhf.) Leipzig (Eilenb. Bhf.) Leipzig (Magdeb. Bhf.) Leipzig-Eutritzsch Leipzig (Thür. Bhf.)					58 48 50 51 71 70 71 71 70 71 70 70 71				
				Chodau (B.E.B.) Karlsbad „ Klösterle „ Neudau „ Neusattl „ Schlackenwerth Chodau (k.k.St.B.) Karlsbad Centralbhf. (k.k.St.B.)	Meissen und Meissen-Triebischthal					58 58 58 58 66 58 58 59				
				oder umgekehrt										

Fortlaufende Nummer	1210	1211	1212
	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	Böhmischen Nordbahn	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Rossbaare (russischer Herkunft)	Melasse nnd Osmosewasser	Rohpetroleum
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Granica transit, bezw. Szczakowa transit	Prag k.k.St.B. transit	Olmütz St.E.G. transit
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Ala transit für Mailand	Kolin Oe.N.W.B.	Kralup St.E.G. — Kolin St.E.G.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für a) Stückgut; b) mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; c) mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bei Aufgabe als Frachtgut nnd Frachtzablung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen nnd Aufrechtbaltnng der allgemein giltigen Tarifbestimmnngen. Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien	Aufgabe als Frachtgut nnd Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Nachweis der Ausfuhr von Petroleumraffinerie-Erzeugnissen aus dem österr.-ungarischen Zollgebiete ab Kolin, resp. Kralup via Schönpriesen-Umschlag, Aussig-Landungsplatz, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Dresden-Elbkai und Riesa-Elbkai oder per Bahn ab Kolin via Bodenbach St.E.G., bezw. Tetschen Oe.N.W.B., und ab Kralup via Bodenbach St.E.G. in einem Gewichte, welches mindestens 75 Percent vom Gewichte des bezogenen Rohpetroleums beträgt
und gilt in der Zeit	bis anf Widerrnf, längstens bis 31. December 1902	bis anf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Artikel-Tarife für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Oesterreichischer Eisenbahnverband	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestebt keiner	54 Heller	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 967 Heller b) 701 „ c) 599 „	48 Heller	64 Heller — 49 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		6 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Auf die reclamirende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe über den Bezug des Rohpetroleums in Kolin, resp. Kralup und auf dieselbe Firma als Absender lautende Duplicat-Frachtbriefe ab Kolin, resp. Kralup über den Export von Petroleumraffinerie-Erzeugnissen in dem in Spalte 6 bezeichneten Mindestgewichte des bezogenen Rohpetroleums über die angeführten Elbenmschlagsplätzen, bezw. über Bodenbach St.E.G., resp. Tetschen Oe.N.W.B. nach dem Auslande. Die bezeichneten Documente sind spätestens bis Ende März 1902 in Vorlage zu bringen
Besondere Bemerkungen			Nebenstehende Frachtsätze finden ferner nur auf solche Sendungen Anwendung, welche für mit den Stationen Kolin, resp. Kralup in Geleiseverbindung stehende Petroleumraffinerien bestimmt sind. Alle eventuellen Nebengebühren gelangen laut Tarif zur Einhebung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1213	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Ermässigte Eilgüter	Lukawetz	Stationen der B.N.B.: Böhm.-Kamnitz Böhm.-Leipa Georgswalde-Ebershach Grund-Georgenthal Politz-Sandau Röhrsdorf Rumburg Warnsdorf oder umgekehrt	Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 499 443 530 509 461 471 519 519		Im Kartirungswege		
1214	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Sand aus Tarif-Pos. E—18 a, unverpackt	Ober-Bris	Schönbrunn	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 133		Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien
			Steine (auch Marmor), u. zw.: Bruchsteine, unbearbeitete, aller Art (mit Ausnahme von Dolomit, Fenerstein, Magnesit, Quarz, Schmirgelstein und Spat), sowie Schotter (mit Ausnahme von Marmorschotter)	Beraun						122				
				Řewnitz						119				
1215	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Bier	Landskron	Duhnian	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 186		Im Kartirungswege		
					Tscheitsch					175				

Fortlaufende Nummer	1216	1217	1218
Die Publication erfolgt von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im der Namen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	betheiligten Bahnverwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) für Artikel	Holz der Classe C und Weinstecken	a) Chamottesteine, Chamottemörtel b) Chamotte-Gasretorten, cylindrische	Schwefelkiesabbrände
von	Abtsdorf	Bodenbach St.E.G. und B.N.B., Tetschen Oe.N.W.B. und B.N.B.	Budapest-Ferenczváros
nach	Neusiedl-Dürnholz / Voitelsbrunn	Arad / Budapest *) / Kolozsvár / Pozsony / Szeged / Temesvár-Józsefváros / Temesvár-Gyárváros	Kassa Ks. Od.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen.
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Bei Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen sind in leer retourgehende Kohlenwagen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn oder der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu verladen
Bezeichnung / Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarife	Oesterr.-ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	268	Es besteht kein directer Frachtsatz
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Heller: 83 / 80	Heller: 288 / 258 / 214 / 181 / 315 / 285 / 168 / 129 / 273 / 213 / 297 / 267 / 297 / 267 / a 217 / b 265	100 Heller
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		a 30 / 30 / 30 / 30 / 30 / 30 / 39 / 30 / 30 / 30 / 30 / 30 / b 51 / 2	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	Das Abfladen obliegt dem Absender	Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien. *) Der Frachtsatz für Budapest findet auf nachbenannte Budapester Bahnhöfe Anwendung, und zwar: Angyalföld, dunaparti téherpályaudvár, fővámház, fővárosi közraktárak, Józsefváros, kiterö, Lipótváros, nyugoti pályaudvár, Kelenföld, déli vásut, Ó-Buda-filatorigát und Buda-Császárfürdö-kiterö	Bei Verwendung anderer Wagen, als der sub 6 bezeichneten Kohlenwagen, gelangt der hier angegebene Frachtsatz nicht zur Anwendung, sondern werden die localtarifmässigen Frachtsätze angewendet. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1219	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	betheiligten Verwaltungen	Steinkohle	Ludwigsglück	dem Wiener städtischen Elektricitätswerke an der Erdbergerlände	Aufgabe in vollen Wagenladungen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Tarif	Heller für 1000 kg 1275		Im Kartirungswege		
				Ludwigsglückgrube						1277				
				Zabrze						1273				
				Zabrze-Koksanstalt, sämmtlichen Schächten der Königin Luisegrube						1267				
				Waterloogrube, Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinegrube						1254				
				Ficinusschacht						1249				
				Richterschächte der Laurahüttengrube, Knoffschacht II						1249				
				Maxgrube						1254				
				Fürstin Paulineschacht						1244				
				Myslowitz, Myslowitzgrube						1156				
				Marthaschacht der Karlssegengrube						1211				
				Bradegrube, Augustensfreudengrube						1217				
				Karlschacht der Johann Jacobgrube						1143				
				Czernitz, Charlottegrube, Annagrube						1156				
1220	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Mais und Hafer aus der Pos. G—9 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Barcstelep (Station der Somogyszobb-Barcser Localeisenbahn)	Landeck (Station der k. k. österr. Staatsbahnen)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür	vom 1. Juni 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Directe Frachtsätze bestehen nicht	a) 329 Heller b) 313 Heller		a) Im Kartirungswege b) Im Rückvergütungswege	Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche längstens binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendeten Eisenbahntransportes an die k. k. Staatsbahn-Direction in Innsbruck zu bewirken ist, sowie gegen Beibringung amtlicher Bestätigung, dass die Transporte via Martinsbruck bei Landeck, Taufers oder Spiesermühle zur Gänze nach der Schweiz ausgeführt wurden	Der Refactiesatz findet auch für solche Mais- und Hafersendungen Anwendung, welche in einem der Lagerhäuser, welche in der Reexpeditionstabelle „im Anhang", Theil I, zu den Tarifen des südwestösterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes für die Relation Barcs—Landeck aufgenommen sind, zur Reexpedition gelangen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingnngen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1221	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Papier der Pos. P—1/d der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Brnck a M.-Frachtenbahnhof	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Sendungen müssen ab Triest per mare zum Export nach dem Zollauslande gelangen, Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. *) Anfrechthaltung der für die Benützung des Verladegeleises in Wampersdorf vertragsmässig festgesetzten Bestimmungen.	vom 1. Juni 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif, Theil II, Heft 1 für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, bezw. Localtarif der Südbahn-Gesellschaft	Heller	Heller	Heller	Nach Massgabe des Punktes VIII der vom 1. Jänner 1900 giltigen „Erläuterungen und Bestimmungen im Verkehre mit Triest" im Kartirungs-, bezw. im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" heizahringenden Documente innerhalb der festgesetzten Frist	Hiedurch werden die im Verordnungs-Blatte Nr. 131 vom 9. November 1901, unter fortl. Nr. 2390 und Nr. 142 vom 7. December 1901 unter fortl. Nr. 2892 verlautbarten Frachtbegünstigungen gegenstandslos
				Frohnleiten					164	128	36			
				Güterverladestelle Peugen					167	128	39			
				Gloggnitz					207	157	50			
				Gram.-Neusiedl					232	171	61			
				Gratwein					160	123	37			
				Graz S.B.					156	121	35			
		k.k.St.B.		Fritzens-Wattens					250	219	31			
		k.k.St.B.		Innsbrnck					250	217	33			
				Kapfenberg					174	135	39			
				Laibach S.B.					74	68	6			
				Neunkirchen					214	159	55			
				Ober-Eggendorf					221	166	55			
				Payerbach-Reichenau					207	154	53			
				Peggau					164	125	39			
				Pottendorf-Landegg					225	166	59			
				Pottschach					210	159	51			
				Puntigam					153	121	32			
				Salloch					77	70	7			
				St. Egyden					214	161	53			
				Spielfeld					138	111	27			
				Steinbrück					99	82	17			
				Ternitz					210	159	51			
				Völkermarkt-Kühnsdorf					167	130	37			
				Wampersdorf*)					225	169	56			
				Wien (Matzleinsdorf)					236	173	63			
				Wr. Neustadt					218	164	54			
		Graz-Köflacher Eisenbahn		Deutsch-Landsberg				hezw. Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	Directe Frachtsätze bestehen nicht	162	—			
				Voitsberg						152	—			
1222	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Schnittholz der Pos. H—18, Ziffer 3 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Wöllan	Finme	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	vom 1. Juni 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	135 Heller incl. ungar. Steuer		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1223	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Cement der Pos. C—6 der Güterclassification (circa 10 Waggons)	Linz	Grossraming	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für die von der Gemeinde Grossraming auszuführenden Brückenbauten über die Enns und über den Bahnkörper bestimmt sein und mit an die genannte Gemeinde oder an die betreffende Bauleitung adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	37 Heller	26 Heller	11 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction Linz zu bewirken ist	
1224	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Localbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow	Kalksteine aus Pos. 8—55/a der Güterclassification	Sedlischt	Kolin	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localtarif	28 Heller	19 Heller	9 Heller	Im Kartirungswege		
1225	**Eisenbahn Wien-Aspang** zugleich als Betriebführende der Schneebergbahn		Stückgüter	Puchberg a. Sch.	Baumgartner	Unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen, sowie der Bestimmungen des Localgütertarifes für die Zahnradbahn	während des Betriebes der Zahnradbahn im Jahre 1902	Localgütertarife	Heller 160	Heller 100	Heller 60	Im Kartirungswege		
			Wagenladungsgüter						80	50	30			
			Stückgüter	Baumgartner	Puchberg a. Sch.				80	50	30			
			Wagenladungsgüter						58	36	22			
1226	**k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz**		Holz aller Art			Bahnämtliche Abwage der in der Station Freudenthal aufgelieferten Holzsendungen in geschlossenen Wagengruppen von mindestens drei Wagen auf einmal und Verpflichtung, alle aufgelieferten Holzsendungen zu verwiegen	vom 1. Juni 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil I, Abtheilung B, Abschnitt II—IX, vom 1. Jänner 1898	Wägegeld 120 h per Wagen	Wägegeld 80 h per Wagen	40 h per Wagen	Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

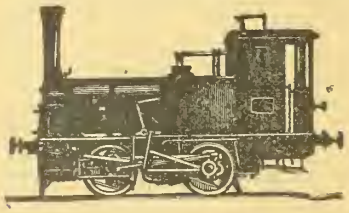
1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
49	Nr. 145 vom 14. December 1902	3335	K. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Trzebinia-Skawce	Kohle, mineralische	Siersza wodna	Spytkowice	In der Rubrik 11 ist der Nachlass von 9 h auf 12 h abzuändern	

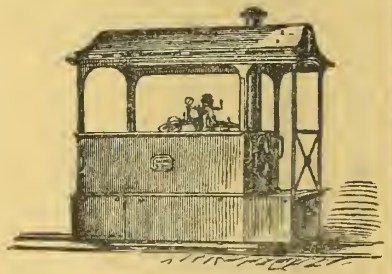
Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

653





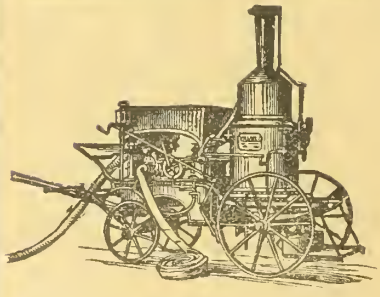
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,

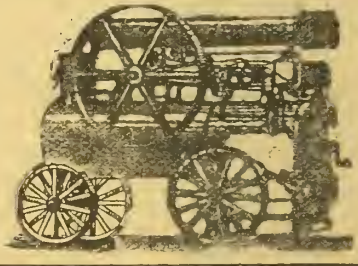
LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.





Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Krahne

Personen- und Lastenaufzüge, hydraulische Maschinen, Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben und Schiebebühnen, Waggons und Waggonets, Eisengüsse etc. etc. 667

liefert: Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Simmering vormals H. D. Schmid.

Königshofer Cementfabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Hegelgasse 8, offerirt 677

Schlacken-Cement

in stets gleichmässiger, insbesondere auch bei den **Wiener Communalbauten,** sowie bei den bedeutendsten Eisenbahnbauten **(Jeschken-Tunnel, Elbe-Brücke der Aussig-Teplitzer Bahn)** etc. im weitesten Umfange erprobter Qualität zu billigsten Preisen. — Anfragen und Bestellungen erledigt umgehend die Direction der **Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Hegelgasse 8.** Telephon 9265.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 58. **Wien, 24. Mai 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Staatseisenbahnrath. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Ausweis über die im I. Quartale 1902 auf den im Betriebe stehenden österreichischen Eisenbahnen neu eröffneten Stationen und Haltestellen und über die Aenderungen der Abfertigungsbefugnisse bei bestehenden Stationen und Haltestellen. — Schiffahrt — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 19. April 1902*) für die Localbahn von Swětla über Ledeč nach Kácow.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung ertheile ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem Josef Klöckner, Güterinspector des k. k. Theresianischen adeligen Damenstiftes am Prager Schlosse, im Vereine mit Robert Hruš, Domänendirector in Ledeč, Josef Kolář, Bezirksobmann in Radostowitz, und Johann Hereš, Bürgermeister in Ledeč, die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Swětla der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn über Ledeč nach Kácow in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn geniessen die Concessionäre die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 2.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der concessionirten Eisenbahn binnen längstens zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn haben die Concessionäre über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851,

*) Enthalten in dem am 29. April 1902 ausgegebenen XXXV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 83.

R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 5.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Aufnahme eines Prioritätsanlehens ist mit Bewilligung der Staatsverwaltung insofern zulässig, als dessen Verzinsung und Tilgung durch eine Reinertragsgarantie des Königreiches Böhmen sichergestellt erscheint.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitales unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung der von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Capitalsreserve effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 6.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den österreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung, zu den Waffenübungen und Controlversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtragsübereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 7.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 8.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Vollendung des Baues und der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 9.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahn wird vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt und werden der Staatseisenbahnverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 10.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 11.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte die Einlösung nach Ablauf der im § 1 normirten zeitlichen Steuerbefreiung erfolgen, so sind bei Bezifferung der jährlichen Reinerträgnisse die das eingelöste Bahnunternehmen treffenden Steuern sammt Zuschlägen und sonstigen öffentlichen Abgaben als Betriebsauslagen zu behandeln.

Hat die Steuerpflicht nicht bezüglich aller in die Durchschnittsberechnung einbezogenen Jahre bestanden, so ist auch für die steuerfreien Jahre die Steuer sammt Zuschlägen nach dem Percentsatze des ersten steuerpflichtigen Jahres zu berechnen und von dem Erträgnisse in Abzug zu bringen.

Zu dem so ermittelten durchschnittlichen Reinerträgnisse ist jedoch mit Rücksicht auf die von der Einlösungsrente nach § 131, lit. a), des Gesetzes vom 25. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, zu entrichtende zehnpercentige Steuer ein Zuschlag in der Höhe eines Neuntels dieser Reinerträgnisse zuzurechnen.

3. Das im Sinne der vorstehenden Bestimmungen ermittelte durchschnittliche Reinerträgniss ist sohin den Concessionären als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

4. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen in den Absätzen 1 bis 3 ermittelte durchschnittliche Reinertrag ohne den im Absatze 2 angeführten Zuschlag nicht wenigstens jenen Jahresbetrag erreichen, welcher zur planmässigen Verzinsung und Rückzahlung des zum Zwecke der Geldbeschaffung bei der Landesbank des Königreiches Böhmen unter der Garantie dieses Königreiches aufzunehmenden Hypothekaranlehens, sowie zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitales und zur Tilgung des letzteren innerhalb der Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat an Stelle der Concessionäre das obgedachte Hypothekaranlehen bis zur vollständigen Rückzahlung desselben zu den vereinbarten Fälligkeitsterminen zur Selbstzahlung übernimmt und die vorstehend angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt und den Concessionären die von dieser Einlösungsrente zu entrichtende Rentensteuer vergütet.

5. Dem Staate wird weiters das Recht vorbehalten, wann immer an Stelle der nach den Bestimmungen der vorstehenden Punkte an die Concessionäre zu entrichtenden, noch nicht fälligen Rentenzahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthe dieser Zahlung — selbstverständlich nach Abzug des etwa im Sinne der Bestimmungen des Absatzes 2 in diesen Zahlungen enthaltenen Zuschlages — gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

6. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 bis 5 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, beziehungsweise nur mit den noch aushaftenden Resten der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Capitalsreserven, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

7. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. October des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;
b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunteruehmen und die anderweitigen Vermögensobjecte, welche, sei es als Zubehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates oder aus sonstigen Rechtstiteln an den Staat mit überzugehen haben;
c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Z. 1 bis 5) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

8. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Specialcommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjecte bedarf, vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen, der Zustimmung des Specialcommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

9. Die Concessionäre sind verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämmtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjecte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Concessionäre dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollten, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung der Concessionäre und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjecte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

10. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 7) die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an sämmtlichen infolge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjecten durchzuführen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 12.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Capitalsreserven in dem im § 11, Absatz 6, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 11) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass die Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 13.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, beziehungsweise den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 14.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Wien, am 19. April 1902.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn von Světla über Ledeč nach Kácow.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Světla über Ledeč nach Kácow ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m, unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes, herzustellen und auszurüsten.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der gegenständlichen Localbahn wird vorläufig mit 25 km per Stunde festgesetzt.

Das k. k. Eisenbahnministerium behält erforderlichenfalls sich vor, besondere Bestimmungen über die Verminderung dieser Fahrgeschwindigkeit in einzelnen Theilstrecken, insbesondere für die erste Betriebsperiode und bei eventuellem Nachtverkehre, nach Massgabe der localen Verhältnisse und des Ergebnisses der seinerzeitigen technisch-polizeilichen Prüfung der Bahn zu treffen.

Das k. k. Eisenbahnministerium wird andererseits nach Ablauf einer angemessenen Betriebsperiode über ein etwaiges Ansuchen der Concessionäre auch keinen Anstand nehmen, eine Erhöhung der vorbezeichneten vorläufigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb jener Grenzen zu gestatten, welche durch die Anlageweise der Bahn und die auf derselben mittlerweile gesammelten Betriebserfahrungen gegeben sind.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der nachfolgenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben während des Baues und der Betriebsführung allen seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Eisenbahn-Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter haben die Concessionäre, abgesehen von den ihnen obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, insbesondere in Absicht auf die Kranken- und Unfallversicherung u. s. w., auch alle jene Verpflichtungen und Massnahmen in analoger Weise zu erfüllen, welche in den von der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung aufgestellten Bedingnissen für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten rücksichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse, sowie zum Schutze und Wohle der Arbeiter jeweilig vorgesehen sind.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Abschluss von Bauverträgen für die gegenständliche Localbahn, beziehungsweise bei den diesbezüglichen Baubedingnissen die obbezeichneten Verpflichtungen auch den Bauunternehmern aufzuerlegen.

Der von den Concessionären, beziehungsweise von der Bauunternehmung bestellte Bauleiter, ist dem k. k. Eisenbahnministerium namhaft zu machen, welches sich das Recht vorbehält, erforderlichenfalls innerhalb eines Zeitraumes von vier Wochen nach erfolgter Anzeige gegen die Person desselben Einsprache zu erheben.

2. Trasse.

Die zu erbauende circa 47·5 km lange Localbahn zweigt am westlichen Ende der Station Světla der Linie Wien—Nimburg—Jungbunzlau der k. k. priv. Nordwestbahn ab, umfährt die Stadt Světla und gelangt sodann in das Thal des Sazawaflusses, an dessen rechten Ufer die Linie bis Ledeč führt.

Vor Ledeč verlässt die Trasse auf eine kurze Strecke das Flussufer, um hinter der gleichnamigen Station wieder in das Sazawathal zu gelangen; hierauf führt die Bahn weiter längs des rechten Flussufers, einzelne vorspringende kurze Höhenrücken durchschneidend, bis Hammerstadt, übersetzt sodann zweimal den Sazawafluss, wobei der zwischen beiden Uebersetzungen liegende Höhenzug mittelst eines Tunnels durchbrochen wird, berührt in ihrem weiteren Laufe den Markt Zruč und erreicht südlich der Ortschaft Chaběřice den sich daselbst vorstreckenden Terrainsattel.

Hier verlässt die Trasse abermals den Flusslauf, führt auf den erwähnten Sattel in nordwestlicher Richtung weiter und gelangt zwischen Čižow und der Posadamühle wieder an das rechte Sazawaufer, an dessen Lehnen die Linie bis zu ihrem Anschlusse an die Station Kácow der Zweiglinie Rattaj—Kácow der Localbahn Kolin—Čerčan weiter geführt wird.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen der aus Anlass des Anschlusses der gegenständlichen Bahn an die Linie Wien—Nimburg—Jungbunzlau der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn in der Station Swětla, sowie des Anschlusses an die Zweiglinie Rattaj—Kácow der Localbahn Kolin-Čerčan in der Station Kácow herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, sowie wegen Mitbenützung der genannten Anschlussstationen, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der Verwaltung der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn, beziehungsweise mit den Concessionären der obgenannten Localbahn und der den Betrieb der letzteren führenden k. k. Staatsbahn-Direction Prag anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Die bezüglichen Projecte und die hierüber abgeschlossenen Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung desselben, falls eine Einigung mit den obgenannten Verwaltungen der Anschlussbahnen nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von neuen Bahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von neuen Bahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der gegenständlichen Bahn zumindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Bahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die für die gegenständliche Bahn erforderlichen Grundflächen sind definitiv in deren Eigenthum zu erwerben und haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestande oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite, je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu allen abseits der Bahn gelegenen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 180 m betragen.

Zur Verbindung der geraden mit den schärfer gekrümmten Bahnstrecken sind parabolische Uebergangsbögen anzuwenden, deren Anordnung in Bahnkrümmungen von 600 m Halbmesser zu beginnen und unter Zugrundelegung der Constante 6000 zu erfolgen hat.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 14 Permille festgesetzt.

Bezüglich der Ermässigung der grössten durchschnittlichen Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, ferner hinsichtlich der bei den Gefällsbrüchen auszuführenden Ausgleichsbögen, endlich betreffs des Vorganges bei der Ausführung der Uebergangsbögen und der zwischen entgegengesetzten Bahnkrümmungen einzuschaltenden Zwischengeraden sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und darf andernfalls die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen mindestens 4·5 m, in Kreuzungsstationen, sowie bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, endlich in Locomotivremisen mindestens 4·75 m zu betragen.

Der geringste Abstand der Mitte eines Magazinsgeleises von jener des nächstliegenden, durchlaufenden Fahrgeleises ist stets mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von mindestens 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleisemitte mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Halbmesser eine Erbreiterung der Bahnkrone nach Massgabe der genehmigten Normalien zu erhalten.

In allen Erdeinschnitten, sohin auch in solchen mit Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern, muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, bei Anwendung von Steinbanketten auf Grabenmauern eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Insoweit der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, beziehungsweise bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken" in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung zu beobachten.

Den Berechnungen der Tragconstructionen für die offenen Unterbauobjecte sind die im § 3, lit. a) und b), der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Bezüglich der Anbringung von Geländern bei Bahnobjecten im Unterbau gelten im Allgemeinen die Bestimmungen des § 5, Punkt c), der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, mit dem Zusatze, dass die Entfernung der Geländer bei den Objecten im Verschubbereiche der Stationen mindestens 2·5 m von der Geleismitte zu betragen hat; ausserdem erhalten aber in der Regel gewölbte Unterbauobjecte, deren Deckschichten in Schwellenhöhe liegen, sowie offene Unterbauobjecte und bis zur Schwellenhöhe reichende Stützmauern in dem Falle Geländer, wenn deren freie Höhe 3 m übersteigt.

Ausnahmen von dieser letzteren Bestimmung, sowie die Sicherheitsvorkehrungen bei überschütteten Unterbauobjecten und Stützmauern bleiben der fallweisen Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Bei allen Unterbauobjecten ohne Geländer ist das Brückenplanum mindestens gleich breit mit der Unterbaukrone zu halten.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Ueberfahrten können in der Regel aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der offenen Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen in der Regel nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m zu betragen. Insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, genügt eine Maximalhöhe der offenen Durchfahrten von 4·5 m.

Bei gewölbten Durchfahrten ist die lichte Höhe um ein Drittel der Pfeilhöhe des Gewölbes grösser zu bemessen als bei offenen Durchfahrten.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Normalgewicht per laufendes Meter und mit 13 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen.

Die Schwellen müssen mindestens 2·4 m Länge, 15 cm obere, 20 cm untere Breite und 15 cm Höhe besitzen.

Betreffs der für die Schwellen zu verwendenden Holzgattungen sind die besonderen Bedingnisse des Landesausschusses des Königreiches Böhmen für die Lieferung von Oberbauschwellen massgebend.

In Abweichung von dem obbezeichneten Oberbaunormale wird ferner gestattet, dass in geraden Strecken, sowie in Bögen mit grösserem Halbmesser als 249 m die nach diesem Normale vorgeschriebene Anzahl der Unterlagsplatten und Nägel eine Verminderung erfahren kann, deren Ausmass jedoch der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums unterliegt.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von mindestens 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten. Die Stärke des Schotterbettes hat unterhalb der Schienenunterkante mindestens 0·25 m zu betragen. Dieses Mass gilt in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonales bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau zu erbauen; kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hoch-

bauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wächterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonales nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag als betriebsführenden Verwaltung der Localbahn das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken kann auf solche Stellen beschränkt werden, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 20 ex 1879), für Bahnen mit Secundärbetrieb vorgeschriebenen Textirung.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m, je nach den örtlichen Verhältnissen, einerseits oder beiderseits der Rampe, Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Abtheilungszeichen zu versetzen, wobei für die Kilometerzeichen Steine zu verwenden sind, während für die übrigen Abtheilungszeichen Steine oder Pflöcke aus Eichen- oder Lärchenholz verwendet werden können.

Bezüglich des Ausgangspunktes der Kilometrirung ist die Weisung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen ist nach Massgabe der vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigten Detailprojecte, beziehungsweise der etwa weiters erfolgenden besonderen Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund von bei der politischen Begehung etwa getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen werden kann.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, beziehungsweise an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telephonleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten der Concessionäre hergestellt werden sollte, haben sich die Concessionäre rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Prag zu wenden.

Die im Hauptgeleise gelegenen Weichen sind nach Massgabe des Erfordernisses und nach den von der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag einzuholenden Weisungen mit Sperrvorrichtungen zu versehen.

Die Bahn ist mit den durch die Signalordnung vorgeschriebenen Signalmitteln und den für den sonstigen Betriebsdienst, sowie für den Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, ferner mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten. Die Concessionäre haben wegen der Art und des Ausmasses dieser Gegenstände und Materialien mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag das Einvernehmen zu pflegen und unterwerfen sich dieselben der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, falls eine Einigung mit der obgenannten Bahnverwaltung nicht erzielt werden könnte.

12. Fahrbetriebsmittel.

Die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel in dem vom k. k. Eisenbahnministerium festgesetzten Ausmasse erfolgt durch die k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung auf Grund der einschlägigen Bestimmungen des mit derselben abzuschliessenden Betriebsvertrages und auf Kosten der Concessionäre.

Der Achsdruck der Locomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 14 Tonnen nicht überschreiten.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle für den Bau erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken u. s. w., sowie die Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Concessionäre von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es den Concessionären obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselben sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet haben.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind — ohne Unterschied, ob dieselben transportabel sind oder nicht — sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien und dem seitens dieser Commission den Concessionären bekannt gegebenen Conservator anzuzeigen.

Die Concessionäre sind, unbeschadet der dritten Personen etwa zustehenden Rechte, verpflichtet, transportable archäologische und kunsthistorische Funde nach Massgabe einer diesbezüglichen Aufforderung der genannten k. k. Centralcommission derselben oder einem von ihr bezeichneten Vertreter zunächst zur Ansicht und zum wissenschaftlichen Gebrauche zu überlassen, sodann auf Verlangen einem von derselben zu bezeichnenden öffentlichen Museum unentgeltlich ins Eigenthum zu übergeben.

Im Uebrigen haben die Concessionäre den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der Tarif-Theil I der österreichischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, enthaltend die gemeinsamen Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, ferner der Tarif-Theil I, betreffend allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, letzterer mit den durch die Güterclassification der k. k. österreichischen Staatsbahnen bedingten Abänderungen, werden über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei aufeinanderfolgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss geliefert hat, welches die Vertheilung einer mindestens fünfpercentigen Dividende an die Actionäre ermöglicht, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist das k. k. Eisenbahnministerium berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die herzustellende Telephonleitung gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonale unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäck unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

8. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (ZZ. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (ZZ. 3 bis 7) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten.

Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 19. April 1902.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 19. Mai 1902, womit für den Monat Juni 1902 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Juni 1902 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von neunzehneinhalb ($19^1/_2$) Percent in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Tetschen nach Bensen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Advocaten Dr. Julius Patzowsky in Böhm.-Leipa mit dem Erlasse vom 30. April 1900, Z. 17.995/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 57 vom 19. Mai 1900), auf die Dauer eines Jahres ertheilte und mit den Erlässen vom 3. Mai 1901, Z. 18.230/2, und vom 14. August 1901, Z. 37.432/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 59 vom 21. Mai 1901 und Nr. 104 vom 5. September 1901), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Stadt Tetschen über Altstadt, Theresienau, Liebwerd, Birkigt, Zautig und Höflitz nach der Stadt Bensen auf ein weiteres Jahr, d. i. bis zum 30. April 1903 neuerlich verlängert.

Wien, am 12. Mai 1902. Z. 19.782/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Aigen nach Schwarzenberg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Abte des Prämonstratenser Stiftes Schlägl in Oberösterreich Norbert Schachinger im Vereine mit den Gemeindevorstehern von Ulrichsberg, Julbach, Klaffer und Schwarzenberg die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Aigen über Ulrichsberg und Klaffer nach Schwarzenberg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 13. Mai 1902. Z. 16.921/2.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahnlinien in Tetschen und Umgebung.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Stadtrathe Tetschen a. d. Elbe mit dem Erlasse vom 30. April 1900, Z. 17.995/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 55 vom 15. Mai 1900), auf die Dauer eines Jahres ertheilte und mit dem Erlasse vom 3. Mai 1901, Z. 18.230/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 59 vom 21. Mai 1901) verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für mehrere mit elektrischer Kraft zu betreibende, schmalspurige Kleinbahnlinien in der Umgebung von Tetschen rücksichtlich der Strecken:

a) von Tetschen über Loosdorf, Heidenstein, Binsdorf, Rosendorf und Johnsdorf nach Herrnskretschen und

b) von Tetschen über Laube nach Herrnskretschen

auf ein weiteres Jahr, d. i. bis zum 30. April 1903 neuerlich verlängert.

Wien, am 12. Mai 1902. Z. 19.782/2.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 136. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. Mai wurden nachfolgende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Eisenbahnminister:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Kliemann, Hauck und Genossen, betreffend die durch den baulichen Zustand der Staatsbahnlinie Pilsen—Dux verursachte Erdrutschung bei dem Goldbache;

2. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Verkehrsverhältnisse bei der Eisenbahn Wien Aspang;

3. der Herren Abgeordneten Hans Hofer und Genossen, betreffend das Anhalten zweier Schnellzüge der Südbahn in der Station Payerbach-Reichenau.

II. An den Herrn Handelsminister:

Seitens

4. der Herren Abgeordneten Biankini und Genossen, betreffend die Ausbaggerung und Vertiefung des Canales von Stagno grande bis Broca, sowie Trockenlegung der „Palota Popina".

In der 137. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. Mai wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Dr. Schücker und Genossen, betreffend den Bau des zweiten Geleises auf der Staatsbahnstrecke Obernitz—Postelberg;

2. der Herren Abgeordneten Kliemann, Schönerer, Stein und Genossen, betreffend die Errichtung einer Haltestelle und eines Abstossgeleises in Lessnitz an der Staatsbahnlinie Elbogen—Schönwehr;

3. der Herren Abgeordneten Lindner und Genossen, betreffend die Herstellung entsprechender Schnellzugsanschlüsse von Brünn—Nezamislitz—Olmütz zum Schnellzuge über Jägerndorf—Troppau—Ziegenhals.

In derselben Sitzung brachten die Herren Abgeordneten Dr. Steinwender und Genossen einen Antrag ein, betreffend die finanzielle Lage der Südbahn-Gesellschaft.

In der 138. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. Mai wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachfolgende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Josef Hannich und Genossen, betreffend das Verbot, auf dem Bahnhofe in Morchenstern den Parteien Kohlen abzuwiegen;

2. der Herren Abgeordneten Holanský, Loula und Genossen, betreffend den Zustand der Eisenbahnwaggons auf der Strecke Ražice—Tabor—Iglau;

3. der Herren Abgeordneten Alwiu Hanich und Genossen, betreffend die Ausgabe von Fahrscheinen mit einsprachigem czechischeu Texte auf der Station Töplitz-Waldthor.

In derselben Sitzung wurde der Antrag, betreffend die finanzielle Lage der Südbahn-Gesellschaft, dem Eisenbahnausschusse zugewiesen.

In der 139. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 15. Mai wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachfolgende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens:

1. Der Herren Abgeordueten Biankini und Genossen, betreffend die Verlegung der Bahnhöfe in Mravince und Clissa auf der Eisenbahnlinie Spalato—Aržano;

2. der Herren Abgeordneten Biankini und Genossen, betreffend die Errichtung eines Bahnhofes in Ombla auf der Eisenbahnstrecke Gravosa—Uskoplje;

3. der Herren Abgeordneten Dr. Opydo und Genossen, betreffend die Schädigung der Grundbesitzer in Spytkowice in Galizien durch Errichtung eines Eisenbahndammes;

4. der Herren Abgeordneten Iro, Hauck und Genossen, betreffend die Grundablösnngen in der Gemeinde Pauton für den Bahnbau Marienbad-Karlsbad.

In der 140. Sitzung vom 16. Mai wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Ministerpräsidenten, den Herrn Finanz-, Handels-, Ackerbau- und Eisenbahnminister.

Seitens:

1. Der Herren Abgeordneten Breiter und Genossen, betreffend die Bewilligung von Urlauben an die in Galizien angestellten Staatsbeamten.

II. An den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens:

2. Der Herren Abgeordneten Dr. v. Hofmann, Holter und Genossen, betreffend die Versetzung des Stationsvorstandes Benesch von Traunkirchen nach Friedberg;

3. der Herren Abgeordneten Iro und Genossen, betreffend die Nichteinhaltung der Sonntagsruhe in einzelnen Burcaux der Südbahn.

Staatseisenbahnrath.

Der Eisenbahnminister hat den Staatseisenbahnrath gemäss § 4 des mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. Februar 1897 genehmigten Statutes zur diesjährigen regelmässigen Frühjahrssession für Freitag den 6. Juni 1902 einberufen.

Auf der Tagesordnung der an diesem Tage um 9 Uhr Vormittags im grossen Sitzungssaale des niederösterreichischen Landhauses (Wien, I. Herrengasse 13) stattfindenden Plenarsitzung stehen folgende Gegenstände:

A. Allgemeine Angelegenheiten.

1. „Mittheilungen", I. Theil.

B. Fahrordnungs-Angelegenheiten.

2. „Mittheilungen", II. Theil.

3. Vorlage der Grundzüge für die Winterfahrordnung 1902/1903 der im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnlinien.

4. Anträge des Mitgliedes Dr. Cyrill Seifert, betreffend:

a) Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Personenzüge auf den Strecken Brünn—Vlarapass und Brünn—Okříško der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft;

b) Führung der in der Strecke Brünn—Butschowitz verkehrenden Züge Nr. 2707 und 2708 der Linie Brünn—Vlarapass der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bis und von Gaya.

C. Commercielle und Tarif-Angelegenheiten.

5. „Mittheilungen", III. Theil.

6. Wahl eines Specialcomité des Staatseisenbahnrathes für die Vorberathung und Formulirung der bei der nächsten Revisionsconferenz zum internationalen Uebereinkommen über den Frachtverkehr zu stellenden Anträge.

7. Mittheilungen, betreffend den bisherigen Verlauf der systematischen Revision der Güterclassification und Wahl von Delegirten des Staatseisenbahnrathes zur Mitwirkung bei der Fortsetzung dieser Revision.

Weitere von Mitgliedern oder einberufenen Ersatzmännern des Staatseisenbahnrathes bis spätestens 23. Mai 1902 einlaufende Anträge.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Bauconsenserertheilung.) Die k. k. galizische Statthalterei hat den Bauconsens für die projectirte Verlängerung des Strassenladegeleises in der Station Oświęcim im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Detailplan für die Geleisedurchschneidung der Linie Nr. 54 [der Concessionsurkunde] mit dem Geleise der Dampftramway-Gesellschaft vormals Kraus & Comp.) Der vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegte Detailplan für die Geleisedurchschneidungen der Dampftramway Wien—Stammersdorf und der Linie Nr. 54 (der Concessionsurkunde) der Wiener elektrischen Strassenbahnen, und zwar „von der Unteren Augartenstrasse durch die Obere Augartenstrasse und Klosterneuburgerstrasse bis zur Wenzelsgasse" wurde vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt. [E.-M.-Z. 18.957.]

Projectirte Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae. (Theilstrecke Assling—Wocheiner-Feistritz.) (Geleisepläne für die Stationen Dobrova, Veldes, Wocheiner-Vellach, Neuming, Wocheiner-Feistritz und für die Halte- und Verladestelle-Stiege.) Die von der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Assling vorgelegten Geleisepläne für die Stationen Dobrova, Veldes, Wocheiner-Vellach, Neuming, Wocheiner-Feistritz und für die Halte- und Verladestelle Stiege der Theilstrecke Assling—Wocheiner-Feistritz der projectirten Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae wurden entsprechend befunden. [E.-B.-D. 2795.]

Localbahn Waidhofen a. d. Th.-Zlabings. (Herstellung der Personenhaltestelle Merkengersch) Der von der Bauaufsicht der Localbahnen Waidhofen a. d. Th.-Zlabings-Teltsch vorgelegte Plan der Haltestelle Merkengersch in km 11·4/6 der Localbahn Waidhofen a. d. Th.-Zlabings wurde mit dem Bemerken zur Ausführung genehmigt, dass die Verlegung des zufolge der Bestimmungen der politischen Begehung in km 11·4/5 auszuführenden 0·8 m weiten, gedeckten Durchlasses nach km 11·5/6 nur unter der Bedingung keinem Anstande unterliegt, wenn von der Bauunternehmung die Zustimmungs-Erklärung der betreffenden Interessenten beigebracht wird. [E.-B.-D. 3823.]

Projectirte Localbahn Hannsdorf—Mährisch-Altstadt. (Detailprojectsvorlage der ganzen Bahnlinie, sowie Project für eine Variante von km 7·190 bis km 9·640; Anordnung der Stationscommission, politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 7. Mai 1902 die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des durch Dr. jur. Rudolf Mayreder, beh. aut. Bauingenieur, namens der Concessionswerber vorgelegten Detailprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Hannsdorf der Linie Hannsdorf—Grulich—Wichstadtl-Lichtenau der k. k. Staatsbahnen nach Mährisch-Altstadt sammt dem gleichzeitig in Vorlage gebrachten Alternativ-Detailprojecte für die Endstrecke Kratzdorf—Mährisch-Altstadt (km 7·190—km 9·640) dieser Bahnlinie im Sinne der bestehenden Vorschriften die Stationscommission, die politische Begehung mit der Enteignungsverhandlung, sowie die Commission zur Festsetzung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlungen zu berichten. [E.-M.-Z. 13.843.]

Localbahn Kimpolung-Dorna watra. (Bediensteten-Wohngebäude in Dorna watra.) Die vom Verwaltungsrathe der Bukowinaer Localbahnen beabsichtigte Auflassung des in der Station Dorna watra der Localbahn Kimpolung-Dorna watra projectirt gewesenen Wächterhauses wurde zur Kenntniss genommen und die gleichzeitig beantragte Situirung des in Dorna watra zu erbauenden Bediensteten-Wohngebäudes an der für das gedachte Wächterhaus ursprünglich in Aussicht genommenen Stelle vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt. [E.-M.-Z. 19.833.]

Grazer elektrische Kleinbahnen. (Oberbaunormalpläne für die Linie Graz—Andritz.) Die von der Grazer Tramway-Gesellschaft vorgelegten Normalpläne für den Oberbau der restlichen Strecke der Linie Graz—Andritz der normalspurigen elektrischen Kleinbahnen in Graz wurden vom k. k. Eisenbahnministerium unter Vorschreibung gewisser Aenderungen genehmigt. [E.-M.-Z. 17.525.]

Localbahn Friedland-Reichsgrenze (nächst Heinersdorf). (Pläne für die Hochbauten in der Station Heinersdorf, sowie Geleiseplan der genannten Station.) Der von der Bauabtheilung Hermann Bachstein in Friedland vorgelegte Geleiseplan der Endstation Heinersdorf der im Bau befindlichen Localbahn Friedland-Reichsgrenze (nächst Heinersdorf) wurde vom k. k. Eisenbahnministerium unter der Bedingung der Verbreiterung des Vorplatzes vor dem Aufnahmsgebäude und der Zufahrtsstrasse zu dem Massengutplatze vor dem Frachtenmagazine und der Verladerampe genehmigt. Die weiters vorgelegten Detailpläne der in der genannten Station auszuführenden Hochbauten wurden vom fachlichen Standpunkte entsprechend befunden und unter Einem an die k. k. Statthalterei in Prag zur Prüfung im Sinne des § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, geleitet. Gleichzeitig wurde die genannte k. k. Statthalterei ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Prüfungsbefundes der Bezirksvertretung in Friedland den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 12.571.]

Localbahn Piła-Jaworzno. (Vorlage der Geleisepläne und Hochbauten für die Endstation Jaworzno-Stadt.) Die vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegten Detailpläne für die Hochbauten in der am Endpunkte der projectirten Verlängerung der Localbahn Piła-Jaworzno vorgesehenen neuen Station Jaworzno-Stadt wurden unter gewissen Aenderungen vom fachlichen Standpunkte entsprechend befunden und unter Einem an die k. k. Statthalterei in Lemberg zur Prüfung im Sinne der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, geleitet. Gleichzeitig wurde die genannte k. k. Statthalterei ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Prüfungsbefundes dem Landesausschusse des Königreiches Galizien den bedingten Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass dieser Bauconsens erst mit dem Zeitpunkte der Concessionsertheilung für die geplante Fortsetzung der Localbahn Piła-Jaworzno bis zur Stadt Jaworzno in Wirksamkeit tritt. Der weiters vorgelegte Situations- und Geleiseplan der fraglichen Station, sowie das überreichte Project für die Wasserstation in Jaworzno wurden vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt. [E.-M.-Z. 6904.]

Localbahn Stammersdorf-Anersthal. (Project für eine Niveletteänderung in der Theilstrecke km 18·2 bis 18·5: Anordnung der politischen Begehung.) Das

k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 9. Mai 1902 die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, rücksichtlich des vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegten Projectes für eine Nivelleteänderung in der Theilstrecke km 18·2—18·5 der im Bau befindlichen Localbahn Stammersdorf-Auersthal die politische Begehung unter Bedachtnahme auf die materiellen Bestimmungen des niederösterreichischen Wasserrechtsgesetzes vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 56, vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die genannte k. k. Statthalterei ermächtigt, für das begangene Project bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums dem niederösterreichischen Landesausschusse zu ertheilen.

[E.-M.-Z. 17.995.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Linz: Eröffnung der Haltestelle Schalchen.) Am 18. Mai wurde die zwischen den Stationen Mattighofen und Uttendorf-Hellpfau in km 20·484 der Strecke Steindorf—Braunau gelegene Haltestelle Schalchen für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

— (Eröffnung der Haltestelle Wasserhub.) Am 15. Mai wurde die zwischen der Station Pettenbach und der Haltestelle Moos in km 12·896 der Linie Sattledt—Grünau gelegene Haltestelle Wasserhub für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet. Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt durch die Conducteure im Zuge. Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

— (Staatsbahn-Direction Villach: Eröffnung der Personenhaltestelle Birnbaum.) Am 11. Mai wurde die zwischen den Stationen Assling und Lengenfeld in km 35·1 der Linie Laibach—Tarvis gelegene Haltestelle Birnbaum für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet. Die Ausgabe der Fahrkarten findet in der Haltestelle statt. Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Erweiterung der Befugnisse der Halte- und Ladestelle Czechowitz.) Ab 1. Juni werden die Befugnisse der an der Strecke Dzieditz—Saybusch-Żywiec zwischen den Stationen Dzieditz und Bielitz gelegenen Halte- und Ladestelle Czechowitz dahin erweitert, dass von diesem Tage an Frachtgüter in Wagenladungen schlechtweg, gleichviel ob die Beförderung in gedeckt oder offen gehauten Wagen zu erfolgen hat, zur Auf- und Abgabe gelangen können.

— (Erweiterung der Befugnisse der Halte- und Ladestelle Oberweiden.) Ab 1. Juni erhält die an der Strecke Gänserndorf—Marchegg zwischen der Personenhaltestelle Wickendorf und der Station Marchegg gelegene Halte- und Ladestelle Oberweiden, welche derzeit für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Pferdeverkehr, dann, sofern es sich um als Frachtgut in Wagenladungen abgefertigte Sendungen handelt, für die Aufgabe von Rübe und für die Abgabe von Rübenschnitzen eröffnet ist, rücksichtlich des Frachtgutverkehres erweiterte Befugnisse (vergl. Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 56 vom 17. Mai, Seite 1446). Am selben Tage tritt die für die genannte Halte- und Ladestelle bestehende Abfertigungsbeschränkung, dass Frachtgüter daselbst nur unfrankirt, nach Oberweiden nur frankirt aufgegeben, und in beiden Fällen mit einer Nachnahme nicht belastet werden dürfen, ausser Kraft.

Eröffnung der elektrischen Strassenbahn in Marienbad. Am 13. Mai wurde der Betrieb der elektrischen Strassenbahn in Marienbad aufgenommen. Die sehr elegant ausgestattete Bahn führt vom Bahnhofe bis in das Centrum Marienbads. Dieselbe wurde auf Rechnung der Stadt von der Actiengesellschaft Ganz & Comp. erbaut und wird von der Stadt selbst betrieben.

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft. (Verkehr der Schlafwagen ab Südbahnhof-Budapest bis 31. Mai 1902.) Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft verlautbart die bis incl. 31. Mai giltige Fahrordnung im Schlafwagenverkehre ab Südbahnhof-Budapest in nachfolgend bezeichneten Relationen. Es verkehren Schlafwagen I., II. Classe zwischen Budapest-Südbahnhof—Venedig via Pragerhof—Nabresina—Cormons: Budapest-Südbahnhof ab 8 Uhr Abends, Venedig an 2 Uhr 10 Min. Nachmittags, Fahrtdauer: 18¼ Stunden; Venedig ab 2 Uhr 10 Min. Nachmittags, Budapest-Südbahnhof an 9 Uhr 53 Min. Vormittags, Fahrtdauer: 19¾ Stunden. — Directe Wagen I., II. Classe zwischen Budapest-Südbahnhof—Ala mit zwei Schlafstellen I. Classe via Pragerhof—Marburg—Franzensfeste: Budapest-Südbahnhof ab 8 Uhr Abends, Ala an 4 Uhr 17 Min. Nachmittags, Fahrtdauer: 20¼ Stunden; Ala ab 1 Uhr 45 Min. Nachmittags, Budapest-Südbahnhof an 9 Uhr 53 Min. Vormittags, Fahrtdauer: 20 Stunden. — Directe Wagen I., II. Classe zwischen Budapest-Südbahnhof—Venedig via Pragerhof—Nabresina—Cormons: Budapest-Südbahnhof ab 8 Uhr Abends, Venedig an 2 Uhr 10 Min. Nachmittags, Fahrtdauer: 18¼ Stunden; Venedig ab 2 Uhr 10 Min. Nachmittags, Budapest-Südbahnhof an 9 Uhr 53 Min. Vormittags, Fahrtdauer: 19¾ Stunden. — Budapest-Südbahnhof—Abbazia—Fiume via Pragerhof—St. Peter: Budapest-Südbahnhof ab 8 Uhr Abends, Fiume an 9 Uhr 38 Min. Vormittags, Fahrtdauer: 13½ Stunden; Fiume ab 7 Uhr 52 Min. Abends, Budapest-Südbahnhof an 9 Uhr 53 Min. Vormittags, Fahrtdauer: 14 Stunden. — Budapest-Südbahnhof—Triest via Pragerhof: Budapest-Südbahnhof ab 8 Uhr Früh, Triest an 9 Uhr Abends, Fahrtdauer: 13 Stunden; Triest ab 8 Uhr Früh, Budapest-Südbahnhof an 9 Uhr 20 Min. Abends, Fahrtdauer: 13¼ Stunden. — Budapest-Südbahnhof—Pakrácz via Nagy-Kanizsa—Barcs: Budapest-Südbahnhof ab 9 Uhr 55 Min. Abends, Pakrácz an 1 Uhr 20 Min. Nachmittags, Fahrtdauer: 15½ Stunden; Pakrácz ab 2 Uhr 50 Min. Nachts, Budapest-Südbahnhof an 6 Uhr 32 Min. Früh, Fahrtdauer: 15¾ Stunden.

— (Einstellung des Verkehres der Schlafwagen auf der Strecke Budapest—Ala.) Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass mit 31. Mai 1902 der derzeitige Schlafwagencours Budapest Südbahn—Ala aufgelassen wird und die Schlafwagen vom 1. Juni 1902 nur in der Strecke Budapest—Franzensfeste über Pragerhof—Marburg und umgekehrt verkehren werden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eine wichtige Neuerung im elektrischen Bahnbetriebe.) Wie die „Hamb. Nachr." berichten, wurde kürzlich eine wichtige Neuerung im elektrischen Bahnbetriebe den Mitgliedern des Hamburger Verkehrsausschusses, welche die Anlagen der Berliner Hoch- und Untergrundbahn besichtigten, im Kraftwerk am Tempelhofer Ufer vorgeführt. Bisher bedurfte jeder Motorwagen eines besonderen Führers zur Bedienung des Controlers (Ein- und Ausschalten des Stromes), der Inthätigkeitsetzung der elektrischen oder Luftdruckbremsen etc. Der Betriebsleiter der Hochbahn, Oberingenieur Reichel, führte nun eine neue centrale Steuerung vor, welche es ermöglicht, die sämmtlichen in einem Zuge befindlichen Motoren von einer Stelle aus nur durch einen Mann zu bedienen. Die bereitgestellten Apparate markirten einen Zug von sechs Wagen. Mittelst eigenartiger Schaltvorrichtungen, welche durch Druckluftleitungen mit den übrigen Motoren in Verbindung standen, konnte man nun vom Führerstand des ersten Wagens aus die Motore einzeln oder zusammen beliebig in und ausser Thätigkeit setzen; eine einfache Schaltung genügte und es arbeitete ausser dem ersten Motor noch der dritte, vierte etc. oder alle zusammen, je nachdem man zur Fortbewegung des Zuges oder zur Ueberwindung von Steigungen mehr oder weniger Kraft gebrauchte. Diese Neuerung verdient umso höhere Beachtung, als ihre Anwendbarkeit auf Vollbahnzüge, wie die „Freis. Ztg." mittheilt, durch die Versuche bereits nachgewiesen worden ist.

— (Eröffnung der elektrischen Bahn Bonn-Beuel.) Nachdem am 6. Mai die Probefahrten der elektrischen Bahn Bonn-Beuel über die neue Rheinbrücke befriedigend ausgefallen sind, ist am 7. Mai diese Bahn dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Damit wurde eine bequeme und schnelle Verbindung zwischen dem Bahnhofe Beuel und der Stadt Bonn hergestellt.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Erlass, betreffend die Erhöhung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit der Züge von 90 auf 100 km in der Stunde.) In einem an die Eisenbahn-Directionen und die Eisenbahncommissäre gerichteten Erlass macht der Minister der öffentlichen Arbeiten darauf aufmerksam, dass die in der neuen Betriebsordnung unter besonders günstigen Verhältnissen zugelassene Erhöhung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit von 90 auf 100 km in der Stunde beschlossen worden

ist, um einen etwas grösseren Spielraum zwischen der fahrplanmässigen und der höchsten zulässigen Fahrgeschwindigkeit zu gewinnen, als früher vorhanden war, damit die Locomotivführer nöthigenfalls kleine Verspätungen einholen können, ohne in Gefahr zu gerathen, die gesetzlich zulässige Fahrgeschwindigkeit zu überschreiten. Nur zu diesem Zwecke und nicht etwa um die jetzt zugelassene fahrplanmässige Fahrgeschwindigkeit zu steigern, wird seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten eine Erhöhung der höchsten zulässigen Geschwindigkeit bis zu 100 km in der Stunde zugelassen, wenn besonders günstige Verhältnisse nachgewiesen werden.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Vornahme von Aenderungen in den Abtheilen III. Classe bei dem Neuban von Personenwagen.) Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat angeordnet, dass bei dem Neubau von Personenwagen in den Abtheilen III. Classe verschiedene Aenderungen vorgenommen werden. So sind an Stelle der bisherigen leinenen Gardinen bei Neubeschaffungen und nothwendig werdendem Ersatz solche aus Wollstoff zu verwenden. Die unteren Flächeu der Sitzpolster sind, soweit dies nicbt schon der Fall ist, durch Asbestpappe mit Blech oder durch Asbestschiefer zu sichern. Von der Belegung der unteren Fläche des Fussbodens mit Asbestpappe und Blech bei einem Tbeil der zu beschaffenden Wagen ist abzusehen. Dagegen sind die Versuche mit feuersicheren Anstrichen für Holz fortzusetzen. Ueber das Resultat der Versnche mit Fussbodenbeleg aus gepresstem Kork und mit imprägnirten Robrmatten an Stelle der bisherigen Cocosfasermatten in den Abtheilen III. Classe erwartet der Minister von den Eisenbahn-Directionen eingehenden Bericht.

— (Directionsbezirk St. Johann-Saarbrücken: Eröffnnng des Haltepunktes Thür für den Personenverkehr.) Am 1. Mai ist der an der Babnstrecke Andernach—Gerolstein zwischen den Stationen Niedermendig und Kottenheim gelegene Haltepunkt Thür für den Personenverkehr eröffnet worden. Reisegepäck kann nach Thür abgefertigt werden, ist jedoch vom Reisenden selbst am Packwagen in Empfang zu nehmen. Das von Thür zu befördernde Gepäck ist dem Zugsführer zur nachträglicben Abfertigung zu übergeben. Die Beförderung von Expressgut nach und von dem genannten Haltepunkte ist ausgeschlossen. Die Entfernung nach Niedermendig beträgt 2·0 km, nach Kottenheim 3·4 km.

— (Directionsbezirk Cassel: Eröffnung des Haltepunktes Werleshausen für den Personenverkehr.) Am 1. Mai ist der an der Bahnstrecke Eichenberg—Niederhone zwischen den Stationen Eicbenberg und Oberrieden neu errichtete Haltepunkt Werleshausen für den Personenverkebr eröffnet worden. Eine Gepäcksabfertigung von Werleshausen findet nicht statt. Nach Werleshausen kann Gepäck nur dann abgefertigt werden, wenn der Reisende sich zur sofortigen Abnahme derselben nach Ankunft des Zuges in der Bestimmungsstation ausdrücklich bereit erklärt.

— (Directionsbezirk Hannover: Eröffnung der Kleinbahn Garssen-Bergen.) Am 23. April ist die 26·5 km lange, normalspurige Kleinbahn Garssen-Bergen für den Personen-, Güter- und Viehverkehr eröffnet worden. Diese Kleinbahn schliesst in der Station Garssen an die kgl. Prenssischen Staatsbahnen, Directionsbezirk Hannover an. Die leitende Dienststelle der Klcinbahn in Angelegenheit der Wagenbenützung ist die Bahnverwaltung in Bergen b. Celle. An der neuen Strecke liegen folgende Stationen mit den daneben vermerkten Entfernungen von der Station Garssen. Garssen, Anschlussstation, 0 km; Schenen, 2·8 km; Altensalzkoth, 10·5 km; Eversen, 12·5 km; Sulze, 14·7 km; Diesten, 17·1 km; Beckedorf, 20·7 km; Dolmsen, 23·4 km; Wohlde, 24·6 km, nnd Endstation Bergen, 26·5 km. Der zulässige grösste, feste Radstand für die auf diese Kleinbahn übergehenden Eisenbahnfahrzeuge ist unbeschränkt. Der zulässige grösste Raddruck beträgt 6000 kg. Bei Beladung offener Güterwagen findet das Lademass I Anwendung.

— (Directionsbezirk St. Johann-Saarbrücken: Eröffnung des Haltepunktes St. Thomas für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Am 1. Mai ist der an der Bahnstrecke Trier—Gerolstein zwischen den Verkehrsstellen Densborn und Kyllburg gelegene Haltepunkt St. Thomas für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden. Die Beförderung von Leichen nach und von St. Thomas ist ausgeschlossen. Die Entfernung nach Densborn beträgt 6·5, nach Kyllburg 3·5 km.

Sachsen. (Zwickauer Elektricitäts- und Strassenbahn-Gesellschaft. Aus dem Geschäftsberichte für 1901.) Die genannte Gesellschaft, deren Actien sich grösstentheils im Besitze der Schuckert-, beziehungswcise der Continentalen Gesellschaft für elektrische Unternchmungen befinden, erzielte im Jahre 1901 rund Mk. 120.000 Betriebsüberschuss, woraus Mk. 83.000 zu Rückstellungen und Abschreibungen verwendet und Dividenden in der Höhe von 1 pCt. (gegen 3 pCt. im Vorjahre) vertheilt werden sollen. Mk. 12.000 werden auf neue Rechnung vorgetragen.

— (Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen: Eröffnung der Neubaulinie Elstra—Bischofswerda.) Am 15. Mai wird die vollspurige Neubaulinie Elstra—Bischofswerda mit den Haltestellen Rauschwitz, Burkau und Schönbrunn bei Bischofswerda für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr eröffnet. Die Haltestelle Schönbrunn bei Bischofswerda wird zunächst nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

— (Schliessung und Wiedereröffnung des Haltepunktes Venusberg.) Am 30. April ist der an der Bahnstrecke Wilischtbal-Ehrenfriedersdorf gelegene Haltepunkt Venusberg an seiner jetzigen Stelle bei Station 72 W. E. geschlossen und am 1. Mai bei Station 83 + 80 W. E. neu eröffnet worden.

— (Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen: Aenderungen an den Fahrkarten.) Die jetzt gebräuchlichen Fabrkarten der Sächsiscben Staatsbahnen erhalten — einer Mittheilung des „Dresdner Jonrnal“ zufolge — nach und nach ein verändertes Aussehen. Die Fahrkarten für einfache Fahrt erhalten nicht mehr Längs-, sondern Querdrnck wie die Rückfahrkarten. Die letzteren behalten den Querdruck, unterscheiden sich aber von den einfacben Karten dnrch einen breiten, senkrechten weissen Streifen. Die Schnellzug-Fahrkarten (sowohl die einfachen als die im Fernverkehr ausgegebenden Rückfahrkarten) erhalten übereinstimmend die Aufschrift: „Giltig für alle Züge“ und werden durcb eine senkrechte rotbe Linie gekennzeichnet. Diese Linie erhalten auch die Monatskarten, die Fabrkarten für streckenweise Schnellzug- und Personenzugbenützung dagegen nicht. Die bisherigen Schnellzug-Ergänzungskarten erhalten den Aufdruck: „Zuschlag für Schnellzug“ nnd Querdruck, die Fahrpreis-Zuscblagkarten den Aufdruck: „Nachlösekarte“. Die zeitherigen Umwegkarten in den Classenfarben grün und braun werden künftig nur in weisser Farbe hergestellt, ebenso die Blankettfahrkarten. Letztere erhalten aber eine Umrahmung in den Classenfarben gelb, grün nnd braun, und für die Schnellzüge die rothe Linie.

— (Eisenbahnangelegenheiten in der Sächsischen Zweiten Kammer.) Wie das „Dresdner Jonrnal“ berichtet, standen in der am 15. Mai stattgehabten Sitzung der Sächsischen Zweiten Kammer nacbbezeichnete Eisenbahnangelegenheiten auf der Tagesordnung zur Verhandlung, und zwar:

1. Umbau der Leipziger Bahnhöfe.
2. Entwurf eines Enteignungsgesetzes für das Königreich Sachsen.
3. Vermehrung der Reparaturstände für Locomotiven, sowie für Personen- und Güterwagen.
4. Erbauung eines Elektricitätswerkes für die Chemnitzer Bahnhofsanlagen.
5. Umbau der Bahnstrecke Chemnitz—Kappel und theilweiser Umbau des Bahnhofes Cbemnitz.
6. Güterbahn Kopitz—Herrenleitbe betreffend.
7. Aufschiebung der Herstellung einer schmalspurigen Nebenbahn von Reicbenau nach Hirschfelde betreffend.
8. Bau einer Eisenbahn Königswalde—Annaberg obere Stadt.
9. Bau der Strecke Eibenstock Bahnhof — Eibenstock obere Stadt, an Stelle von Schönheiderhammer—Eibenstock.

Bayern. (Bayerische Staatseisenbahnen. Eröffnung der Station Neuses bei Kronach für den unbeschränkten Güterabfertigungsdienst.) Am 5. Mai ist die bisher nur zur Abfertigung von Personen-Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugte Station Neuses bei Kronach für den unbeschränkten Güterabfertigungsdienst eröffnet worden.

— (Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Mallersdorf.) Am 21. April ist die an der Bahnstrecke Straubing—Neufahrn zwischen den Verkehrsstellen Laberweinting und Niederlindhart gelegene Station Mallersdorf für den beschränkten Stückgntverkehr — Stückgüter bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg — eröffnet worden.

Schweiz. (Zur Verstaatlichung der Jura-Simplonbahn.) Die „Frankf. Ztg.“ erfährt aus angeblich gut unterrichteter Quelle, dass der schweizerische Buudesrath und die Jura-Simplonbahn wegen des Rückkaufspreises vollständig einig seien. Die Genussscheine sollen mit Frcs. 13 eingelöst werden. Das Jahresergebniss ergibt nach 4 pCt. Dividende für die Actien noch einen Ueberschuss von 13·4 Mill. Francs. Wegen des Rückkaufes müssen die Subventions-Cantone noch um ihre Zustimmung gefragt werden.

Ausweis

über die

im I. Quartale 1902 auf den im Betriebe stehenden österreichischen Eisenbahnen neu eröffneten Stationen und Haltestellen und über die Aenderungen der Abfertigungsbefugnisse bei bestehenden Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Namen der Stationen oder Haltestellen, welche neu eröffnet oder deren Abfertigungsbefugnisse geändert wurden	Tag der Eröffnung oder Aenderung	Für welchen Verkehr	Anmerkung
k. k. österr. Staatsbahnen	**I. Neu eröffnet.** **Personen-Halte- und Ladestelle:** Sadowa der Linie Hatna—Valeputna zwischen den Stationen Kimpolung-Stadt und Pozoritta	4. Jänner 1902	Für den Personen- und Gepäcksverkehr und Frachtgut in Wagenladungen. Abfertigung von Personen und Gepäck durch den Zugsführer, von Gütern hingegen durch Pozoritta	
	Haltestelle: Petrowitz a. d. Angel der Linie Pilsen—Eisenstein zwischen den Stationen Janowitz und Neuern	26. Jänner 1902	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Berechnung der Gebühren unter Zugrundelegung der kilometrischen Entfernungen auf den k. k. Staatsbahnen
	Ladestelle: Linz-Schlachthof zwischen Linz-Urfahr	15. März 1902	In dieser Ladestelle werden nachbenannte Eil- und Frachtgüter zur Auf-, bezw. Abgabe angenommen: a) lebende und geschlachtete Thiere (Hornvieh, Kälber, Schafe, Schweine); b) frisches Fleisch und sonstige thierische Rohproducte; c) zum Schlachthofbetriebe erforderliche oder daraus gewonnene Güter	Für die Ueberführung solcher Sendungen zwischen der Ladestelle und der Station Linz, bezw. Urfahr gelangen die im Localgütertarife der k. k. österreichischen Staatsbahnen Theil II, Heft 1, Abschnitt A IX, bezw. Heft III, I. Abtheilung, I. Abschnitt B 8a, festgesetzten Ueberführsgebühren zur Einhebung
K.F.N.B.	**Arbeiterhaltestelle:** Pietrzykowice der Linie Bielitz—Saybusch zwischen den Stationen Lodygowice und Saybusch-Zywieč	8. März 1902	Zur Absetzung und Aufnahme von Arbeitern im Verkehre mit Bielitz	Laut Kundmachung im „Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 24 vom 1. März 1902 werden Arbeiter-Rückfahrkarten zum Preise von 40 Heller ausgegeben
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	**Localgüter-Abfertigungsstelle:** **Station:** Oderberg Ks. Od.	20. Februar 1902	Provisorisch eröffnet für den Verkehr mit eigenen Stationen	
k. k. österr. Staatsbahnen	**II. Geänderte Abfertigungsbefugnisse.** **Stationen:** Wagram-Grafenegg der Linie Wien K.F.J.B.—Absdorf-Hippersdorf—Krems zwischen den Stationen Kirchberg a. Wagram und Etsdorf	1. Jänner 1902	Für den Gesammtverkehr	War bisher nur für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und beschränkten Frachtgutverkehr eröffnet
	S. Sabba der Schleppbahn Triest-St. Andrae-S. Sabba	1. Jänner 1902	Für den Frachtgutverkehr in Stückgütern. Explosive Gegenstände sind von der Auf- und Abgabe ausgeschlossen	War bisher nur für den Wagenladungsverkehr, für leere retourgehende Emballagen und als Viehausladestelle eingerichtet
	Paltinoasa der Linie Hatna—Valeputna zwischen den Stationen Illischesti und Gurahumora	1. Februar 1902	Für den Gesammtverkehr	War infolge Abbrennens des Aufnahmsgebäudes mit 11. December 1901 nur für Abfertigung von Personen und Gepäck im Zuge und Auf- und Abgabe von Frachtgut in Wagenladungen eingerichtet

Name der Bahnverwaltung	Namen der Stationen oder Haltestellen, welche neu eröffnet oder deren Abfertigungsbefuguisse geändert wurden	Tag der Eröffnung oder Aenderung	Für welchen Verkehr	Anmerknug
k. k. österr. Staatsbahnen	**Halte- und Ladestelle:** Wołkowce-Turylcze der Linie Teresin—Iwanie puste der ostgalizischen Localbahnen zwischen den Stationen Borszczów und Germakówka	1. März 1902	Für den Personen- und Gepäcksverkehr und für die Aufgabe von Wagenladungsgütern mit Ausnahme lebender Thiere. Abgabe von Wagenladungsgütern nur nach Uebereinkunft mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau	War früher Station für den Gesammtverkehr. Die Abfertigung der zur Anfgabe gelangenden Wageuladnngsgüter erfolgt in der Station Borszczów
	Stationen: Lubna der Linie Rakonitz—Mlatz zwischen den Stationen Rakonitz und Petrowitz-Seiwedl	20. März 1902	Für den Gesammtverkehr	Gebührenberechnnng anf Grund der für die Localbahn Rakonitz-Mlatz im Tarife, Theil II, Heft 3, festgesetzten Kilometer nnd Gebühren
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bratelsbrunn der Linie Lundenburg—Neusiedl – Dürnholz zwischen der Station Nikolsburg und der Personenhaltestelle Guttenfeld	15. März 1902	Für den Gesammtverkehr	War bisher nnr Personenhaltestelle. Die Frachtberechnnng erfolgt anf Grnnd der Gebührenberechnungstabelle für die im Kilometerzeiger ausgewiesenen Entfernungen
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Jiřitz der Localbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz zwischen den Stationen Elbekosteletz und Lobkowitz	1. Jänner 1902	Für den Gesammtverkehr	War bisher nnr für den Personen-, Gepäcksverkehr und für den Güterverkehr in vollen Wagenladnngen eröffnet
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	**III. Geschlossen.** **Haltestelle:** Poremba	20. Februar 1902		

Schiffahrt.

Deutsches Reich. (Stapellauf eines Doppelschraubendampfers für die westafrikanischen Colonien.) Wie die „Köln. Ztg." berichtet, ist am 6. Mai auf der Maschinenfabrik und Schiffswerft von Josef L. Mayer in Papenburg der im Auftrage des Auswärtigen Amtes, Colonialabtheilung, für das kaiserliche Gouvernement in Kamerung gebaute Doppelschrauben-Seedampfer vom Stapel gelassen worden. Das Schiff ist in Yachtform mit weitausfallendem schlanken Heck und Vordersteven gebaut. Die Hauptabmessungen sind: Länge des Promenadendecks 62 m, Länge in der Wasserlinie 52 m, Breite 8·5 m, Seitenhöhe 4·3 m, Wasserverdrängung bei 3 m Tiefgang etwa 700 t. Auf dem Vorderdeck ist ein 5 cm-Schnellfeuergeschütz aufgestellt, für dessen Munition überfluthbare Räume vorgesehen sind. Das Schiff erhält zwei von einander unabhängige Dreifach-Expansionsmaschinen, die bei 12 Atmosphären Kesselspannung etwa 900 Pferdekräfte aufweisen und dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 13 bis 14 Knoten in der Stunde verleihen werden. Die Kohlenbunke haben ein Fassungsvermögen von etwa 125 t. Die beiden Kessel und sämmtliche Maschinentheile, auch diejenigen der zahlreichen Hilfsmaschinen sind in der obgenannten Maschinenfabrik und Schiffswerft angefertigt worden. Eine elektrische Anlage versorgt sämmtliche Räume mit Licht und betreibt ferner noch einen Scheinwerfer. Der Zweck des Dampfers ist, bei den mangelhaften Verkehrszuständen in den westafrikanischen Colonien einen schnellen Dampfer zum Truppentransport und zu Landungszwecken zur Verfügung zu haben. Es ist dies der siebente Dampfer, den die genannte Werft im Auftrage des Auswärtigen Amtes für die Colonien baut. Der neuer Regierungsdampfer erhielt den Namen „Herzogin Elisabeth".

— (Seeschäden in der Zeit vom 20. bis 30. April 1902.) Nach den Listen des Germanischen Lloyd haben in der Zeit vom 20. bis 30. April 1902 folgende Seeschäden stattgefunden: Total verloren gingen 6 Dampfer und 8 Segelschiffe, Beschädigungen erlitten 76 Dampfer und 45 Segelschiffe, zusammen 82 Dampfer und 53 Segelschiffe.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 21. bis 27. Mai 1902.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

21. Mai, *) am 8½ Uhr Früh (Metkovich A).
Dampfer „Almissa", Capitän N. Chersich,
mit Berührnng von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus nnd Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malliusca, Veglia, Arbe, Lussiugrande, Novaglia, Valcassione nnd Porto Mauzo.

22. Mai, *) am 8½ Uhr Früh (Kildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wnrmbrand", Capitän B. Bednarz.
mit Berührung von Pola,[1] Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsendungen nach Bari.

23. „ *) am 8½ Uhr Früh (Cattaro),
Dampfer „Sultan", Capitän G. Graudo,
mit Berührnng von Rovigno, Pola,[1] Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia.

Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

24. Mai, *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B).
Dampfer „Metcovich", Capitän G. Knezevich,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

27. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie),
Dampfer „Leda", Capitän F. Nasso,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano, Cattaro, Bari, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7.10 Uhr Früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

22. Mai, Dampfer „Thetis", Capitän R. Signorelli } um
26. „ Dampfer „Thetis", Capitän R. Signorelli } Mitternacht

Vergnügungsfahrten nach Venedig.

21. Mai, um Mittag, Dampfer „Metcovich", Capitän G. Knezevich,
25. „ 8 Uhr Früh, Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän B. Bednarz.

Levante und Mittelmeer.

22. Mai, um 11½ Uhr Vorm. (Rildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Habsburg", Capitän A. Leva,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

22 „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A),
Dampfer „Daphne", Capitän D. Dabovich.
mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus, Smyrna, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

25. „ um 11 Uhr Vorm. (Linie Triest-Alexandrien B),
Dampfer „Vorwärts", Capitän A. Bilaffer,
mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Jaffa, Caifa, Bayruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Lattakie, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen und Constantinopel.

25. „ nm 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A)
Dampfer „Saturno", Capitän G. Gilhnber,
mit Berührung von Finme,† Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Smyrna, Cesmè, Chios und Vathy.

27. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Bucovina", Capitän C. Buzik,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Varna, Knstendjè, Sulinà, Galatz und Braila. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

29. „ um 11½ Uhr Vorm. (Rildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Cleopatra", Capitän G. Damianovich,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

25. Mai, um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „China", Capitän F. Mosca,
[von Fiume†) am 21. Mai] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe. Umschiffung in Bombay nach Shanghai.

12. Juni, um 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bombay,**)
Dampfer „Trieste", Capitän . . . .,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden Karachi und Bombay.

25. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan),
Dampfer „Nippon", Capitän G. Klansberger,
[von Finme†) am 21. Juni] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe. Umschiffung in Bombay und Shanghai.

Brasilien.

1. Juni, Dampfer „Orion", Capitän D. Mistrorigo,
mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

**) Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Finme erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Bau-Ausschreibung.

Im Bezirke der k. k. Staatsbahn-Direction Villach werden eine, eventuell auch mehrere Brückenwaagen mit 8 m langer Brücke und 30.000 kg Tragfähigkeit zur Ausführung gelangen und werden die bezüglichen Arbeiten im Offertwege vergeben.

Als Vollendungstermin für die in Rede stehenden Arbeiten werden 8 Wochen vom Tage der Bestellung bestimmt.

Die bezüglichen Offerte, mit einem Kronenstempel per Bogen versehen, sind bis 31. Mai 1902, 12 Uhr Mittags, an die k. k. Staatsbahn-Direction Villach, versiegelt und mit der Aufschrift **„Offert für die Herstellung von Brückenwaagen mit 8 m langer Brücke und 30.000 kg Tragfähigkeit"** einzubringen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 31. Mai 1902, 3 Uhr Nachmittags, statt.

Der Offertleger hat mit seinem Offert bis zur Entscheidung seitens des k. k. Eisenbahnministeriums im Worte zu verbleiben.

Das Vadium beträgt 5 pCt. der offerirten Bausumme, welches dann nach Zuschlag als Caution liegen bleibt.

Die Offerenten wollen sich bezüglich der Zusendung der allgemeinen Bedingnisse für Staatseisenbahnbauten, der besonderen Bedingnisse für Gegenstände der mechanischen Ausrüstung und des Offertformulares anher wenden.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass sich die k. k. Staatsbahn-Direction Villach das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Villach, im Mai 1902.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Villach.

Wilhelm Beck & Söhne, Wien

k. u. k. Hof-Uniformen- und Uniformsorten-Fabrikanten

Fabrik: VI/2, Hirschengasse 25

Centralbureau: VIII/1, Langegasse 1.

Leistungsfähigstes Etablissement für die Herstellung von Lieferungsmonturen, Kappen und Kürschnerwaaren für Eisenbahnen, Verkehrsanstalten, Finanz- und Sicherheitswachen, Veteranen, Feuerwehren etc. etc.

Illustrirte Kataloge frei.

Der seit **1807** schon bekannte und als Specialität berühmte

Becher'sche Karlsbader Englisch-Bitter

ist der beste aller Magenliqueure. Ueberall käuflich. Vielfach prämiirt. Firma beachten, da viele werthlose Nachahmungen ausgeboten werden. **Johann Becher**, Liqueurfabrik, Karlsbad in Böhmen 691. Vertreter in Wien: **Carl Zechmeister**, XVIII. Gentzgasse 19.

Grassamen

für

Eisenbahndämme und Böschungen,

Parks, Gärten etc. in bekannter zweckentsprechender Qualität. Preislisten zu Diensten.

Samenhandlung

P. Hüttig

I. Weihburggasse 17

Lieferant der k. k. Staatsbahnen, der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der österr. Nordwestbahn, der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und vieler Bahnbau-Unternehmungen.

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der laut notarieller Beurkundung vom 21. April 1902 auf Grund des staatlich genehmigten Tilgungsplanes stattgefundenen Auslosung der im Jahre 1902 zur Tilgung gelangenden Theilschuldverschreibungen der 3½percentigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wurden folgende Nummern gezogen:

a) von den Theilschuldverschreibungen lit. A per Mk. 5000 der deutschen Reichswährung 11 Stück, u. zw.:
322, 729, 871, 900, 1107, 1313, 1459, 1608, 1638, 1685, 2050;

b) von den Theilschuldverschreibungen lit. B per Mk. 1500 der deutschen Reichswährung 64 Stück, u. zw.:
961, 1005, 1351, 1896, 2015, 2043, 2580, 2643, 2961, 3328, 3438, 3670, 3955, 4051, 4229, 4507, 4514, 4563, 4931, 5456, 5570, 5666, 6083, 6269, 6809, 6856, 7068, 7070, 7250, 7394, 7413, 7619, 7915, 7990, 8425, 8437, 8769, 8785, 9027, 9061, 9126, 9403, 9489, 9603, 9826, 9941, 9972, 9976, 10171, 10832, 10924, 11006, 11863, 12182, 12267, 12483, 12530, 12570, 12795, 12998, 13231, 14158, 14501, 14867;

c) von den Theilschuldverschreibungen lit. C per Mk. 1000 der deutschen Reichswährung 131 Stück, u. zw.:
83, 631, 648, 1265, 2018, 2098, 2245, 2272, 2504, 3363, 3479, 3492, 3501, 4226, 4377, 4574, 4921, 5257, 5260, 5637, 5732, 5774, 5802, 5958, 6151, 6167, 6714, 6842, 7109, 8677, 8836, 9178, 9264, 9561, 9586, 9613, 9632, 9971, 10454, 10494, 10589, 10885, 10955, 11184, 11186, 11242, 11519, 11882, 11893, 12041, 12176, 12980, 12981, 13054, 13389, 13646, 13755, 13858, 14277, 14356, 14387, 14550, 14757, 14874, 15466, 15763, 16931, 17038, 17153, 17179, 17416, 17881, 18107, 18156, 18228, 18317, 18405, 18551, 18794, 18888, 19306, 19698, 20100, 20205, 20356, 20771, 20978, 21685, 21707, 22167, 22770, 23156, 23191, 23271, 23396, 23403, 23432, 23671, 23775, 23999, 24250, 24360, 24399, 24524, 24547, 25251, 25258, 25329, 25614, 26003, 26091, 26114, 26170, 26809, 26924, 26936, 27805, 27974, 28010, 28076, 28285, 28335, 28538, 28557, 28712, 28739, 28817, 29050, 29357, 29646, 29864;

d) von den Theilschuldverschreibungen lit. D per Mk. 300 der deutschen Reichswährung 163 Stück, u. zw.:
466, 658, 855, 1031, 1440, 1459, 1745, 1849, 1990, 1995, 2282, 2884, 2891, 3056, 3395, 3855, 3863, 4096, 4301, 4756, 5094, 5144, 5153, 5243, 5710, 5881, 6109, 6462, 6616, 6643, 7023, 7171, 7333, 7439, 7468, 7590, 7684, 7698, 7714, 7729, 8094, 8781, 8811, 8840, 9107, 9124, 9194, 9480, 9523, 9721, 10103, 10198, 10228, 10263, 10324, 10553, 11016, 11074, 11912, 12040, 12051, 12416, 12950, 13140, 13194, 13560, 13734, 14150, 14156, 14522, 14695, 15296, 15509, 15538, 15617, 15657, 15884, 16036, 16115, 16157, 16279, 16564, 16617, 16633, 16703, 16984, 17390, 17574, 17854, 17869, 17967, 18003, 18005, 18559, 18663, 18671, 19054, 19174, 19873, 21021, 21331, 21463, 21487, 21488, 21873, 22465, 22883, 22939, 22980, 23538, 24049, 24776, 25035, 25050, 25157, 25320, 25325, 25356, 25643, 25801, 25944, 26093, 26346, 26460, 26494, 27088, 27464, 27628, 27781, 28351, 29414, 29512, 29530, 29605, 29695, 29782, 29809, 29931, 30220, 30249, 30844, 30899, 30916, 31064, 31153, 31368, 31769, 31830, 32102, 32296, 32733, 32801, 32956, 33250, 33440, 33706, 33773, 33970, 34178, 34204, 34407, 34451, 34607.

Die Auszahlung dieser ausgelosten Theilschuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1902 erlischt, erfolgt gegen Rückgabe der Theilschuldverschreibungen nebst Coupons von einschliesslich Nr. 14 und des Talons mit dem auf der Schuldverschreibung ersichtlichen Nominalwerthe vom 30. Juni 1902 angefangen nach dem Wortlaute derselben an den Zahlstellen in Deutschland in Mark deutscher Reichswährung, an den Zahlstellen in Oesterreich dagegen nach Wahl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft entweder in Mark deutscher Reichswährung oder in österreichischer Kronenwährung in dem dem Courswerthe der Mark entsprechenden Betrage:

in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
bei der Bank für Handel und Industrie und
bei Herrn S. Bleichröder,
in **Dresden** bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Frankfurt a. M.** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
in **Prag** bei der Filiale der k. k. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,
bei der Böhmischen Escomptebank und
bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Wien** bei der k. k. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe und
bei der k. k. priv. Allgemeinen österr. Boden-Creditanstalt
in **Teplitz** bei der Hauptcasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Von den in früheren Jahren ausgelosten Theilschuldverschreibungen sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verlosungsjahre 1897: lit. C Nr. 10120, 13467,
„ D „ 11396, 16129,
„ „ „ 1898: „ C „ 1659,
„ „ „ 1899: „ B „ 617, 4926, 9069,
„ C „ 8360, 8362, 11847,
„ D „ 13405,
„ „ „ 1900: „ B „ 2026, 6384, 7636, 8889,
„ C „ 1045, 5032, 8732, 15931, 20106,
„ D „ 11040, 13610, 16337, 16744, 19128, 23888,
„ „ „ 1901: „ B „ 6512, 8140, 8719, 10050,
„ C „ 5758, 6932, 7001, 7866, 8522, 8527, 8863, 11175, 17128, 17371, 25879, 26101,
„ D „ 218, 3667, 7027, 10096, 11656, 13531, 15435, 16612, 17351, 22874, 23178, 23441, 24271.

Der Betrag der fehlenden Coupons wird von dem auszuzahlenden Capitalsbetrage gekürzt.

Teplitz, am 9. Mai 1902.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

Weltausstellung Wien 1873
Fortschrittsmedaille.

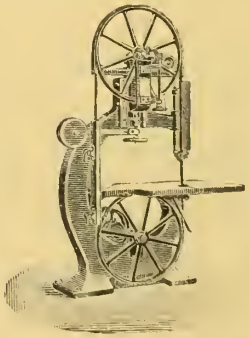
Gegründet 1853.

Weltausstellung Paris 1900
Grand Prix.

G. Topham

Maschinenfabrik und Eisengieseerei
Wien, Favoriten.

Specialitäten: 665



Sägewerks- und Holzbearbeitungsmaschinen in vollkommenster Ausführung nach neuesten formvollendeten Modellen für alle Zwecke der Holzindustrie.

Dampfmaschinen mit Präcisions-Schieber- und zwangläufiger Ventilsteuerung (Patent Eisner). Über 400 im Betriebe.

Transmissionen mit und ohne Ringschmierlager, sowie auf Maschinen geformte Zahnräder aller Art.

Spindel- und Excenterpressen, hydraulische Pressen und die zugehörigen Pumpwerke.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Reexpeditionsbefugniss für Rohspiritus im Freilager der Firma H. Perlberger's Sohn in Klasno, Station Wieliczka.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1902 wird die Reexpedition von Rohspiritus in Mengen von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen im Freilager der Firma H. Perlberger's Sohn in Klasno, Station Wieliczka, rücksichtlich des Tarifes für den Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehr, Theil II, Heft 1, vom 1. December 1900, und Heft 4 vom 1. Jänner 1901 bewilligt.

Demgemäss ist das „Verzeichniss der Reexpeditionsstationen und Einlagerungsstellen" auf Seite 38 des Tarifheftes 1, resp. Seite 9 des Tarifheftes 4, wie folgt zu ergänzen:

Reexpeditions-station	Einlagerungsstellen	Einlagerbare Güter	Position der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Verfrachtungsquantitäten von mindestens Kilogramm per Frachtbrief und Wagen
Wieliczka	Freilager der Firma H. Perlberger's Sohn in Klasno	Rohspiritus	S—50/a	10.000

Beim Ausgleiche der Frachtgebühren durch die Reexpeditionsstation Wieliczka werden für die doppelt befahrene Strecke Bierzanów-Wielicka zu der Differenz zwischen den bis Wieliczka verrechneten und den auf Grund des directen Tarifes von der Ursprungs- bis zur endgiltigen Bestimmungsstation entfallenden Frachtbeträgen noch 12 Heller per 100 kg zu Gunsten der k. k. österreichischen Staatsbahnen hinzugerechnet.

Wien, am 20. Mai 1902. [441]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Gütertarifes, Theil II, Heft B (gemeinschaftliches Heft).

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1902 gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarif zur Einführung.

Derselbe enthält: Vorwort, besondere Bestimmungen, Kilometerzeiger und alphabetisches Stationsverzeichniss, ferner Verzeichniss der ungarischen Stationen, welche neben dem amtlichen Namen auch eine deutsche Bezeichnung führen.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. November 1894 nebst Nachträgen I—V aufgehoben und ersetzt.

Exemplare des neuen Tarifheftes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen um den Preis von 1 Krone 20 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 16. Mai 1902. [442]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife, Theil II, Heft C (gemeinschaftliches Heft) vom 15. October 1897.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1902 tritt der in der Ueberschrift bezeichnete Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält die Aufhebung der Festsetzungen hinsichtlich des Geltungsbereiches des Haupttarifes, die Neuauflage des „Vorwortes" und der „Besonderen Bestimmungen", sowie Ergänzungen, bezw. Aenderungen des Kilometerzeigers und der Schnitt-Tafeln; ferner Aenderungen von Stationsnamen, Berichtigungen und Auflassung von Stationen.

Exemplare des Nachtrages II sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen um den Preis von 0·25 Kronen für das Stück erhältlich.

Wien, am 16. Mai 1902. [443]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Ergänzung des Tarifes, Theil II, Heft A (gemeinschaftliches Heft) vom 1. Jänner 1897.

Die Schnitt-Tafel A ist auf Seite 32 wie folgt zu ergänzen:

Von	Bis zum Schnittpunkte							
	1	2	3	4	5	6	7	8
	Kilometer							
Villa Lagarina	—	—	—	—	—	—	283	—

Wien, am 17. Mai 1902. [444]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung im Tarife, Theil II, Heft 2, vom 1. März 1896.

Auf Seite 122 des obenbezeichneten Tarifes ist im Ausnahmetarif Nr. 7 a der Frachtsatz zwischen Mittelwalde und „den übrigen Tarifstationen" von 395 auf 295 Kreuzer richtigzustellen.

Wien, am 21. Mai 1902. [445]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Expositur und der Güternebenstelle in Bad-Gastein und Wiederaufnahme der directen Personen- und Gepäcksabfertigung mit Kesselfall-Alpenhaus.

Mit 1. Juni 1902 gelangt für die Dauer der diesjährigen Saison, das ist vom 1. Juni bis inclusive 30. September die Expositur und die Güternebenstelle der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Bad-Gastein zur Wiedereröffnung.

Gleichzeitig wird die regelmässige Beförderung von Personen und Reisegepäck mittelst Strassenfuhrwerk zwischen Lend-Gastein und Bad-Gastein, sowie zwischen Zell am See und Kesselfall-Alpenhaus wieder aufgenommen.

Innsbruck, am 16. Mai 1902. [446]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Lieferfristzuschläge für die Stationen Abos und Zsolna der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Für Uebergangsgüter in der Richtung von und nach Orló werden in Abos (Ks. Od.), ferner über Uebergangsgüter nach Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn werden in Zsolna (Ks. Od.) ausser den im § 63 des Betriebsreglements vom 1. Jänner 1893 festgesetzten Lieferfristen noch folgende Zuschläge berechnet:

Für Eilgüter 6 Stunden
„ Frachtgüter 12 „

Insoweit diese Zuschlagsfristen in den in Betracht kommenden Tarifen des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes nicht angeführt erscheinen, ist eine entsprechende Ergänzung vorzunehmen.

Wien, am 22. Mai 1902. [447]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Ausstellung von Blumen, Pflanzen etc. in Wien. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände.) Anlässlich der in der Zeit vom 7. bis 12. Mai 1902 in Wien stattfindenden Ausstellung von Blumen, Pflanzen, Gartenindustrieobjecten etc. finden für die Beförderung der hiezu bestimmten Gegenstände auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Theil I, giltig ist, die im gemeinsamen Tarife, Theil I, Abth. B, Abschnitt C IX, unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Pinzgauer Gauausstellung in Zell am See. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände und Thiere.) Anlässlich der in der Zeit vom 4. bis incl. 6. September 1902 in Zell am See stattfindenden Pinzgauer Gauausstellung finden für die Beförderung der hiezu bestimmten Gegenstände und Thiere auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen die im gemeinsamen Tarife, Theil I, Abth. B, Abschnitt C IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Internationale Gartenbauausstellung in Budapest. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände.) Anlässlich der in der Zeit vom 3. bis 12. Mai 1902 in Budapest stattfindenden Internationalen Gartenbauausstellung finden bis Ende Mai 1902 für die Beförderung der hiezu bestimmten Gegenstände auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen die im gemeinsamen Tarife, Theil I, Abth. B, Abschnitt C IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Kunstausstellung in Brünn. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände.) Anlässlich der in den Monaten April und Mai 1902 in Brünn stattfindenden Kunstausstellung finden für die Beförderung der hiezu bestimmten Gegenstände auf den für den Verkehr München — Brünn in Frage kommenden Linien der k. k. Staatsbahn-Directionen Linz und Wien, ferner auf den in Mähren gelegenen Linien der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz, sowie der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterr. Nordwestbahn und Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft die im gemeinsamen Tarife, Theil I, Abth. B, Abschnitt C IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

National-Industrie-, Ackerbau- und ethnographische Ausstellung in Tabor. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände.) Anlässlich der in der Zeit vom 3. bis 31. August 1902 in Tabor stattfindenden National-Industrie-, Ackerbau- und ethnographischen Ausstellung finden für die Beförderung der hiezu bestimmten Gegenstände auf den Linien der k. k. Staatsbahn-Directionen Prag, Pilsen und Linz, der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der Böhmischen Commercialbahnen, der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der Buschtěhrader Eisenbahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, sowie der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft die im gemeinsamen Tarife, Theil I, Abth. B, Abschnitt C IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Geflügelausstellung in Linz. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände und Thiere.) Anlässlich der am 20. und 21. April 1902 in Linz stattfindenden Geflügelausstellung finden für die Beförderung der hiezu bestimmten Gegenstände und Thiere auf den in Ober- und Niederösterreich, sowie in Salzburg gelegenen, resp. betriebenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen, der Südbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn, Eisenbahn Wien-Aspang und Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft die im gemeinsamen Tarife, Theil I, Abth. B, Abschnitt C IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Hundeausstellung in Gablonz a/N. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände und Thiere.) Anlässlich der in Gablonz a/N. stattfindenden Hundeausstellung finden in der Zeit vom 5. bis 31. Mai 1902 für die hiezu bestimmten Gegenstände und Thiere auf den in Böhmen gelegenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und Privatbahnen, für welche der Tarif, Theil I, giltig ist, die im gemeinsamen Tarife, Theil I, Abth. B, Abschnitt C IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

General-Gütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Ausgabe 1901. (Nachtrag XVI hiezu.) Dieser mit 1. Mai 1902 zur Einführung gelangte Nachtrag enthält alle mit gleichem Tage auf den k. k. österr. Staatsbahnen in Wirksamkeit tretenden neuen Tarife, sowie die zu den bestehenden Tarifen ausgegebenen Nachträge. Diese letzteren sind theils mittelst Ersatzseiten, theils mittelst der zu den einzelnen Abtheilungen des General-Gütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern zur Durchführung gelangt.

Internationale Geflügel- und Vogelausstellung in Graz. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände und Thiere.) Anlässlich der in der Zeit vom 17. bis einschliesslich 20. April 1902 in Graz stattfindenden internationalen Geflügel- und Vogelausstellung finden für die Beförderung der hiezu bestimmten Gegenstände und Thiere auf jenen österreichischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Theil I, giltig ist, die im gemeinsamen Tarife, Theil I, Abth. B, Abschnitt C IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Kreisausstellung in Kladno. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände und Thiere.) Anlässlich der in der Zeit vom 13. Juli bis 18. August 1902 in Kladno stattfindenden Kreisausstellung finden für die Beförderung der hiezu bestimmten Gegenstände und Thiere auf den in Böhmen liegenden Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen, für welche der Tarif, Theil I, giltig ist, die im gemeinsamen Tarife, Theil I, Abtheilung B, Abschnitt C IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Ausland.

Deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung. (Bekanntmachung vom 22. März 1902, betreffend eine Aenderung der Anlage B.) Laut Bekanntmachung des deutschen Reichskanzlers vom 22. März 1902, enthalten im deutschen Reichsgesetzblatte Nr. 18 vom 26. März 1902, hat der Bundesrath auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung folgende Aenderung der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung beschlossen:

1. In der Nr. XXXV b, lit. a, Ziffer 5, ist anstatt der Worte „deren Gewicht 10 kg übersteigt" zu setzen: „deren Gewicht 25 kg übersteigt".
2. Die Nr. LIII a erhält folgenden neuen Absatz:
   „(3) Die Bestimmungen dieser Nummer finden auf mechanische Gemenge explosiver Natur keine Anwendung."

Vorstehende Aenderungen sind am 16. April 1902 in Kraft getreten.

Schweizer Bahnen. Gütertarif Genève transit—Basel S.B.B. loco und transit vom 1. October 1898. Gütertarif Genève transit—Verrières transit, Bouveret transit, Vallorbe transit und Locle transit—Central- und Westschweiz vom 1. Februar 1900. Gütertarif Genève transit, Verrières transit, Bouveret transit, Vallorbe transit und Locle transit—Ostschweiz vom 1. Jänner 1897. (Aenderung.) Laut Publication der Direction der Jura-Simplonbahn wird mit Giltigkeit vom 10. Mai 1902 an die im Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife der obgenannten Gütertarife vorgesehene Position Berberitzwurzeln, wie folgt, abgeändert:

	Einzelsendungen	Für Sendungen von mindestens 1000 kg Ausnahmetarif Nr.	Für Wagenladungen von	
			5000 kg	10.000 kg
Berberitzwurzeln (Racines d'épinevinette)	5	—	17	17

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verbandsverkehr. (Berichtigung.) In der im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 48, ddo. 29. April 1902 enthaltenen Bekanntmachung obigen betreffs hat es anstatt „zwischen Brohl" u. s. w. zu heissen: „von Brohl (u. s. w.) nach Reichenberg".

Wanderausstellung in Ostpreussen. (Frachtermässigung für Ausstellungsobjecte.) Anlässlich der in der Zeit vom 1. April bis Mitte Juli 1902 in Memel, Tilsit und Allenstein in Ostpreussen stattfindenden Wanderausstellung wurde seitens der betheiligten österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen für den Transport der zur Ausstellung gelangenden Gegenstände die im gemeinsamen Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1902, Abtheilung B, Abschnitt C IX, vorgesehene Begünstigung unter den daselbst angeführten Modalitäten bewilligt.

Kaiserlich russische Staatsbahnen. (Tarifbegünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Mit Giltigkeit vom 3./16. April a. n. St. 1902 bis zur Schliessung der in diesem Jahre in St. Petersburg veranstalteten Hausindustrie-Ausstellung wird ausnahmsweise die Begünstigung der eilgutmässigen Beförderung der für diese Ausstellung noch bestimmten Gegenstände zu den einschlägigen Frachtgutaxen auf sämmtlichen russischen Staatsbahnen eingeräumt. Die bezüglichen Gegenstände müssen direct an das Ausstellungs-Comité adressirt sein. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

K. k. Staatsbahn - Direction Prag.

Bau-Ausschreibung.

In der Station Teltsch der Linie Wolframs — Teltsch gelangen diverse Erweiterungsbauten sammt zugehörigen Erdarbeiten im annähernden Betrage von K 33.200 zur Ausführung und werden dieselben im Offertwege vergeben. Das Vadium beträgt K 1600. Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und die Projectspläne können bei der Staatsbahn-Direction Prag, Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau, in den Bureaustunden eingesehen werden, woselbst auch die Offertformularien sammt zugehörigen Beilagen den Herren Offerenten ausgefolgt werden.

Die Offerte, belegt mit dem Erlagschein über das Vadium, sind spätestens bis **2. Juni 1902, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Prag zu überreichen.

Bei der Offertverhandluug können nur jene Offerenten berücksichtigt werden, welche in einer jeden Zweifel ausschliessenden Weise ihre technische und finanzielle Leistungsfähigkeit rücksichtlich der Durchführung der zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen.

Die k. k. Staatsbahn-Verwaltung behält sich das Recht vor, nach eigenem Ermessen die Offerte anzunehmen oder zurückzuweisen.

Prag, im Mai 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

Specialfabriken
für
Pumpen und **Waagen**
Grösstes Lager. 669
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

K. k. Staatsbahn - Direction Pilsen.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen wird die Lieferung und Montirung der eisernen Dachconstructionen für eine neue Holzbearbeitungswerkstätte und ein Maschinen- und Kesselhaus am neuen Werkstättenbahnhofe in Pilsen nebst den zugehörigen Trägern, den schmiedeisernen Säulen, den eisernen Dachoberlichten und den eisernen Zwischenrinnen, zusammen mit dem beiläufigen Gewichte von 74.700 kg, ferner eiserne Dachconstructionen für ein neues Aufnahmsgebäude in Marienbad im beiläufigen Gewichte von 36.600 kg im Offertwege vergeben.

Die bezüglichen Projectspläne und sonstigen Bedingungen sind bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction im Bureau der Abtheilung 3 für Bau und Bahnerhaltung einzusehen, woselbst auch die Offertformulare ausgefolgt werden.

Die vollständig ausgefertigten, mit je einem Stempel zu K 1·— per Bogen versehenen und versiegelten Offerte sind für beide Lieferungen getrennt aufzustellen und haben die Aufschrift zu tragen: „Offert, betreffend die Eisenconstructionen für die Werkstättenbauten in Pilsen", beziehungsweise „Offert, betreffend die Eisenconstructionen für das Aufnamsgebäude in Marienbad" und sind die Offerte bis zum **7. Juni 1902, 11 Uhr Mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen einzubringen. Gleichzeitig ist bei der k. k. Staatsbahn-Directions-Cassa daselbst bis zu dem genannten Termine ein Vadium von K 1500, beziehungsweise von K 800 zu erlegen.

Pilsen, im Mai 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Patent-Anwalt
Ingr. V. MONATH
Telegramm-Adresse: Privileg Wien. — Telephon Nr. 7884.
Wien, I. Jasomirgottstrasse 4.

Praktische Einfriedungsgitter.
Joh. Meerkatz, Wien, VII/1, Neubaugasse 68
k. u. k. Hoflieferant und ausschl. priv. Sieb- und Drahtwaarenfabrik

offerirt Drahtgitter für Garten- und Waldeinfriedungen, Hühnerhöfe, Fasanerien, Wildparks-Volièren, Rasen-, Blumenbeet- und Bassineinfassungen; verzinkten Patentstahlstacheldraht eigener Erzeugung und besonders guter Qualität, schmiedeiserne Staketengitter, Oberlichten-, Sand-, Schotter- und Fenstergitter, Funkenfänger, Drahtmatratzen solidester Construction.
Illustrirte Kataloge und Kostenvoranschläge gratis.

LIMAN & PETZOLD, Wien, III. Matthäusgasse 8.
Eiserne Transport-Geräthe.
Rasch-Pumpe!

Oesterr. Patent
Die beste Pumpe der Gegenwart, von geradezu verblüffender Wirkung als **Schiffs-** und **Baupumpe.**
Leistet ca. 20.000 Liter pro Stunde. Fördert nicht nur Sand und Schlamm, sondern auch grössere Gegenstände mit Leichtigkeit. 655
Ein Mann Bedienung.

Das beste, billigste und dauerhafteste Rostschutzmittel für Eisenconstructionen!
„ROSTINIT" Schuppenfarbe von 672 **Dr. J. WERBER**
Fabrik: Cornelliusgasse 10 **WIEN, VI/1** Comptoir: Gumpendorferstr. 63c

Das
k. k. Versteigerungs-Amt
WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17
übernimmt: **Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen, Partiewaaren, Gegenstände jeder Art,** wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**
Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 680

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco
Moritz **TILLER** & Co. k. k. Hoflieferanten
Firma-Inhaber M. Tiller — J. Toffler 659
WIEN, VII. Mariahilferstrasse 22.

Wiener Wechselstuben-Gesellschaft
KAPUN, HANAKAMP & Co.
Wien, I. Kärnthnerstrasse 18
Eingang: Neuer Markt 3, Halbstock. 661
Coulantester Ein- und Verkauf aller Gattungen Werthpapiere, Münzen und Valuten.
Besorgung von Capitalsanlagen, Heiratscautionen, Vinculirungen, solideste Ausführung von Börsenaufträgen, provisionsfreie Einlösung von Coupons, Revisionen, Evidenzhaltung von verlosbaren Werthpapieren, Depotverwahrung und -Verwaltung. Lose auf Raten. Promessen. Commissionswelse Versicherung von verlosbaren Werthpapieren gegen Coursverlust. Belehnung von Werthpapieren. Annahme von Baareinlagen zur conto-corrent-mässigen Verzinsung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller					
1227	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	1. Backsteine und Ziegel aus feuerfestem Thon oder aus Chamotte II. Mörtel der Pos. M—27 der Güterclassification des Tarifes, „Theil I"	Kosten	Wien-Praterquai	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, der Hercegovina oder nach dem Zollauslande bestimmt sein und in Wien-Praterquai, bezw. Wien-Donauquaibahnhof zum Umschlage gelangen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A und C	ad I 134 II 111	108	26 3	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate über den Versandt nach einem der beiden genannten Donauumschlagsplätze und der den Weiterversandt auf dem Wasserwege nachweisenden Documente, welche seitens des Absenders bis längstens Ende März 1903 bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien vorzulegen sind	
				Obernitz					I 128 II 106	104	24 2			
				Nürschan					I 108 II 90	88	20 2			
				Ober-Bris					I 108 II 90	89	19 1			
				Radotin					I 108 II 90	88	20 2			
				Třemoschna					I 108 II 90	88	20 2			
				Hlubočep					I 106 II 89	88	18 1			
				Smichow					I 106 II 89	86	20 3			
				Nusle-Vršovic					I 104 II 87	86	18 1			
				Zliw					I 79 II 68	68	11 —			
				Komotau B.E.B.				Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, bezw. Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen	I 136 II 114	110	26 4			
				Rakonitz					I 116 II 97	95	21 2			
				Lužna-Lischan					I — II —	107	— —			
				Tschernowitz					I — II —	121	— —			
		betheiligten Verwaltungen		Kosten	Wien-Donauquaibahnhof			Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A und C	I 142 II 119	109	33 10			
				Obernitz					I 136 II 114	105	31 9			
				Nürschan					I 114 II 97	89	25 8			
				Ober-Bris					I 116 II 98	90	26 8			
				Radotin					I 114 II 97	89	25 8			
				Třemoschna					I 114 II 97	89	25 8			
				Hlubočep					I 114 II 97	89	25 8			
				Smichow					I 112 II 95	87	25 8			
				Nusle-Vršovic					I 112 II 95	87	25 8			
				Zliw					I 87 II 76	69	18 7			
				Komotau B.E.B.				Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, bezw. Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen	I 142 II 122	111	31 11			
				Rakonitz					I 121 II 105	96	28 9			
				Lužna-Lischan					I — II —	108	— —			
				Tschernowitz					I — II —	122	— —			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1228	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Mörtel der Pos. M—27 der Güterclassification des Tarifes „Theil I“ Backsteine und Ziegel aus feuerfestem Thon oder aus Chamotte	Kosten Obernitz Ober-Břís	Wien St.E.G. transit Wien K.F.N.B. transit	Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen nach ungarischen, bosnisch-hercegovinischen Stationen oder Stationen im Zollauslande. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1899, bezw. Kartirungs-Frachtsätze mit Wien St.E.G. transit vom 1. April 1902 und Localtarife	Heller 134 140 118	Heller 115 111 96	Heller 19 29 22	Im Kartirungswege		
				Hlubočep Nürschan Radotin Třemoschna						116	95	21		
				Nusle-Vršovic Smichow						114	93	21		
				Zliw Komotau B.E.B. Rakonitz Lužna-Lischan Tschernowitz						89 146 128 138 —	75 117 102 114 128	14 29 26 24 —		
				Kosten Obernitz Ober-Břís				Kartirungssätze vom 1. April 1902 und Localtarife		121 116 100	115 111 96	6 5 4		
				Hlubočep Nürschan Radotin Třemoschna						99	95	4		
				Nusle-Vršovic Smichow						97	93	4		
				Zliw Komotau B.E.B. Rakonitz Lužna-Lischan Tschernowitz						78 123 107 138 —	75 117 102 114 128	3 6 5 24 —		
1229	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Sand	Chotzen	Zwittau St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längsteus aber bis Ende December 1902	Localtarif	Verschieden	Verschieden	25% Nachlass von den normalen Frachtsätzen des Localtarifes der St.E.G.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1903	Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zum Bahnhofe eines Gastehälters in Zwittau bestimmt sein
	Einrichtungsgegenstände aus Eisen				Wien St.E.G. oder K.F.N.B.									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1230	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Mauerziegel	Lobositz (St.E.G.)	Třihlitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif, Theil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes	23 Heller	19 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
1231	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin)	Stadt Weidenau	Bodenbach (B.N.B. oder St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	110 Heller	Im Kartirungswege			
1232	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Getreide der Tarifposition G—9 und Mahlproducte der Tarifposition M—4	Siebenbrunn-Leopoldsdorf oder umgekehrt	Wien (Donauuferbahnhof) [Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle]	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	37 Heller	Im Kartirungswege			In diesem Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr für die Ueberstellung von Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis zur Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle, beziehungsweise, sowie die Gebühr für die Manipulation am Donauuferbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn inbegriffen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1233	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Spiritus, Alkohol und Weingeist in Fässern oder Reservoir-, bezw. Cisternenwagen	Znaim St.E.G. und Oe.N.W.B.	Belgrad loco	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 4 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil II, Heft 1, des directen Verkehres zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, giltig vom 1. Mai 1898		Centimes 278		Im Kartirungswege		
					Belgrad transito					270				
1234	k. k. österr. Staatsbahnen		Cement der Pos. C—6 der Güterclassification	Linz	Schärding	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen von Schärding mittelst Strassenfuhrwerken nach Neuhaus in Bayern zur Ansfuhr gelangen. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	42 Heller	27 Heller	15 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, längstens nach einem Jahre vom Zeitpunkte des beendeten Eisenbahntransportes an die k. k. Staatsbahn-Direction Linz, sowie gegen Beibringung amtlicher Bestätigung, dass der Cement zur Gänze mittelst Strassenfuhrwerken nach Neuhaus in Bayern angeführt wurde	
1235	k. k. österr. Staatsbahnen		Glattwasser und Kühlschiffgallen (Abfälle der Bierbrauerei) in mit Luftventilen (Kostpfeifen) versehenen Gebinden oder in Cisternenwagen	Pilsen K.F.J.B.	Budweis	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localtarif	Heller 97	Heller 52	Heller 45	Im Kartirungswege		In dieser Publication wurde auch die im Verordnungs-Blatte Nr. 145 ex 1901 sub fortl. Nr. 3174 veröffentlichte Frachtermässigung einbezogen und ist letztere daher als gegenstandslos zu betrachten
					Prag				85	47	38			
					Protivin				72	42	30			
1236	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 146 vom 17. December 1901 unter fortl. Nummer 3387 und 3388 verlautbarten ermässigten Kartirungs- und Rückvergütungsfrachtsätze für Braunkohlensendungen von Stationen der A.T.E. und k.k.St.B. nach Brünn und Schimitz gelten vom 1. Juni 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902 unter den gleichen Bedingungen auch für Braunkohlensendungen nach Brünn St.E.G. transit, Olmütz St.E.G. loco und transit.										

Fortlaufende Nummer	1240	1239	1238	1237
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
			betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Pflastersteine der Classe C	Schotter	Spiritus und Sprit	Cedern in Salzwasser
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Einsiedl	Reichenburg	Kreuzburg O.S.	Triest Fiume Pola Rovigno
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Hohenelbe	Rann	Triest/Fiume	den sächsischen und preussischen Bestimmungsstationen, für welche in den in Rubrik 8 bezeichneten Verbandstarifen directe Frachtsätze vorgesehen sind
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Diese Transporte müssen zur Strassenpflasterung in der Stadt Hohenelbe bestimmt sein. Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Sendungen müssen zur Erhaltung der Bezirksstrasse in Rann bestimmt und an den Bezirksausschuss dortselbst adressirt sein. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Verbandstarifes. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen der in Rubrik 8 genannten Verbandstarife. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	vom 1. Juni 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 1. Juni 1902 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1902	vom 1. Juni 1902 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localgütertarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	Localtarif	Tarif, Theil II, für den Adriatisch-Norddeutschen Eisenbahnverband	Verbandsgütertarif, Theil II, für den Adriatisch-Sächsischen Eisenbahnverband Verbandsgütertarif, Theil II, für den Adriatisch-Norddeutschen Eisenbahnverband
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	64 Heller	10 Heller	Es besteht kein directer Frachtsatz	Ausnahmetarif 2h der vorbezeichneten Verbandstarife
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	41 Heller	8 Heller	258 Pfennig	Wagenladungsclasse B der vorbezeichneten Verbandstarife
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	23 Heller	2 Heller		Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen	In den bezüglichen Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Hohenelbe als alleiniger Empfänger erscheinen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1241	Oe.N.W.B.	betheiligten Verwaltungen												

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 54 vom 13. Mai 1902 unter Pos. 1170, bezw. im Verordnungs-Blatte Nr. 55 vom 15. Mai 1902 unter Pos. 1186 für Mais (Kukurutz) von Wien Quaibhf. k.k.St.B. nach Lanbe, Tetschen-Bodenbach-Landungsplatz, Anssig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbkai publicirten Frachtsätze gelten 14 Tage nach erfolgter Kundmachung unter den gleichen Bedingungen auch von Wien-Lagerhaus k.k.St.B. und Wien-Praterquai k.k.St.B.

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
39	Nr. 3 vom 11. Jänner 1902	168	K. k. österr. Staatsbahnen	Im Staatsbetriebe stehende Privatbahnen in Galizien und der Bukowina	Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse	Im Verkehre zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der im Staatsbetriebe befindlichen Privatbahnen in Galizien und der Bukowina		In der Rubrik „von" der linken Spalte ist in der I. Gruppe nach der Station Rozwadów die Versandtstation Tarnobrzeg, und in der VIII. Gruppe nach der Station Kolomea die Versandtstation Nepolokoutz einzuschalten	
40		170				Stationen in Galizien und der Bukowina	Oświęcim transit	In der Rubrik 5 „von" ist zwischen den Versandtstationen Nadworna und Nisko die Station Nepolokoutz einzuschalten und bei derselben in der Rubrik 11 „Nachlass vom bestehenden Frachtsatze" die Gebühr von 80 Pfennig einzusetzen	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
50	Nr. 3 vom 11. Jänner 1902	166	K. k. österr. Staatsbahnen	Im Staatsbetriebe stehende betheiligte Privatbahnen	Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse	diversen Relationen		In der Rubrik 6, II. Abth., Abschnitt b), sind vor dem Worte „mindestens" die Worte **„bei Frachtzahlung für"** einzuschalten	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 59. **Wien, 27. Mai 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 26. April 1902, Z. 8942,*) betreffend die Concessionirung einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn in Marienbad.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den betheiligten k. k. Ministerien und dem k. und k. Reichs-Kriegsministerium der Stadtgemeinde Marienbad die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn vom Vorplatze der Station Marienbad der k. k. Staatsbahnen in das Innere der Stadt Marienbad unter den im Folgenden näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten ertheilt.

§ 1.

Für die concessionirte Kleinbahn geniesst die Concessionärin die im Artikel V des eingangs bezogenen Gesetzes angeführten finanziellen Begünstigungen.

Die Dauer der im Artikel V, lit. d), des obigen Gesetzes vorgesehenen Steuerbefreiungen wird mit 15 Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt.

Bezüglich des Personenfahrkartenstempels hat die Bestimmung im Artikel XX, zweiter Absatz, des vorangeführten Gesetzes Anwendung zu finden.

§ 2.

Die Concessionärin ist verpflichtet, den Bau der im Eingange bezeichneten concessionirten Eisenbahn binnen längstens einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer mindestens vom 1. Mai bis zum 30. September eines jeden Jahres in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat die Concessionärin über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Der Concessionärin wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Concessionärin auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

*) Enthalten in dem am 10. Mai 1902 ausgegebenen XLI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 93.

§ 4.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahn öffentliche Strassen in Anspruch genommen werden, welche sich nicht in der Verwaltung der Concessionärin befinden, hat die Concessionärin die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, beziehungsweise jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Kosten der durch die Errichtung und den Betrieb der eingangs bezeichneten Bahnlinie bedingten Vorkehrungen zur Sicherung des störungsfreien Betriebes der im Zeitpunkte der Concessionirung dieser Linie bereits bestehenden staatlichen Telegraphen- und Telephonleitungen, insbesondere auch die Kosten der eventuellen Verlegung dieser Leitungen zu tragen.

§ 5.

Die Concessionärin hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten technischen Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, soweit dieselben in Gemässheit der Bestimmungen im Abschnitte B des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen, endlich nach den Anordnungen des Eisenbahnministeriums und der sonst berufenen Behörden zu benehmen.

§ 6.

Die Ziffer des Anlagecapitales unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes und der Dotirung einer Capitalsreserve effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Verwendung des genehmigten Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

§ 7.

Die Concessionärin ist verpflichtet, den jeweilig im Dienste stehenden Unterofficieren und Ordonnanzen auf der Bahn die freie Fahrt einzuräumen.

Die näheren Modalitäten hierüber sind mit den competenten Militärbehörden zu vereinbaren.

Die Concessionärin ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Falls aus Anlass von Feierlichkeiten, Truppenmärschen, Paraden, dann von Herstellungen an Canälen, Röhrenleitungen etc. von Seiten der Behörden die zeitweilige Einstellung des Betriebes auf einer Strecke der concessionirten Bahn für nothwendig erachtet würde, hat sich die Concessionärin den einschlägigen Anordnungen der Behörden ohne irgend einen Anspruch auf Entschädigung für den ihr aus der zeitweiligen Einstellung des Betriebes erwachsenden Verlust unweigerlich zu fügen.

§ 9.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäck unentgeltlich befördert werden.

§ 10.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Post, sowie die Bediensteten der Post- und Telegraphenverwaltung mit allen fahrplanmässigen Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Concessionärin ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Kleinbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Kleinbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

§ 11.

Die Concessionärin ist verpflichtet, für die Invaliditäts- und Altersversorgung ihrer Bediensteten und der Angehörigen derselben Vorsorge zu treffen und zu diesem Zwecke der Pensionscasse des Verbandes der österreichischen Localbahnen beizutreten, falls nicht für das concessionirte Bahnunternehmen eine eigene Pensionscasse mit mindestens gleichen Begünstigungen für die Mitglieder, beziehungsweise mit mindestens gleichen Verpflichtungen für die Concessionärin wie bei jener des genannten Verbandes errichtet werden sollte.

§ 12.

Die Concessionärin ist verpflichtet, über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums die zur Aufstellung der jährlichen Eisenbahnstatistik erforderlichen statistischen Nachweisungen rechtzeitig zu liefern.

§ 13.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 14.

Das im § 8 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, normirte staatliche Heimfallsrecht findet in Ansehung der concessionirten Eisenbahn keine Anwendung.

§ 15.

Die Concessionärin ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

§ 16.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

§ 17.

Der Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concession, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Concessionsbedingnisse für die schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe in Marienbad.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Kleinbahn in Marienbad ist eingeleisig und mit einer Spurweite von 1 m für den elektrischen Betrieb herzustellen.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der gegenständlichen Kleinbahn wird vorläufig für Strecken innerhalb des geschlossen verbauten Stadtgebietes mit 12 km und für Strecken ausserhalb desselben mit 18 km per Stunde festgesetzt.

Das k. k. Eisenbahnministerium behält sich erforderlichen Falles vor, besondere Bestimmungen über die Verminderung dieser Fahrgeschwindigkeit in einzelnen Theilstrecken, insbesondere auch bei eventuellem Nachtverkehre, nach Massgabe der localen Verhältnisse zu treffen.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsbedingnisse, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der nachfolgenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionärin hat während des Baues und der Betriebsführung allen seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Eisenbahn-Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Kleinbahn verwendeten Arbeiter hat die Concessionärin, abgesehen von den ihr obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, insbesondere in Absicht auf die Kranken- und Unfallversicherung u. s. w., auch alle jene Verpflichtungen und Massnahmen in analoger Weise zu erfüllen, welche in den von der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung aufgestellten Bedingnissen für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten rücksichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse, sowie zum Schutze und Wohle der Arbeiter jeweilig vorgesehen sind.

Die Concessionärin ist verpflichtet, bei Abschluss von Bauverträgen für die gegenständliche Kleinbahn, beziehungsweise bei den diesbezüglichen Baubedingnissen die obbezeichneten Verpflichtungen auch den Bauunternehmern aufzuerlegen.

Der von der Concessionärin, beziehungsweise von der Bauunternehmung bestellte Bauleiter, sowie das für den elektrotechnischen Theil der Bahnanlage im Besonderen bestellte Fachorgan ist dem k. k. Eisenbahnministerium

namhaft zu machen, und behält sich dasselbe das Recht vor, erforderlichen Falles innerhalb eines Zeitraumes von vier Wochen nach erfolgter Anzeige dagegen Einsprache zu erheben.

Der letztgenannte Ingenieur hat in allen elektrotechnischen Fragen die Vertretung gegenüber dem k. k. Eisenbahnministerium zu übernehmen.

Dagegen bleibt die Bestätigung des von der Concessionärin für den Betrieb der Bahn zu bestellenden verantwortlichen Fachorganes dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 2·3 km lange Linie beginnt nächst dem Vorplatze des Aufnahmsgebäudes der Station Marienbad der Linie Gmünd—Eger der k. k. Staatsbahnen mit einer auf der Bahnhofzufahrtsstrasse anzulegenden Ausweiche, benützt sodann zunächst die genannte Strasse, weiters die Auschowitzer Bezirksstrasse, in deren Zuge die Bahn die Linie Marienbad—Karlsbad der k. k. Staatsbahnen überfährt und endet, schliesslich die Reichsstrasse Bischofteinitz—Merienbad—Karlsbad verfolgend, mit einer nächst dem Hause Nizza in Marienbad anzulegenden Ausweiche.

Von der Ausweiche nächst dem Vorplatze der Station Marienbad der k. k. Staatsbahnen ist ein circa 0·3 km langes Betriebsgeleise in die beim städtischen Elektricitätswerke zu errichtende Wagenremise und Werkstätte herzustellen.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Die Concessionärin verpflichtet sich, wegen der Benützung des Vorplatzes der Station Marienbad der k. k. Staatsbahnen und der Bahnhofzufahrtsstrasse zu dieser Station durch die Kleinbahn eine Vereinbarung mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen anzustreben.

Das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen ist dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwirft sich die Concessionärin der Entscheidung desselben, falls eine Einigung mit der genannten Staatsbahn-Direction nicht erzielt werden könnte.

4. Anschluss von neuen Kleinbahnen und von Schleppbahnen.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Einmündung von neuen Kleinbahnen, dann von Schleppbahnen auf die für den Betrieb der gegenständlichen Kleinbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Kleinbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

5. Grunderwerb.

Die für die Kleinbahn erforderlichen Grundflächen sind, insoweit nicht bestehende, öffentliche Strassen und Plätze benützt werden sollen, in dem erforderlichen Ausmasse definitiv in deren Eigenthum zu erwerben und haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestande oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite, je nach der Construction des ausserhalb von Strassen gelegenen Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu allen abseits der Bahn gelegenen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 50 m betragen. Für das Betriebsgeleise wird die Anwendung eines Bogenhalbmessers von 25 m zugestanden.

Als grösste durchschnittliche Neigung der Bahn wird 49 Permille festgesetzt.

Das bei Ausführung der Bahn einzuhaltende Normalprofil des lichten Raumes, in welches auch die Umgrenzungslinie der in Aussicht genommenen Fahrbetriebsmittel einzuzeichnen ist, wird dem k. k. Eisenbahnministerium, und zwar mindestens gleichzeitig mit den Plänen für die Stationen und die Hochbauten, zur Genehmigung vorzulegen sein.

Der Abstand der Geleiseachsen in den Ausweichen ist mindestens derart zu bemessen, dass zwischen den am weitesten ausladenden Theilen der verkehrenden Fahrbetriebsmittel ein Zwischenraum von 0·8 m verbleibt.

Bei Magazinsgeleisen ist diese Geleiseentfernung um mindestens 0·5 m zu vergrössern.

7. Strassenbenützung.

Hinsichtlich der Bedingungen für die Benützung der Reichsstrasse Bischofteinitz—Marienbad—Karlsbad ist die im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium zu ertheilende Genehmigung der k. k. Statthalterei in Prag einzuholen.

Hinsichtlich der Detailbestimmungen für die Benützung der Auschowitzer Bezirksstrasse zur Anlage der Kleinbahn ist die Zustimmung des Bezirksausschusses Tepl einzuholen und dem k. k. Eisenbahnministerium nachzuweisen; die diesbezüglichen Vereinbarungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Die Anlage der Kleinbahn hat stets derart zu erfolgen, dass im Bedarfsfalle die ganze Strassenbreite von Militärfuhrwerken benützt werden kann, daher eine Abgrenzung, beziehungsweise Trennung der Bahnzone von dem restlichen Strassentheile unzulässig ist.

Bei bestehenden und von der Bahn mitzubenützenden Strassenobjecten ist der Nachweis ihrer Tragfähigkeit für Bahnzwecke zu liefern, eventuell wird die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums für die im Einvernehmen mit den competenten Strassenbehörden aus diesem Anlasse projectirten Aenderungen, beziehungsweise Verstärkungen einzuholen sein. In Ansehung solcher Strassenobjecte ist darauf Rücksicht zu nehmen, dass zwischen den am weitesten ausladenden Theilen der verkehrenden Fahrbetriebsmittel und den Geländern oder Parapetmauern der mitzubenützenden Brücken stets ein Zwischenraum von mindestens 0·7 m verbleibt.

Dieselbe Minimalentfernung ist im Zuge der Bahnhofzufahrtsstrasse zwischen den am weitesten ausladenden Theilen der verkehrenden Fahrbetriebsmittel und der äussersten Flucht der daselbst auf der linken Bahnseite eventuell erforderlichen Stützmauer einzuhalten.

Wenn Bäume entlang der mitbenützten Strassen stehen, ist die gleiche Entfernung einzuhalten, erforderlichen Falles sind überragende Aeste oder Bäume zu entfernen.

8. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Rillenschienen aus Flussstahl von mindestens 35 kg Normalgewicht per laufendes Meter unter Anwendung von eisernen Spurstangen auszuführen.

Die Inanspruchnahme der Schienen darf in keinem Falle 1000 kg per Quadratcentimeter der Querschnittsfläche übersteigen.

Die Detailconstruction des Oberbaues unterliegt der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums. Gleichzeitig mit den Plänen für den Oberbau der Bahn sind die im Punkte Fahrbetriebsmittel näher bezeichneten Planskizzen für den Fahrpark in Vorlage zu bringen.

9. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Wohngebäude für das Bahnpersonale oder solche Hochbauten, welche zugleich Wohnräume enthalten, sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen, zu erbauen. Eventuell im Späteren zu errichtende Wärterhäuschen in den verbauten Strassenzügen sind aus Eisen herzustellen. Alle übrigen Hochbauanlagen können je nach ihrer Bestimmung entweder aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk, Eisen oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Die Endausweichen der gegenständlichen Kleinbahn, sowie die dazwischen liegenden Ausweichen und Haltestellen sind durch Säulen mit Aufschriften zu bezeichnen.

10. Elektrotechnische Betriebseinrichtungen.

Bezüglich der elektrotechnischen Einrichtung der Bahn sind folgende Vorschriften zu beachten:

I. Wenn eine besondere Kraftstation für die Zwecke der gegenständlichen Kleinbahn errichtet wird, so ist dieselbe zur Vermeidung jeder nachbarlichen Belästigung thunlichst in allseitig freistehenden Gebäuden unterzubringen und ist die maschinelle und elektrotechnische Anlage für eine derartige Leistungsfähigkeit zu bemessen, dass die verfügbare Strommenge nicht allein zur Abwicklung des stärksten Bahnverkehres, sondern auch zur Speisung der etwa vorhandenen Beleuchtungsanlage für Bahnzwecke genügt.

Ausserdem muss auch für entsprechende Reservegarnituren vorgesorgt sein, so dass jede Betriebsunterbrechung ausgeschlossen bleibt. Als Reserve kann auch eine entsprechend eingeschaltete Accumulatorenbatterie in Verwendung kommen.

In Accumulatorenräumen ist für ausreichende Lüftung und gegen Entzündung der sich entwickelnden Gase Sorge zu tragen. Desgleichen ist für eine sorgfältige Isolation der Zellen gegen das Gestelle und des Gestelles gegen die Erde vorzusorgen.

II. Contactleitungen, welche oberhalb des Strassenplanums angebracht werden, sind in der Regel in einer Höhe von mindestens 5·5 m über der Strassendecke zu führen. Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Für die Speiseleitungen gelten, im Falle dieselben als Luftleitungen ausgeführt werden, die gleichen Normen.

Bei eventuell unterhalb der Strassendecke zu führenden Contactleitungen ist für eine ausreichende Entwässerung und Reinhaltung der Schlitzcanäle Vorsorge zu treffen.

Die Leitungen sind in diesen Canälen derart anzuordnen, dass sie von Unberufenen nicht leicht berührt werden können, für die Bahnorgane jedoch, insbesondere an den Stellen der isolirten Aufhängung, zugänglich sind und dass sie ohne Aufreissen des Strassenkörpers herausgenommen werden können.

Die im Strassenkörper versenkten Leitungen sind im Allgemeinen mindestens 0·3 m unter dem Strassenniveau zu verlegen.

III. Die oberirdischen Fernleitungen, Speiseleitungen und Contactleitungen sind in derartiger Entfernung von bestehenden Gebäuden, sonstigen bestehenden Objecten, Bäumen oder dergleichen anzulegen und mit einer derart entsprechenden Isolation auszurüsten, dass die neue Anlage nicht durch Unberufene erreicht werden kann und durch dieselbe weder die Anrainer irgendwie belästigt, noch bereits bestehende elektrotechnische Anlagen in ihrem Betriebe gestört werden. Insbesondere sind auch alle an Gebäuden angebrachten Mauerhaken oder sonstigen Befestigungsmittel mit doppelter Isolation und mit Schalldämpfern zu versehen.

IV. Die Concessionärin hat in entsprechender Weise dafür vorzusorgen, dass einerseits störende Einwirkungen der Starkstromleitungen der Bahnanlage auf bestehende Telegraphen und Telephonanlagen und andererseits auch jene Gefahren möglichst vermieden bleiben, welche sich ergeben, wenn gerissene Schwachstromdrähte auf eine Starkstromleitung auffallen.

Zu diesem Behufe ist in erster Reihe die Verlegung der betreffenden Schwachstromleitungen aus dem Gefahrsbereiche, eventuell die unterirdische Führung derselben — insbesondere in verkehrsreichen Strassen — in Betracht zu ziehen.

Sofern jedoch die Verlegung der Schwachstromleitungen aus dem Gefahrsbereiche mit unverhältnissmässigen Kosten verbunden sein sollte, können — namentlich in Strassen mit geringerem Verkehre — Schwachstromleitungen im Gefahrsbereiche dann belassen werden, wenn den vorerwähnten Nachtheilen und Gefahren durch anderweitige Schutzmassnahmen vorgebeugt wird.

Im Allgemeinen wird die Gestattung der Belassung von Schwachstromleitungen im Gefahrsbereiche, unbeschadet der vom k. k. Eisenbahnministerium fallweise zu treffenden Verfügungen, an folgende Voraussetzungen geknüpft:

1. Dass die im Gefahrsbereiche liegenden Schwachstromleitungen aus Eisendraht gegen solche aus Kupfer-, Siliciumbronze oder einem anderen entsprechenden Materiale von nicht mehr als 2 mm Dicke ausgewechselt werden und alle in Betracht kommenden Schwachstromleitungen eine die Induction durch den Starkstrom der Bahnanlage ausschliessende Führung erhalten. Kreuzungen sind dabei möglichst rechtwinkelig und in einem senkrechten Abstande von mindestens 1 m durchzuführen. Durch Zusammenfassung der kreuzenden Schwachstromleitungen zu Strängen soll die Zahl der Kreuzungsstellen thunlichst reducirt werden. Alle im Gefahrsbereiche liegenden Schwachstromleitungen sind mit Abschmelzsicherungen zu versehen, deren Construction von den zuständigen Behörden festgesetzt wird.

2. Dass an den beiderseits der Starkstromleitung zunächst liegenden Isolatorenträgern der Schwachstromleitungen kupferne Erdschienen oder Erdschlingen angebracht und mit den Fahrschienen in metallische, gut leitende Verbindung gebracht werden. Die Erdschienen, beziehungsweise Erdschlingen sollen aus 4 mm dickem Bronzedraht bestehen, 17 cm Ausladung haben und 4 cm unter den Schwachstromleitungen liegen.

Die Schwachstromleitungen müssen an jenen Stellen, an welchen sie im Falle eines Bruches voraussichtlich mit den Erdschienen (Schlingen) in Berührung kommen können, auf circa 20 cm Länge mit Kupferdraht umwickelt oder mit Kupferblech umhüllt werden.

3. Dass auf der Contactleitung entsprechend profilirte Deckleisten nebst Fanghäkchen angebracht werden. Das Profil der Deckleisten ist derart zu wählen, dass der auffallende Schnee leicht abgleitet und die Berührung gerissener Schwachstromdrähte mit den Contactleitungen möglichst erschwert wird, wenn die erwähnten Drähte unter die Starkstromleitung hingezogen werden.

4. Dass durch die entsprechende Form und Beschaffenheit der Stromabnehmer für den Fall des Vorüberfahrens eines Motorwagens unterhalb eines gerissenen, auf der hölzernen Schutzleiste liegenden Schwachstromdrahtes der metallische Contact zwischen diesem und dem Stromabnehmer gesichert sei, zu welchem Behufe auch die seitlichen Schenkel der Bügel metallisch blank gehalten sein, beziehungsweise die Contactrollen die Oberkante der Deckleiste um mindestens 5 mm überragen sollen.

5. Ausnahmsweise können an Stelle der sub 1 bis 3 erwähnten Schutzvorkehrungen die gewöhnlichen Schwachstromleitungen — unter Vermeidung der Inductionswirkungen — durch umhüllte Drähte (Hooperdraht, Luftkabel), welche sorgfältig überwacht und periodisch ausgewechselt werden müssen, ersetzt oder durch isolirte oder geerdete Schutznetze versichert werden.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt es vorbehalten, nach Massgabe der in Aussicht stehenden weiteren Erfahrungen und eintretenden geänderten Verhältnissen neben oder statt der vorbesprochenen Schutzmassregeln andere Vorkehrungen aufzutragen.

V. Werden stellenweise für Fernleitungen oder Speiseleitungen in die Erde gelegte Kabel benützt, so müssen dieselben gut isolirt und mit Blei und Eisen armirt oder in anderer Weise geschützt sein; auch muss zwischen derartigen Kabeln und den Grundmauern der Gebäude oder sonstigen Objecten ein Abstand von mindestens 1 m verbleiben, damit bei Vornahme von Reparaturen an den Gebäuden oder an den Kabeln keine Beschädigungen derselben vorkommen.

Alle abnormalen Anlagen (bei Canälen, Brücken etc.) unterliegen einer besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

VI. Bei Anwendung einer vom Erdboden nicht isolirten Rückleitung (Eisenbahnschienen, eiserne Träger, eiserne Rohre, Drahtseile etc.) muss für die Continuität dieser metallischen Rückleitung durch entsprechende elektrische Ueberbrückung aller Unterbrechungen, als Schienenstösse u. s. w., gesorgt werden. In dieser Rückleitung ist der Querschnittswiderstand nicht grösser, der Gesammtwiderstand aber bedeutend geringer als in der Hinleitung zu bemessen, damit keine Ausströmungen stattfinden, welche anderweitige Interessenten schädigen oder belästigen könnten.

Weiters ist auch für die vollkommene Continuität der Rückleitung durch die Räder und Schienen mittelst entsprechender Reinhaltung der letzteren vorzusorgen.

VII. Die Querschnitte der Leitungen in der Kraftstation und innerhalb der einzelnen elektrischen Sectionen sind mit Rücksichtnahme auf die grösste voraussichtliche Beanspruchung derart zu bemessen, dass weder in den Leitungen, noch in den eingeschalteten künstlichen Widerständen übermässige Temperaturerhöhungen hervorgerufen werden.

Die in den Kupferleitungen von verschiedenen Querschnittflächen in Quadratmillimetern zulässigen Betriebsstromstärken in Ampères unterliegen nachstehenden Begrenzungen:

Querschnitt in Quadratmillimetern	Betriebsstrom-stärke in Ampères	Querschnitt in Quadratmillimetern	Betriebsstrom-stärke in Ampères
1·0	4	25	60
1·5	6	50	100
2·5	10	100	170
5·0	18	200	290
10	30	300	400
15	40	500	600

Für Zwischenwerthe ist geradlinig zu interpoliren.

Bei Widerständen, welche zum Glühen kommen können, bei funkengebenden Schaltvorrichtungen u. s. w. ist der Feuersgefahr vorzubeugen.

Im Allgemeinen ist gegen übermässige Stromstärken, beziehungsweise Temperaturerhöhungen mittelst Anbringung von automatischen Ausschaltvorrichtungen, beziehungsweise Abschmelzsicherungen vorzusorgen.

Bei denselben muss die Ausschalt-, beziehungsweise Abschmelzstromstärke in leicht lesbarer Weise stets aufgeschrieben, beziehungsweise eingestempelt sein; das letztere sowohl in den auswechselbaren, als auch in den nicht auswechselbaren Anschlusstheilen. Die Ausschalt-, beziehungsweise Abschmelzstromstärke darf das Zweifache der grössten für die zugehörigen Leitungen zulässigen Betriebsstromstärke nicht übersteigen.

VIII. In allen Betriebsleitungen, welche in den dem Publicum und dem nicht elektrotechnisch gebildeten Bahnbetriebspersonale zugänglichen Oertlichkeiten angelegt werden, darf die Spannungsdifferenz zwischen den Leitungen und der Erde die Grenze von 500 Volt bei Gleichströmen, beziehungsweise von 250 Volt bei Wechselströmen nicht übersteigen.

In allen solchen Oertlichkeiten dürfen blanke Leitungen nur derart angebracht sein, dass sie durch Unberufene nicht erreicht werden können.

Innerhalb der gedeckten Räume der Gebäude jeder Art mit Ausschluss jener Gebäude, in welchen Contactleitungen hergestellt werden müssen, sowie an solchen Oertlichkeiten, wo sich leicht entzündbare Gase entwickeln, dürfen keine blanken Leitungen angebracht werden.

Für Fernleitungen und Speiseleitungen, sowie für alle Stromerzeugungsmaschinen, Schaltapparate, Transformatoren, Messvorrichtungen u. s. w., sind höhere Spannungen als die oben festgesetzten zulässig, doch muss für eine entsprechende Isolation, sowie durch Anbringung wirksamer Schutzvorrichtungen dafür gesorgt werden, dass sowohl die Sicherheit des Personales, als auch Unberufener nicht gefährdet werden kann.

Solche Leitungen sind mit Rückleitungen zu versehen und derart anzulegen, dass Inductions-, sowie elektrolytische Wirkungen thunlichst vermieden werden.

IX. Die ganze Anlage, sowie die Motorwagen sind mit entsprechenden Blitzschutzvorrichtungen zu versehen.

X. Die elektrische und motorische Einrichtung der Fahrbetriebsmittel ist thunlichst ausserhalb des Wagenkastens, jedenfalls aber derart anzubringen, dass die Fahrgäste mit stromführenden Theilen nicht in Berührung kommen können.

Die für die Leitung der Bewegungen des Wagens zu construirenden Schaltkurbeln, ferner die Nothausschalter, sowie alle anderen oberhalb des Fussbodenplanums befindlichen Apparate und Leitungen, welche zu Motorzwecken dienen, sollen derart eingerichtet sein, dass sowohl Fehlgriffe durch das Bedienungspersonale, als auch eine Bethätigung durch Unberufene so viel als thunlich ausgeschlossen bleiben.

Insbesondere sollen die zu handhabenden Kurbeln, Hebeln, Griffe u. s. w. nur dann aufgesteckt oder abgenommen werden können, wenn die Einrichtung stromlos gestellt ist.

XI. Die elektromotorisch ausgerüsteten Fahrbetriebsmittel müssen ausser mit den übrigen vorgeschriebenen Bremsvorrichtungen auch auf rein elektrischem Wege mittelst eines einzigen Griffes rasch und sicher gebremst werden können.

Die elektrische Bremsvorrichtung ist mit hinreichend vielen, entsprechend abgestuften Schaltstellen auszurüsten, damit dieselbe sowohl als Haltebremse, wie auch insbesondere als Gebrauchsbremse benützt werden kann. Dieselbe darf in ihrem Stromwege weder Abschmelzsicherungen noch automatische Maximalausschalter haben und muss das ganze Gewicht des Motorwagens als Adhäsionsgewicht ausnützen.

Werden auch Anhängewagen verwendet, so sind in der Regel alle Radachsen in die elektrische Bremsung miteinzubeziehen.

XII. Die Endpunkte der Bahn sind unter einander und mit der Kraftstation in telephonische Verbindung zu bringen.

II. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:

4 zweiachsige Motorwagen mit 2 Motoren von mindestens je 20 Pferdekräften Leistungsfähigkeit mit 18 Sitz- und 14 Stehplätzen;

2 zweiachsige Anhängewagen mit 20 Sitz- und 10 Stehplätzen.

Alle Fahrbetriebsmittel haben derart kräftige Handbremsen zu erhalten, dass diese letzteren allein bei einer Geschwindigkeit von 12 km per Stunde den Stillstand der Fahrbetriebsmittel auf 10 m Länge bewirken können.

Ferner muss es möglich sein, mittelst nur zweier Griffe die Wirkungen der elektrischen Bremse und der Handbremse zu vereinigen, um auf diese Weise den Wagen fast augenblicklich bis zum Gleiten bremsen zu können. Damit dies auch bei ungünstigem Schienenzustande ermöglicht wird, ist eine gut functionirende Sandstreuung einzurichten und ist für entsprechende Sanddepots längs der Strecke vorzusorgen.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, und sind für diese Vorlagen die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium einzuholenden Vorschriften zu beachten.

Abgesondert von der Vorlage der vorbezeichneten Pläne sind überdies, und zwar gleichzeitig mit den Projectsplänen der offenen Unterbauobjecte und den Oberbau der Bahn, schematische Skizzen der Fahrbetriebsmittel vorzulegen, welche die erforderlichen Angaben über die grösste Breite, Höhe und Länge, sowie über die Achsdrücke und Achsentfernungen der Fahrbetriebsmittel enthalten.

12. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle für den Bau der Bahn erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken und die Leitungsbestandtheile, ferner die Ausrüstung und Einrichtung der elektrischen Kraftstation, sowie die Fahrbetriebsmittel sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen und obliegt es der Concessionärin, sich hinsichtlich deren Beschaffung an die in Betracht kommenden inländischen Unternehmungen derart rechtzeitig zu wenden, dass denselben ein hinreichender Zeitraum für die Durchführung der Bestellung, namentlich auch dann gewahrt bleibt, wenn die in Frage kommenden Fabrikate nicht vorräthig sein sollten.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Concessionärin hinsichtlich der elektrotechnischen Ausrüstungsgegenstände für die Kraftstation und für die Fahrbetriebsmittel von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es der Concessionärin obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselbe sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet hat.

13. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionärin hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

14. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind — ohne Unterschied, ob dieselben transportabel sind oder nicht — sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien und dem seitens dieser Commission der Concessionärin bekannt gegebenen Conservator anzuzeigen.

Die Concessionärin ist, unbeschadet der dritten Personen etwa zustehenden Rechte, verpflichtet, transportable archäologische und kunsthistorische Funde nach Massgabe einer diesbezüglichen Aufforderung der genannten k. k. Centralcommission derselben oder einem von ihr bezeichneten Vertreter zunächst zur Ansicht und zum wissenschaftlichen Gebrauche zu überlassen, sodann auf Verlangen einem von derselben zu bezeichnenden öffentlichen Museum unentgeltlich ins Eigenthum zu übergeben.

Im Uebrigen hat die Concessionärin den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

Wien, am 26. April 1902.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. Mai 1902, Z. 22.859, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

I.

Deutschland.

Mit Schreiben vom 12. Mai 1902 hat das Reichseisenbahnamt in Berlin dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung gemacht, dass die von ihrer Direction in Stuttgart betriebene

Filderbahn Stuttgart—Degerloch—Möhringen =
— { Vaihingen auf den Fildern
Neuhausen auf den Fildern
Hohenheim

dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt werden soll.

Gemäss dieser Mittheilung ist in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet, unter

Deutschland

A. II. Privatbahnen unter eigener Verwaltung

nachzutragen:

30. Filderbahn.

II.

Russland.

Mit Schreiben vom 25./26. April 1902 a. St. hat die Administration der Eisenbahnen im Ministerium für Verkehrswege in St. Petersburg dem genannten Centralamte die Mittheilung gemacht, dass die nachstehenden Theilstrecken der Charkow—Nicolajew-Eisenbahn, nämlich:

1. Losowaja—Konstantinograd, eröffnet am $\frac{\text{25. October a. St.}}{\text{7. November n. St.}}$ 1901, und
2. Piatichatka—Koristowka, eröffnet am $\frac{\text{20. Jänner a. St.}}{\text{3. Februar n. St.}}$ 1902

dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt worden sind.

Eine Aenderung der Liste ist aus diesem Anlasse nicht erforderlich, da die Eisenbahn Charkow-Nicolajew dem Internationalen Uebereinkommen (Liste der Eisenbahnstrecken, Russland, A, 11) bereits untersteht.

Der wirkliche Eintritt der vorstehend sub I und II angeführten neuen Linien in den internationalen Transportdienst wird gemäss Art. 58 (2) des Internationalen Uebereinkommens nach einem Monat vom Datum der gegenwärtigen Benachrichtigung erfolgen.

Das genannte Centralamt hat hievon den Vertragsstaaten und den betheiligten Eisenbahnen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 17. Mai 1902 Kenntniss gegeben.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Bozen nach Sigmundskron nebst einer Nebenlinie von Bozen bis zum Kreuzungspunkte der projectirten Rittnerbahn mit der Brennerstrasse.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma Siemens & Halske, Actiengesellschaft in Wien, die mit den Erlässen vom 22. Jänner 1898, Z. 2743/2, vom 25. Juni 1898, Z. 26.908/2, und vom 22. März 1900, Z. 5855/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 20 vom 17. Februar 1898, Nr. 81 vom 19. Juli 1898 und Nr. 40 vom 7. April 1900), ertheilte und zuletzt mit dem Erlasse vom 4. April 1901, Z. 12.719/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 48 vom 25. April 1901), erneuerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn vom Bahnhofe in Bozen durch die Stadt nach Gries und von dort bis zur Station Sigmundskron der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn nebst einer Nebenlinie vom Bahnhofe in Bozen bis zum Kreuzungspunkte der projectirten Rittnerbahn mit der Brennerstrasse unter den im erstbezogenen Erlasse enthaltenen Bedingungen und Vorbehalten auf ein Jahr neuerlich ertheilt.

Wien, am 25. April 1902. Z. 16.624/2.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 141. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 20. Mai wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Fresl, Klofáč und Genossen, betreffend die Forderungen des Maschinenpersonales der Eisenbahnen;
2. der Herren Abgeordneten Fresl und Genossen, betreffend die Gewährung einer Theuerungszulage an die Eisenbahnbediensteten in Laun;
3. der Herren Abgeordneten Fresl, Klofáč und Genossen, betreffend die Forderungen der Eisenbahnbediensteten;
4. der Herren Abgeordneten August Sehnal und Genossen, betreffend die leihweise Ueberlassung von Waggons der Staatsbahnen an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
5. der Herren Abgeordneten Fresl und Genossen, betreffend die Entlassung eines bei den k. k. Staatsbahnen in Budweis in Verwendung gestandenen Maurers aus dem Dienste;
6. der Herren Abgeordneten Iro und Genossen, betreffend die Einschränkung des Personales bei den im Staatsbetriebe befindlichen Localbahnen zum Zwecke von Ersparungen;
7. der Herren Abgeordneten Alwin Hanich und Genossen, betreffend die Errichtung eines Ein- und Ausladegeleises auf der Haltestelle Neudorf-Kunnersdorf der k. k. Staatsbahnen:
8. der Herren Abgeordneten Thurnher, Loser und Genossen, betreffend die Entlohnung der Eisenbahnarbeiter in Vorarlberg;
9. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Dienstzeit der Blockwächter der Wiener Stadtbahn.

In der 143. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 22. Mai wurde das Capitel „Hafen- und Seesanitätsdienst“ ohne Debatte angenommen.

Weiters constatirte der Präsident, dass der Staatsvoranschlag in zweiter Lesung erledigt sei.

Das Finanzgesetz wurde sodann unter Berücksichtigung der durch die Annahme des Gesetzes über den Meliorationsfonds rectificirten Ziffern in zweiter Lesung angenommen.

Im Abgeordnetenhause gelangten der Bericht des Steuerausschusses über die Regierungsvorlage, betreffend die Einführung einer Fahrkartensteuer vom Personentransporte auf Eisenbahnen und über die Anträge der Abgeordneten Stein und Genossen wegen Einführung einer IV. Wagenclasse auf den Eisenbahnen und des Abgeordneten Wilhelm und Genossen wegen Befreiung der Handels- und Geschäftsreisenden von der Entrichtung der Fahrkartensteuer, dann der Bericht des socialpolitischen Ausschusses über den Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regie-

bauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiter, sowie endlich der Bericht des socialpolitischen Ausschusses über den Gesetzentwurf, betreffend die Ergänzung der Gewerbeordnung bezüglich der bei Bauunternehmungen beschäftigten Arbeiter zur Vertheilung.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Detailprojectsvorlage von 11 neu zu erbauenden Linien und Theilstrecken von Linien: Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung und rücksichtlich der Linie Rennweg—Ungargasse auch der Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 13. Mai 1902 hinsichtlich der vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Detailprojecte für eine Reihe neuer concessionirter Linien, bezw. Theilstrecken derselben, und zwar:

1. der Linie (Nr. 61 der Concessionsurkunde) vom Centralfriedhofe durch die Simmeringer Hauptstrasse bis Schwechat;
2. der Linie (Nr. 66 der Concessionsurkunde) vom Reunweg, und zwar von der Auenbruggergasse, bezw. Veithgasse durch die Strohgasse, Reisnerstrasse, Neulinggasse bis zur Ungargasse;
3. der Linie (Nr. 55 der Concessionsurkunde) von der Kaiserstrasse durch die Stollgasse und die Felberstrasse bis zur Linzerstrasse;
4. der Theilstrecke von der Wernhardtstrasse his zur Thaliastrasse durch die Maroldingerstrasse der Linie (Nr. 70 der Concessionsurkunde) von der Linzerstrasse durch die Reinlgasse, Breitenseerstrasse, Kendlerstrasse, Huttenstrasse und Eneukelstrasse bis zur Thaliastrasse, wobei die aufzulassende Endstrecke in der Enenkelstrasse durch jene in der Maroldingerstrasse ersetzt erscheint;
5. der Theilstrecke von der verlängerten Burggasse, bezw. dem Lerchenfeldergürtel durch die Gablenzgasse, Neumayergasse, Herbststrasse bis zur Panikengasse der Linie (Nr. 68 der Concessionsurkunde) von der Kaiserstrasse durch die verlängerte Burggasse über den Lerchenfeldergürtel durch die Herbststrasse oder Gablenzgasse bis zum Wilhelminenspital;
6. der Linie (Nr. 63 der Concessionsurkunde) vom protestantischen Friedhofe in der Triesterstrasse bis zum Kaiser Franz Josef-Spital;
7. der Linie (Nr. 50 der Concessionsurkunde) von der Johnstrasse durch die Linzerstrasse bis zur Hütteldorferstrasse in Hütteldorf;
8. der Linie (Nr. 67 der Concessionsurkunde) vom Stubenring durch die Marxergasse bis zur Rasumoffskygasse;
9. der Theilstrecke von der Ausstellungsstrasse bis zur Engerthstrasse der Linie (Nr. 58 der Concessionsurkunde) von der Kronprinz Rudolfstrasse durch die Engerthstrasse bis zu den Kasernen nebst Anschluss an die Ausstellungsstrasse;
10. der Theilstrecke von der Herbststrasse durch die Panikengasse in die Fesztgasse der Linie (Nr. 83 der Concessionsurkunde) von der Herbststrasse durch die Panikengasse in in die Fesztgasse bis zur Ottakringer Hauptstrasse, und schliesslich
11. der Theilstrecke von der Kaiser Josefs-Brücke über den Donaucanal durch die Schlachthausgasse bis zur Landstrasse Hauptstrasse der Linie (Nr. 60 der Concessionsurkunde) von der Kaiser Josefs-Brücken-Alle über die Kaiser Josefs-Brücke durch die Schlachthausgasse, Landstrasse Hauptstrasse über den Landstrasser Gürtel bis zur Fasangasse

die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, für die angeführten Strecken die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Amtshandlungen anschliessend an dieselben die Stationscommission und politische Begehung, sowie rücksichtlich der Linie (Nr. 66 der Concessionsurkunde) Renuweg—Ungargasse auch die Enteignungsverhandlung vorzunehmen.

[E.-M.-Z. 14.362.]

Elektrische Strassenbahnen in Krakau. (Projectskizzen für die Unterfahrung der in km 415·0/1, 416·1/2 und 416·6/7 des Circumvalationsflügels der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestehenden Durchfahrtsobjecte.) Die von der Direction der Krakauer Tramway-Gesellschaft vorgelegten Projectskizzen für die Unterfahrung in km 415·0/1, 416·1/2 und 416·6/7 des Circumvalationsflügels der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestehenden Durchfahrtsobjecte mit der oberirdisch geführten Contactleitung der elektrischen Strassenbahnen in Krakau wurden vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt. [E.-M.-Z. 14.688.]

Localbahn Kimpolung-Dorna watra. (Project einer Variante für die Theilstrecke km 109·5—109·9 des Schleppgeleises zur Dampfsäge in Dorna watra und Project für die Erweiterung der Geleiseanlagen und Lagerplätze in der Station Dorna watra; Anberaumung der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich der vom Verwaltungsrathe der Bukowinaer Localbahnen vorgelegten Projecte, und zwar 1. für eine Variante der Theilstrecke km 109·5—109·9 des Schleppgeleises zur Dampfsäge in Dorna watra und 2. für die Erweiterung der Geleiseanlagen und Lagerplätze in der Station Dorna watra der Localbahn Kimpolung-Dorna watra, die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung für Montag den 2. Juni 1902 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am genannten Tage um 8 Uhr Vormittags in der Amtskanzlei der Gemeinde Dorna watra. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann in Kimpolung Heinrich Ritter von Mikuli betraut.

[E.-M.-Z. 21.384.]

Localbahn Friedland-Reichsgrenze (nächst Heinersdorf. (Projecte für die Wasserstations-Einrichtungen.) Die von der Bauabtheilung Hermann Bachstein vorgelegten Projecte für die Wasserstations-Einrichtungen der im Bau befindlichen Localbahn Friedland-Reichsgrenze (nächst Heinersdorf) wurden vom k. k. Eisenbahnministerium unter Ausschluss des in der Station Neustadtl a. T. vorgesehenen Querrohrkessels genehmigt. [E.-M.-Z. 14.845.]

Localbahn Teltsch-Zlabings. (Detailpläne des Reservoirs und der mechanischen Einrichtung der Wasserstation Zlabings.) Die von der Bauaufsicht der Localbahnen Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings-Teltsch vorgelegten Pläne des Reservoirs und der sonstigen mechanischen Einrichtung der Wasserstation Zlabings wurden mit der Bemerkung zur Ausführung genehmigt, dass die Aufstellung eines Pulsometers anstatt des vorgeschriebenen Ejectors von 18 m³ stündlicher Leistung nur unter der Bedingung der gleichen Leistungsfähigkeit gestattet wird. [E.-B.-D. 2860.]

Localbahn Waidhofen a. d. Th.-Zlabings. (Detailproject der eisernen Brücke in km 9·9/10.) Die von der Bauunternehmung „Union Baugesellschaft“ vorgelegten Pläne für die eiserne Taxenbachbrücke in km 9·9/10 der Localbahn Waidhofen a. d. Th.-Zlabings wurden zur Ausführung genehmigt.

[E.-B.-D. 3678.]

Projectirte Localbahn Petersdorf-Ullersdorf—Winkelsdorf. (Varianten km 0·2—0·952 und km 3·3—3·8; Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 19. Mai 1902 die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des von Dr. Rudolf Mayreder, beh. aut. Bauingenieur, in Vertretung der Concessionswerber vorgelegten Projectes für eine Variante der Theilstrecke km 0·2—0·952 der projectirten Localbahn von der Station Petersdorf-Ullersdorf der Staatsbahnlinie Hohenstadt—Zöptau über Wiesenberg nach Winkelsdorf im Sinne der bestehenden Vorschriften die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen und über das Ergebniss zu berichten. Weiters wird auch rücksichtlich der beabsichtigten Trassenrückung in der Gemeinde Gross-Ullersdorf innerhalb der Theilstrecke km 3·3—3·8, wo auch Wasserläufe in Frage kommen, eine neuerliche politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung angeordnet, welche Amtshandlungen in unmittelbarem Anschlusse an die politische Begehung der erstgenannten Variante durchzuführen sein würden. [E.-M.-Z. 5595.]

Localbahn Nixdorf-Rumburg—Schönlinde. (Detailpläne für die Mauerwerksanlage und Eisenconstruction des Objectes in km 17·4/5.) Die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Detailpläne für die Eisenconstruction der in km 17·4/5 der im Bau befindlichen Localbahn Nixdorf-Rumburg—Schönlinde vor der Anschlussstation Rumburg zu errichtenden offenen Durchfahrt, welche eine Verlängerung des nebenan gelegenen Objectes der Böhmischen Nordbahn bildet, sowie auch die mit der Einverständnisserklärung der genannten Anschlussbahn versehenen Detailpläne für die Mauerwerksanlagen des gegenständlichen Bahnobjectes wurden vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt.

[E.-M.-Z. 22.245.]

Zusammenstellung der am 1. April 1902 in Bau gestandenen Eisenbahnstrecken.

Post Nr.	Benennung der Strecke	Baulänge in Kilometern	Datum der Concessionsurkunde (des Gesetzes)	Concessionsmässiger (gesetzmässiger) Bauvollendungstermin	Motor	Spurweite	Betriebsführung	Anmerkung
	I. Staatliche Bauführung.							
1	Triest—Parenzo: Theilstrecke Buje—Parenzo	63·7	15. April 1899	15. April 1903	Dampfkraft	0·76	Staatsbetrieb	*)
2	Lemberg—Sambor, galizisch-ungarische Grenze: Theilstrecke Lemberg—Sambor . . .	76·8	6. Juni 1901	—	„	1·435	„	*)
3	Spalato—Sinj	40·0	21. Dec. 1898	—	„	0·76	„	***)
4	Kühnsdorf—Eisenkappel	17·6	17. Febr. 1900	1. Nov. 1902	„	0·76	Südbahn-Gesellschaft	*)
5	Bregenz—Bezau (Bregenzerwaldbahn) .	34·7	11. August 1899	11. August 1901	„	0·76	Staatsbetrieb	*)
6	Görz—Haidenschaft (Wippachthalbahn)	26·0	26. Oct. 1897	26. Oct. 1901	„	1·435	„	*)
7	Wlaschim—Unter-Kralowitz	24·2	27. Nov. 1899	27. Nov. 1901	„	1·435	„	*)
8	Teltsch—Zlabings	29·9	12. Juli 1899	1. Juli 1903	„	1·435	„	*)
9	Waidhofen a. d. Thaya—Zlabings . .	27·0	10. Nov. 1900	10. Nov. 1902	„	1·435	„	*)
	II. Private Bauführung.							
10	Nixdorf—Rumburg—Schönlinde	24·2	3. August 1901	3. August 1903	„	1·435	„	
11	Karlsbad—Merkelsgrün	13·9	7. August 1901	7. Febr. 1903	„	1·435	„	
12	Laun—Libochowitz	19·4	5. März 1901	5. März 1903	„	1·435	„	
13	Tannwald—Grünthal	7·0	15. Dec. 1899	16. Juni 1902	„	1·435	„	
14	Kimpolung—Dorna watra: a) Theilstrecke Valeputna—Jakobeni	11·8	23. Oct. 1899	23. April 1903	„	1·435	„	
	b) „ Jakobeny—Dorna watra	11·1	23. Oct. 1899	23. April 1903	„	1·435	„	
15	Friedland—Reichsgrenze nächst Heinersdorf	25·5	8. Sept. 1900	8. Sept. 1902	„	1·435	H. Bachstein in Friedland	
16	Gmünd—Weitra—Gross-Gerungs . . .	45·0	9. Oct. 1901	9. Oct. 1903	„	0·76	Niederösterr. Landeseisenbahnamt	
17	Kaadner Localbahnen: a) Kaaden—Willomitz	13·7	22. Dec. 1900	22. Dec. 1902	„	1·435	Staatsbetrieb	
	b) Radonitz—Duppau	13·4	22. Dec. 1900	22. Dec. 1902	„	1·435	„	
18	Triest—Scorcola—Opčina	5·1	28. Oct. 1901	28. Oct. 1902	Elektr. Kleinbahn, gemischtes System	1·0	Durch die Concessionäre	
19	Elektrische Strassenbahn in Marienbad	2·2	Die Concession noch nicht ertheilt		Elektrische Kraft	1·0	„	
20	Dornbirn—Lustenau	11·2	24. März 1902	24. März 1903	„	1·0	„	
21	Tabor—Bechin	23·7	19. April 1902	19. April 1904	„	1·435	Staatsbetrieb	

*) Localbahn, auf Kosten der Concessionäre im Baue.
**) Hauptbahn II. Ranges, auf Staatskosten im Baue.
***) Localbahn, auf Staatskosten im Baue.

Es befinden sich ausserdem derzeit noch in Bauausführung die in den einzelnen Stadtgebieten von Wien befindlichen elektrischen Kleinbahnlinien.

Localbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau. (Geleisepläne der Stationen und Haltestellen.) Die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten und mit der Einverständnisserklärung der betriebführenden Verwaltung (Böhmische Nordbahn) versehenen Geleisepläne der Stationen und Haltestellen der im Bau befindlichen Localbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau wurden vom k. k. Eisenbahnministerium unter gewissen Aenderungen zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 13.193.]

Projectirte Eisenbahnlinie Schwarzach-St. Veit—Möllbrücken, eventuell Spittal a/Drau (Tauernbahn). (Strecke Schwarzach—Böckstein: Anordnung der Stationscommission, politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen.) Auf Grund des k. k. Eisenbahnministerial-Erlasses vom 30. April 1902, Z. 19.773, hat die k. k. Landesregierung in Salzburg hinsichtlich der von der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Schwarzach i. P. vorgelegten Detailprojecte, umfassend das Stationsoperat, das Operat über die feuersicheren Herstellungen hinsichtlich der Strecke Schwarzach—Böckstein der projectirten Eisenbahnlinie Schwarzach—St. Veit i. Pongau—Möllbrücken, eventuell Spittal a/Drau (Tauernbahn) einschliesslich der in der Theilstrecke von km 66·1/2 bis km 67·4/5 der Staatsbahnlinie Salzburg—Wörgl beabsichtigten Ausgestaltung der Station Schwarzach-St. Veit, die Stationscommission, politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und die Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen nach Massgabe der einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, und des Enteignungsgesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, auf den 26. Mai 1902 und die folgenden Tage anberaumt. [E.-M.-Z. 21.201.]

Localbahn Tannwald-Grünthal. (Herstelluug einer Ufermauer an der Desse nächst km 2·5/6; Ergebniss der Localverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilte Ergebniss der am 4. März 1902 durchgeführten commissionellen Verhandlung über das Ansuchen des Josef Riedel in Tiefenbach betreffend die Herstellung einer entsprechend starken Ufermauer zum Schutze gegen die schädlichen Einwirkungen der Hochwässer der Desse, deren Abflussverhältnisse durch die Errichtung des Dammes, bezw. den Einbau des Viaductes in km 2·5/6 der im Bau begriffenen Localbahn Tannwald-Grünthal, eine den Bestand der vorhandenen Ufermauer nicht mehr gewährleistende Aenderung erfahren haben soll, zur Kenntniss genommen und die im bezüglichen Commissionsprotokolle gestellten Anträge genehmigt. Hienach wird als Ersatz der nächst dem bezeichneten Viaducte bestehenden Ufermauer ein neuer Uferschutz auszuführen sein, dessen Project dem k. k. Eisenbahnministerium vorzulegen sein wird. [E.-M.-Z. 16.104.]

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Bauconsenserttheilung.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Bauconsens für die entlang der Zufahrtstrasse zur Station Stiebnig hergestellte Einfriedung im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums nachträglich ertheilt. [E.-M.-Z. 21.176 ex 1902.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

22. Mai. In der Strecke Podwysokie—Potutory der Linie Halicz—Tarnopol wurde wegen Dammrutschung der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

26. Mai. In der Theilstrecke Podwysokie—Potutory der Linie Halicz—Tarnopol wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Zillerthalbahn. (Bestätigung des provisorischen Betriebsleiters.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Eingabe des Verwaltungsrathes der Zillerthalbahn in Wien die Anzeige, dass Ingenieur Gustav Peter am 6. März 1902 den Posten des Betriebsleiters der Zillerthalbahn an Stelle des mit dem Erlasse vom 14. Juni 1901, Z. 21.495/13 (Verordnungs-Blatt Nr. 80 vom 11. Juli 1901) als provisorischen Betriebsleiters bestätigten Ludwig Mosheimer angetreten hat, zur Kenntniss genommen und hat den Ingenieur Gustav Peter in dieser Function bis 31. December 1902 in provisorischer Eigenschaft bestätigt. [E.-M.-Z. 9486/13.]

K. k. österr. Staatsbahnen. (Linie Steindorf—Braunau a. Inn: Eröffnung der Personenhaltestelle „Schalchen".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Eröffnung der Personenhaltestelle „Schalchen" der Linie Steindorf—Braunau a. Inn am 15. Mai 1902 genehmigt und die k. k. Staatsbahn-Direction in Linz beauftragt, die nöthigen Anordnungen zu treffen. [E.-M.-Z. 20.885/20.]

K. k. österr. Staatsbahnen. (Linie Kolin-Cerčan-Pišely: Aenderung des Namens der Personenhaltestelle „Piskočil" in „Silber-Skalitz".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Antrag der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag die Aenderung des Namens der Personenhaltestelle „Piskočil" in „Silber-Skalitz" mit Wirksamkeit vom 1. October 1902 an genehmigt und die k. k. Staatsbahn-Direction in Prag angewiesen, das weitere Erforderliche zu veranlassen. [E.-M.-Z. 19.767/20.]

— (Localbahn Sattledt-Grünau: Eröffnung der Haltestelle „Wasserhub".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Ansuchen der k. k. Staatsbahn-Direction in Linz die Eröffnung der Personenhaltestelle „Wasserhub" der Localbahn Sattledt-Grünau mit 15. Mai 1902 genehmigt. [E.-M.-Z. 20.994/20.]

Localbahn Mori - Arco - Riva. (Aenderung des Namens der Station „Nago" in „Nago-Torbola".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über von der k. k. Statthalterei in Innsbruck befürwortetes Ansuchen der Gemeinde Nago-Torbola die Bezeichnung der Station „Nago" in „Nago-Torbola" umgeändert und den Verwaltungsrath der Localbahn Mori-Arco-Riva in Bozen angewiesen, dieserhalb unverweilt die geeignete Veranlassung zu treffen. [E.-M.-Z. 19.680/20.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarisches Handelsministerium. (Ernennung des Handelsministers.) Das kgl. ungarische Amtsblatt meldet, dass Se. Majestät mit Allerhöchstem Handschreiben vom 5. Mai 1902 den Geheimen Rath, Reichstagsabgeordneten und öffentlichen ordentlichen Professor der Budapester Universität, Dr. Ludwig Láng, zu Seinem ungarischen Handelsminister zu ernennen geruhte.

Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft. (Indienststellung neuer Wagen im directen Schnellzugsverkehr zwischen Budapest-Südbahnhof und Franzensfeste.) Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft hat, wie der „Pester Lloyd" berichtet, mit Rücksicht auf den Umstand, dass die bisher von Budapest nach Tirol bei den Nachtschnellzügen im Verkehr gestandenen directen zweiachsigen Wagen für die Zahl der directen Reisenden zumeist nicht ausreichten und überdies wenig Comfort boten, neue, eigens für diesen Verkehr bestimmte vierachsige Wagen bauen lassen, welche luxuriös ausgestattet, mit elektrischer Beleuchtung versehen sind und 15 Sitzplätze I. Classe mit 4 Schlafstellen und 24 Sitzplätze II. Classe enthalten. Diese Wagen werden vom 1. Juni l. J. angefangen von Budapest (Südbahnhof) nach Franzensfeste und retour bei den Nachtschnellzügen in Verkehr gesetzt werden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Regulativ für Behandlung von Wein- und Spiritus-Sendungen während des Transportes.) Nachdem es trotz der bestehenden Vorschriften, betreffend die schonende Behandlung von mit Wein- und Spiritussendungen beladenen Wagen beim Verschieben in den Stationen noch immer häufig vorkommt, dass infolge unvorsichtiger Manipulation die Sendungen beschädigt werden, hat die Direction der Kgl. Ungarischen Staatsbahnen sich veranlasst gefunden, die interessirten Organe neuerlich zur strengen Einhaltung der bestehenden Vorschriften anzuweisen. Es sind jene Wagen, welche Wein- oder Spiritussendungen enthalten, namentlich wenn die Verladung in „gesattelter" Form erfolgte, auf beiden Seiten mit einem die Aufschrift „vorsichtig zu verschieben" tragenden Beklebzettel zu versehen, wodurch das Verschiebspersonal auf den besondere Vorsicht erfordernden Inhalt des Wages aufmerksam gemacht wird. [„Pester Lloyd."]

Export von frischem Fleische ungarischer Provenienz nach England. (Entsendung einer Experten-Commission.) Wie der „Pester Lloyd" berichtet, hat der kgl. ungarische Ackerbauminister zum Studium des Fleischexportes nach England mehrere Fachmänner entsendet, welche an Ort und Stelle die einschlägigen Verhältnisse studiren werden.

Internationale Waggonleih - Actiengesellschaft in Budapest. (Generalversammlung.) Am 18. Mai l. J. fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Hofrath Leo Lánczy, Generaldirector der Budapester Commercialbank, die diesjährige Generalversammlung der Actionäre der Internationalen Waggonleih - Actiengesellschaft statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des

Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1901 zur Verlesung. Diesem zufolge wurde ein Reingewinn von K 503.083·63 gegenüber von K 576.311·99 im Jahre 1900 (— K 73.228·36) erzielt, und ist das Minus in erster Linie dem geringeren Ergebnisse der 1901er Ernte zuzuschreiben. In Bezug auf die im laufenden Jahre bis jetzt erfolgte Ausnützung und Verwerthung des gesellschaftlichen Wagenparks, hebt die Direction hervor, dass der grösste Theil derselben bereits vermiethet ist, sowie auch dass der günstige Stand der Saaten die rechtzeitige Placirung der noch übrigen Wageu verspricht. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und der Anträge der Direction beschloss die Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von K 50 per Actie, die ausgiebige Dotirung der einzelnen Fonds und den Vortrag von K 55.700 auf neue Rechnung. Die Generalversammlung ertheilte schliesslich der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium, worauf die Wahlen in diese beiden Körperschaften erfolgten.

Allgemeine Waggonleih-Actiengesellschaft in Budapest. (Generalversammlung.) Am 18. Mai l. J. fand unter Vorsitz des Directionspräsidenten kgl. Rathes Sigmund Hartenstein die diesjährige Generalversammlung der Actionäre der Allgemeinen Waggonleih-Actiengesellschaft statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammluug und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1901 zur Verlesung. Diesem zufolge wurde ein Reingewinn von K 554.581·43 gegenüber von K 626.144·53 im Jahre 1900 (— K 71.563·10) erzielt, welches Minus in erster Linie dem geringeren Ergebnisse der 1901er Ernte zuzuschreiben ist. In Bezug auf die im laufenden Jahre bis jetzt erfolgte Ausnützung und Verwerthung des gesellschaftlichen Wagenparkes hebt die Direction hervor, dass der grösste Theil desselben bereits vermiethet ist, sowie auch dass der günstige Stand der Saaten die rechtzeitige Placirung der noch übrigen Wagen verspricht. Nach Kentnissnahme und Genehmigung des Berichtes, sowie der Anträge der Direction, beschloss die Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von K 50 per Actie, die ausgiebige Dotirung der einzelnen Fonds und den Vortrag von K 89.632 auf neue Rechnung. Die Generalversammlung ertheilte schliesslich der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium, worauf die Wahlen in beide Körperschaften erfolgten.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung der Strecke Eidelstedt Ost—Eidelstedt Staatsbahnhof für den Güterverkehr.) Am 1. April ist die 2·35 km lange Strecke Eidelstedt Ost—Eidelstedt Staatsbahnhof der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn für den Güterverkehr eröffnet worden.

— (Verwechslung der Stationen Michelbach und Alzenau) Einer amtlichen Mittheilung zufolge wird zur Vermeidung von Verschleppungen darauf aufmerksam gemacht, dass die Stationen Michelbach in Unterfranken der Kahl-Schöllkrippener Eisenbahn und Michelbach in Nassau der Strecke Wiesbaden—Dierz des Directionsbezirkes Frankfurt a. M., ferner Alzenau in Unterfranken der Kahl-Schönkrippener Eisenbahn und Alzenau in Schlesien der Strecke Neisse—Brieg des Directionsbezirkes Breslau häufig verwechselt werden.

— (Meppen-Haselünner Eisenbahn: Eröffnung der Neubaustrecke Haselünne—Herzlake.) Am 15. Mai ist die Nebenbahnstrecke Haselünne—Herzlake (8·9 km lang) für den gesammten Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Die Strecke ist normalspurig und bildet die Fortsetzung der bestehenden Nebenbahnstrecke Meppen—Haselünne über Haselünne hinaus. An Verkehrsstellen sind vorhanden: Haltepunkt Eltern, 2 km von Haselünne, dient nur dem Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Stückgutverkehre; Haltestelle Flechum, 5 km von Haselünne, und Endstation Herzlake, 8·9 km von Haselünne.

Preussen. (Kgl. preussische Staatseisenbahnen. Directionsbezirk Altona. Stationsnamenänderung.) Ab 10. Mai führt die an der Bahnstrecke Pattburg—Sonderburg gelegene Haltestelle Satrup die Bezeichnung „Wester-Satrup".

— (Directionsbezirk Cassel. Eröffnung der Station Hümme für den Fahrzeugverkehr.) Ab 1. Mai können in der Station Hümme Fahrzeuge ver- und entladen werden.

— (Directionsbezirk Elberfeld. Stationsnamenänderung.) Ab 1. Juni erhält die an der Nebenbahnstrecke Hagen—Voerde gelegene Station Voerde die Bezeichnung „Altenvoerde".

— (Directionsbezirk Hannover. Stationsnamenänderung.) Ab 1. Mai führt der an der Nebenbahn Bremervörde-Buchholz liegende Personenhaltepunkt Sprötze Nord die Bezeichnung „Trelde" und die an der Hauptbahnstrecke Bremen—Harburg liegende Haltestelle Sprötze Süd die Bezeichnung „Sprötze".

— (Annahme der Novelle zum Gesetz, betreffend das Pfandrecht an Privat- und Kleinbahnen.) In der Sitzung des preussischen Abgeordnetenhauses vom 1. Mai wurde die Novelle zum preussischen Gesetz, betreffend das Pfandrecht an Privat- und Kleinbahnen in dritter Lesung ohne weitere Erörterung angenommen.

— (Aenderung des betreffenden Abschnittes der Mustersatzungen für die Betriebskrankencassen der Eisenbahnen hinsichtlich der Auszahlung des Sterbegeldes.) Nach den Mustersatzungen für die Betriebskrankencassen der Eisenbahnen ist es nicht ausgeschlossen, dass die Hinterbliebenen einer verstorbenen Ehefrau, welche infolge einer versicherungspflichtigen Beschäftigung bei der Betriebskrankencassa oder einer anderen Krankencassa selbst versichert ist, ein geringeres Sterbegeld erhalten, als ihnen zustehen würde, wenn die Verstorbene nicht versichert gewesen wäre. Zur Beseitigung dieser Unbilligkeit hat der Minister der öffentlichen Arbeiten eine Aenderung des betreffenden Abschnittes der Mustersatzungen vornehmen lassen.

— (Breslau-Warschauer Eisenbahn. Aus dem Geschäftsberichte für 1901.) Nach dem Geschäftsberichte für 1901 dieser Eisenbahngesellschaft wurden befördert 252.685 Personen gegen 253.505 Personen im Vorjahre. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäcksverkehr betrugen Mk. 194.828 gegen Mk. 197.253 im Vorjahre oder 39·6 pCt. der Gesammteinnahme gegen 38·8 pCt. in 1900. Im Güterverkehr wurden befördert 142.028 t (im Vorjahre 151.022 t). Daraus betrugen die Einnahmen Mk. 240.168 (Mk. 264.658) oder 48·9 pCt. der Gesammteinnahme gegen 52·1 pCt. im Vorjahre. Die Gesammteinnahme stellte sich auf Mk. 492.190 und die Gesammtausgabe auf Mk. 312.213, so dass ein Ueberschuss von Mk. 179.976 verbleibt. Hiezu bemerkt die Verwaltung: Wenn es auffallend erscheinen muss, dass trotz des Zurückbleibens der Einnahmen die gleiche Dividende wie im Vorjahre zur Vertheilung gelangen soll, so findet dieser Umstand seine Aufklärung darin, dass eine erhebliche Steigerung der Werthpapiere durch einen besseren Coursstand in Erscheinung getreten ist, wovon auch die den Erneuerungsfonds bildenden Werthpapiere Vortheil ziehen konnten. Während zur Ergänzung des eisernen Bestandes des Erneuerungsfonds im Jahre 1899 Mk. 44.339 und im Jahre 1900 noch Mk. 9965 aus den Betriebsüberschüssen dem Erneuerungsfonds überwiesen werden mussten, war für 1901 eine baare Rücklage in den genannten Fonds überhaupt nicht mehr nothwendig, es konnten vielmehr aus demselben Mk. 18.864 Ueberschuss über den eisernen Bestand von Mk. 763.500 wieder entnommen und den Betriebsüberschüssen des Jahres 1901 zugeführt werden. Zum Schluss heisst es in dem Bericht: Nachdem der Minister der öffentlichen Arbeiten den Ueberschuss von Mk. 12.864 aus dem Erneuerungsfonds zu entnehmen beanstandet hat, und auch die Aufführung des Werthes der vorhandenen, aber noch unverkauft gebliebenen Altmaterialienbestände nicht als zulässig erklärte, verringert sich der bilanzmässige Ueberschuss, und wird aus diesem Grunde der Aufsichtsrath in die Lage gebracht, nicht mehr 3·5 pCt., sondern nur noch 3¼ pCt. Dividende für die Stammprioritätsactien in Vorschlag bringen zu können. Es betrug der Vortrag Mk. 5410 und der Betriebsüberschuss Mk. 179.976, zusammen Mk. 185.386, hievon ab Mk. 12.864, bleibt ein Ueberschuss von Mk. 172.522, welcher in folgender Weise zu vertheilen ist: Erneuerungsfonds Mk. 0, Reservefonds I Mk. 4000, Zinsen der Obligationen Mk. 21.936, Amortisation von Prioritäts-Obligationen Mk. 10.555, Eisenbahnsteuer Mk. 3337, verbleiben Mk. 132.694, daher vorgeschlagen wurde auf die Stammprioritätsactien 3¼ pCt. = Mk. 130.162 als Dividende zu vertheilen und den Rest von Mk. 2532 auf neue Rechnung vorzutragen.

[„Hamburger Nachrichten."]

Preussen und Hessen. (Kgl. preussische und grossherzogl. hessische Eisenbahn-Direction Mainz: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Naunhausen.) Am 1. Mai ist die seither nur für den Eilstückgutverkehr eingerichtete Station Naunhausen für den unbeschränkten Güter-, Thier- und Leichenverkehr eröffnet

worden. Sprengstoffe und Fahrzeuge bleiben von der Abfertigung daselbst ausgeschlossen.

Bayern. (Eröffnung der Strecke Gmund—Tegernsee.) Am 1. Mai wurde die von der bayerischen Localbahn-Actiengesellschaft München erbaute Linie Gmund—Tegernsee (Fortsetzung der Strecke Schaftlach—Gmund) für den öffentlichen Verkehr eröffnet. Diese Strecke, welche eine Länge von 4·64 km besitzt, hat nur eine Zwischenstation, den Halteplatz St. Quirin am Tegernsee.

Braunschweig. (Hauptversammlung der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.) Die kürzlich stattgefundene Hauptversammlung der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft beschloss der „Köln. Ztg." zufolge einstimmig die Jahresbilanz für das Jahr 1901 zu genehmigen, die sofort zahlbare Dividende auf 4 pCt. festzusetzen und dem Aufsichtsrathe und der Direction Entlastung zu ertheilen. Das in regelmässiger Reihenfolge ausscheidende Aufsichtsrathsmitglied Geh. Baurath A. Schneider, Bad Harzburg, wurde auf den satzungsgemässen Zeitraum von drei Jahren wiedergewählt.

Dänemark. (Entwurf, betreffend die Vertiefung des Hafens und der Fährde von Nakskov.) Das Ministerium des Innern hat nunmehr den Entwurf wegen Vertiefung des Hafens und der Fährde von Nakskov, wodurch die Tiefe in der Fahrrinne 16 Fuss betragen wird, genehmigt. Die Kosten werden K 290.000 betragen, wovon K 90.000 von der Hafencassa in Nakskov bestritten werden, während der Rest durch eine innerhalb 28 Jahren rückzuzahlende Anleihe aufgebracht wird.

— (Projectirte Eisenbahn Odense-Faaborg.) Nachrichten aus Kopenhagen zufolge hat das betreffende Comité in Angelegenheit der projectirten directen Eisenbahnverbindung Odense-Faaborg beim Ministerpräsidenten und Finanzminister Audienz gehabt, und zwar mit bestem Erfolge, so dass alle Aussicht vorhanden ist, dass diese Bahnanlage als eine der ersten im Reichstage durchgeführt werden wird.

— (Gründung einer Dampfschiffahrts-Gesellschaft.) Wie „Ritzaus Bureau" erfährt, wurde vor Kurzem unter der Firma „Est Asiatique Français" eine Dampfschiffahrts-Gesellschaft gegründet. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Paris und hat den Zweck, eine Dampfschiffahrts-Linie zwischen Europa und Ostasien zu errichten. Das Actiencapital ist auf 10 Millionen Francs festgesetzt, wovon die Hälfte in Schweden und Dänemark gezeichnet ist. Die Messageries maritimes hat zwei Vertreter in die Leitung der Gesellschaft, ebenso die Danisch-Ostasiatische Compagnie. Die Schiffe sollen in Frankreich gebaut werden: der Dampfer „Annam" geht von der Dänisch-Ostasiatischen Compagnie an die neue Gesellschaft über.

Schweden. (Bestellung von Fahrbetriebsmitteln durch die Staatseisenbahn-Verwaltung.) Aus Stockholm wird den „Hamb. Nachr." berichtet: Durch die beständig starke Ausdehnung des schwedischen Eisenbahnnetzes ist natürlich ein immer grösseres rollendes Material erforderlich. So hat kürzlich die Staatsbahnverwaltung Massnahmen wegen neuer grosser Lieferungen von Material durch die verschiedenen (sämmtlich inländischen) Fabriken getroffen, welche Offerten eingereicht hatten. Es handelt sich hier um Lieferungen von mehreren Millionen Kronen, und alle Lieferungen sollen innerhalb eines Jahres ausgeführt sein. Von Locomotiven sind nicht weniger als 34 Schnellzugs-, Compound- und Tank-Locomotiven bestellt. Die Preise hiefür stellen sich für die Eilzugsmaschinen auf K 52.000, für die Compoundmaschinen auf K 68.000 bis K 80.000 und für die Tank-Locomotiven auf K 37.800 per Stück. Personenwagen verschiedener Gattungen sollen 45 geliefert werden und Güterwagen 540 Stück. Die in Betracht kommenden Fabriken und Werkstätten sind: Motala, Nydqvist, Holm (bei Trollhättan), Falun, Korkum in Malmö, Atlas, Hässleholm, Göteborgs mechanische Werkstatt, Helsingborg, Södertelje und noch einige andere.

Württemberg. (Ablehnung der freien Arztwahl durch die Betriebskrankencasse der Staatseisenbahnen.) In der am 3. Mai stattgehabten Generalversammlung der Betriebskrankencasse der Württembergischen Staatseisenbahnen ist die freie Arztwahl mit 58 gegen 41 Stimmen abgelehnt worden.

— (Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen: Stationsnamenänderung.) Der Name der Station Trochtelfingen ist in „Trochtelfingen bei Bopfingen" abgeändert worden.

— (Eröffnung der Haltepunkte Oberstetten, Michelbach a. Bilz, Thalheim-Vellberg, Schrezheim, Schweighausen und Steinbach a. Jagst.) Am 1. Mai sind nachstehende Haltepunkte für den Personenverkehr eröffnet worden: An der Linie Mergentheim—Crailsheim der Haltepunkt Oberstetten zwischen den Stationen Schrozberg und Niederstetten; an der Linie Hall—Crailsheim der Haltepunkt Michelbach a. Bilz zwischen den Stationen Hall und Hessenthal und der Haltepunkt Thalheim-Vellberg zwischen den Stationen Grossaltdorf und Sulzdorf; an der Linie Aalen—Crailsheim der Haltepunkt Schrezheim zwischen den Stationen Ellwangen und Schwabsberg, der Haltepunkt Schweighausen zwischen den Stationen Ellwangen und Jagstzell und der Haltepunkt Steinbach a. Jagst zwischen den Stationen Kimpfach und Jagstheim.

Württemberg. (Eröffnung des vollständigen elektrischen Betriebes auf der Theilstrecke Degerloch—Vaihingen.) Die von der Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft in Köln betriebene Filderbahn hat am 6. Mai auf der Theilstrecke Degerloch—Vaihingen den vollständigen elektrischen Betrieb aufgenommen.

Sachsen. (Centralbahnhof in Leipzig.) In der am 15. Mai in Leipzig stattgehabten Sitzung der Stadtverordneten bewilligten selbe die geforderten Kosten für den Bau des dortigen Centralbahnhofes. Derselbe kostet der Stadt Leipzig die Summe von Mk. 17,310.000. Davon entfallen allein über 10,000.000 auf die Herstellung des mächtigen freien Platzes vor der 300 m langen Front des Bahnhofes, der Rest auf die Herstellung neuer Strassen etc. Man verhehlte sich nicht, dass man durch längere Verhandlungen das zweifellos grosse finanzielle Opfer der Stadt um eine halbe bis eine Million habe vermindern können, verzichtete aber darauf, um das nun schon seit 24 Jahren schwebende Project endlich seiner Verwirklichung zuzuführen und damit den grossen Verkehrs- und Handelsinteressen gerecht zu werden, die über ganz Deutschland hin damit verknüpft sind.

— (Eisenbahn- und Wasserstrassenangelegenheiten in der Sächsischen Zweiten Kammer.) In der Sitzung vom 16. Mai der Sächsischen Zweiten Kammer standen folgende Eisenbahn- und Wasserstrassenangelegenheiten auf der Tagesordnung, und zwar:

1. Planmässige Fortsetzung der Elbestrom-Correctionsbauten.
2. Wasserbauangelegenheiten.
3. Berichtigung von Wasserläufen, sowie Wasser- und Uferbauunterstützungen.
4. Herstellung einer normalspurigen Industriebahn von der Linie Chemnitz—Kieritzsch nach dem Pleissbachthale und nach Gruna (Limbach-Wüstenbrand).

— (Eisenbahnanträge im Sächsischen Landtage.) Die Finanzdeputation B der Zweiten Sächsischen Kammer hat im allgemeinen Theil ihres Berichtes über das Capitel Staatseisenbahnen im Etat 1902/03 folgenden Antrag vorgeschlagen:

„Die kgl. Staatsregierung zu ersuchen:

a) im Sinne des Artikels 42 der Reichsverfassung mit allen Mitteln darauf hinzuwirken, dass das mit Benachtheiligung der gesammten deutschen Volkswirthschaft verbundene Befahren von Umwegen im Eisenbahngüterverkehre, wie es jetzt aus Rücksichten des Wettbewerbes zwischen deutschen Eisenbahn-Verwaltungen stattfindet, abgestellt wird, und
b) demzufolge die in dieser Richtung mit der kgl. preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung eingeleiteten Verhandlungen mit aller Energie zu betreiben."

Russland. (Zur Entwicklung des Verkehres auf der Sibirischen Eisenbahn.) Eine Commission im russischen Verkehrsministerium beschäftigt sich derzeit mit der Frage des Ueberganges der auf der grossen Sibirischen Eisenbahn beförderten Güter auf die im Bau begriffene nördliche Bahnlinie St. Petersburg—Wjatka. Der bei dieser Gelegenheit veröffentlichte Ueberblick über die Entwicklung des Verkehres auf der grossen Sibirischen Bahn bietet eine Reihe interessanter Momente für die Beurtheilung dieses Handelsweges. Von der Eröffnung des Verkehres auf der westsibirischen Bahn Ende 1896 und der Beendigung des Baues der mittelsibirischen Linie am 1./13. Jänner 1899 wuchs der Verkehr auf der „Sibirischen Magistrale" von Jahr zu Jahr. Von 1897 bis 1901 stieg der Waarenverkehr um 108 pCt. Während im Jahre 1897 26,823.000 Pud Waaren befördert wurden, betrug diese Zahl 1899 bereits 40,471.000 Pud und stieg im Jahre 1901 bis auf 55,669.000 Pud. Man darf hiebei aber nicht ausser Acht lassen, dass Sibirien in den letzten Jahren mehrere Missernten erlitt, das Anwachsen der transportirten Güter also wesentlich anderen Waaren als Getreide zu verdanken sein muss. Diese vermehrten sich in der Zeit vom Jahre 1897 bis zum Jahre 1901 um mehr als dreimal; namentlich war dies der Fall mit den Producten der Viehzucht: Fleisch, Butter, Felle, Talg. Die grösste Con-

currenz erwuchs der europäischen Viehzucht durch die Ausfuhr von Butter. Letztere stieg in den oben genannten fünf Jahren um das Fünffache. Heute gehen in jeder Woche nicht weniger als 11 Züge mit sibirischer Butter aus Westsibirien nach Europa. [„Dresdner Journal."]

Italien. (Mittelmeerbahn. Einrichtung des Lloydexpresszuges mit 1. Juni.) Nachrichten aus Mailand zufolge hat die Direction der Mittelmeerbahn erklärt, dass der für den 1. Juni 1902 geplanten Einrichtung des Lloydexpresszuges, der die Nordsee und das Mittelmeer verbinden soll, nichts im Wege stehe.

— (Sub-Appennin-Eisenbahn zwischen Rom und dem Adriatischen Meere.) In einer Interessentenversammlung auf Montecitorio wurde jüngst das bekannte Project einer Sub-Appennin-Eisenbahn, welche die Linie Rom—Ancona und Rom—Castellamare Adriatico mit der Fabriano—Macerata und Ancona—Bologna verbinden soll und den Bau der zwei Linien von Sulmona zur Fabriano—Macerata und der Fabriano—Urbino erfordert, eingehend erörtert und die Nothwendigkeit des Baues der Linie Urbino—Sant'Arcangelo anerkannt, worauf beschlossen wurde, mit einer Petition sämmtlicher Gemeinden und betheiligten Consortien an das Ministerium heranzutreten.

— (Umwandlung der Linie Rom—Neapel in eine elektrische.) Die hiezu erforderliche motorische Kraft soll aus den Flüssen Aniene, Liri und Volterno entnommen werden. Das erforderliche Wasserquantum wurde von der Regierung rücksichtlich des Aniene bereits festgesetzt; eine Commission ist mit den diesbezüglichen Erhebungen rücksichtlich des Liri und Volterno betraut.

— (Eisenbahn Venedig-Valsugana.) Die erste Strecke dieser Eisenbahn Mestre-Castelfranco-Bassano wird nach dem Projecte der technischen Bureaux der Provinz und der Commune ausgeführt, die zweite Strecke Bassano—Primolano—Pezze nach dem Projecte der Staatsverwaltung mit den bereits festgesetzten Abänderungen.

— (Verbindungen zwischen Rom und Palermo.) Ueber Anregung des Ministeriums für Post und Telegraphen und des Ministeriums für öffentliche Arbeiten sind mit der Mittelmeerbahngesellschaft und mit der Navigazione Generale Italiana Vereinbarungen wegen Reactivirung der directen Abfertigung im Personen- und Gepäcksverkehre zwischen Rom und Palermo via Neapel getroffen worden. Der Preis der Fahrkarten beträgt genau die Summe der Fahrpreise für die Land- und für die Seestrecke.

— (Eisenbahn-Schiedsgericht.) Im Ministerium für öffentliche Arbeiten wird die Aufstellung einer Commission, bestehend aus Vertretern der Eisenbahn-Gesellschaften, des General-Inspectorats und der Eisenbahnbediensteten vorbereitet, welche die Aufgabe übernehmen soll, Streitigkeiten zwischen den Gesellschaften und den Bediensteten ohne Processe und ohne Einmischung Dritter zu schlichten. Eine ähnliche Institution existirt schon rücksichtlich der Humanitätsinstitute.

— (Directe Eisenbahnlinie Rom—Neapel.) Der Gesetzentwurf wegen Herstellung einer directen Eisenbahnlinie zwischen Rom und Neapel wurde von der Abgeordnetenkammer genehmigt. Die nur 195 km lange Strecke wird durchgehends zweigeleisig angelegt und soll keine einzige Fahrstrasse in Schienenhöhe kreuzen. Der Betrieb wird mittelst elektrischer Kraft durch Drehstrom mit hoher Spannung bewirkt werden; doch kann die Linie auch mit Locomotiven befahren werden. Die Personenzüge, welche alle drei Classen führen, werden sich in Abständen von drei Stunden folgen, bieten Platz für 200 Reisende und sollen eine Geschwindigkeit von 100 km in der Stunde erreichen. Für den Localverkehr ist eine solche von 50 km vorgesehen. Was die Beschaffung der Mittel betrifft, so wird wahrscheinlich die Concession einer leistungsfähigen Elektricitäts-Gesellschaft durch Ausschreibung eines internationalen Wettbewerbes auf eine längere Reihe von Jahren übertragen werden, unter Zubilligung eines Kilometerzuschusses von 6000 Lire durch den Staat. Dagegen würde dieser, nachdem das in dem Unternehmen angelegte Capital 5 pCt. Dividende erhalten, von dem alsdann noch verbleibendem Reingewinne 50 pCt. für sich beanspruchen. [„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Eisenbahn Val d'Olona,) Die Concession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn Castellanza-Lonate Ceppino in Valle d'Olona.

— (Biereinfuhr nach Italien.) Nach officiellen statistischen Daten betrug die Einfuhr von Bier in Fässern in das Königreich im Jahre 1899 50.738 hl, nahezu durchwegs aus Oesterreich-Ungarn und Deutschland stammend. Der Biertransport findet ausschliesslich in Specialwagen statt, welche mit Eiskühlapparaten und mit Ventilationsvorrichtungen versehen sind. Alle diese Wagen jedoch sind österreichischen oder deutschen Ursprunges, weshalb die italienischen Eisenbahnen den ausländischen die Miethe für den Lauf auf den italienischen Linien zahlen müssen. Nicht viele Bierbrauereien in Oesterreich oder Deutschland sind Eigenthümerinnen der Specialwagen, vielmehr miethet die Mehrzahl dieselben von den Wagenleihanstalten. Angesichts der steten Zunahme des Importes sollte nach Ansicht des „Monitore delle Strade ferrate" in Erwägung gezogen werden, ob es für die importirenden italienischen Firmen sich nicht empfehlen würde, solche Specialwagen von den italienischen Eisenbahngesellschaften in Anspruch zu nehmen. Die „Società Ausiliare die locazione vagoni" hat denn auch beim Finanzministerium Vorstellungen erhoben, auf dass den italienischen Einfuhrsfirmen, welche sich italienischer Bierwagen bedienen, eine Bonification gewährt werde, was ja umso gerechtfertigter sei, als ja in diesem Falle die fremden Bahnen die Miethe für den Lauf der italienischen Wagen im Auslande zu tragen hätten.

— (Einnahmen der italienischen Eisenbahnen im zweiten Halbjahre 1901.) Aus dem vom königlichen General-Inspectorate der Eisenbahnen über die Brutto-Einnahmen der die drei Hauptnetze bildenden Eisenbahnen, vom 1. Juli bis zum 31. December 1901, aufgestellten Prospecte sind nachstehende Daten zu entnehmen:

Adriatisches Netz.

Die Einnahmen des Hauptnetzes betrugen Lire 67,233.652 gegen Lire 63,321.501 derselben Periode des vorangehenden Jahres, mit einem Plus von Lire 3,912.151. Die auf den Staat entfallende Quote beträgt in diesem Falle Lire 18,489.255. Die Einnahmen des Secundärnetzes betrugen Lire 5,763.266 gegen Lire 5,251.102 im selben Zeitraume des Vorjahres, mit einem Plus von Lire 512.164.

Mittelmeer-Netz.

Das Hauptnetz hatte eine Einnahme von Lire 75,106.572 gegen Lire 74,693.008 in der gleichen Zeitperiode des Vorjahres, mit einem Plus von Lire 413.564 zu verzeichnen. Die Quote des Staates belief sich auf Lire 20,654.307. Das Secundärnetz verzeichnete eine Einnahme von Lire 3,208.159 gegen Lire 3,066.327 desselben Zeitraumes im Vorjahre, mit einem Plus von Lire 141.832.

Sicilisches Netz.

Die Einnahmen des Hauptnetzes beliefen sich auf Lire 4,863.164 gegen Lire 4,862.262 der gleichen Zeitperiode im Vorjahre, mit einem Plus von Lire 932. Die Staatsquote betrug Lire 145.896. Die Einnahmen des Secundärnetzes betrugen Lire 1,350.247, gegen Lire 1,319.623 desselben Zeitraumes im Vorjahre, mit einem Plus von Lire 30.624.

Der Staat participirt sonach an den Gesammteinnahmen der drei Secundärnetze mit Lire 9,221.994.

Ostasien. (Bau einer Riesenbrücke für die von Hanoi (Tongking) nach der chinesischen Grenze führende Eisenbahn.) Der Bau einer Riesenbrücke in Ostasien ist, wie „St. V. Ztg." meldet, kürzlich vollendet worden. Er ist dazu bestimmt, die von Hanoi, der Hauptstadt von Tongking nach der chinesischen Grenze im Bau befindliche Eisenbahn über den rechten Fluss (Songhai) zu führen. Die Brücke hat eine Länge von mehr als 1·5 km oder genau 1683 m. Sie ist nach dem Ausleger- oder Auflagersystem gebaut. Die Träger, 19 an der Zahl, haben abwechselnd eine Länge von 75 m und 106 m. Die Pfeiler sind mittelst Pressluft in den Boden gerammt, und zwar bis zu einer Tiefe von über 30 m. Die Arbeiten hatten insofern unter besonderen Schwierigkeiten zu leiden, als die Arbeiter vor dem unerträglichen über dem Wasser herrschenden Sonnenbrand und auch vor dem Regen durch Zeltbauten geschützt werden mussten. Trotzdem ist die Riesenbrücke ein ganzes Jahr vor der vereinbarten Zeit fertiggestellt worden. Sie hat Frcs. 6,200.000 gekostet; als Material sind 30.000 m³ Mauerwerk und 5800 t Stahl nothwendig gewesen. Ihre Vollendung ist für die Entwicklung der Colonie Tongking und ihre Beziehungen zum südlichen China wahrscheinlich von erheblicher Bedeutung, da jetzt binnen Kurzem auch die erwähnte Eisenbahn eröffnet wird, die nach dem Ort Langson und weiter nach der benachbarten Grenze der chinesischen Provinz Kwangsi führen wird.

Türkei. (Verlängerung der Bahnlinie Smyrna-Aidin-Diner.) Einer Mittheilung des „Handels-Museums" zufolge hat die türkische Regierung den Plan der Smyrna—Aidin-Eisenbahn, ihr bis nach Diner (im westlichen Phrygien) reichendes Netz bis Burdar und Isparta (in der Nähe der Salzseen des östlichen Phrygiens in der Landschaft Humid) zu verlängern, genehmigt. Von Isparta aus soll

sodann eine Zweiglinie in östlicher Richtung nach Egerdir am gleichnamigen ostphrygischen See gebaut werden.

Türkei. (Hedschasbahn [Damascus-Mekka].) Nach einer aus Constantinopel kommenden Meldung sind bisher für die projectirte Eisenbahn Damascus-Mekka (Hedschasbahn) im Ganzen 50,107.665 Piaster gezeichnet worden.

Amerika. (Zum Bau der Untergrundbahn in New-York.) Die im Bau befindliche Untergrundbahn in New-York wird vom Mittelpunkte der Stadt, von der City Hall, nach einem der äussersten Theile, der sogenannten Batterie, führen. Man erwartet, dass die Fertigstellung in zwei Jahren möglich sein wird. Die Kosten werden 160 Millionen Mark betragen, wovon über 30 Millionen Mark auf den dabei erforderlichen Tunnel unter dem East River entfallen. [„Dresdn. Journ."]

Afrika. (Eisenbahnproject Kapstadt—Kairo.) Einer Meldung des „Bureau Reuter" zufolge ist am 14. April in Brüssel ein Abkommen unterzeichnet worden, wonach bestimmt wird, dass der Plan der Eisenbahnverbindung zwischen Kapstadt und Kairo so zur Ausführung gelangen soll, dass die Bahnlinie durch den Kongostaat geht und nicht durch deutsches Gebiet. Der Kongofreistaat habe erlaubt, dass die Bahn von der Nordgrenze von Rhodesia zu dem See Kasali in dem Wasserlauf des Lualaba durchgeführt werde.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Creirung eines eigenen Bureau in London.) Nachrichten aus Triest zufolge beabsichtigt der Oesterreichische Lloyd ein eigenes Bureau in London zu errichten, um dort die gesellschaftlichen Interessen besser zu pflegen und in engere Berührung mit den dortigen Geschäftskreisen zu kommen. Da der commercielle Director sich demnächst, wie verlautet, wegen einiger dringender Conferenzen nach London begibt, so wurde er beauftragt, diese Frage dort näher zu studiren und nach seiner Rückkehr in Triest dem Verwaltungsrathe hierüber weiter zu berichten.

Deutsches Reich. (Vereinigung der den schlesischen Wasserverkehr vermittelnden Rhedereien hinsichtlich der Frachtsätze.) Die den schlesischen Wasserverkehr vermittelnden Rhedereien, und zwar die Frankfurter Gütereisenbahn-Gesellschaft, die Schlesische Dampfer-Compagnie, die Rhederei Vereinigter Schiffe, die Firma Emanuel Friedländer & Comp. und die „Pommerania" in Stettin haben unter sich — wie die „Hamb. Nachr." berichten — eine Verständigung dahin erzielt, dass sie einander in den Frachtsätzen nicht unterbieten wollen. Es soll dadurch nur verhindert werden, dass die Verkehrsinteressenten die Rhedereien gegen einander ausspielen, um die Frachtsätze ungewöhnlich zu drücken. Letztere sollen im Uebrigen auch weiterhin je nach der Lage des Frachtmarktes und nach dem Wasserstande variabel bleiben.

Deutsches Reich und Dänemark. (Uebergabe eines neuen Dampfers für die Deutsche Levante-Linie.) Die Schiffswerft zu Helsingör lieferte, wie die „Hamb. Nachr." berichten, einen neugebauten Dampfer für Hamburger Rechnung ab, und zwar den Schraubendampfer „Enos" für die Deutsche Levante-Linie, mit welchem Schiffe kürzlich eine Probefahrt im Sund unternommen wurde, welche zur vollen Zufriedenheit der an Bord befindlichen Rheder ausfiel.

Russland. (Eröffnung der Schiffahrt in Kronstadt.) Nachrichten aus Kronstadt zufolge ist dort die Schiffahrt wieder eröffnet worden.

England. (Aufforderung zu Angeboten für den Bau eines grossen und schnellen Dampfers für die Cunard-Linie.) Englische Blätter veröffentlichen die Mittheilung, dass die Cunard-Linie beschlossen hat, zu Angeboten für den Bau eines neuen, für den Passagierdienst nach New-York bestimmten Dampfers aufzufordern, der etwa eine Million Pfund Sterling kosten und der schnellste bisher verkehrende Dampfer werden solle. Es wird hinzugefügt, dieser Beschluss solle zu erkennen geben, dass die Gesellschaft nicht beabsichtigt, diese Linie in andere Hände übergehen zu lassen, sondern dass auch weiterhin die Politik verfolgt werden soll, es mit allen Mitbewerbern aufzunehmen.

Frankreich. (Der Verkehr im Hafen von Marseille.) Ueber den Verkehr im Hafen von Marseille liegen — wie man der „Tr. Ztg." aus Paris berichtet — folgende statistische Mittheilungen vor: Im Jahre 1900 sind durch französische Schiffe 6,573.573 Registertonnen, durch englische 3.246.998 R.-T., durch italienische 767.066 R.-T., durch spanische 595.309 R.-T., durch österreichisch-ungarische 319.107 R.-T. und durch deutsche Schiffe 310.048 R.-T. ein- und ausgeführt worden. Gegen das Vorjahr zeigt sich eine Zunahme von 452.156 R.-T. Wenn man jedoch die für den Verbrauch der Schiffe selbst erforderlichen Mengen in Abrechnung bringt, bleibt nur ein Zuwachs von 15.000 R.-T. Bemerkenswerth ist ferner, dass unter fremden Flaggen um 246.405 t im Jahre 1901 mehr in Verkehr gesetzt wurden als im Vorjahre, während der Verkehr unter französcher Flagge eine Abnahme von 95.473 t aufweist. Von dem gesammten Seeverkehr entfallen 94 pCt. auf Dampf- und 6 pCt. auf Segelschiffe.

Eröffnung der Schiffahrt von Lübeck nach Kronstadt (Petersburg) und Kotka. Aus Lübek wird berichtet, dass die Schiffahrt nach Kronstadt (Petersburg) und Kotka wieder eröffnet ist.

Japan. (Erbauung eines grossen neuen Schwimmdocks bei Wadanomisaki.) Die Gesellschaft „Mitsu-Bishi Kaisha" plant — wie die „Hamb. Nachr." berichten — die Anlage eines grossen neuen Docks bei Wadanomisaki in der Nähe von Kobe. Der Director der Gesellschaft hat für die Aufstellung der Pläne Studien an den besten Docks in Europa und Amerika gemacht. Es handelt sich zunächst um die Beschaffung eines Schwimmdocks für Schiffe bis zu 6000 t; ein grösseres Trockendock soll erst später in Angriff genommen werden. Angeblich ist das Material für das Schwimmdock in London bestellt worden.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco
Moritz **TILLER** & Co. k. k. Hoflieferanten
Firma-Inhaber M. Tiller — J. Toffler 659
WIEN, VII. Mariahilferstrasse 22.

Wiener Wechselstuben-Gesellschaft
KAPUN, HANAKAMP & Co.
Wien, I. Kärnthnerstrasse 18
Eingang: Neuer Markt 3, Halbstock. 661
Coulantester Ein- und Verkauf aller Gattungen Werthpapiere, Münzen und Valuten.
Besorgung von Capitalsanlagen, Heiratscautionen, Vinculirungen, solideste Ausführung von Börseaufträgen, provisionsfreie Einlösung von Coupons, Revisionen, Evidenzhaltung von verlosbaren Werthpapieren, Depotverwahrung und -Verwaltung. Lose auf Raten. Promessen. Commissionsweise Versicherung von verlosbaren Werthpapieren gegen Coursverlust. Belehnung von Werthpapieren. Annahme von Baareinlagen zur conto-corrent mässigen Verzinsung.

Das
k. k. Versteigerungs-Amt
WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17
übernimmt: Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen, Partiewaaren, Gegenstände jeder Art,
wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**
Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 680

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits.

Tarifirung von todtem Geflügel als Stückgut.

Auf Seite 34 des Tarifes für den vorbezeichneten Güterverkehr ist bei „Geflügel, todtes" der Positionshinweis von „T 9" auf „G 7 a" zu berichtigen und auf Seite 98 nach der laufenden Nummer 7 folgender Text einzuschalten:

Position	Artikel		Verpackung und Beförderung Emballage et transport		Anmerkung Observation	Position	Articles
7 a	Geflügel, todtes, mit Ausnahme von Wildpret, welches nach der Classe I tarifirt	2	i. j. Q.	a		7 a	Vollaile, tuée, excepté le gibier, qui est soumis aux prix de la classe I

Wien, am 22. Mai 1902. [448]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerisch-Böhmischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Tarif vom 1. Jänner 1899.

Auflassung bestehender Fahrkarten.

Mit 15. Juni 1902 werden die Personenzugs-Fahrkarten III. Classe im Verkehre von Würzburg nach Prag St.E.G. über Nürnberg—Eger ohne Ersatz aufgehoben. Für den Verkehr in umgekehrter Richtung bleiben diese Fahrkarten vorerst noch bestehen.

Prag, am 21. Mai 1902. [449]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

Verkehr mit Norddeutschland.
(Tarif, Theil II, Heft 1.)

Aenderung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 42 A.

Am 1. Juli 1902 treten an Stelle der bisherigen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 42 A für Baumwollwaaren ausser Frachtermässigungen im Betrage von 1 bis 95 Cts. für 100 kg im Versandt von rheinisch-westphälischen nach rumänischen Stationen zum Theil auch erhöhte Frachtsätze in Kraft.

Die Erhöhungen betragen 8 bis 183 Cts. für 100 kg.

Die bezüglichen Frachtsätze gelangen in dem Nachtrage III zu Theil II, Heft 1, des Tarifes für den oben genannten Verband zur Einführung.

Wien, am 22. Mai 1902. [450]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Gepäcksverkehr mit Ostseebadeorten.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der im Verordnungs-Blatt Nr. 56 vom 17. Mai 1902 unter Ziffer 414 enthaltenen Kundmachung soll es im Punkte c) in der dritten Zeile anstatt „Bensin" richtig: „Bansin" und anstatt „Linz" richtig: „Binz" heissen.

Wien, am 21. Mai 1902. [451]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen im Durchzuge über die Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Neue Fahrpreistabelle.

Mit 10. Juni 1902 gelangt zu dem vom 1. September 1897 giltigen Tarife für den vorbezeichneten Verkehr eine Fahrpreistabelle zur Einführung, welche Preise für neue Stationsverbindungen enthält.

Weiters werden ab 15. Juli 1902 in einigen Relationen des angeführten Verkehres die bestehenden Fahrpreise I., II. und III. Classe mangels Frequenz aufgehoben.

Das Nähere enthalten die in den betreffenden Ausgabestationen zum Aushang kommenden Kundmachungen.

Wien, am 24. Mai 1902. [452]

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Neuer Tarif, Theil II, Heft 5.

Mit Giltigkeit vom 15. Juni 1902 gelangt im obbezeichneten Eisenbahnverband ein neuer Tarif, Theil II, Heft 5, für die Beförderung von lebenden Schafen von Station Wien (St. Marx) der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Stationen der Belgischen Staatsbahn zur Einführung.

Abdrücke dieses Tarifes sind durch die Verwaltungen der oben genannten Eisenbahnen und deren Stationen zum Preise von 20 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 23. Mai 1902. [453]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltnngen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Ergänzung der Reexpeditionstabelle des Tarifes, Theil III, Heft 3.

Auf Seite 28 und 30 des Nachtrages VI ist Bilin in der Reexpeditionsgruppe „Brüx“ nachzutragen.

Ferner ist auf Seite 28 des Nachtrages VIII bei den Stationen: Jensovič, Auwal, Planian, Welim, Mühlhausen, Welwarn und Wolowitz das Zeichen ⊙ anzubringen und am Schlusse der Seite zu setzen:

„⊙ Im Lagerhause Kolin keine Einlagerung zulässig.“

Wien, am 17. Mai 1902. [454]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltnngen.

Bosnisch-hercegovinische Staatsbahnen.

Berichtigung des Localgütertarifes, Theil II, bezüglich des Gebührentarifes für die elektrische Stadtbahn in Sarajevo.

Die auf Seite 94 des Localgütertarifes, Theil II, der Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen vom 15. März 1896 enthaltenen Gebührensätze für die elektrische Stadtbahn in Sarajevo werden aufgehoben und durch nachstehende ersetzt:

1. Eilgüter und Expressgüter:

a) Für Sendungen bis zu 50 kg für den Frachtbrief 8 Heller;
b) für Sendungen in jedem Gewichte für je angefangene 100 kg 16 Heller.

2. Frachtgüter:

a) Für Sendungen bis zu 50 kg für den Frachtbrief 8 Heller;
b) für Sendungen in Mengen unter 5000 kg, sowie für Sendungen, für welche auf den Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen die Frachtzahlung nach dem Ausnahmetarife für „Güter aller Art“ (Sammelgut) erfolgt ist, für den Frachtbrief und für je angefangene 100 kg 16 Heller;
c) für alle anderen Sendungen bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen und je angefangene 100 kg 14 Heller;
d) für Sendungen bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und je angefangene 100 kg 12 Heller.

Wenn die Berechnung der Gebühren für das factische Gewicht zum Satze von 16 Heller, beziehungsweise 14 Heller, ausgenommen Güter aller Art, sich höher stellen sollte, als die Berechnung bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg (14 Heller), beziehungsweise für 10.000 kg (12 Heller), so ist die letztere Berechnungsweise anzuwenden. [455]

Sarajevo, am 22. Mai 1902.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen beabsichtigt, die Lieferung nachbenannter Einrichtungen für die Werkstätte Pilsen im Wege der allgemeinen öffentlichen Concurrenz zu vergeben, und zwar:

3 Dampfkessel.
1 schwungradlose Dampfspeisepumpe,
1 Pumpe,
1 Vorwärmer,
1 Rückkühlanlage,
1 Oelabscheider und complete Rohrleitung.

Die Lieferung hat auf Grund der allgemeinen und besonderen Bedingnisse, sowie der Offertformularien, welche verwendet werden müssen, zu erfolgen.

Diese Behelfe können bei der Abtheilung 4 der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden. Auch können bei diesem Amte die nöthigen Pläne eingesehen werden.

Die Offertpreise sind franco einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen, von welcher der Transport bis zur Verwendungsstelle nur unter Benützung der k. k. österr. Staatsbahnlinien erfolgen kann, inclusive aller Nebenspesen zu erstellen.

Dem Offerte sind cotirte Zeichnungen, sowie detaillirte Beschreibungen der offerirten Gegenstände beizuschliessen.

Es steht jedem Offerenten frei, auch nur auf einen Theil der ausgeschriebenen Lieferungsgegenstände ein Anbot zu stellen.

Das Offert, sowie jeder wesentliche Bestandtheil (d. i. ein solcher, ohne welchen das Offert — um als solches zu gelten — nicht bestehen kann) ist mit je einer Stempelmarke à 1 Krone per Bogen (= 1750 cm²), die nicht wesentlichen Bestandtheile sind mit einer Stempelmarke von je 30 Hellern per Bogen zu versehen. Pläne, Skizzen, Zeichnungen sind bis zur Grösse eines Normalbogens mit 1 Krone zu stempeln. Bei grösserem Formate ist für jeden weiteren Bogen um je 1 Krone mehr zu entrichten. Preiscourante sind ohne Rücksicht auf deren Umfang mit 1 Krone zu stempeln.

Die vorschriftsmässig gestempelten und versiegelten, mit Zeichnungen und Beschreibungen der offerirten Gegenstände belegten Offerte sind mit der Aufschrift: **„Offert für die Lieferung von maschinellen Einrichtungen für die Werkstätte Pilsen“** versehen, bis längstens **17. Juni 1902, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen einzubringen.

Die commissionelle Eröffnung der Offerte findet bei der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen an demselben Tage um 3 Uhr Nachmittags statt.

Jeder Offerent hat das Recht, der commissionellen Offerteröffnung persönlich oder durch einen mit schriftlicher Vollmacht versehenen Vertreter beizuwohnen.

Es finden nur solche Offerte Berücksichtigung, die von jenen Fabrikanten stammen, welche die gegenständlichen Einrichtungen selbst erzeugen, bezw. durch deren Bevollmächtigten zur Vorlage gebracht werden.

Die Offerenten haben bis zur Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums im Worte zu bleiben.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass die k. k. Staatsbahn-Verwaltung trotz der Ueberreichung eines Offertes zu keinerlei Bestellungen verpflichtet werden kann.

Offerte, welche den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Mai 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Concurs-Ausschreibung.

Bezeichnung der zu besetzenden Stellen	Benennung der Behörde, Unternehmung etc., bei welcher die Stelle in Erledigung gekommen	Mit dieser Dienststelle verbundene Bezüge an: Gehalt K	Gehalt h	Quartiergeld K	Quartiergeld h	Emolumente	Taggeld K	Taggeld h	Erforderliche Kenntnisse und sonstige Bedingungen zu deren Erlangung	Ob für den betreffenden Dienstposten erforderlich ist: eine Probepraxis und von welcher Dauer	die Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen	Behörden, Aemter, Unternehmungen etc., wo die Competenzgesuche einzubringen sind	Bewerbungs-Termin und von welchem Zeitpunkte an gerechnet
2 Telegraphengehilfen provisorisch	General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	—	—	—	—		2	—	Deutsche und böhmische Sprache, Nachweis einer Vorbildung entsprechend dem Lehrziele der Unterrealtheilung einer Mittelschule oder einer äquiparirenden Militärschule, eventuell durch Ablegung einer Aufnahmsprüfung		aus der Instruction für den Telegraphendienst nach Ablauf eines Monates nach dem Dienstantritte	General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	Vier Wochen vom 20. Mai 1902
2 Bahnaufseher-Aspiranten		—	—	—	—		2	—	Deutsche und böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, Vorbildung im Bauwesen, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen	Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit			
4 Aushilfs-Bahnwächter		—	—	—	—	Dienstkleider	1	70	Deutsche oder böhmische Sprache, lesen und Schreiben, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen	mindestens 9 Monate	aus den einschlägigen Dienstinstructionen innerhalb 6 Monaten bis zu einem Jahre nach dem Dienstantritte		
4 Aushilfs-Weichenwächter		—	—	—	—	Dienstkleider	1	70		Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit			

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. und k. Unterofficiere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen ertheilten Certificates anspruchsberechtigt sind.

Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein von dem Gemeindevorstande ihres dauernden Aufenthaltsortes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugniss beizubringen.

Bedingung für alle Stellen ist ein Alter unter 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körperconstitution, wofür der Befund des Bahnarztes massgebend ist.

Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen.

Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

PRAG, im Mai 1902.

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1242	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	betheiligten Verwaltungen	Steinkohle	Siehe Tabelle	dem Wiener städtischen Elektricitätswerke an der Erdbergerlände	Aufgabe in vollen Wagenladungen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe Tabelle		im Kartirungswege		Hiedurch wird das im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 57 vom 22. Mai 1902 unter fortl. Nummer 1219 verlautbarte Zugeständniss aufgehoben und ersetzt

von	Heller für 1000 kg	von	Heller für 1000 kg	von	Heller für 1000 kg
Radzionkangrube	1285	Redensblickschacht der Florentinegrube	1283	Myslowitz, Myslowitzgrube	1156
Karsten-Centrumgrube	1288	Bahnschacht der Gräfin Lauragrube	1264	Brzezinka, neue Przemsagrube, cons. Wandagrube	1201
Bobrek	1283	Königshütte O/S., sämmtlichen Schächten der Königsgrube, Hngoschacht der Gräfin Lauragrube	1270	Marthaschacht der Karlssegengrube	1211
Borsigwerk	1286	Dentschlandgrube	1264	Imielin	1183
Ludwigsglück	1275	Cleophasgrube	1254	Cons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht)	1243
Ludwigsglückgrube	1277	Kattowitz	1244	Cons. Gieschegrube (Richthofenschacht)	1241
Gleiwitz	1265	Waterloogrube, Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinegrube	1254	Sosannaweiche (Jacobgrube)	1232
Zabrze	1273	Georggrube	1244	Emanuelsegen	1228
Zahrze Koksanstalt, sämmtlichen Schächten der Königin Luisegrube	1267	Lanrahütte	1246	Lazisk, Gottmitunsgrube	1215
Schmiederschacht	1273	Chasséeschacht der Fannygrube	1249	Margarethenschacht der Gottmitnnsgrube, Martha Valeskagrube und Trantscholdsegengrube	1220
Clara- und Valentinschacht der Wolfganggrube	1275	Ficinusschacht	1249	Nicolai	1234
Köhlerschacht der Lythandragrube	1283	Richterschächte der Laurahüttengrube, Knoffschacht II	1249	Bradegrube, Augustensfrendengrube	1217
Aschenhornschacht der Gottessegengrube, Hugozwanggrube	1285	Maxgrube	1254	Orzesche	1208
Brandenburggrube	1283	Fürstin Paulineschacht	1244	Dubenskogrube	1185
Morgenroth	1275	Wildensteinsegengrube (Kronprinzschacht)	1234	Karlschacht der Johann Jakobgrube	1143
Paulusgrube	1277	Wildensteinsegengrube (Grnndmannschacht)	1231	Emmagrube	1133
Schlesiengrube, Schwerinschacht der Florentinegrube, cons. Mathildegrube	1283			Beatenglückgrube, Hoymgrube, Redengrube	1163
Beuthen O.S.E.	1275			Czernitz, Charlottegrube, Annagrube	1156
Hohenzollerngrube	1277				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1243														
Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn			Kalk, gebrannt	S t a r k e n b a c h - M a r t i n i t z	Friedland i. B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	H e l l e r 65	48	17	Im K a r t i r u n g s w e g e	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Bei Beförderung von Kalk, gebrannt, in Wagenladungen von mindestens 5000 kg wird der Frachtanschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn nicht berechnet. Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien
					Jičin				41	38	3			
					Josefstadt-Jaroměř				40	38	2			
					Königgrätz				48	44	4			
					Königinhof				33	32	1			
					Nenbydžow				40	39	1			
					Raspenau				63	47	16			
					Reichenberg				54	42	12			
					Starkoč				43	31	12			
					Tannwald-Schumburg				39	38	1			
					Wostroměř				32	29	3			
				allen übrigen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn (exclusive der Stationen Tetschen und Jungbunzlau)		a) bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg, b) bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens		V e r s c h i e d e n						
								V e r s c h i e d e n						

a) Frachtsätze der Classe B ohne Uebersebreitung der nach Classe C für 10.000 kg, bezw. der nach Specialtarif 3 für das Ladegewicht des verwendeten Wagens entfallenden Frachtgebühren;
b) Frachtsätze des Specialtarifes 3, wenn die Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn ununterbrochen mindestens mit 100 km an dem Verkehr betheiligt sind; der sich für 100 km ergebende Frachtsatz hat, soweit er niedriger als der normale ist, auch auf die vorgelegenen Stationen Anwendung zu finden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1244	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Nord-deutschen Verbindungsbahn**		Garne der Pos. G—3 a der allgemeinen Güterclassification des Tarifes, Theil I	Iglau transit	Bad Bělohrad	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens a) für 5.000 kg b) für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif	Heller a) 144 b) 144	a) 122 b) 117	a) 22 b) 27	Im Kartirungswege		Der Frachtanschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung
					Hobenelbe				174 174	132 127	42 47			
					Königinhof				144 144	131 126	13 18			
					Pelsdorf				171 171	128 123	43 48			
					Starkenbach				167 167	121 116	46 51			
					Trautenau				167 167	150 145	17 22			
					Trübenwasser				170 170	154 149	16 21			
				und nmgekehrt										
1245	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Rohzucker znr Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	Ansterlitz	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen.	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. November 1899	Pfennig 158	147	11	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg, Harburg oder Lübeck. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1903 in Vorlage zu bringen	
				Butschowitz					163	153	10			
				Kanitz-Eibenschitz					153	145	8			
				Kroman					153	148	5			
				Littan					156	146	10			
				Mĝglitz					149	143 *)	6			
				Raitz					149	145	4			
				Schlappanitz					151	141	10			
				Schwarzbach					149	139	10			
				Segen-Gottes					158	150	8			
				Tischnowitz					176	160	16			
				Wlkosch-Keltschan					172	161	11			
				Austerlitz	Anssig-Landungsplatz				158	147	11			
				Butschowitz					163	153	10			
				Kanitz-Eibenschitz					153	145	8			
				Kromau					153	148	5			
				Littan					150	146 *)	4			
				Schlappanitz					151	141	10			
				Schwarzbach					143	139	4			
				Segen-Gottes					158	150	8			
				Tischnowitz					176	160	16			
				Wlkosch-Keltschan					172	161	11			
				Austerlitz	Schönpriesen-Umschlag				152	141	11			
				Butschowitz					157	147	10			
				Kanitz-Eibenschitz					148	140	8			
				Kroman					148	143	5			
				Littau					150	140	10			
				Müglitz					143	137 *)	6			
				Raitz					143	139	4			
				Schlappanitz					145	135	10			
				Schwarzbach					143	133	10			
				Segen-Gottes					152	144	8			
				Tischnowitz					170	154	16			
				Wlkosch-Keltschan					166	155	11			

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennig für 100 kg

Verkehr mit Dresden-Elbkai.

Im Verkehr mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die vorstehenden Frachtsätze für Laube um 28 Pfennig für 100 kg.

Fortlaufende Nummer	1246	1247		1248
Die Publication erfolgt von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Böhmischen Nordbahn
und im Namen der		Holics-Gödinger Localeisenbahn-Actiengesellschaft		betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Schotter	Braunkohlen		Leimieder, gekalktes, nasses, abgetropftes
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Nikolsburg	Holics transito	Göding transito	Hainspach-Wölmsdorf
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Landesgrenze bei Broczkó	Göding loco	Holics loco	Neusalz a. O.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen		Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen. b) 10.000 kg „ „ „ „ Anfrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902		bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localgütertarif	Tarif zwischen der Localbahnstation Göding der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Station Holics der Holics-Gödinger Localeisenbahn-Actiengesellschaft vom 1. October 1898		Tarif, Theil II, Heft 1, für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Verband
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	27 Heller	144	114	Besteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	22 Heller	123	123	a) 86 Pfennig b) 61 „
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	5 Heller	21	21	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	im Kartirungswege		Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reklamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses			
Besondere Bemerkungen		Die nebenbezifferten ermässigten Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen von den Bestimmungsstationen mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden		

Fortlaufende Nummer	1219	1250
	k. k. österr. Staatsbahnen	**Buschtěhrader Eisenbahn**
Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird ertheilt	
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	k. k. österr. Staatsbahnen
für Artikel	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3 B des in der 8. Rubrik benannten Tarifes	Graphit der Position G—20 b der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Goldenstein, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	via Smichow: Schwarzbach-Stuhen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wartha, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau	via Smichow: Altkladno
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik benannten Tarifes	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg, b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. März 1899	Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	ad a) 250 Heller, ad b) 155 „
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	46 Pfennig	ad a) 240 Heller, ad b) 149 „
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		ad a) 10 Heller, ad b) 6 „
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Fortlaufende Nummer	41
Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Nr. 5 vom 16. Jänner 1902
Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	377
Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Betheiligte Verwaltungen	
Bezeichnung der Artikel	Weizen, Buchweizen etc. . . . . und die daraus erzeugten Mahlproducte, sowie für Malz
Bezeichnung der Relation: von	Südbahnstationen der ungarischen Linien und Kelenföld trs., jedoch exclusive Zapnešič-Sziszek und Fiume
Bezeichnung der Relation: nach	Divacca, Cilli etc.
Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	1. In Rubrik 5 (von), sowie in Rubrik 5 (nach) ist je vor „Divacca“ zu setzen: „A)“, dann je nach Franzdorf: „B) Marburg“. 2. In Rubrik 10 (Frachtsatz per 100 kg) ist statt: „243 Heller incl. ungar. Steuer“ zu setzen: „A) 243 / „B) 251 Heller incl. ungar. Steuer“. Diese Abänderung gilt vom 1. Juni 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Bemerkungen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 60. **Wien, 29. Mai 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 10. Mai 1902*) für die Localbahn von Grobelno über Sauerbrunn und Rohitsch zur Landesgrenze in der Richtung gegen Krapina.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung ertheile ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem Ingenieur Hugo Ritter von Heider in Wien die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von Grobelno über Sauerbrunn und Rohitsch bis zur Landesgrenze in der Richtung gegen Krapina in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn geniesst der Concessionär die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 2.

Der Concessionär ist verpflichtet, binnen längstens zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, den Bau der gesammten concessionirten Bahnlinie zu vollenden und mindestens die Theilstrecke von Grobelno bis Rohitsch dem öffentlichen Verkehre zu übergeben; die Betriebseröffnung der Theilstrecke von Rohitsch bis zur Landesgrenze kann dagegen jenem Zeitpunkte vorbehalten bleiben, in welchem die auf croatischem Gebiete projectirte Anschlusslinie nach Krapina dem Betriebe übergeben wird.

Die dem Verkehre übergebenen Strecken sind während der ganzen weiteren Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn hat der Concessionär durch Erlag einer Caution von K 60.000 in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Dem Concessionär wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll dem Concessionär auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

*) Enthalten in dem am 23. Mai 1902 ausgegebenen XLVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 104.

§ 4.

Der Concessionär hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 5.

Dem Concessionär wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten des Concessionärs zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist ausgeschlossen.

Dagegen wird dem Concessionär das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit fünf Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitales unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung der von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Capitalsreserve effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 6.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den österreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung, zu den Waffenübungen und Controlversammlungen.

Der Concessionär ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtragsübereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für den Concessionär bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für den Concessionär in Wirksamkeit, sobald ihm dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen dem Concessionär nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Der Concessionär ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 7.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 8.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Vollendung des Baues und der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 9.

Der Concessionär ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, den Betrieb der concessionirten Bahn insbesondere in dem Falle, als dieselbe eine directe Anschlussverbindung mit einer der jeweilig vom Staate betriebenen Bahnen erlangen sollte, zu übernehmen und während der sodann noch übrigen Concessionsdauer für Rechnung des Concessionärs zu führen.

In diesem Falle sind der Staatsverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell pauschalmässig festzusetzenden Kosten durch den Concessionär zu vergüten.

Im Uebrigen sind die Modalitäten dieser Betriebsführung durch einen mit dem Concessionär abzuschliessenden Betriebsvertrag zu regeln.

§ 10.

Der Concessionär ist unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 11.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte die Einlösung nach Ablauf der im § 1 normirten zeitlichen Steuerbefreiung erfolgen, so sind bei Bezifferung der jährlichen Reinerträgnisse die das eingelöste Bahnunternehmen treffenden Steuern sammt Zuschlägen und sonstigen öffentlichen Abgaben als Betriebsauslagen zu behandeln.

Hat die Steuerpflicht nicht bezüglich aller in die Durchschnittsberechnung einbezogenen Jahre bestanden, so ist auch für die steuerfreien Jahre die Steuer sammt Zuschlägen nach dem Percentsatze des ersten steuerpflichtigen Jahres zu berechnen und von dem Erträgnisse in Abzug zu bringen.

Zu dem so ermittelten durchschnittlichen Reinerträgnisse ist jedoch mit Rücksicht auf die von der Einlösungsrente nach § 131, lit. a), des Gesetzes vom 25. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, zu entrichtende zehnpercentige Steuer ein Zuschlag in der Höhe eines Neuntels dieser Reinerträgnisse zuzurechnen.

3. Das im Sinne der vorstehenden Bestimmungen ermittelte durchschnittliche Reinerträgniss ist sohin dem Concessionär als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

4. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der vorstehenden Bestimmungen ermittelte durchschnittliche Reinertrag ohne den im Absatze 2 angeführten Zuschlag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitales und zur Tilgung des letzteren innerhalb der Concessionsdauer erforderlichen Annuität gleichkommt, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat die vorstehend angeführte Annuität in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt und dem Concessionär die von dieser Einlösungsrente zu entrichtende Rentensteuer vergütet.

5. Dem Staate wird weiters das Recht vorbehalten, wann immer an Stelle der nach den Bestimmungen der vorstehenden Punkte an den Concessionär zu entrichtenden, noch nicht fälligen Rentenzahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthe dieser Zahlung — selbstverständlich nach Abzug des etwa im Sinne der Bestimmungen des Absatzes 2 in diesen Zahlungen enthaltenen Zuschlages — gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

6. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 bis 5 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, beziehungsweise nur

mit den noch aushaftenden Resten der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum des Concessionärs bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Capitalsreserven, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

7. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. October des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;
b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjecte, welche, sei es als Zubehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates oder aus sonstigen Rechtstiteln an den Staat mit überzugehen haben;
c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Z. 1 bis 5) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

8. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Specialcommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjecte bedarf, vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen, der Zustimmung des Specialcommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

9. Der Concessionär ist verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämmtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjecte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls der Concessionär dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollte, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung des Concessionärs und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjecte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

10. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 7) die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an sämmtlichen infolge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjecten durchzuführen.

Der Concessionär ist verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa seinerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 12.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum des Concessionärs bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Capitalsreserven in dem im § 11, Absatz 6, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 11) behält der Concessionär das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung der Concessionär von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass die Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 13.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten des Concessionärs zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen,

der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, beziehungsweise den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 14.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Wien, am 10. Mai 1902.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Grobelno über Sauerbrunn und Rohitsch zur Landesgrenze in der Richtung gegen Krapina.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Grobelno über Sauerbrunn und Rohitsch zur Landesgrenze in der Richtung gegen Krapina ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m, unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes, herzustellen und auszurüsten.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der gegenständlichen Localbahn wird vorläufig mit 25 km per Stunde festgesetzt.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der nachstehenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Der Concessionär hat während des Baues und der Betriebsführung allen seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Eisenbahn-Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter hat der Concessionär, abgesehen von den ihm obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, insbesondere in Absicht auf die Kranken- und Unfallversicherung u. s. w., auch alle jene Verpflichtungen und Massnahmen in analoger Weise zu erfüllen, welche in den von der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung aufgestellten Bedingnissen für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten rücksichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse, sowie zum Schutze und Wohle der Arbeiter jeweilig vorgesehen sind.

Der Concessionär ist verpflichtet, bei Abschluss von Bauverträgen für die gegenständliche Localbahn, beziehungsweise bei den diesbezüglichen Baubedingnissen die obbezeichneten Verpflichtungen auch den Bauunternehmern aufzuerlegen.

Der von dem Concessionär, beziehungsweise von der Bauunternehmung bestellte Bauleiter ist dem k. k. Eisenbahnministerium namhaft zu machen, und behält sich dasselbe das Recht vor, erforderlichen Falles innerhalb eines Zeitraumes von vier Wochen nach erfolgter Anzeige dagegen Einsprache zu erheben.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 32·2 km lange Localbahn beginnt in der nächst der bestehenden Personenhaltestelle Grobelno der Linie Wien—Triest der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zu errichtenden Betriebsstation Grobelno und führt zunächst dem St. Veiter Bach entlang aufwärts bis zur Ueberschreitung des Gebirgssattels bei Senovitza; sodann senkt sich die Linie an den Lehnen von Senovitza und Erlachstein und gelangt in das Thal des St. Mareiner Baches. Dem Laufe des vorbezeichneten Thales folgend, führt die Bahn unter Berührung der Gemeindegebiete von St. Marein, Wobou und Preloga nach Möstin, bewegt sich hierauf entlang der vom Zigeunerwirth nach Sauerbrunn führenden Bezirksstrasse und tritt nach Berührung des Curgebietes von Sauerbrunn in das Thal des Sottlaflusses. In ihrem weiteren Verlaufe bewegt sich die Bahn im Thale des Sottlaflusses aufwärts und gelangt unter Berührung des Gemeindegebietes von Rohitsch bis zur Landesgrenze, woselbst dieselbe an die auf croatischem Gebiete projectirte Fortsetzungslinie nach Krapina Anschluss finden soll. Von der Station Sauerbrunn oder von einem anderen geeigneten Punkte der vorbezeichneten Bahnlinie ist ein in das Centralfüllhaus der Landescuranstalt Sauerbrunn führendes, normalspuriges Schleppgeleise derart herzustellen, dass die Verladung der Mineralwassersendungen auf die Bahnfahrzeuge direct im Centralfüllhause vorgenommen werden kann.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Der Concessionär verpflichtet sich, wegen der aus Anlass des Anschlusses der gegenständlichen Localbahn an die Linie Wien—Triest der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nächst der Personenhaltestelle Grobelno herzustellenden Anschlussstation, sowie wegen Mitbenützung derselben, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Die bezüglichen Projecte und die hierüber abgeschlossenen Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwirft sich der Concessionär der Entscheidung desselben, falls eine Einigung mit der vorbezeichneten Bahnverwaltung nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwirft sich der Concessionär der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Bestimmungen betreffs der Schleppbahn zum Centralfüllhause in Sauerbrunn, sowie betreffs Anschlusses von neuen Eisenbahnen niederer Ordnung und von sonstigen Schleppbahnen.

Der Concessionär ist verpflichtet, bezüglich des Anschlusses der Schleppbahn zum Centralfüllhause der Landescuranstalt Sauerbrunn an die Localbahn, sowie in Betreff der Anlagen am Endpunkte dieser Schleppbahn das Einvernehmen mit dem steiermärkischen Landesausschusse zu pflegen; ferner ist derselbe verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von weiteren Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der gegenständlichen Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die für die Bahn erforderlichen Grundflächen sind definitiv in deren Eigenthum zu erwerben und haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestande oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite, je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu allen abseits der Bahn gelegenen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 180 m betragen.

Zur Verbindung der geraden mit den gekrümmten Bahnstrecken sind parabolische Uebergangsbögen anzuwenden, wenn der Krümmungshalbmesser dieser Strecken weniger als 600 m beträgt.

Die Anordnung der Uebergangsbögen hat in Bahnkrümmungen von 600 m bis 300 m Halbmesser in der Regel unter Zugrundelegung der Constante 6000, in allen schärferen Bögen mindestens unter Anwendung der Constante 3000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 25 Permille festgesetzt.

Bezüglich der Ermässigung der grössten durchschnittlichen Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, ferner hinsichtlich der bei den Gefällsbrüchen auszuführenden Ausgleichsbögen, endlich betreffs des Vorganges bei der Ausführung der Uebergangsbögen und der zwischen entgegengesetzten Bahnkrümmungen einzuschaltenden Zwischengeraden sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und darf andernfalls die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen mindestens 4·5 m, in Kreuzungsstationen, sowie bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, endlich in Locomotivremisen mindestens 4·75 m zu betragen.

Der geringste Abstand der Mitte eines Magazinsgeleises von jener des nächstliegenden, durchlaufenden Fahrgeleises ist stets mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von mindestens 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleisachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Halbmesser eine Erbreiterung der Bahnkrone nach Massgabe der genehmigten Normalien zu erhalten.

In allen Erdeinschnitten, sohin auch in solchen mit Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern, muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, bei Anwendung von Steinbanketten auf Grabenmauern und in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Insoweit der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, beziehungsweise bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken“ in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung zu beobachten.

Den Berechnungen der Tragconstructionen für die offenen Unterbauobjecte sind die im § 3, lit. a) und b), der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Bezüglich der Anbringung von Geländern bei Bahnobjecten im Unterbau gelten im Allgemeinen die Bestimmungen des § 5, Punkt c), der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109; ausserdem erhalten aber in der Regel gewölbte Unterbauobjecte, deren Deckschichten in Schwellenhöhe liegen, dann offene Unterbauobjecte und bis zur Schwellenhöhe reichende Stützmauern in dem Falle Geländer, wenn deren freie Höhe 3 m übersteigt.

Ausnahmen von dieser letzteren Bestimmung, sowie die Sicherheitsvorkehrungen bei überschütteten Unterbauobjecten und Stützmauern bleiben der fallweisen Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Ueberfahrten können in der Regel aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der offenen Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen in der Regel nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m zu betragen. Insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, genügt eine Maximalhöhe der offenen Durchfahrten von 4·5 m.

Bei gewölbten Durchfahrten ist die lichte Höhe um ein Drittel der Pfeilhöhe des Gewölbes grösser zu bemessen als bei offenen Durchfahrten.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Normalgewicht per laufendes Meter und mit 13 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen.

Die Schwellen müssen mindestens 2·4 m Länge, 15 cm obere, 20 cm untere Breite und 15 cm Höhe besitzen.

Tannen- und Fichtenholz sind von der Verwendung für Schwellen überhaupt ausgeschlossen; im Uebrigen ist betreffs der für die Schwellen zu verwendenden Holzgattungen rechtzeitig die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen.

In Abweichung von dem obbezeichneten Oberbaunormale wird ferner gestattet, dass in geraden Strecken, sowie in Bögen mit grösserem Halbmesser als 249 m die nach diesem Normale vorgeschriebene Anzahl der Unterlagsplatten und Nägel eine Verminderung erfahren kann, deren Ausmass jedoch der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums unterliegt; dagegen ist in den Strecken mit mehr als 20 Permille Neigung jede Schwelle mit 2 Unterlagsplatten zu versehen.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von mindestens 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten. Die Stärke des Schotterbettes hat unterhalb der Schienenunterkante mindestens 0·25 m zu betragen. Dieses Mass gilt in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonales bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau zu erbauen; kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wächterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonales nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als betriebsführenden Verwaltung der Localbahn das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken kann auf solche Stellen beschränkt werden, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 20 ex 1879), für Bahnen mit Secundärbetrieb vorgeschriebenen Textirung.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m, je nach den örtlichen Verhältnissen, einerseits oder beiderseits der Rampe, Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Abtheilungszeichen zu versetzen, wobei für die Kilometerzeichen Steine zu verwenden sind, während für die übrigen Abtheilungszeichen Steine oder Pflöcke aus Eichen- oder Lärchenholz verwendet werden können.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen ist nach Massgabe der diesfalls seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der den Betrieb der Localbahn übernehmenden Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwirft sich der Concessionär der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund von bei der politischen Begehung etwa getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen werden kann.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, beziehungsweise an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung oder Telephonleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten des Concessionärs hergestellt werden sollte, hat sich der Concessionär rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Graz zu wenden.

Die in den Hauptgeleisen der Stationen liegenden Weichen sind nach Massgabe des Erfordernisses mit Sperrvorrichtungen zu versehen.

Die Bahn ist mit den durch die Signalordnung vorgeschriebenen Signalmitteln und den für den sonstigen Betriebsdienst, sowie für den Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, ferner mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten. Der Concessionär hat wegen der Art und des Ausmasses dieser Gegenstände und Materialien mit der den Betrieb der Localbahn übernehmenden Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft das Einvernehmen zu pflegen und unterwirft sich derselbe der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, falls eine Einigung mit der obgenannten Bahnverwaltung nicht erzielt werden könnte.

12. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens zu beschaffen:

2 Locomotiven mit je 3 gekuppelten Achsen (Tenderlocomotiven, Locomotiven mit Schlepptender);
4 Personenwagen;
1 Dienstwagen (Post-, Gepäcks- und Conducteurwagen) und
25 Güterwagen verschiedener Gattungen.

Der Achsdruck der Locomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 14 Tonnen nicht überschreiten.

Die Pläne für sämmtliche neu anzuschaffenden Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Eisenbahnministers vom 12. Februar 1900, Z. 5030 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 25 ex 1900), Rechnung zu tragen.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle für den Bau erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken u. s. w., sowie die Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Concessionäre von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es dem Concessionär obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass derselbe sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet hat.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Der Concessionär hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind — ohne Unterschied, ob dieselben transportabel sind oder nicht — sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien und dem seitens dieser Commission dem Concessionär bekannt gegebenen Conservator anzuzeigen.

Der Concessionär ist, unbeschadet der dritten Personen etwa zustehenden Rechte, verpflichtet, transportable archäologische und kunsthistorische Funde nach Massgabe einer diesbezüglichen Aufforderung der genannten k. k. Centralcommission derselben oder einem von ihr bezeichneten Vertreter zunächst zur Ansicht und zum wissenschaftlichen Gebrauche zu überlassen, sodann auf Verlangen einem von derselben zu bezeichnenden öffentlichen Museum unentgeltlich ins Eigenthum zu übergeben.

Im Uebrigen hat der Concessionär den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

16. Eventuelle Einbeziehung der Localbahn in eine Durchzugslinie.

Der Concessionär verpflichtet sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn, sowohl in der freien Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der Tarif-Theil I der österreichischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, enthaltend die gemeinsamen Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, ferner der Tarif-Theil I, betreffend allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, letzterer mit den durch die Güterclassification der k. k. österreichischen Staatsbahnen bedingten Abänderungen, werden über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei aufeinanderfolgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss geliefert hat, welches die Vertheilung einer mindestens fünfpercentigen Dividende an die Actionäre ermöglicht, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist das k. k. Eisenbahnministerium berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann der Concessionär ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von dem Concessionär beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Der Concessionär übernimmt die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphen- und Telephonleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von dem Concessionär eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat der Concessionär durch das Bahnpersonale unentgeltlich mitzuwirken.

Der Concessionär ist ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Der Concessionär ist schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäck unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

8. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 bis 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 7) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten.

Einer solchen Regelung hat der Concessionär sich zu unterwerfen.

Wien, am 10. Mai 1902.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Drosendorf nach Zlabings.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Herrschaftsbesitzer Victor Freiherrn von Offermann in Schrattenthal, Niederösterreich, im Vereine mit dem Bürgermeister von Schrattenthal Johann Müllner, dem Bürgermeister von Ober-Markersdorf Anton Wöber und dem Bürgermeister von Zellerndorf Franz Hofstätter die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Drosendorf über Fratting, Ranzern, Piesling und Wenzelsdorf nach Zlabings im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 21. Mai 1902. Z. 3941/2.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach) — Görz — Triest - St. Andrae. (Fortsetzung der bestehenden schmalspurigen Schleppbahn mit Locomotivbetrieb von Wocheiner-Feistritz zu den Steinbrüchen an der Save bei Wälschgereut: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Auf Grund des k. k. Eisenbahnministerial-Erlasses vom 1. Mai 1902, Z. 19.878, hat die k. k. Landesregierung in Laibach hinsichtlich des von der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Assling vorgelegten Projectes, betreffend die Fortsetzung der für die Zuführung von Baumaterialien zum Wocheiner Tunnel im Zuge der projectirten Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest - St. Andrae bestehenden schmalspurigen Schleppbahn mit Locomotivbetrieb von Wocheiner-Feistritz zu den Steinbrüchen an der Save bei Wälschgereut, die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung nach Massgabe der Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, und vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, auf den 3. Juni 1902 und die folgenden Tage anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich um 8 Uhr Früh in Wocheiner-Feistritz. [E.-M.-Z. 22.491.]

Localbahn Laun-Libochowitz. (Personenhaltestelle in km 18·8/9: Ergebniss der Stationscommission.) Auf Grund des von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilten Ergebnisses der am 20. März 1902 durchgeführten Stationscommission rücksichtlich des vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Projectes für eine Personenhaltestelle in km 18·8/9 der im Bau befindlichen Localbahn Laun-Libochowitz hat das k. k. Eisenbahnministerium nach Massgabe der Commissionsbestimmungen die Ausführung dieses Projectes genehmigt. [E.-M.-Z. 20.039.]

Projectirte Localbahn Holleschau-Zlin. (Vorlage des generellen Projectes: Anordnung der Trassenrevision, in Verbindung mit der Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 10. Mai 1902 die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des von Filipp Mašlán, Bürgermeister in Freistdtl, und Consorten vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Holleschau der k. k. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn über Freistadt zur Station Zlin der Localbahn Otrokowitz-Wisowitz im Sinne der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 9443.]

Eisenbahnlinie Spalato—Sinj. (Einschaltung eines Durchlasses in km 42·6/7 und km 46·3, sowie Verlängerung des Abzugsgrabens in km 46·2/4: Anordnung der politischen Begehung.) Auf Grund des k. k. Eisenbahnministerial-Erlasses vom 7. Mai 1902, Z. 20.998, hat die k. k. Statthalterei in Zara hinsichtlich der von der k. k. Eisenbahnbauleitung in Spalato vorgelegten Projecte, betreffend die Einschaltung je eines 0·6 m weiten Durchlasses in km 42·6/7 und km 46·3, sowie die Verlängerung des Abzugsgrabens in km 46·2/4 der Eisenbahnlinie Spalato—Sinj die politische Begehung nach Massgabe der einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, auf den 12. Juni 1902, und zwar im Anschlusse an die am 10. Juni 1902 anberaumte politische Begehung für die Variantenprojecte angeordnet. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Richard Malnič betraut. [E.-M.-Z. 23.180.]

— (Varianten: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Auf Grund des k. k. Eisenbahnministerial-Erlasses vom 24. April 1902, Z. 18.921, hat die k. k. Statthalterei in Zara hinsichtlich der von der k. k. Eisenbahnbauleitung in Spalato vorgelegten Projecte für die Varianten der bei der politischen Begehung vom 20. Juni 1900 behandelten, nachstehend bezeichneten Theilstrecken der Eisenbahnlinie Spalato—Sinj, und zwar das Project für die zur Aufrechthaltung von Wirthschaftshofräumen nothwendige Linienrückung zwischen km 12 880 und km 13 240, nebst der zur Vermeidung von Beschädigungen der Gemüse- und Weingärten durch den Wasserablauf aus dem gewölbten Durchgange in km 13·1/2 nothwendigen Auflassung dieses Objectes und der erforderlichen Einschaltung von drei gedeckten, 0·8 m weiten Durchlässen in km 12·8/9, km 13·0/1 und km 13·2/3, dann das Project für die aus ökonomischen Gründen erforderliche Linienrückung zwischen km 14·770 und km 15·150 mit der zur Verbesserung des Wasserabflusses nothwendigen Verlegung des 0·8 m weiten Durchlasses von km 14·3/9 nach km 14·7/8 und Einschaltung eines 0·8 m weiten Durchlasses in km 15·1/2, endlich das Project für die Einschaltung eines 0·4 m weiten Rohrdurchlasses in km 16·8/9 behufs directer Ableitung des Tagwassers aus dem Einschnittsgraben durch den Bahnkörper, die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung nach Massgabe der einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, auf den 10. Juni 1902 anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Richard Malnič betraut. Die Commissionsmitglieder versammeln sich um 8 Uhr Früh in Spalato. [E.-M.-Z. 22.685.]

Localbahn Kimpolung-Dorna watra. (Projecte für die Mauerwerksanlage der Bistritzflussbrücke in km 106·7/8.) Die vom Verwaltungsrathe der Bukowinaer Localbahnen vorgelegten Projecte für die Mauerwerksanlage der Bistritzflussbrücke in km 106·7/8 der Localbahn Kimpolung-Dorna watra wurden vom k. k. Eisenbahnministerium unter gewissen Bedingungen zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 19.779.]

Localbahn Stammersdorf-Auersthal. (Wirthschaftsrampe in km 19·8/9.) Die vom niederösterreichischen Landes-Eisenbahnamte befürwortete Herstellung einer Wirthschaftsrampe (2·5 m breit) in km 19·8/9 der im Bau befindlichen Localbahn Stammersdorf-Auersthal wurde vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt. [E.-M.-Z. 22.750]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Innsbruck: Eröffnung der Expositur und der Güternebenstelle in Bad-Gastein und Wiederaufnahme der directen Personen- und Gepäcksabfertigung mit Kesselfall - Alpenhaus.) Ab 1. Juni wird für die Dauer der diesjährigen Saison, das ist vom 1. Juni bis inclusive 30. September die Expositur und die Güternebenstelle der k. k. österr. Staatsbahnen in Bad-Gastein eröffnet werden. Zum selben Zeitpunkte wird die regelmässige Beförderung von Personen und Reisegepäck mittelst Strassenfuhrwerk zwischen Lend-Gastein und Bad-Gastein, sowie zwischen Zell a. See und Kesselfall-Alpenhaus wieder aufgenommen.

Elektrische Kleinbahn Dornbirn-Lustenau. (Bestätigung des verantwortlichen Betriebsleiters.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Ansuchen der Firma Siemens & Halske, Actiengesellschaft in Wien, den technischen Beamten derselben, Josef Weitzer, als Betriebsleiter der elektrischen Kleinbahn von Dornbirn nach Lustenau vorläufig bis 31. December 1902 in provisorischer Eigenschaft und unter der Bedingung genehmigt, dass demselben ein mit der Erhaltung des Unter- und Oberbaues vertrautes Organ beigegeben werde. [E.-M.-Z. 15.301/13.]

Nachrichten aus Ungarn.

Verband der ungarischen Eisenbahnen. (Jahresbericht pro 1901 der Direction des Schadenersatz-Verbandes der ungarischen Eisenbahnverwaltungen.) Dem Jahresberichte der Direction des Schadenersatz-Verbandes der Verwaltungen der ungarischen Eisenbahnen für das Jahr 1901 zufolge gehörten diesem Verbande folgende Eisenbahndirectionen an, welche entweder gegen Feuer-, Tansport- und Unfallschäden gleichzeitig, oder blos gegen einzelne Kategorien der genannten Schäden versichert waren. und zwar:

	Stimmen
Die mit dem Vorsitze als geschäftsführende Commission betraut gewesene Direction der kgl. ungarischen Staatsbahnen mit	33
die Budapester Betriebsdirection für Ungarn der k. k. priv. Südbahngesellschaft mit	5
die Kaschau-Oderberger Eisenbahn mit	4
die Gejör (Raab)-Sopron-Oderberger Eisenbahn mit	2
die Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen mit	3
die Eisenbahn Balaton-Szent György-Kesythely mit	1
„ „ Pécs (Fünfkirchen)-Barcs mit . . .	1
„ „ Mohács-Pécs mit	1
die Szamosvölgy (Samosthal)-Eisenbahn mit . . .	2
die Eisenbahn Banjaluka-Doberlin mit	2
„ „ Holitsch-Göding mit	1
„ „ Eperjes-Bartfa mit	1
die Ungvölgy (Ungthal) Eisenbahn mit	1
die Eisenbahn Brasso (Kronstadt)-Haromszék mit	1
„ „ Szatmár-Erdöd mit	1
„ „ Nagy Karoly-Somkut mit	1
die Direction der bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen mit	4
zusammen 17 Bahnen mit . .	64

deren Gesammtlänge 17.366·17 km beträgt. Die Directionen der Südbahn, Kaschau-Oderberger Bahn und Mohacs-Fünfkirchner Bahn nehmen nur an den Versicherungen gegen Brand und gegen Unfälle theil, die Arad-Csanáder und die Szamosthal-Bahn nur an den Versicherungen gegen Unfälle allein, während die Holitsch-Gödinger Bahn an den Versicherungen der Schäden, die an Fahrbetriebsmitteln und Materialien entstehen, nicht theilnimmt, die Nagy Karoly-Somkuter Bahn hingegen die Transportschäden nicht versichert. — Nach den Schlussrechnungen für das abgelaufene Jahr betrugen die Ausgaben für Brandschäden K 260.147·18, für Transportschäden K 302.848·88, für Unfallschäden K 68.616·82, Manipulationsspesen K 8088·83, Gebühren K 358·83, insgesammt K 640.060·54, welcher Betrag unter die einzelnen Verwaltungen im Wege des Central-Abrechnungsbureaus in Szegedin nach Massgabe des in dem Uebereinkommen festgestellten Schlüssels aufgetheilt wurde.

Kgl. ungarische Staatsbahnen. (Einführung directer Tarifsätze für Roheisen.) Die Direction der kgl. ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass vom 15. Mai angefangen im Verkehr zwischen Budapest oder Kőbánya einerseits und Borsigwerk oder Ludwigsglück andererseits folgende directe Tarifsätze in Kraft getreten sind, und zwar: von Budapest oder Kőbánya nach Borsigwerk oder Ludwigsglück Pfg. 139, von Borsigwerk oder Ludwigsglück nach Budapest oder Kőbánya Pfg. 147 per 100 kg. Diese Tarifsätze werden nach dem factischen Gewicht, zumindest aber nach dem Ladegewicht des benützten Waggons, nicht unter 10.000 kg berechnet.

— (Einführung der obligatorischen Abwage von Kalk- und Brennholzsendungen in Stationen der Localeisenbahn Nagyvárad [Grosswardein]-Belényes-Vaskoh.) Die Direction der kgl. ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die Anwendung des Ausnahmetarifes II für die in Stationen der in ihrem Betriebe stehenden Localeisenbahn Nagyvárad-Belényes-Vaskoh zur Verfrachtung übernommenen Sendungen von Brennholz und Kalk (sowohl loco als auch transit) vom 15. Juni l. J. an von der obligatorischen bahnamtlichen Abwage der genannten Frachtgüter abhängt, daher von diesem Zeitpunkte an für derlei Sendungen die normale tarifmässige Wagegebühr zu entrichten sein wird.

— (Eröffnung der Station „Kissoda" als Verladebahnhof für Hornvieh.) Die Direction der kgl. ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die Station Kissoda ihrer Linie Temesvár-Józsefváros—Kissoda—Báziás (Abzweigestation der Flügelbahn Kissoda—Buziás) und deren Güterbahnhof auch als Verladebahnhof für Hornviehtransporte eingerichtet und als solcher am 14. Mai l. J. eröffnet wurde.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung der elektrischen Strassenbahn von Hamburg nach Harburg.) Am 24. Mai ist die elektrische Strassenbahn von Hamburg nach Harburg eröffnet worden.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Essen: Schliessung der Station Rauxel für den Fahrzeugverkehr.) Ab 1. Juni findet eine Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen auf der Station Rauxel nicht mehr statt.

— (Directionsbezirk Erfurt: Eröffnung des Haltepunktes Posenmühle.) Am 15. Mai ist der an der Bahnstrecke Triptis—Marxgrün zwischen den Stationen Knau und Ziegenrück neu errichtete Haltepunkt Posenmühle für den Personenverkehr eröffnet worden. Gepäcksabfertigung findet daselbst nicht statt. Reisegepäck wird nur zur Beförderung nach dem genannten Haltepunkte abgefertigt; dasselbe muss, da der Haltepunkt nicht besetzt ist, von den Reisenden am Zuge abgeholt werden. Der Verkauf der Fahrkarten findet am genannten Haltepunkte durch einen Beauftragten der Gemeinde Posen statt.

— (Stargard-Cüstriner Eisenbahn: Personen- und Gepäcksverkehr zwischen den Stationen Stralsund und Pyritz.) Ab 15. Mai ist für den Verkehr zwischen der Station Stralsund des Eisenbahn-Directionsbezirkes Stettin einerseits und der Station Pyritz der Stargard-Cüstriner Eisenbahn andererseits directe Fahrkartenausgabe und Gepäcksabfertigung eingeführt worden.

— (Directionsbezirk Stettin: Eröffnung der Haltestelle Klein-Bünzow für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Am 15. Mai ist die an der Bahnstrecke Angermünde—Stralsund zwischen den Stationen Anklam und Züssow gelegene Haltestelle Klein-Bünzow für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden.

— (Erlass, betreffend die Beleuchtung der Diensträume der Beamten und Arbeiter.) Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat in einem Erlasse an die Eisenbahn-Directionen angeordnet, dass die Diensträume der Beamten und Arbeiter, insbesondere auch die Arbeitsplätze bezüglich der Beleuchtung so einzurichten und zu unterhalten sind, dass die darin beschäftigten Beamten und Arbeiter gegen Nachtheile für die Gesundheit soweit geschützt sind, als die Natur der Dienstleistung es gestattet.

Braunschweig. (Braunschweig-Schöninger Eisenbahn: Eröffnung des Thierverkehres auf allen Strecken.) Am 15. Mai ist der Thierverkehr auf den Strecken obiger Eisenbahn eröffnet worden.

Sachsen. (Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen: Eröffnung der Haltestelle Schönbrunn für den Güterverkehr.) Die Haltestelle Schönbrunn bei Bischofswerda ist ab 20. Mai auch für den öffentlichen Güterverkehr eröffnet worden.

Baden. (Verlegung des Karlsruher Bahnhofes.) Der „Köln. Ztg." zufolge hat die Budgetcommission nach eingehender Erörterung mit dem Eisenbahnminister und der General-Direction die Verlegung des Karlsruher Bahnhofes endgiltig beschlossen.

Schweiz. (Einleitung der Züge der Gürbethalbahn in den Hauptbahnhof Bern.) Ab 1. Mai werden die Züge der Gürbethalbahn in den Hauptbahnhof Bern eingeleitet.

— (Die Lötschberg- und Simplonbahn.) Berichten aus Bern zufolge ist die Volksabstimmung im Berner Canton über den Gesetzentwurf, betreffend die cantonale Subventionirung der mit 70 Millionen Francs veranschlagten Lötschbergbahn, durch welche eine unmittelbare Verbindung mit der Simplonbahn hergestellt wird, zu Gunsten des Unternehmens ausgefallen. Es wurden 43.422 Stimmen für, 18.076 gegen die Bewilligung abgegeben. Der Canton Bern übernimmt sonach 25 Percent der Gesammtkosten, d. i. 17·5 Millionen Francs. Von anderer Seite gehen dem Bahnbaue noch 20 Millionen Francs an Subventionen zu. An den Vortheilen der Lötschbergbahn werden übrigens die Zufahrtslinien derselben, die Linien Bern—Solothurn und Montier—Solothurn, den Hauptvortheil haben, indem eine directe Verbindung zwischen Bern und Basel hergestellt wird. Nunmehr wird aber auch der Bau der Lötschbergbahn als gesichert betrachtet, und darüber wird in den Cantonen Bern und Neuenburg, wo man ein Interesse

daran hat, eine unmittelbare Verbindung mit der Simplonbahn zu besitzen, lebhafte Befriedigung kundgegeben, während in den Cantonen Waadland und Genf Missstimmung herrscht, weil der grossen Verbindungslinie, die von Frankreich her über diese Cantone zur Simplonbahn geht, nunmehr eine Concurrenz geboten wird. Am Simplontunnel werden nach siebenmonatlicher Unterbrechung die Arbeiten demnächst wieder aufgenommen werden, und es dürfte trotz der gegentheiligen Gerüchte die Unternehmung imstande sein, die Linie zum festgesetzten Termine dem Betriebe zu übergeben. Nach Versicherung der Ingenieure seien die grössten Schwierigkeiten überwunden und die Bohrungsarbeiten würden jetzt regelmässig, ohne Unterbrechung, von statten gehen.

[„Triester Ztg."]

Brasilien. (Bau einer neuen Eisenbahn.) Die brasilianische Regierung hat dem Ingenieur Pedor Luiz Soarez de Souza in S. Domingo oder der von ihm zu gründenden Gesellschaft die Concession ertheilt, eine Eisenbahn von 1 m Spurweite von dem Endpunkte der Dampfschiffahrt auf dem Rio Branco nach einem geeigneten Punkte der Grenze zwischen Britisch-Guayana und dem Staate Amazonas zu bauen und während 50 Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung an, zu betreiben.

London—Ostende—Karlsbad. (Einrichtung eines directen Dienstes.) Ab 15. Mai bis 15. September ist zwischen Ostende und Karlsbad ein directer Dienst eingerichtet worden. Zu diesem Zwecke wurden dem „Ostende—Wien-Express" ein Schlafwagen und ein Gepäckswagen beigegeben, welche zwischen Nürnberg und Karlsbad in besonderen Zügen befördert werden.

Türkei. (Directer Durchgangsverkehr zwischen den Linien der Orientalischen und der Anatolischen Eisenbahn.) Aus Constantinopel wird berichtet, dass die Absicht besteht, zwischen den Linien der Orientalischen und der Anatolischen Eisenbahn einen directen Durchgangsverkehr einzurichten, so dass mittelst Errichtung einer Dampffähre in Constantinopel mit Gütern beladene Wagen ohne Umladen von einer Linie auf die andere übergehen können, was für den Handelsverkehr von grossem Vortheil wäre. Es verlautet, die Deutsche Bank würde, wenn der Sultan die Dampffähre genehmige, dem türkischen Staatsschatze eine Million Francs vorstrecken.

Frankreich. (Eröffnungstermin der elektrischen Eisenbahn Paris-Versailles. Am 1. Juni soll voraussichtlich die Eröffnung der neuen elektrisch betriebenen Eisenbahnlinie Paris—Versailles stattfinden. An der neuen Strecke, die vom Invalidenbahnhofe ausgeht, liegen ab Paris die Stationen Issy, Meudon-Valfleury, Chaville-Velizy und Viroflay.

Französische Colonien. (Project der Congo-Eisenbahn.) Wie aus Paris geschrieben wird, beschäftigen sich gegenwärtig die französischen Colonialkreise sehr lebhaft mit der Frage der Erbauung der Congo-Eisenbahn, der umso grössere Bedeutung beigelegt wird, als die vom Congo eingelaufenen neuesten Nachrichten wohl geeignet sind, die Aufmerksamkeit des Mutterlandes auf diese Colonie zu lenken. Bedauerlicherweise herrsche aber in Bezug auf die Erbauung dieser Eisenbahn keine Einigkeit und es sei vorauszusehen, dass die Ausarbeitung eines endgiltigen Projectes noch ziemlich viel Zeit in Anspruch nehmen werde. Als das Dringendste bezeichnen die Colonialkreise, dass die Regierung über die wirthschaftliche und politische Zukunft dieser afrikanischen Colonie zu einem praktischen Entschlusse komme. Der Congoforscher Fourneau empfiehlt den Bau einer Eisenbahnlinie von Libreville nach Wesso in Sangha. Diese Linie würde nach seiner Angabe allerdings eine Landschaft durchziehen, in der sich Schwierigkeit auf Schwierigkeit häufe, demgegenüber falle aber der Umstand ins Gewicht, dass sie waldreich, dichtbevölkert und wohlhabend ist. Einen grossen Theil dieses Gebietes nehmen weitausgedehnte Ortschaften ein, die von einem gastfreundlichen und ruhigen Volke bewohnt sind. Einzelne dieser Ortschaften seien mehrere Kilometer lang, woraus man sich eine Vorstellung von der Dichtigkeit der Bevölkerung machen könne. Der Endpunkt dieser Bahn läge in Sangha, welches ein Hauptproductionsgebiet ist, sie könnte übrigens auch noch nach Ober-Ubangi und Sehari verlängert werden. Die Gegner dieses Projectes befürworten die Herstellung einer Linie von Libreville bis zur Mündung der Alima. Nach dem ersten Projecte hätte die Bahn eine Länge von 1800 km und würde 270 Millionen Francs kosten, nach dem letzteren eine Länge von 1200 km, mit einem Kostenaufwande von 188 Millionen Francs. Dagegen wendet Fourneau ein, dass das zweite Project wohl eine malerische Landschaft durchschneiden würde, diese wäre aber arm und verhältnissmässig dünn bevölkert, sie böte nur eine Durchzugslinie und würde die reichen Gebiete bei Seite lassen. Es scheint nun, dass man sich jetzt beeilen will, eine Lösung zu finden, um der Colonie am Congo in gleicher Weise, wie in den anderen französischen Colonien, die Mittel zu wirthschaftlicher und politischer Entwicklung darzubieten.

[„Triester Zeitung."]

Schiffahrt.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im Mai 1902.)

Im Monate Juni 1902 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	Juni
Liverpool	„Athenian"	1—10
Bordeanx	„Baross"	1—10
Hamburg	„Pergamon"	1—10
Rotterdam	„Széchényi"	5—15
Rouen	„Jokai"	5—15
Liverpool	„Veria" (Cunard Line)	5—15
London	„Oria"	5—15
Rotterdam, Antwerpen	„Arad"	10—20
London	„Báthori"	10—20
Hull, Newcastle o/T	„Donro"	15—25
Liverpool	„Andalusian"	15—25
Lissahon,[1]) Antwerpen	„Nagy Lajos"	15—25
Pernambnco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos*	„B. Kemény"	25
Rouen*	„Balaton"	20—30
Glasgow*	„Szeged"	20—30
Bordeanx*	„Deák"	20—30
Hamburg	„Roma"	20—30
London	„Sultana"	20—30
Liverpool	„Pavia" (Cunard Line)	20—30

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers nicht genügend Ladnng angemeldet wird, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelaufen.

Import

Von	Nach	Dampfer	Juni
Liverpool	Finme	„Pavia" (Cunard Line)	1—10
London	„	„Matlekovits"	5—15
Bordeanx	„	„Tibor"	5—15
Liverpool	„	„Algerian"	5—15
Hull, Newcastle o/T	„	„Kolpino"	10—20
Rotterdam, Antwerpen	„	„Zichy"	10—20
Newcastle o/T	„	„Báró Fejérváry"	10—20
Hamburg	„	„Venezia"	10—20
Ronen	„	„Zrinyi"	15—25
Antwerpen	„	„Kálmán király"	15—25
Liverpool	„	„Fabian"	15—25
Ronen	„	„Stefánia"	15—25
London	„	„Anstria"	15—25
Glasgow	„	„Szent István"	20—30
Liverpool	„	„Cypria" (Cunard Line)	20—30
London	„	„Genoa"	20—30
Hamburg	„	„Byzanz"	20—30
Bordeaux	„	„Baross"	25./6-5/7
Rio de Janeiro, Santos . Triest, Fiume		„Petöfi"	25/6-5/7

Umschiffnngsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen nnd Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ostindien, China nnd Japan).

Mittelmeer-Dienst.

Linie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille—Spanien.

Ab Fiume: „Andrássy" am 5., „Rákóczy" am 12., „Szent László" am 19., „Kassa" am 26. Juni.

Ab Valencia: „Kassa" am 4., „Tisza" am 11., „Mátyás király" am 18., „Andrássy" am 25. Juni.

Balaton (Plattensee)-Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft. (Eröffnung der Schiffahrt.) Die Direction der Balaton-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass am 18. Mai l. J. der während der Wintersaison eingestellt gewesene Personen-Dampferverkehr, und zwar vorläufig auf den Strecken Siófok—Balaton-füred und Boglár—Répfülöp—Badacsony im Anschlusse an die Züge der Linie Budapest—Siófok—Boglár—Nagy-Kanizsa—Pragerhof fahrplanmässig eröffnet wurde.

Deutsches Reich. (Central-Actiengesellschaft für Tauerei und Schleppschiffahrt zu Ruhrort. Aus dem Geschäftsberichte 1901.) Während seit Jahrzehnten von Jahr zu Jahr eine erhebliche Steigerung des Güterverkehres auf dem Rhein zu verzeichnen war, ist, wie der Geschäftsbericht obiger Gesellschaft für das Jahr 1901 ausführt, im vergangenen Jahre von einem Verkehrsrückgang zu berichten. In der ersten Hälfte des Jahres trat er noch wenig in die Erscheinung, da auf Grund laufender Verträge bis zum August hin erhebliche Mengen von Rohstoffen (vor Allem Kohlen und Erze) zu befördern waren. Dagegen zeigte sich in der zweiten Jahreshälfte ein ausgesprochener Mangel an Transportgut, der sich umso schärfer ausprägte, als mit Ausnahme einer kurzen Zeit im November bis zum Jahresende ein aussergewöhnlich günstiger und gleichmässiger Wasserstand vorhanden war. Infolgedessen wurden die Fracht- und Schlepplohnpreise im wilden Wettbewerb masslos und bis auf einen Stand herabgedrückt, der weitaus die Gestehungskosten nicht deckte. Wenn die Gesellschaft gleichwohl ein besseres Ergebniss, als im Vorjahre, erzielt hat, so ist dies den durch den guten Wasserstand geschaffenen günstigen Betriebsverhältnissen und dem Umstande zu verdanken, dass es gelang, der Flotte der Gesellschaft eine ausgiebige Beschäftigung zu sichern. Nach Bestreitung der Anleihezinzen mit Mk. 68.850 (im Vorjahre Mk. 59.749) und nachdem für statuten- und vertragsmässige Gewinnantheile, sowie für Belohnungen an Beamte Mk. 22.000 vorweg gedeckt sind, beträgt der Rohgewinn Mk. 331.462 (Mk. 296.240) zu folgender Verwendung: Abschreibungen Mk. 216.733 (Mk. 187.309), 6 pCt. (6 pCt.) Dividende = Mk. 108.000 (wie im Vorjahre) und Vortrag Mk. 6728 (Mk. 930). Es wurden befördert von den Ruhrhäfen nach den Stationen bis einschliesslich Mannheim 1,051.443 t (943.545 t) in 1448 (1393) Schiffen; auf der Strecke von Mannheim nach Strassburg 241.224 t (63.876 t) in 389 (106) Schiffen und von Rotterdam-Dordrecht nach den Ruhrhäfen 8751 t (90.659 t) in 13 (107) Schiffen. Ausserdem wurden befördert leer zu Berg 94 (87), leer zu Thal 732 (685) Schiffe, beladen zu Thal 111 (99) Schiffe mit 35.561 t (21.245 t) Ladung. Der Verkehr in dem gepachteten Lagerhaus im neuen Rheinhafen in Strassburg entwickelt sich befriedigend. Ein Radschleppdampfer wurde zum Zwecke des Ausschlachtens verkauft, dagegen ein nener Radschlepper vorzugsweise zur Verwendung auf der Strecke von Mannheim nach Strassburg in Auftrag gegeben. Die Ablieferung ist auf Anfang September 1902 vereinbart. Hauptsächlich zur Verwendung im Hafen von Rotterdam wurde die Anschaffung eines Bugsirschraubendampfers, sowie eines Leichterfahrzeuges beschlossen. An Stelle des Verwaltungsgebäudes in Ruhrort, das unzulänglich ist, wurde die Errichtung von Neubauten beschlossen. Aus dem Vermögensausweis ist zu erwähnen, dass die Schleppboote (6 Räder, 8 Tauer und 3 Schraubenboote) mit Mk. 1,310 000 (Mk. 1,365.500) und die Schleppkähne (40 eiserne Kähne) mit Mk. 1,476.000 (Mk. 1,530.000) im Buchwerthe verzeichnet sind. [„Köln. Zeitung."[

Neues Schwimmdock des Consortiums Martinolich, Negri, Pizetti & Co. in Triest. Der am 14. Mai in Triest angekommene Theil des von dem Consortium Martinolich, Negri, Pizetti & Co. erworbenen Schwimmdocks, welches der „Tr. Ztg." zufolge an der inneren Ecke des Wellenbrechers im neuen Hafen festgelegt wurde, misst 60 m in der Länge und 17 m in der Breite und besitzt eine Tragfähigkeit von 2000 t. Ein zweiter binnen kurzer Zeit zu erwerbender Theil wird 40 m lang und ebenfalls 17 m breit sein und 1500 Tonnen Tragfähigkeit besitzen. Mit dem Dock wird eine Schiffs-Reparaturwerkstätte verbunden werden, welche eine Fläche von 110 m Länge und 9 m Breite auf dem Wellenbrecher occupiren soll. Sowohl zur Aufstellung des Docks, als auch zur unentgeltlichen Ueberlassung des Raumes für die Werkstätte wurde seitens der Seebehörde die Bewilligung ertheilt. Die Anlagekosten werden mit K 700.000 geschätzt.

Amerika. (Bau eines elektrischen Schwimmdocks für den Hafen von New-York.) Wie das „Dresdner Journal" berichtet, ist ein elektrisches Schwimmdock zum erstenmale für den Hafen von New-York gebaut worden, das übrigens auch das grösste der Welt zu sein scheint. Es besteht aus drei Abtheilungen mit einer Gesammtlänge von 150 m. Jedes der Pontons besitzt eine Breite von 36 m und eine Tragfähigkeit von 150.000 t. Es ist ferner noch in 6 Abtheilungen getheilt, um ihm jede beliebige Neigung geben zu können. Die eigentliche Merkwürdigkeit dieses Bauwerkes besteht in der Anwendung der Elektricität zum Zwecke der Entleerung des Docks. Diese wird bewirkt durch zwei Pumpen in jeder Abtheilung, zu deren Betrieb je ein Motor mit 75 HP dient. Die Motoren befinden sich auf dem obersten Theile des Docks 15 m über den Pumpen. Der Strom langt mit einer Spannung von 6600 Volts an und wird, bevor er den Motoren zugeleitet wird, auf eine Spannung von 240 Volts umgeformt. Die Kraft der Pumpen ist genügend, um ein Schiff von 9000 t in 51 Minuten zu heben.

Die grössten Schiffahrtsgesellschaften der Welt. (Statistische Mittheilungen.) Die „Hamb. Nachrichten" veröffentlichen im obigen Gegenstande eine Zusammenstellung, der Nachstehendes entnommen wird: Die neuesten Vereinbarungen zwischen den atlantischen Dampfergesellschaften haben die allgemeine Aufmerksamkeit verstärkt auf die grossen Rhedereien der seefahrenden Nationen gelenkt. Ueberblicken wir, soweit die vorliegenden Geschäftsberichte und die in den englischen Fachblättern abgedruckten Tabellen und Jahresabrechnungen es gestatten, die Reihe der grössten Schiffahrtsgesellschaften, wie sie sich im Jahre 1902 darstellt, so sehen wir an der Spitze, wie in den letzten Jahren immer, die deutschen Gesellschaften Hamburg — Amerika-Linie mit 661.355 Registertons und Norddeutscher Lloyd mit 587.070 Tons. Es folgen dann englische Rhedereien, unter denen jedoch nicht die jetzt im Vordergrunde des Interesses stehenden atlantischen Gesellschaften die grössten sind. Die Die British India Steam Nav. Co. verfügt über 448.950, die Firma Elder, Dempster & Co. verfügt über 396.680, die Peninsular and Oriental Co. über 320.351 Tons. Die von den Amerikanern angekaufte Leyland Line ist für Anfang dieses Jahres nur noch mit 276.653 Tons bezeichnet — d. i. etwa 50.000 Tons weniger als im Vorjahre — beim Verkauf scheinen Abtretungen stattgefunden zu haben. Die nächstgrösste ist die White Star Line mit 265.634 Tons, die Union Castle Line mit 255.463 Tons, die Firma Ellermann mit 217.440 Tons. In England gibt es ausserdem 15 Rhedereien mit einer Tonnage zwischen 200.000 und 100.000. Es sind das der Grösse nach Ocean Steamship Co., Clan Line, Wilson, Atlantic Transport, Lamport & Holt, Shell, Harsison, Pacific Nav. Co., Allan Line, Anchor Line, Dominion Line, Cunard Line, Prince Line, Maclay & M'Intyre, Andrew Weir & Co. In Deutschland sind ausser den beiden genannten Rhedereien mit über 100.000 Tons noch zu nennen: Die Bremer Gesellschaft Hansa mit 145.367 Tons, die Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft mit 124.145 Tons, die Deutsch-Australische Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit 101.152 Tons und seit dem Jahresanfang, wo sie 99.303 Tons hatte, hat vielleicht auch die Hamburger Gesellschaft Cosmos diesen Stand erreicht. Im gleichen Range ihrer Tonnage nach kommen ausser den genannten englischen, deutschen und amerikanischen Gesellschaften nur noch vereinzelte Betriebe anderer Staaten in Betracht. Frankreich stellt zu den grossen Rhedereien die Compagnie de Messageries Maritimes und die Compagnie General Transatlantique mit je zwischen 200.000 und 300.000 Tons. In Italien erreicht die Navigazione Generale einen Umfang von 189.023 Tons. Dänemark schliesst sich mit der Forenede Dampskibs Selskab und ihren 125.904 Tons an. In Russland dürfte die Schiffahrts- und Handelsgesellschaft den Umfang von 200.000 Tons erreicht haben und in Oesterreich der Oesterreichische Lloyd einen ungefähr gleichen Umfang aufweisen. In Asien stellt Japan die Flotte der Nippon Yusen Kaisha mit 220.774 Tons zu der Liste. Die Holland — Amerika-Linie, die ebenfalls unter den grossen transatlantischen Gesellschaften viel genannt wurde, hat nur 63.921 Tons. Die Flotten der deutschen Gesellschaften sind nicht nur die grössten, sie arbeiten auch mit dem neuesten Schiffsmaterial. Das Durchschnittsalter ihrer Flotten liegt bei allen 6 deutschen Gesellschaften, die oben genannt sind, zwischen $4^1/_2$ und 7 Jahren. Soweit für die fremden Gesellschaften genau übereinstimmende Angaben vorliegen, kann angeführt werden, dass die dänische Gesellschaft ein Durchschnittsalter von 13·9 Jahren hat, die japanische von 11, die italienische von 21·5, die Holland—Amerika-Linie allerdings entsprechend den deutschen von 5·5 Jahren. Unter den englischen hat die Peninsular and Oriental Co. 9·3 Jahre, die Cunard Line 9·9 Jahre Durchschnittsalter. Die Zusammenstellung der grossen Gesellschaften lässt auch erkennen, worin der zahlenmässige und organisatorische Vorsprung der führenden deutschen Rhedereien begründet liegt. Während die grössten der fremden Gesellschaften theils die atlantische Fahrt, theils die Fahrt zwischen Europa und dem östlichen Asien pflegen, vereinigen die deutschen Gesellschaften beide Fahrtziele und seit dem Zeitpunkte, wo sie beide Theile ihres Betriebes in Fracht- und Passagierfahrt voll entwickelt hatten, datirt ihr Vorsprung vor

den englischen und französischen Linien, die vordem an der Spitze standen. Auch die Ausdehnung ihrer Fahrten auf die verschiedensten sonstigen Routen und die Gründung eigener Anschluss- und Küstenlinien über See hat dazu beigetragen, dass die deutschen Gesellschaften gleichmässiger arbeiten, umfassender disponiren, ihr Material planmässiger, vielseitiger und vollständiger ausnützen und rascher erneuern konnten, als die auf ein engeres Arbeitsfeld angewiesenen ausländischen Mitbewerber.

Bau eines Molo in der Bucht von Radovnja (Insel Brazza.) Das „Triester Tagblatt" entnimmt den „Kundmachungen für Seefahrer" Folgendes: Wie die k. k. Seebehörde in Triest mittheilt, wird demnächst in der Bucht von Radovnja (Insel Brazza), etwa 1 km westlich von San Martino, mit dem Bau eines 18 m langen und 10 m breiten Molo begonnen werden, an welchem sich in nordwestlicher Richtung ein 42 m langer Rivatract anschliessen wird. Der Molo wird die Richtung Südwest-Nordost einhalten und mit seinem Kopfe über 8—9 m Wassertiefe zu stehen kommen, während die Rivakante über 2 m Wassertiefe erbaut wird. Die betreffenden Hafenwerke werden im südwestlichen Theile der Bucht von Radovnja, und zwar 70 m von der südwestlichen Spitze der Bucht gegen das Innere zu errichtet werden. Von Selca nach der Bucht von Radovnja ist eine Fahrstrasse gebaut worden.

Verschiedene Mittheilungen.

Innsbrucker Mittelgebirgsbahn. (Generalversammlung.) Am 15. März fand in Innsbruck unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Bürgermeister Wilhelm Greil und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Bezirkscommissärs Felix Gabos die diesjährige (2) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Innsbrucker Mittelgebirgsbahn statt. Bei derselben waren 11 Actionäre erschienen, welche ein Actiencapital von K 638.000 mit 319 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte waren die Ergebnisse des Jahres 1901 befriedigende. Die Transporteinnahmen stellten sich auf K 76.410 (gegen K 70.504), die verschiedenen Einnahmen auf K 2540, die Betriebsauslagen betrugen K 47.496 (gegen K 34.712), so dass sich ein Ueberschuss von K 31.454 (gegen K 35.792) ergab. Zur Verfügung der Generalversammlung stand inclusive des Vortrages von K 13.010 ein Reinerträgniss von K 44.463 (gegen K 39.286). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ferner beschloss sie, aus obigem Reinerträgnisse K 629 dem Reservefonds zuzuwenden, eine 4percentige Vorzugsdividende an die Prioritätsactien, eine 2percentige Dividende an die Stammactien (gegrn 4 pCt.) zur Ausschüttung zu bringen und den Rest per K 11.834 auf neue Rechnung vorzutragen. Das ausscheidende Verwaltungsrathsmitglied Oberingenieur Ferdinand Reiter, sowie der bisherige Revisionsausschuss wurden wiedergewählt. Zum Verwaltungsrathspräsidenten wurde neuerlich Bürgermeister Wilhelm Greil, zu dessen Stellvertreter Magistratsrath Heinrich Gschiesser erwählt. [E.-M.-Z. 17.059.]

Reichenberger Strassenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 21. März 1902 fand in Reichenberg unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Theodor Freiherr von Liebig und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Bezirkshauptmann Dr. Victor Ritter von Steffek, die (4.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Reichenberger Strassenbahn-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 10 Actionäre anwesend, welche 3750 Actien mit 375 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im abgelaufenen Jahre 1901 die Einnahmen K 216.806·37 (gegen 1900 + K 12.339·35), die Ausgaben K 153.922·30 (— K 17.195·20), der Gewinn K 62.884·07 (+ K 29.534·55). Znzüglich des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 20.000 standen K 82.884·07 (+ K 42.172·71) zur Verfügung der Generalversammlung. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden von der Generalversammlung genehmigt nnd wurde folgende Verwendung des Gewinnes per K 82.884·07 beschlossen.

Dotirnng des Erneuerungsfonds K 22.000 (+ 3105·24), Dotirung des Reservefonds K 567 (— K 124), Gratificationen K 1361 (+ K 244·40) und Vortrag auf neue Rechnung K 58.956·07 (+ K 38.956·07). Ferner erfolgte die Wiederwahl des aus dem Verwaltungsrathe ausgeschiedenen Mitgliedes Director Alfred Herzfeld; mit der Wahl des bisherigen Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 20.430.]

Localbahn Mori-Arco-Riva, a. G. (Generalversammlung.) Am 24. März 1902 fand in Bozen unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Sigmund Schwarz und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Josef Ritter von Falser, k. k. Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Bozen, die diesjährige (11.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Mori-Arco-Riva (am Gardasee) statt. Bei derselben waren 11 Actionäre erschienen, welche 2450 Actien vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellen sich im abgelaufenen Betriebsjahre die Einnahmen aus dem Personenverkehre auf K 190.319 (gegen 1900 + K 13.262), aus dem Güterverkehr auf K 95.462 (+ K 11.755). Die verschiedenen Einnahmen betrugen K 9185, dem gegenüber stellten sich die eigentlichen Betriebskosten auf K 152.465 (+ K 13.078), die sonstigen Auslagen auf K 10.325 (— 4663), so dass sich ein Ueberschuss von K 132.178 (+ K 15.500) ergab. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ferner beschloss sie, aus dem Reingewinne per K 132.178 zuzüglich des Gewinnvortrages aus dem Jahre 1900 per K 449 den Reservefonds mit K 6600, den Amortisationsfonds mit K 3200 zu dotiren, K 23.520 zur Vertheilung einer 4percentigen Dividende an die Prioritätsactien lit. A, K 48.420 zur Vertheilung einer 5percentigen Dividende an die Prioritätsactien lit. B und K 41.400 zur Vertheilung einer 4½percentigen (im Vorjahre 4percentige) Dividende an die Stammactien zu verwenden und den Rest per K 9486 auf neue Rechnung vorzutragen. Nach erfolgter Wiederwahl des ausscheidenden Verwaltungsrathsmitgliedes Johann Kofler wurde der Revisionsausschuss gewählt, womit die Generalversammlung schloss.

Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt. (Generalversammlung.) Am 9. April fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Dr. Guido Freiherr von Clauer und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Ministerialrath Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonnot, die diesjährige (11.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Oesterreichischen Eisenbahnverkehrsanstalt statt. Bei derselben waren 18 Actionäre erschienen, welche 20.920 Actien mit 2089 Stimmen vertreten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im abgelaufenen Geschäftsjahre die Betriebseinnahmen K 1,719.364 (gegen K 1,897.842), die Betriebsausgaben K 185.987 (gegen K 170.791), zu Abschreibungen auf den Wagenpark wurden K 553.879 (gegen K 547.197) verwendet; die Steuern stellten sich auf K 145.673 (gegen K 160.825). Nach Abzug des Zinsensaldos und nach Zurechnung des Gewinnvortrages bezifferte sich das Reinerträgniss auf K 959.093 (gegen K 1,155.130). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorinm. Ferner beschloss dieselbe, dem Reservefonds K 44.156, dem Verwaltungsrathe und der Direction K 22.078, bezw. K 8831 als Tantième, dem Pensionsfonds K 20.000 zuzuweisen, eine Dividende von 10 pCt. an die Actien zur Vertheilung zu bringen und K 64.028 auf neue Rechnung vorzutragen. Die infolge einer getroffenen Vereinbarung nicht mehr erforderliche Depotplatzreserve per K 70.000 wurde als Steuerreserve gewidmet. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Baron Clauer und Hofrath von Poschacher, sowie der bisherige Revisionsausschuss wurden wiedergewählt. In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung constituirte sich der Verwaltungsrath in der bisherigen Weise, indem Baron Clauer und Hofrath von Poschacher neuerlich zum Präsidenten und Vicepräsidenten erwählt wurden.

[E.-M.-Z. 19.755.]

M. WOLF
k. u. k. Hoflieferant 664
Wien, VI. Mariahilferstrasse 29
Telephon 4435
Uniformen, feine Civil-Garderobe.
Preiscourante auf Wunsch.

„COURIER"
Internationales Reise- und Fahrkarten-Bureau
NAGEL & WORTMANN 663
Fahrkarten-Stadtbureau der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn
FAHRKARTENBUREAU der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
WIEN, I. Operngasse 6. — ABBAZIA, Südbahn Hotel Stefanie.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung

auf

Lieferung mineralischer Kohle und Coaks für Locomotivbetrieb.

Bei den k. k. Staatsbahndirectionen Wien und Krakau gelangt die Lieferung des Bedarfes an mineralischer Kohle und Coaks für die Zeit vom 1. Jänner 1903 bis 31. December 1903 im Ausmasse von 1,441.000 t, beziehungsweise 435.000 t im Wege schriftlich an die vorgenannten k. k. Staatsbahn-Directionen einzubringenden Offerte zur Vergebung.

Es können beliebige Sorten offerirt werden; in allen Fällen ist jedoch die Sorte, sowie die Maschen- (Loch-Weite) des für dieselbe in Verwendung stehenden Siebes anzugeben; ferner aus welchen Schächten die Kohle gefördert wird, ob selbe im gewaschenen oder ungewaschenen, und in welcher Korngrösse, beziehungsweise bei Förderkohle, in welchem Mischungsverhältnisse die offerirte Kohle geliefert würde.

In den Offerten über Braunkohle ist zutreffendenfalles die unentgeltliche Mitlieferung von Staubkohle (Lösche) mit Angabe des verhältnissmässigen Quantums beizufügen.

Ausser dem offerirten Quantum ist der Preis per Tonne in Kronen und Hellern franco Waggon der Abstellstation, welche eine Station der k. k. österreichischen Staatsbahnen sein muss, anzugeben, und zwar zerlegt in Grubenpreis und Frachtspesen, unter Angabe eventueller Refactien.

Die der Offertstellung zugrunde zu legenden allgemeinen und besonderen Bedingnisse können bei allen k. k. Staatsbahn-Directionen, die bei der Offertstellung zu benützenden Offertformularien jedoch nur bei den k. k. Staatsbahn-Directionen Wien und Krakau behoben werden und werden dem Offerenten über Verlangen zugesendet.

Die vorschriftsmässig gestempelten und gehörig belegten Offerte sind versiegelt mit der Aufschrift **„Offert zur Lieferung mineralischer Kohle und Coaks“** versehen bis längstens **16. Juni l. J., Mittags 12 Uhr,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien, beziehungsweise Krakau abzugeben und haben die Offerenten für die Einhaltung der Offerte bis 31. Juli l. J. verbindlich zu bleiben.

Offerte, welche nach Ablauf des Einreichungstermines einlangen, bleiben unberücksichtigt

Die ausgeschriebenen Mengen vertheilen sich wie folgt:

K. k. Staatsbahn-Direction	Wien	286.000 t
„ „ „	Linz	143.000 t
„ „ „	Innsbruck	154.000 t
„ „ „	Villach	198.000 t
„ „ „	Triest	17.000 t
„ „ „	Pilsen	256.000 t
„ „ „	Prag	318.000 t
„ „ „	Olmütz	69.000 t
	Insgesammt	1,441.000 t
K. k. Staatsbahn-Direction	Krakau	180.000 t
„ „ „	Lemberg	135.000 t
„ „ „	Stanislau	120.000 t
	Insgesammt	435.000 t

Wien, im Mai 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Krakau beabsichtigt, die Lieferung nachbenannter Einrichtungen für den elektrischen Betrieb und elektrische Beleuchtung für die Werkstätte Neu-Sandez im öffentlichen Offertwege zu vergeben.

1. **Einrichtung der elektrischen Primärstation exclusive Drehstrommaschine;**
2. **Adaptirung einer Locomotivschiebebühne für elektrischen Betrieb;**
3. **1 Stück Elektromotor von 30 HP zum Antrieb eines Compressors;**
4. **1 Stück Elektromotor von 20 HP zum Antrieb der Dreherei;**
5. **1 Stück Elektromotor von 20 HP zum Antrieb der Tischlerei;**
6. **1 Stück Elektromotor von 6—7·5 HP zum Antrieb des Exhaustors;**
7. **1 Stück Elektromotor von 2·5 HP zum Antrieb des Ventilators;**
8. **Eine elektrische Beleuchtung, bestehend aus 3 Bogenlampen und ca. 100 Glühlampen;**
9. **die Leitungen für Anschluss obiger Anlagen an die Centralanlage.**

Die Lieferung hat auf Grund der allgemeinen und besonderen Bedingnisse, sowie der genauen Beschreibungen der ausgeschriebenen Gegenstände und der Situationspläne zu erfolgen.

Diese Behelfe sind im Bureau für Zugförderungs- und Werkstättendienst der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction erhältlich.

Für die vorgenannten Lieferungen werden vorschriftsmässig gestempelte, gesiegelte Offerte mit der Aufschrift: **„Offerte für Lieferungen von Einrichtungen für den elektrischen Betrieb und elektrische Beleuchtung“** bis zum **17. Juni, Mittags 12 Uhr,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 18. Juni 1902, um 10 Uhr Vormittags, bei der k. k. Staatsbahn-Direction statt und steht es dem Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

Die Offertpreise sind franco Station Oświęcim der k. k. österr. Staatsbahnen, inclusive aller Nebenspesen zu erstatten.

Dem Offerte sind Zeichnungen der offerirten Maschinen beizuschliessen.

In dem Offerte ist die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis zum 9. September 1902 im Worte bleibt.

Den Offerenten steht es frei, auch nur auf einzelne der ausgeschriebenen Gegenstände zu offeriren.

Die k. k. Staatsbahn-Direction behält sich ausdrücklich vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Krakau, im Mai 1902.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnisch-Hercegovinischer Personenverkehr.

Einführung des Nachtrages II zu dem vom 1. Jänner 1898 giltigen Tarife.

Mit 1. Juli 1902 gelangt der Nachtrag II zu dem vom 1. Jänner 1898 giltigen Tarife für obbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Der Nachtrag enthält eine Reihe von Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten österreichischen Verwaltungen zum Preise von 20 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 24. Mai 1902. [456]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Sächsische Staatsbahnen.

Einführung neuer Fahrkarten.

Mit 15. Mai 1902 gelangten directe Fahrkarten für einfache Fahrt, bezw. Rückfahrkarten und Gepäckfrachtsätze von Stationen des Directionsbezirkes Kattowitz nach Karlsbad B.E.B., Teplitz und Marienbad zur Einführung.

Wien, am 23. Mai 1902. [457]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. (Tarif, Theil II, Heft 1.)

Berichtigung eines Druckfehlers.

Mit sofortiger Giltigkeit ist der auf Seite 115 des obgenannten Tarifes enthaltene Frachtsatz des Specialtarifes IIIa für die Relation Hruschau—Podwołoczyska (Bhf.) transito von „277“ auf „377“ Heller zu berichtigen.

Wien, am 24. Mai 1902. [458]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Theilweise Aufhebung der Kundmachung der Bahnverwaltungen vom 1. Mai 1889, aufgenommen im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 64 ex 1889 sub Pos. 420, betreffend die Zurichtung, Signirung und Auflieferung der Fleischtransporte aus Galizien und der Bukowina nach Wien (Grossmarkthalle).

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1902 werden die Bestimmungen der Kundmachung der Bahnverwaltungen vom 1. Mai 1889, betreffend die Zurichtung, Signirung und Auflieferung der Fleischtransporte aus Galizien und der Bukowina nach Wien (Grossmarkthalle), welche die Bedingungen feststellen, unter welchen Nebenbestandtheile von geschlachteten Thieren zum Bahntransporte zugelassen werden, dahin abgeändert, dass die Absätze 3 und 4 des Punktes 1 zu entfallen haben.

Sinngemäss ist das in Absatz 5 enthaltene Wort „ebenfalls“ zu streichen.

Wien, am 25. Mai 1902. [459]

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Ausgabe von Ferienkarten.

Auf den kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und den mitverwalteten Privateisenbahnen werden vom 18. Juli 1902 an Ferienkarten in Gestalt von Monatskarten und Monatsnebenkarten zur Fahrt in I., II. oder III. Classe ausgegeben, deren Geltungsdauer von da an beginnt und am 17. August 1902 Mitternacht erlischt. Das Nähere ist aus den Schalteranschlägen auf den Stationen ersichtlich.

Dresden, am 26. Mai 1902. [460]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr. (Einführung der Tarif-Nachträge X zu den Heften 1—4 und 6.) Am 1. Mai 1902 treten die Nachträge X zu den Tarifheften 1—4 und 6 in Kraft. Dieselben enthalten neben verschiedenen bereits früher veröffentlichten Tarifmassnahmen

1. Aufhebung der Entfernungen für die Station Lagerhof bei Gesundbrunnen Berlin des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin;
2. Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;
3. Aenderungen von Stationsnamen;
4. Aenderungen und Ergänzungen der Kilometertafeln I (Einbezogen sind die Stationen Hochspeyer (alt) der Pfälzischen Bahnen, Basel—St. Johann der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, sowie Baiersbronn, Fischbach, Freudenstadt Stadtbahnhof, Friedrichsthal in Württemberg, Klosterreichenbach, Onstmettingen, Thailfingen und Truchtelfingen der Württembergischen Staatsbahnen);
5. Entferungen für die neu einbezogenen Stationen Dallgow-Döberitz, Finkenheerd, Fürstenberg a. d. Oder, Neuzelle, Wellmitz und Wildpark des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin, Altwasser, Landeck in Schlesien, Rückers-Reinerz, Seitenberg an der Biele des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau, Sonnefeld, Weidhausen Herzogthum Coburg des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt, Beeskow Staatsbahnhof des Eisenbahn-Directionsbezirkes Halle a. S. und Trebbichau des Eisenbahn-Directionsbezirkes Magdeburg, Beeskow N.-L. der Niederlausitzer Eisenbahn, Kappel bei Lenzkirch, Markdorf, Meersburg und Mimmenhausen-Neufrach der Badischen Staatsbahnen, sowie abgeänderte Entferungen für die Stationen Ueberlingen der Badischen Staatsbahnen;
6. Aenderungen und Ergänzungen der Stationstarifabellen;
7. Einführung, Aenderungen, Ergänzungen und Aufhebungen von Ausnahmetarifen (erweitert ist der Ausnahmetarif 2 — Rohstofftarif — im Verkehr mit den Stationen der Badischen Staatsbahnen, aufgehoben der Ausnahmetarif 26 für Zucker im Verkehr nach Basel);
8. Berichtigungen;
9. Ergänzung von Anhängen.

Insoweit durch die Nachträge Frachterhöhungen herbeigeführt werden, bleiben die seitherigen niedrigeren Sätze noch bis einschliesslich 14. Juni 1902 in Geltung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen die Nachträge auch käuflich zu haben sind.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1901. (Berichtigung.) In der im „Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch.“ Nr. 45 vom 22. April 1902 verlautbarten Kundmachung obigen betreffs ist in der 2. und 3. Zeile statt Nachtrag II zu setzen Nachtrag I.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1251	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Baumaterialien, Bauwerkzeuge, Bauinventar- und Ausrüstungsgegenstände	allen Stationen der St.E.G.	Prag-Hrahovka St.E.G. transit, Kolin St.E.G. transit, Pardubitz St.E.G. transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	Verschieden	Verschieden	30% Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des Localtarifes der St.E.G., sowie des Anhanges der St.E.G.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die Bauleitung der Localbahn Světlá-Ledeč-Kačov als Empfänger lautend, vorzulegen bis längstens Ende März 1903	Das Aufladen der Sendungen obliegt dem Absender
1252	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspackete) als Gepäck	Pardubitz St.E.G.	Hohenmauth	Vorheriges schriftliches Ansuchen an die Direction der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft behufs Festsetzung der Züge, mit welchen die Expedition zugelassen wird, sowie des Maximalgewichtes der mit den zugelassenen Zügen zu befördernden Packete. Abfertigung erfolgt mittelst Gepäckscheines, d. i. ohne Behinderung eines (Bil.-) Frachtbriefes. Jedes Zeitungspacket muss in einer conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit deutlicher, vorher namhaft zu machenden Adresse stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckcasse aufgeliefert werden. Die entfallenden Transportgebühren sind jedesmal sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Aufnahmsbescheinigung wird nicht ausgefertigt. Eine Avisirung der Zeitungspackete findet nicht statt; der Adressat hat vielmehr für die rechtzeitige Abnahme derselben in der Adressstation vorzusorgen. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangspflichtigen Güter durch denselben entstehen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif		Tarifmässige Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter, bezw. die auf Grund der Bestimmungen des Tarifes, Theil I (Abtheilung B), vom 1. Jänner 1902 unter A—II—a)—1 sich ergebenden Frachtsätze, falls den daselbst normirten Bedingungen entsprochen ist	Im Kartirungswege		Im Falle der Beförderung mit Schnellzügen erhöhen sich die Frachtsätze um 50 Percent. Geringste Frachtgebühr bei der Beförderung mit Schnellzügen . . . 60 Heller per Sendung " " " Personenzügen . . . 40 " " exclusive der Stempelgebühr von 10 Hellern per Expedition " "

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1253	k. k. österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation der Pos. D—13 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Prag (k.k.St.B.) Teplitz (A.T.E.) und Teplitz-Waldthor	Cerovglie	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	173 Heller 197 Heller		Im Kartirungswege		
1254	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Minium aus Pos. F—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Pörtschach am See	Schatzlar (L.B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen	vom 10. Juni 1902 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif, Theil II, Heft 1, für den Nord-Südösterr. Eisenbahnverband	524 Heller	511 Heller	13 Heller	Im Kartirungswege		
1255	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Garne der Pos. G—3 a	Ober-Eggendorf Pottendorf-Landegg Ebreichsdorf Leobersdorf Felixdorf Wr. Neustadt Neunkirchen Littai Matrei	Szombathely	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Die Sendungen müssen für eine Baumwollwaaren-Fabrik in Szombathely bestimmt sein und daselbst zur Verarbeitung gelangen	vom 15. Juni 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	114 123 132 123 114 104 123 296 567	96 104 112 104 96 88 104 238 392	18 19 20 19 18 16 19 58 175	Im Kartirungswege		
				Innsbruck					583	401	182			
				Leoben					225	188	37			
				Leibnitz					206	197	9			
									Heller inclus. ungar. Steuer					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1256	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Eisenbahnwagen auf eigenen Rädern laufend: a) Personenwagen, b) Lastwagen	Arad	Cormons transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut. Die Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen nach italienischen Stationen zur Aufgabe gelangen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) K 112.90 h per Achse b) K 82.71 h „ „		Im Kartirungswege		

Im Nu entfernt den Rost
„Antoxin". Erspart 5/6 Arbeitszeit und eine Menge Putzwolle.
„Rostschutzöl" schützt jeden Gegenstand vor Rost unter allen Verhältnissen. 655
Linhan & Petzold WIEN III, Mathäusgasse 8.

Specialfabriken für
Pumpen und Waagen
Grösstes Lager. 669
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

Das beste, billigste und dauerhafteste Rostschutzmittel für Eisenconstructionen!
„ROSTINIT"
Schuppenfarbe von Dr. J. WERBER
WIEN VII
Fabrik: Corneliusgasse 10. Comptoir: Gumpendorferstr. 63G
„Rostinit" wurde auf sämmtlichen bisher beschickten Ausstellungen als der wirksamste Rostschutzanstrich mit den höchsten Preisen ausgezeichnet. So in Paris: Gold. Medaille, London: Gold. Medaille und Ehrendiplom, Lyon: Grand Prix und Gold. Medaille. 672

JULIUS PINTSCH
WIEN, IV. Schleifmühlgasse 1.
Fabrik für Gasmesser, Gasapparate und Laternen. 670
Mechanische Werkstätte u. Metallgiesserei
übernimmt den Bau und Betrieb von Gasanstalten für Steinkohlengas, Leuchtwassergas System Humphreys & Glasgow (besonders als Ergänzung für bestehende Steinkohlengasanstalten), Oelgas und Acetylengas.
Gasbeleuchtungs-Einrichtungen
für Eisenbahnwaggons, Locomotiven etc.
= = Gascompressions- und Füllanlagen. = =
Leuchtthurm-Einrichtungen u. Leuchtbojen. Geschweisste Kessel, geschweisste Holzstoffkocher. . . Specialfabrik für Bau v. Laternen aller Art.
Ausschliesslicher . . . . Licenzträger für Deutschland und . . Oesterreich-Ungarn . . . . . der . . . . .
Slavianoff-Benardos'schen Patente für elektr. Giess- und . . . . . Schweissverfahren.

Königshofer Cementfabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Hegelgasse 8, offerirt 677
Schlacken-Cement
in stets gleichmässiger, insbesondere auch bei den Wiener Communalbauten, sowie bei den bedeutendsten Eisenbahnbauten (Jeschken-Tunnel, Elbe-Brücke der Aussig-Teplitzer Bahn) etc. im weitesten Umfange erprobter Qualität zu billigsten Preisen. — Anfragen und Bestellungen erledigt umgehend die Direction der Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Hegelgasse 8. Telephon 9265.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 61. **Wien, 31. Mai 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Der Umbau der Leipziger Bahnhöfe. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Unterlassung der gemäss § 29 des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, vom Betriebsunternehmer oder Betriebsleiter zu erstattenden Unfallsanzeige an die politische Behörde erster Instanz kann eine Schadenersatzpflicht des Unternehmers für den Verlust der dem Versicherten wegen des Betriebsunfalles nach dem erwähnten Gesetze sonst gebührenden Entschädigungsrente begründen.

(Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 11. December 1900, Z. 14.856.)

Kläger war bei einem von der beklagten Firma übernommenen Eisenbahnbaue als Maurer gegen Taglohn beschäftigt und von der Genannten bei der zuständigen Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt gegen Betriebsunfälle versichert. Bei Versehung seiner Arbeiten begegnete ihm ein Unfall, welcher eine schwere körperliche Verletzung nach sich zog. Da jedoch einerseits die Betriebsunternehmung die ihr durch § 29 des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, zur Pflicht gemachte Anzeige an die politische Behörde nicht erstattet hat und infolgedessen die nach § 31 des citirten Gesetzes von Amtswegen vorzunehmende Feststellung der aus dem Unfalle für den Kläger sich ergebenden Entschädigung unterblieben ist, andererseits aber auch der Kläger binnen der im § 34 des citirten Gesetzes bestimmten Jahresfrist seinen Anspruch auf Entschädigung nicht geltend gemacht hat, wurde der vom Kläger nachträglich erhobene Anspruch auf Ersatzleistung von dem Vorstande der Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt wegen eingetretener Verjährung im Sinne der letztgenannten Gesetzesstelle zurückgewiesen.

Die vom Kläger bei dem Schiedsgerichte der Anstalt gegen diese letztere eingebrachte Klage hatte aus demselben Grunde keinen Erfolg. Kläger begehrt nun mit der Behauptung, dass er durch den erlittenen Unfall, welcher als Betriebsunfall angesehen werden müsse, gänzlich erwerbsunfähig geworden sei, dass der von der Baufirma angestellte Maurerpolier, dem der Kläger unterstand, von dem Unfalle noch am selben Tage Kenntniss erhalten habe und dass die Bauunternehmung durch die Unterlassung der ihr gemäss § 29 des Unfallversicherungsgesetzes obliegenden Anzeige den dem Kläger entstandenen Verlust seiner Ersatzansprüche verschuldet habe, im Rechtswege die Verurtheilung der Baufirma zur Zahlung der lebenslänglichen Rente, welche ihm bei rechtzeitiger Anzeige und Anmeldung nach den darüber bestehenden Vorschriften von der Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt hätte bemessen und ausgezahlt werden müssen.

Das Processgericht erster Instanz wies die Klage ab, weil das Unfallversicherungsgesetz auf die Nichtbefolgung der Anzeigepflicht, zu welcher die Betriebsunternehmung wohl der politischen Behörde, nicht aber dem Versicherten gegenüber verpflichtet und welche öffentlichrechtlicher Natur sei, für die Unternehmung keine civilrechtlichen Folgen, sondern nach § 52 nur Geld- und Arreststrafen gesetzt hat, Kläger den Verlust seiner Ansprüche durch deren verspätete Anmeldung selbst verschuldete und er übrigens gemäss § 46 U.-V.-G. nur in dem hier nicht zutreffenden Falle gegen die Betriebsunternehmung einen Schadenersatz geltend machen könnte, wenn der Betriebsunfall von einer der im § 45, Abs. 1 und 2, bezeichneten Personen vorsätzlich herbeigeführt worden wäre.

Dieses Urtheil wurde vom Berufungsgerichte in der Erwägung bestätigt, dass das Unfallversicherungsgesetz die Nichterfüllung der Pflicht der Betriebsunternehmung zur Unfallsanzeige nur der im § 52 bezeichneten Sühne unterzogen hat, von der Feststellung eines darin für die Unternehmung, bezw. deren Vertreter gelegenen Schuldmomentes aber abgestanden ist, dass dies in dem Umstande seine Begründung findet, dass nach dem Zwecke des § 29 die Unfallserhebungen unter staatlicher Autorität, welche deren Raschheit und mit Rücksicht auf die ihr zu Gebote stehenden Mittel auch deren sicheren Erfolg zu gewährleisten vermag, durchzuführen sind (§ 31), wogegen die im § 34 U. V. G. statuirte rechtzeitige Anmeldungspflicht des Versicherten, welche allerdings dann entfällt, wenn die Entschädigung von

Amtswegen festgestellt worden ist, in allen übrigen Fällen eine zwingende Norm für den Versicherten darstellt, mit deren Nichtbeobachtung das Gesetz unter Einem die Folge des Ausschlusses von dem Anspruche auf Entschädigung verknüpft hat, woraus klar ersichtlich sei, dass die Nichterstattung der Anzeige nach § 29 blos den Thatbestand einer nach § 52 zu ahndenden Uebertretung begründet, während die Unterlassung der im § 34 dem Verunglückten auferlegten Anmeldepflicht für diesen vermögensrechtliche Nachtheile im Gefolge hat, daher gegebenen Falles sein Verhalten allein den Verlust des Anspruches auf die ihm durch die Unfallversicherung gewährleisteten Vortheile herbeigeführt hat.

Der Oberste Gerichtshof hat der Revision des Klägers Folge gegeben, das angefochtene Urtheil des Berufungsgerichtes aufgehoben und die Streitsache zur neuerlichen Verhandlung und Urtheilsschöpfung an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Gründe.

Bei der rechtlichen Beurtheilung der vorliegenden Streitsache muss vor Allem daran festgehalten werden, dass es sich hier nicht um einen Ersatzanspruch wegen eines Verschuldens an dem Unfalle des Klägers, sondern um einen Anspruch auf Ersatz jenes Schadens handelt, welcher dem Kläger aus der Nichterfüllung der dem Beklagten nach § 29 des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, obliegenden Anzeigepflicht, also aus der Nichterfüllung einer gesetzlichen Verbindlichkeit erwachsen ist. Auf diesen Schadenersatzanspruch können die §§ 45 bis 47 des citirten Gesetzes, welche schon nach der gemeinsamen Ueberschrift: „Haftung der Betriebsunternehmer und dritter Personen für Unfälle", sowie nach dem Inhalte der daselbst getroffenen Bestimmungen und nach der im § 46 enthaltenen Hinweisung auf die §§ 1325 bis 1327 a. b. G.-B. nur jene Ersatzansprüche im Auge haben, welche aus einem Verschulden an dem Unfalle selbst abgeleitet werden könnten, keine Anwendung finden, und kommen daher hier die allgemeinen Grundsätze des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches über die Schadenersatzpflicht in Betracht, welche auch in einer widerrechtlichen Unterlassung, in einem aus Mangel der gehörigen Aufmerksamkeit unterlaufenen Versehen (§§ 1294 und 1297 a. b. G.-B.), sowie in der Nichterfüllung einer gesetzlichen Verbindlichkeit (§§ 1298 und 1311 a. b. G.-B.) ein Verschulden erblicken, das zu einem Schadenersatzanspruche berechtigen kann. Diese Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches sind aber durch das Unfallversicherungsgesetz weder ausdrücklich aufgehoben, noch irgendwie berührt worden, und haben daher auch dann Geltung, wenn es sich um einen Schaden handelt, welcher aus der schuldbaren Unterlassung der im § 29 des citirten Gesetzes dem Unternehmer oder Betriebsleiter zur Pflicht gemachten Unfallsanzeige entstanden ist. Dagegen kann nicht eingewendet werden, dass nach § 46 der Versicherte oder dessen Hinterbliebene gegen den Betriebsunternehmer nur im Falle einer vorsätzlichen Beschädigung Schadenersatzansprüche geltend machen können, nachdem in dieser Gesetzesstelle, wie oben erwähnt und aus der Citation der §§ 1325 bis 1327 a. b. G.-B. klar ersichtlich ist, nur von den aus dem Verschulden an der körperlichen Beschädigung, also unmittelbar aus dem Unfalle selbst abgeleiteten Ersatzansprüchen die Rede ist.

Es kann dagegen auch nicht eingewendet werden, dass die in § 29 des citirten Gesetzes dem Betriebsunternehmer oder Betriebsleiter auferlegte Pflicht, die Anzeige von dem Unfalle binnen fünf Tagen der politischen Behörde erster Instanz in zwei Exemplaren schriftlich zu erstatten, nur zur Vermeidung weiterer Unfälle oder gar nur zu statistischen Zwecken in das Gesetz aufgenommen, die Geltendmachung der Entschädigungsansprüche aber nach § 34 des citirten Gesetzes dem Anspruchswerber selbst überlassen worden sei. Denn aus dem Zusammenhange der §§ 29 bis 36 dieses Gesetzes ergibt sich, dass zur Unfallsanzeige nicht der Beschädigte, sondern der Unternehmer oder Betriebsleiter gesetzlich verpflichtet ist, dass auf Grund dieser, binnen fünf Tagen zu erstattenden Anzeige, von welcher ungesäumt auch die Versicherungsanstalt zu verständigen ist, die Feststellung der Entschädigungsansprüche n allen voraussichtlich einen Anspruch gegen die Versicherungsanstalt begründenden Fällen mit möglichster Beschleunigung durch die politische Behörde erfolgen soll und dass es dem Entschädigungsansprecher nur vorbehalten bleibt, falls die Entschädigung nicht schon von Amtswegen festgestellt wurde, seinen Anspruch bei Vermeidung des Ausschlusses binnen Jahresfrist nach Eintritt des Unfalles bei der betreffenden Versicherungsanstalt anzumelden. Die Anzeigepflicht des Betriebsunternehmers ist daher wesentlich zur Sicherung der Entschädigungsansprüche des Verletzten in allen jenen Fällen, welche den Tod oder eine mindestens dreitägige Arbeitsunfähigkeit des Verletzten zur Folge hatten, im Gesetze vorgesehen und entspricht dieselbe auch den leitenden Grundsätzen des Arbeiterunfallsgesetzes, wonach der Betriebsunternehmer den versicherungspflichtigen Betrieb, die Zahl und die Arbeitsverdienste der in demselben beschäftigten Personen anzuzeigen und auch die den Versicherten zur Last fallende Quote des Versicherungsbeitrages für diese — gegen seinerzeitigen Abzug vom Arbeitslohne — an die Versicherungsanstalt einzuzahlen hat (§§ 18, 19 und 22 l. c.), demnach als die zur Wahrung der Ansprüche der Arbeiter gegen die Versicherungsanstalt nach dem Gesetze berufene Mittelsperson erscheint.

Diese dem Betriebsunternehmer vom Gesetze angewiesene Stellung liegt aber auch in der Natur der Sache, da der schwerverletzte Arbeiter, abgesehen von der schon nach seinem geringeren Bildungsgrade in der Regel vorauszusetzenden Unbehilflichkeit bei Geltendmachung seiner Rechtsansprüche, während der oft langen Dauer seiner Krankheit an der Verfolgung seiner Ansprüche gehindert ist; und da andererseits nach § 45 des citirten Gesetzes aus dem Unfalle auch der Versicherungsanstalt Ansprüche gegen den Betriebsunternehmer erwachsen können, welche durch Unterlassung der in § 29 normirten Anzeige vereitelt werden könnten.

Hieraus geht aber wieder hervor, dass die im § 52 des citirten Gesetzes auf die Unterlassung dieser Anzeige angedrohte Strafe der Geltendmachung privatrechtlicher Schadenersatzansprüche, welche aus dieser Gesetzesübertretung entspringen, keineswegs ausschliesst, wie dies ja auch in zahlreichen anderen, im allgemeinen Strafgesetze und in einzelnen Specialgesetzen enthaltenen Uebertretungsfällen zutrifft, wo nur eine Strafe angedroht, über die nach den Bestimmungen des allgemeinen

bürgerlichen Gesetzbuches zu beurtheilende Schadenersatzpflicht jedoch nichts gesagt wird.

Dieser Anzeigepflicht des Unternehmers gegenüber stellt sich die im § 34 normirte Berechtigung des Entschädigungswerbers zu einer unmittelbaren Anmeldung seiner Ansprüche bei der Versicherungsanstalt nur als eine subsidiäre Fürsorge dar, welche jedoch im Interesse der Versicherungsanstalt an eine einjährige Verjährungsfrist gebunden ist.

Demnach ist allerdings nach Ablauf eines Jahres nach Eintritt des Unfalles jeder Anspruch gegen die Versicherungsanstalt erloschen; dass aber nach Ablauf dieser Frist auch alle Ansprüche gegen den Betriebsunternehmer und insbesondere auch solche Ansprüche, welche nicht aus einem Verschulden an dem Unfalle, sondern aus der Nichtbeachtung einer gesetzlichen Anzeigepflicht abgeleitet werden, erloschen sein sollten, geht aus dieser Gesetzesbestimmung nicht hervor und könnte dies nur dann angenommen werden, wenn das Arbeiterunfallgesetz, sowie es bezüglich des Schadenersatzanspruches aus dem Verschulden am Unfalle selbst in den §§ 45 und ff. allerdings geschehen ist, auch bezüglich der nicht aus dem Unfalle, sondern aus anderen Handlungen oder Unterlassungen des Unternehmens abgeleiteten Schadenersatzansprüche, Ausnahmen von den Bestimmungen des XXX. Hauptstückes des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches getroffen hätte, was jedoch nicht der Fall ist. Die Rechtsansicht des Berufungsgerichtes kann daher als richtig nicht erkannt werden und ist somit der Revisionsgrund der Z. 4 des § 503 C.-P.-O. vorhanden. Aus diesem Grunde erscheint aber auch die Zurückweisung der in der Berufungsschrift angeführten und in der Berufungsverhandlung aufrecht erhaltenen Zeugen- und Sachverständigenbeweise nicht gerechtfertigt, weil diese Beweise zur Beurtheilung der Art, des Grades und der Folgen der körperlichen Beschädigung des Klägers, sowie des Umstandes, dass der Maurerpolier alsbald von dem Unfalle Kenntniss erlangte, von Belang sein können.

Es stellt sich daher die Zurückweisung dieser Beweisanträge als ein Mangel des Berufungsverfahrens dar, welcher eine erschöpfende und gründliche Beurtheilung der Streitfrage zu finden geeignet war und liegt auch der Revisionsgrund der Z. 2 des § 503 C.-P.-O. vor.

Bei dem Zutreffen dieses Revisionsgrundes musste nach § 510 C.-P.-O. das Urtheil des Berufungsgerichtes aufgehoben und die Streitsache zur neuerlichen Verhandlung unter Zulassung der erwähnten Beweise und zur neuerlichen Urtheilsschöpfung zurückverwiesen werden.

[E.-M.-Z. 22.282 ex 1902.]

Der Umbau der Leipziger Bahnhöfe.

Den sächsischen Ständen ist von der Regierung eine Vorlage gemacht worden, nach welcher der lange erörterte Plan des Umbaues der Leipziger Bahnhöfe und deren Vereinigung zu einem Centralbahnhofe jetzt zur Ausführung kommen soll. In Leipzig besitzt die sächsische Staatsbahn-Verwaltung zwei Bahnhöfe — den Dresdener und den bayerischen —, die preussische Staatsbahn-Verwaltung dagegen vier Bahnhöfe — den Berliner, den Thüringer, den Magdeburger und den Eilenburger —; jetzt soll der Verkehr aller dieser sechs Anlagen nach einem einheitlichen, grossartigen Plane zusammengefasst werden. Die Eigenart der Leipziger örtlichen Verhältnisse hat es bedingt, dass für die neue Gemeinschaftsanlage die Form der Kopfstation hat gewählt werden müssen, wie sie auch bei den grossen Centralbahnhöfen in München, Frankfurt a. M. und Altona zur Anwendung gebracht ist. Im Allgemeinen ist man ja bei den grossen Bahnhofsumbauten der Neuzeit bemüht gewesen, die Form des Durchgangsbahnhofes, als die dem Betriebe günstigere, da beizubehalten, wo dies nur irgend möglich war. In Hannover, in Magdeburg, in Halle, in Köln, in Bremen und neuerdings auch in Breslau und Hamburg haben die Umstände es gestattet, die neuen Anlagen als Durchgangsbahnhöfe auszugestalten. In Leipzig wäre dies nur durch eine weite Hinausverlegung der Anlage nach dem Norden möglich gewesen, und man konnte es den Leipzigern nicht zumuthen, dass sie auf die Vortheile, die ihnen die Lage ihrer Bahnhöfe in unmittelbarster Nähe ihrer Altstadt seit zwei Menschenaltern bot, verzichten sollten. Da die in Leipzig ein- und aussteigenden Reisenden 95 pCt., die Durchgangsreisenden nur 5 pCt. des Personenverkehres ausmachen, so erschien eine solche Rücksichtnahme umso dringender geboten, als sich die Stadt bereit erklärte, den an sie dieserhalb zu stellenden Anforderungen gerecht zu werden.

Für den Personenverkehr wird ein Personen-Hauptbahnhof als Kopfstation auf dem jetzt von dem Dresdener, dem Magdeburger und dem Thüringer Bahnhofe eingenommenen Gelände errichtet. Auf diesem gemeinschaftlichen Bahnhofe sollen die Fernzüge sämmtlicher in Leipzig einmündenden sächsischen und preussischen Linien, zum grossen Theil auch die Local- und Vorortzüge ein- und auslaufen. Daneben bleiben für den Local- und Vorort-Personenverkehr sächsischerseits der bayerische, preussischerseits der Eilenburger Bahnhof bestehen. Die Anlagen für Abfertigung des Ortsgüterverkehres schliessen sich beiderseits unmittelbar an den Personen-Hauptbahnhof an, und zwar die sächsischen östlich, zunächst der Wintergartenstrasse, die preussischen westlich, an der Blücherstrasse. Ausserdem werden für denselben Zweck von Sachsen der bayerische, von Preussen der Eilenburger und der Berliner Bahnhof beibehalten.

Für den hauptsächlichsten Rangirverkehr wird je ein umfänglicher Rangirbahnhof hergestellt, für die sächsischen Linien der östlichen Richtung in Engelsdorf, für die preussischen Linien in Wahren. Ueberdies wird sächsischerseits der Bahnhof Gaschwitz als Rangirbahnhof für die Linien der südlichen Richtung ausgebaut, preussischerseits ein Vorbahnhof in Mockau hergestellt. Die Rangirbahnhöfe Engelsdorf und Gaschwitz sollen künftig Ausgangs- und Endpunkte für den fahrplanmässigen Güterzugverkehr derjenigen Linien sein, an denen sie liegen. Die wechselseitige Uebergabe von Güterwagen zwischen den beiden Verwaltungen wird an zwei Uebergangspunkten bewirkt, von denen eine im Osten auf dem preussischen Bahnhofe Schönefeld, eine im Westen auf den unmittelbar neben einander liegenden beiderseitigen Bahnhöfen Plagwitz-Lindenau angelegt wird.

Durch diese Neuanlagen werden dann noch vielfache Um- und Erweiterungsbauten an den nach Leipzig führenden Zufahrtslinien erforderlich werden, so dass sich die veranschlagten Gesammtkosten auf rund 100 Millionen Mark stellen, von denen jede der beiden betheiligten Staatsbahn-Verwaltungen annähernd die Hälfte übernimmt. Zu bemerken ist noch, dass der Leipziger Stadtrath die Herstellung einer neuen Verbindung zwischen der Leipzig-

Hofer und der Plagwitz-Gaschwitzer Strecke nördlich von Oetzsch und Gautzsch beantragt hat, indem er sich von dieser Massnahme die Möglichkeit einer späteren Durchführung von Ringbahnzügen verspricht.

Im Weiteren ist Folgendes vereinbart worden:

Das Empfangsgebäude des Personen-Hauptbahnhofes nebst dem Querbahnsteige wird eine gemeinschaftliche Anlage, die im Miteigenthume beider Staaten steht. Diese Anlage, sowie das Hallendach werden von der sächsischen Eisenbahn-Verwaltung nach gemeinschaftlich festzusetzendem Bauplane ausgeführt. Die Kosten hiefür trägt jede Verwaltung zur Hälfte, da am Querbahnsteige dieser Kopfstation für Preussen wie für Sachsen die gleiche Anzahl Geleise geplant ist. Es erfolgt räumliche Theilung derart, dass von der Mittelachse der Bahnsteighalle des Personenbahnhofes aus, welche zugleich die Grenze des Grundeigenthums beider Verwaltungen bildet, nach Osten zu die sächsischen, nach Westen zu die preussischen Anlagen zu liegen kommen. Jede Verwaltung erwirbt das zu ihren Anlagen erforderliche Gelände in der Regel selbst und stellt auch die Bauten daselbst auf Grund des, soweit erforderlich, im gegenseitigen Einvernehmen aufzustellenden Gesammtplanes selbstständig her. Der Betrieb wird gleichfalls thunlichst zwischen den Verwaltungen getrennt. Die sächsische wie die preussische Regierung bestellen je auf ihrem Theile des Personenbahnhofes zur Leitung des Dienstes einen Vorstand und das erforderliche Betriebspersonal selbstständig. Fahrkartenschalter und Gepäckabfertigungsstellen werden im gemeinsamen Gebäude für jede Verwaltung gesondert angelegt. Dagegen wird die Verwaltung der Gemeinschaftsanlage, sowie die Dienstaufsicht über das hiezu nöthige Personal einem auf gemeinsame Kosten von der sächsischen Regierung zu stellenden Beamten übertragen, dem auch im Nothfalle die Entscheidung bei Meinungsverschiedenheiten der beiden Stationsvorstände zusteht.

Von der Stadt Leipzig sind seitens der preussischen und sächsischen Regierung verschiedene Leistungen für die Bahnhofsumbauten gefordert worden, so zunächst die Beschaffung des Vorplatzes vor dem Personen-Hauptbahnhofe. Nur die in diesen Platz fallende Fläche der jetzigen sächsischen und preussischen Bahnhofsanlagen wird der Stadt unentgeltlich überlassen, im Uebrigen hat sie sämmtlichen für den Platz erforderlichen Grund und Boden auf ihre Kosten zu erwerben und von Gebäuden frei zu legen, auch die strassenmässige Herstellung und die künftige Unterhaltung und Reinigung auf ihre Kosten zu übernehmen. Ferner wird die Stadt auf ihre Kosten an der Südostseite der sächsischen Ortsgüteranlagen auf dem ihr theilweise von der sächsischen Eisenbahn-Verwaltung zur Verfügung gestellten Gelände eine öffentliche Strasse anlegen, welche mittelst Ueberbrückung der sächsischen Bahnhofsgeleise die Verbindung der durch diese Geleise getrennten Stadttheile herstellen wird.

Der Personen-Hauptbahnhof wird am Georgiring erbaut. Zum Bauplatz für die gemeinschaftlichen Anlagen werden Flächen von den jetzigen Bahnhöfen beider Eisenbahn-Verwaltungen, sowie ein Theil des städtischen Lagerhofes beansprucht. Das Empfangsgebäude liegt an dem zu einem geräumigen Vorplatze zu erweiternden Georgiring mit der etwa 300 m langen Front nach Südwesten. Es wird in würdiger Weise, aber unter Vermeidung alles unnöthigen Prunks gestaltet; geeignete Entwürfe sollen durch öffentliche Ausschreibung gewonnen werden. Das Gebäude erhält in der Mitte eine grosse, vom Vorplatze aus zugängige Vorhalle und in den beiden Seitenflügeln zwei kleinere Vorhallen. Zwischen diesen befinden sich im östlichen Gebäudetheile die für die sächsische Verwaltung nöthigen Räume, als Fahrkartenschalter, Gepäckräume, Wirthschaftsräume, Betriebsdiensträume u. s. w., im westlichen in entsprechender Weise die gleichen Anlagen für die preussische Verwaltung.

Hinter dem Empfangsgebäude erstreckt sich auf dessen ganzer Länge ein 20 m breiter Querbahnsteig, in den alle Längsbahnsteige rechtwinklig und in gleicher Höhenlage einmünden. Da die Zahl der Bahnsteiggeleise 26 beträgt, werden für den Ab- und Zugang der Reisenden von und zu den Zügen 12 Zwischenbahnsteige und 2 Randbahnsteige gebildet, die je 270 m Längen ausdehnung erhalten.

In Betreff des Güterbahnhofes legt die Staatsregierung im Interesse des Leipziger Handels den grössten Werth darauf, dass auch die für den Güterladeverkehr bestimmten Schuppen und Geleise eine möglichst günstige Lage zur inneren Stadt erhalten. Sie hat deshalb beschlossen, sie unmittelbar neben dem Personenbahnhofe, südöstlich und östlich von diesem zu errichten, wenngleich der Erwerb des Geländes daselbst einen nicht unbeträchtlichen Kostenaufwand verursacht, da der Ankauf einer grösseren Anzahl von Hausgrundstücken entlang der Georgen-, Garten- und Mittelstrasse nicht zu umgehen ist. Einige dabei verfügbar bleibende Bauplätze können voraussichtlich für die neuen Dienstgebäude der Betriebs-Direction und der Maschinen- und Werkstätten-Inspection, sowie für ein grösseres Beamtenwohnhaus Benützung finden. Im Uebrigen wird für den Güterbahnhof Gelände des jetzigen Dresdner Bahnhofes und des Uebergabebahnhofes verwendet.

Alle Anlagen auf dem Güterbahnhofe werden im Vergleiche zu den jetzt vorhandenen in angemessen vergrösserten Massen ausgeführt, auch wird durch ihre Anordnung und durch vorsorglichen Grunderwerb auf die Möglichkeit künftiger Erweiterung Rücksicht genommen.

Als Bauzeit für die gesammte Anlage des Centralbahnhofes sind 12 Jahre in Aussicht genommen, so dass die Fertigstellung im Jahre 1914 zu erwarten ist. Da zum Bauplatz für den Personen-Hauptbahnhof und die Leipziger Güterladeanlagen fast der ganze jetzige Dresdner Bahnhof, sowie der Uebergabebahnhof freizulegen sind, ist es nothwendig, zunächst für den Rangir- und Uebergabeverkehr anderweit zu sorgen und mithin zuerst die Bahnhöfe zu Engelsdorf, Plagwitz und Gaschwitz nebst den Neubauten von Verbindungslinien und den Umbauten auf der freien Strecke plangemäss auszuführen, womit die erste Hälfte der Bauzeit ausgefüllt werden wird. Im Jahre 1908 dürften sodann die Arbeiten am Personen-Hauptbahnhofe und dem Leipziger Güterbahnhofe in Angriff genommen werden. Diese sind vielfach innerhalb der Betriebsanlagen zu bewerkstelligen und werden daher geraume Zeit beanspruchen.

Die Gesammtkosten der aus Mitteln des sächsischen Staates zu bezahlenden Bauten werden danach auf Mk. 53,000.000 berechnet. Diese Summe vertheilt sich auf die einzelnen Bahnhöfe und Linien in nachstehender Weise: Personen-Hauptbahnhof und Güterbahnhof Leipzig Mk. 27,700.000, Rangirbahnhof Engelsdorf mit Verbindungsbahn nach Schönefeld Mk. 12,000.000, Bahnhof Plagwitz-Lindenau nebst Verbindungsbahn nach Grosszschocher Mk. 3,000.000, Bahnhof Gaschwitz Mk. 1,000.000, Umbauten an der Linie Leipzig—Dresden Mk. 2,025.000, Verbindungsbahn von Engelsdorf nach Stötteritz Mark

3,000.000, Umbauten an der Leipzig-Hofer Verbindungsbahn einschliesslich der Haltestelle Stötteritz Mk. 4,275.000, insgesammt Mk. 53,000.000.

Zur Einleitung der Bauausführung kommt in erster Linie der Erwerb des erforderlichen Grundes und Bodens in Betracht. Der Gesammtaufwand hiefür ist auf Mark 18,000.000 veranschlagt, jedoch stehen ihm nicht unbeträchtliche Rückeinnahmen von ziemlich Mk. 3,750.000, namentlich mehrere von der Stadt Leipzig zurückzuerstattende Kaufsummen für kostspielige Hausgrundstücke, gegenüber. Da es dringend geboten erschien, zur Vermeidung anderenfalls mit Bestimmtheit zu erwartender erheblicher Preissteigerungen das Gelände vor dem Bekanntwerden der Einzelheiten des Projectes sich thunlichst zu sichern, hat die Regierung sich für verpflichtet erachtet, darauf bezügliche Schritte in Erwartung der Genehmigung bereits zu thun und Grundstücke zum Gesammtpreise von Mk. 9,300.000 theilweise durch einen Vertrauensmann angekauft. Zur Deckung des dazu aus dem Staatsvermögen genommenen Vorschusses, sowie zur Fortsetzung der Erwerbungen ist für die Finanzperiode 1902/03 ein Betrag von Mk. 11,330.000 nöthig.

Weiter soll im nächsten Jahre mit den Erdarbeiten und Kunstbauten an den nachstehend angeführten Stellen vorgegangen werden: auf dem Rangirbahnhofe Engelsdorf nebst Verbindungsbahn nach Schönefeld, auf dem Bahnhofe Plagwitz-Lindenau nebst Verbindungsbahn nach Grosszschocher, auf dem Bahnhofe Gaschwitz, auf der Leipzig-Dresdner Linie, auf der Leipzig-Hofer Verbindungsbahn, einschliesslich der Haltestelle Stötteritz. Hiefür sind im Ganzen Mk. 3,470.000 veranschlagt.

Der Gesammtbedarf für das Jahr 1902/03 beläuft sich hienach auf Mk. 14,800.000. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 143. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 22. Mai wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens:

1. der Herren Abgeordneten Fresl und Genossen, betreffend die Forderungen der Gepäcksträger der k. k. Staatsbahnen in Prag;

2. der Herren Abgeordneten Dr. Ritter von Niementowski und Genossen, betreffend die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

In der 144. Sitzung vom 23. Mai wurden folgende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Eisenbahnminister:

Seitens:

1. der Herren Abgeordneten Alwin Hanich und Genossen, betreffend die Thätigkeit des Carl Löffler, Bediensteten der k. k. Staatsbahnen in der Station Teplitz-Waldthor;

2. der Herren Abgeordneten Hauck, Kliemann und Genossen, betreffend die Gewährung einer Entschädigung für durch Verschulden der Bahn verdorbenen Hopfen.

II. An den Herrn Finanzminister und den Herrn Eisenbahnminister:

Seitens:

3. der Herren Abgeordneten Schuhmeier, Eldersch und Genossen, betreffend die Bemessung der Personaleinkommen- und Besoldungssteuer der Pensionisten.

* * *

Anlässlich der Berathung des Staatsvoranschlages für das Jahr 1902 wurden vom Abgeordnetenhause bezüglich des Eisenbahnwesens und der Seeschiffahrt nachstehende Resolutionen gefasst:

1. „Das Eisenbahnministerium wird aufgefordert:

a) Beim Baue neuer Staatsbahnen, als auch beim Auswechseln schadhaft gewordener Bahnschwellen soll auch das Buchenholz Verwendung finden.

b) Zwecks Förderung des Obstexportes sind hiezu geeignete, mit Ventilation ausgestattete Waggons einzuführen, und behufs rascher Beförderung des Obstes specielle Obstzüge einzuleiten.

Ebenso sollen die Bahnverwaltungen für eine genügende Anzahl Waggons Vorsorge treffen, um den namentlich in reicheren Obsternten oft recht fühlbaren Waggonmangel zu beheben.

c) Nebst der beabsichtigten endgiltigen Ueberprüfung der Bahntrasse Neumarkt—Krainburg ist auch jene der vom krainischen Landtage intendirten Localbahn Treffen-Johannesthal ehestens für den Ausbau durch endgiltige Trassirung vorzubereiten.

d) In Laibach ist die bereits in Aussicht gestellte mechanische Maschinenwerkstätte zu errichten und diesbezüglich auszugestalten."

2. „Das k. k. Eisenbahnministerium wird aufgefordert, Vorsorge zu treffen, dass die bisherigen statistischen Ausweise über den Eisenbahnverkehr dahin erweitert werden, dass durch dieselben auch die Güterbewegung zwischen den einzelnen Theilen des Inlandes unter einander, sowie zwischen den letzteren und dem Auslande zum Ausdrucke gelange."

3. „Die k. k. Regierung wird aufgefordert, durch Erstellung entsprechender Richtungstarife die heimatliche Production gegen die ausländische Production zu schützen."

4. „Die k. k. Regierung wird aufgefordert, die Herstellung der Bahn Meran-Mals thunlichst zu beschleunigen und behufs Fortsetzung dieser Bahn bis Landeck die nöthigen technischen Vorarbeiten durchzuführen."

5. „Die k. k. Regierung wird aufgefordert, die Erbauung von Localbahnen in Tirol thunlichst zu fördern."

6. „Die k. k. Regierung wird aufgefordert, die Sanirung der Zillerthalbahn, die infolge nicht vorhergesehener Bauüberschreitungen von rund K 500.000 nothwendig ist, in die Hand zu nehmen, beziehungsweise zu unterstützen.

Zu diesem Zwecke wird die Regierung aufgefordert, entweder die bereits gesetzlich übernommene Verpflichtung einer Abnahme von Stammactien im Betrage von K 300.000 in eine nicht rückzahlbare Subvention in selber Höhe umzuwandeln oder die Garantie einer vierpercentigen Verzinsung für das bereits bestehende Prioritätscapital von K 1,100.000 und der für die Bauüberschreitung nöthigen Summe von K 500.000, somit für K 1,600.000 zu Lasten des Staates zu übernehmen."

7. „Die k. k. Regierung wird aufgefordert, ungesäumt an die den Verkehrsbedürfnissen entsprechende Ausgestaltung des Grazer Staatsbahnhofes zu schreiten."

8. „Die k. k. Regierung wird aufgefordert, die Legung des zweiten Geleises auf allen jenen Strecken der beiden Netze der Nordwestbahn anzuordnen, wo das zweite Geleise mit Rücksicht auf die Verkehrsbedürfnisse nothwendig erscheint."

9. „Die k. k. Regierung wird aufgefordert, zum Baue der Bahn Taus-Tachau mit der Abzweigung Weissensulz-Eisendorf ausser der Tilgung und Verzinsung der Prioritätsobligationen im Betrage von 70 Percent der Baukosten auch noch den seitens der Interessenten nicht aufbringbaren Betrag oder die Verzinsung und Tilgung der Prioritätsobligationen bis zum Betrage von 75 Percent des Anlagebetrages zu übernehmen."

10. „Die k. k. Regierung wird aufgefordert, mit Rücksicht auf die thatsächliche Nothlage des in Betracht kommenden Bezirkes ehethunlichst die nöthigen Schritte zum Baue einer normalspurigen Eisenbahn von Neusattl der k. k. Staatsbahn zur Landesgrenze bei Sauersack einzuleiten."

11. Die k. k. Regierung wird aufgefordert, die in der Concessionsurkunde der Nordwestbahn festgelegte Verpflichtung zum Ausbau der Strecke Hohenelbe—Langenau—Schwarzenthal ehestens geltend zu machen und die Nordwestbahn-Gesellschaft zum Baue der genannten Strecke anzuhalten."

12. „Die k. k. Regierung wird dringendst aufgefordert, den Ausbau des schlesischen Staatseisenbahnnetzes, insbesondere durch den Bau der Linien Niklasdorf—Olbersdorf, beziehungsweise Würbenthal—Freudenthal—Bautsch und Bennisch—Kriegsdorf, baldigst in Angriff zu nehmen."

13. „Das k. k. Eisenbahnministerium wird aufgefordert, bei den Haltestellen Lichtewerden, Engelsberg Personenwartehallen herzustellen."

14. „Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringendst aufgefordert, für einen schnelleren Personenverkehr, besonders bei

den Personennachtzügen von dem nordwestlichen Schlesien nach Wien vorzusorgen."

15. „Die k. k. Regierung wird dringendst aufgefordert, Staatsbahnbediensteten wenigstens theilweise ihre militärische Dienstzeit in ihre Dienstzeit bei den Staatsbahnen einzurechnen."

16. „Die k. k. Regierung wird aufgefordert, Einfluss zu nehmen, auf dass

a) die Züge der Nordbahn für Wien—Zauchtl so eingerichtet werden, dass den Reisenden aus dem Industriegebiete Bautsch—Odrau—Fulnek—Neutitschein an einem Tage nach Wien und zurück und ebenso in einem Tage von Wien und zurück zu kommen möglich werde;

b) der erweiternde Ausbau der Bahnhöfe der Mähriseh-Ostrau—Friedlander Bahn schleunigst ausgeführt werde."

17. „Die k. k. Regierung wird aufgefordert, dafür zu sorgen, dass der Südbahnhof in Ala den sanitären und verkehrstechnischen Erfordernissen entsprechend umgebaut werde."

18. „Die k. k. Regierung wird aufgefordert, den seit Jahren zugesicherten und anerkannt dringenden Bau der normalspurigen Localbahn von Neumarktl nach Krainburg, zu dem das Land und die Interessenten 15 Percent des Baucapitales beizutragen sich bereit erklärt haben, durch die Erhöhung der in Aussicht gestellten Garantie um 10 Percent des Baucapitales zu ermöglichen und ohne weiteren Verzug zur Durchführung zu bringen."

„Sämmtliche diese Resolutionen (1 bis 18) werden der k. k. Regierung abgetreten und zur Berücksichtigung empfohlen."

19. „Die hohe Regierung wird aufgefordert, mit dem Budget des Jahres 1903 vorzulegen:

a) eine Zusammenstellung der Kosten des Erwerbes der Staatsbahnlinien mit der Bemerkung, welche dieser Bahnen eine vorwiegend strategische und nur eine untergeordnete wirthschaftliche Bedeutung haben;

b) eine Zusammenstellung der thunlich berechneten Einnahmen und Ausgaben dieser Linien."

„Die k. k. Regierung wird eingeladen:

1. Der Pflege des maritimen Faches bei der Seebehörde in Triest eine grössere Förderung angedeihen zu lassen und zu diesem Zwecke die nautischen Agenden selbstständiger zu organisiren, desgleichen beim Ministerium fachmaritime Organe anzustellen und für diese Centralstelle ein berathendes Organ für Marineangelegenheiten unter dem Namen „Marinebeirath" zu schaffen.

2. Das Seeleuchtenwesen den Zeitanforderungen gemäss und analog, wie es in den Nachbarländern besteht, umzugestalten.

3 Bei Einbringung des neuen Marineunterstützungs-Gesetzes, welches nach liberalen Grundsätzen verfasst werden sollte: auf die Förderung der Cabotageschiffahrt Rücksicht zu nehmen und Mittel und Wege zu finden, um unsere Schiffbau-Industrie und unsere kleinen Werften, speciell die in Lussinpiccolo und Curzola, zu heben, die letzteren namentlich vor dem gänzlichen Verfalle zu retten; desgleichen in Erwägung zu ziehen, ob nicht Prämien für die Fahrgeschwindigkeit der Schiffe zu statuiren wären, damit unsere Marine womöglich einen Vorsprung vor denjenigen der anderen Mächte gewänne.

4. Das Disciplinarverfahren bei den Marinebehörden den Anforderungen der Zeit anzupassen.

5. Mit aller Beschleunigung die Frage der Verlegung des Triester Hafens nach Muggia zu studiren, damit bei Eröffnung der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest die Triester Hafenanlagen den Bedürfnissen entsprechen; inzwischen Sorge dafür zu tragen, dass der bestehende Triester neue Hafen zur Erleichterung der Operationen mit den entsprechenden Vorrichtungen für das Laden und Löschen der Schiffe versehen werde; desgleichen die Verhältnisse des Hafens von Spalato einem sofortigen und eingehenden Studium zu unterziehen, damit auch dieser Hafen, wenn die Eisenbahnverbindung mit Bosnien hergestellt sein wird, den maritimen Anforderungen und dem gesteigerten Verkehre entspreche.

6. Zur Förderung der Seefischerei im nächstjährigen Präliminare einen erhöhten Beitrag einzustellen und jene Unternehmungen, welche sich mit Conservirung von Fischen und sonstigen Fisch-Industrien befassen, wie z. B. die Hummerzuchtanstalt in Pola, die Austernzuchtanstalten in Drače und Stagno, in wirksamer Weise zu unterstützen.

7. Die Dienstverhältnisse der Seeleuchtenwächter zu regeln, so dass alle eine gleiche Behandlung erfahren.

8. Ohne der endgiltigen Regelung des Auswanderungswesens vorzugreifen, Mittel und Wege zu finden, um unsere Auswanderung durch heimische Häfen ins Ausland zu leiten, wodurch einerseits die polizeiliche Ueberwachung erleichtert, andererseits die Ueberfahrtspreise, die nach Millionen zählen, unserer einheimischen Schiffahrt zugute kommen würden.

9. Für die Einführung von Verbindungen zwischen Orten an der Küste, welche bisher keine Schiffahrtsverbindung haben, wie z. B. die Inseln Meleda und Lagosta, und für die Errichtung einer Dampfschiffahrtslinie zwischen Triest und Argentinien (Südamerika) vorzusorgen.

10. Mit Hinblick schliesslich auf die Unzulänglichkeit der für die Seefischerei von der Regierung beanspruchten Beträge und da, wie nachgewiesen ist, gewisse Hafenbauten, wie z. B. jene von Makarska, Abbazia, Karin, Postrana, Daba, Zuljana, Velaluka, Lissa, sowie der Bau der Leuchtthürme in Viganj und Grabac, sowie Ausbaggerungen in Klimna und Arba sich als höchst dringend erweisen, wolle die Regierung dafür noch heuer durch die Heranziehung der aus Ersparnissen sich ergebenden Mittel Sorge tragen, unter allen Umständen für obige Arbeiten im nächstjährigen Staatsvoranschlage Vorsorge treffen."

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Ergebniss der technisch-polizeilichen Prüfung der Linien Nr. 38 und 37, ferner einiger Theilstrecken der Linien Nr. 36 und 72, sowie der Pferdebahngeleise der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft in der Maysedergasse.) Das von der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen mitgetheilte Ergebniss der am 16. Jänner 1902 vorgenommenen technisch-polizeilichen Prüfung, u. zw.:

a) der Linie (Nr. 38 der Concessionsurkunde) vom Neuen Markte über die Tegetthoffstrasse—Opernring zum Getreidemarkte mit der Abzweigung des Stockgeleises der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft vom Albrechtsplatze über die Maysedergasse bis zur Kärnthnerstrasse;

b) der Theilstrecken vom Getreidemarkt zur Wiedener Hauptstrasse und von der Wiedener Hauptstrasse über den Heumarkt bis zur Invalidenstrasse der Linien Nr. 37, bezw. Nr. 36 der Concessionsurkunde und schliesslich

c) der Linie (Nr. 72 der Concessionsurkunde) vom Radetzkyplatze über die Pragerstrasse—Franzensbrückenstrasse zum Praterstern der Wiener elektrischen Strassenbahnen,

bei welcher Amtshandlung auf Grund des Ergebnisses derselben im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums für die Unterleitungsstrecken ad a) Neuer Markt—Friedrichsstrasse sammt Verbindungslinie und ad b) Getreidemarkt - Johannesgasse der definitive Benützungsconsens ex commissione ab 23. Jänner 1902 für den elektrischen Betrieb und für die Oberleitungsstrecke, und zwar für die Theilstrecke ad b) Johannesgasse—Invalidenstrasse und der Linie ad c) Radetzkyplatz—Franzensbrückenstrasse—Praterstern ex commissione den provisorischen Benützungsconsens ab 23. Jänner 1902 und hinsichtlich der gemeinschaftlichen Benützung der Geleise in den Strecken Friedrichstrasse—Opernring, bezw. Opernring—Albrechtsplatz, sowie die Benützung des Stockgeleises in der Maysedergasse für den Pferdebetrieb der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft der provisorische Benützungsconsens ab 20. Jänner 1902 ex commissione ertheilt worden ist, wurde vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigend zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 13.239.]

Projectirte elektrische Kleinbahnen von Witkowitz einerseits nach Klein-Hrabowa, andererseits nach Zábřeh, dann von Zábřeh nach Schönbrunn und von Polnisch-Ostrau zum Anschlusse an die Linie Witkowitz—Klein-Hrabowa. (Detailprojecte; Ergebniss der Trassenrevision, Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung) Auf Grund des von der k. k. Statthalterei in Brünn mitgetheilten Ergebnisses der in der Zeit vom 2. bis 7. December 1901 vorgenommenen Erörterung der Trassen- und Stationsfragen, sowie der gleichzeitig durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, betreffend das Detailproject für die projectirten elektrischen Kleinbahnen, und zwar von Witkowitz einerseits nach Klein-Hrabowa, andererseits nach Zábřeh, dann von Zábřeh nach Schönbrunn und von Polnisch-Ostrau zum Anschlusse an die Linie Witkowitz—Klein-Hrabowa, hat das k. k. Eisenbahnministerium unterm 29. April 1902 für die den erwähnten Amtshandlungen unterzogenen Theilstrecken km 0·0 bis km 1·3 der Linie Witkowitz—Zábřeh, ferner km 0·9 bis km 3·2 der Linie Zábřeh—Schönbrunn und km 0·2 bis km 0·6 (Endpunkt) des von dieser Linie abzweigenden Flügels zum Friedrichsschachte in Zábřeh, endlich auch hinsichtlich des im Gebiete der Gemeinde

Neudorf projectirten Schleppgeleises von der Betriebsausweiche „Meierhof" der Linie Zábřeh—Schönbrunn zur Sandgrube an der Oder die Ertheilung des bedingten Bauconsenses jenem Zeitpunkte vorbehalten, in welchem über die dermalen noch nicht ausgetragene Frage der Anfangs-, bezw. Endstrecken der gedachten Kleinbahnlinien eine Entscheidung ermöglicht; die ausstehende Zustimmung zur Benützung der Gemeindestrasse (Idastrasse) in Witkowitz nachgewiesen und das Ergebniss der hinsichtlich der Errichtung des Frachtenmagazins der Station „Idastrasse" mit der Gemeinde Witkowitz zu pflegenden Verhandlungen bekannt sein wird. [E.-M.-Z. 10.881.]

Projectirte Eisenbahnlinie Lemberg—Sambor—galiz. ungar. Grenze. (Theilstrecke km 34·15—67·54 [Strzyłki—Turka]. Ergebniss der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, bezw. feuersicheren Herstellungen. Bauconsensertheilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Lemberg vorgelegte Ergebniss der in der Zeit vom 17. bis 26. October 1901 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, bezw. über die feuersicheren Herstellungen hinsichtlich der Theilstrecke km 34·15 bis km 67·54 (Strzyłki—Turka) der projectirten Eisenbahnlinie Lemberg—Sambor—galiz.-ungar. Grenze, sowie der auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der obbenannten Amtshandlungen unter Ausschluss der Theilstrecke km 44·255 bis km 44·359 in der Gemeinde Jasienica im Sinne der einschlägigen Vorschriften der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19 ex commissione ertheilte Baueonsens wurde zur Kenntniss genommen. Hinsichtlich der ausgeschlossenen Theilstrecke km 44·255 bis km 44·359 hat das k. k. Eisenbahnministerium unter Genehmigung des Commissionsantrages und die Erwerbung der erforderlichen Baugründe voraussetzend den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 3076.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft. Aus dem Geschäftsberichte 1901.) Die Einnahmen obiger Eisenbahn betrugen nach dem Geschäftsberichte für 1901 Mk. 4,672.474 (gegen Mk. 4,757.148 im Vorjahre), die Ausgaben Mk. 1,507.043 (Mk. 1,576.661 im Vorjahre) und der Ueberschuss unter Mitrechnung des Vortrages aus dem Jahre 1900 von Mk. 227.093 Mk. 3,392.523 (Mk. 3,180.487). Hievon fliessen Mk. 347.357 (Mk. 503.293) dem Erneuerungsfonds I zu, so dass sich ein reiner Ueberschuss von Mk. 3,045.166 (Mk. 2,677.194) ergibt, der wie folgt verwendet werden soll: Zum Reservofonds II Mk. 140.904 (Mk. 128.259), Eisenbahnsteuer Mk. 249.375 (Mk. 225.000), Gewinnantheil an den Aufsichtsrath Mk. 67.500 (Mk. 56.842), 8·5 pCt. Dividende auf Mk. 24,000.000 Stammactien = Mk. 2,040.000 (wie im Vorjahre), $6^3/_8$ pCt. Dividende auf Mk. 6,000.000 junge Stammactien = Mk. 382.500 und Vortrag auf neue Rechnung Mk. 164.888 (Mk. 227.093). Insgesammt wurden 1,132.751 Personen (1,121.208) und 2,604.104 t Güter einschliesslich Vieh und Fahrzeuge befördert. Sämmtliche Wagen haben 151,987.476 (136,095.262) Achskilometer zurückgelegt. Von diesen Achskilometern sind auf eigener Bahn 15,038.392 und auf fremden Bahnen und Neubaustrecken 136,949.084 zurückgelegt worden. Am Jahresschlusse 1901 waren 25 Locomotiven mit Tendern vorhanden und 3879 verschiedene Wagen mit 7832 Achsen. Die Betriebslänge beträgt wie im Vorjahre 96.716 km; im Ganzen sind 181.038 km Geleise vorbanden. Verausgabt wurden zur Herstellung der Gesammtanlage bis zum Schlusse des Jahres 1901 Mk. 31,790.088 (Mk. 31,704.056).

— (Bröhlthaler Eisenbahn-Actiengesellschaft. Aus dem Geschäftsberichte 1901.) Nach dem Geschäftsberichte der Bröhlthaler Eisenbahn-Actiengellschaft für 1901 betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehre Mk. 179.546 gegen Mk. 189.242 im Vorjahre, mithin Mk. 9696 Mindereinnahme, welche auf die ungünstige Gestaltung der wirthschaftlichen Verhältnisse zurückzuführen ist. Die Einnahmen aus dem Güterverkehre betragen Mk. 443.033 gegen Mk. 412.291 im Vorjahre oder Mk. 30.742 mehr als im Vorjahre. Vom 1. Jänner 1901 ab sind neben der 4·5percentigen Schuldverschreibung im Betrage von Mk. 1,560.000 auch die neuen 4percentigen Vorzugsactien im Betrage von ebenfalls Mk. 1,560.000 gewinntheilsberechtigt. Die im Bau begriffene Linie Herresbach—Rostingen ist so weit gefördert, dass deren Inbetriebnahme im Herbste 1902 erfolgen kann. Die Betriebsausgaben betrugen Mk. 400.632. Der Ueberschuss stellt sich auf Mk. 119.622. Die Direction beantragt, denselben wie folgt zu verwenden: Zur Zahlung von 4pCt. Vorzugsdividende auf Mk. 1,560.000 Vorzugsactien gleich Mk. 62.400, zur Zahlung von 2·5 pCt. Dividende auf Mk. 1,938.000 Stammactien gleich Mk. 48.450, für Eisenbahnabgabe Mk. 2170, für Tantièmen Mk. 4434, Vortrag auf neue Rechnung Mk. 2168.

Preussen. (Statistische Mittheilungen über den Verkehr an den Umschlagstellen der oberen Oder während der Jahre 1895 bis 1901.) Ueber diesen Gegenstand bringt das Aprilheft der vom preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen „Statistischen Mittheilungen folgende Zusammenstellung: Die Gesammtmenge der dem Wasserverkehre bahnseitig dort zugeführten Güter im Jahre 1901 hob sich auf 1,502.000 (901.000) t, darunter Kohlen 1,169.000 (732.000) t und andere Güter 333.000 (169.000) t. Während sich also der Kohlenumschlag in den gedachten Jahren um rund 66 pCt. gesteigert hat, hob sich die bahnseitige Zufuhr an anderen Gütern um nahezu 100 pCt. Der überwiegende Antheil an der Vermehrung entfällt, wie zu erwarten, auf den Verkehr zu Cosel, wo der Gesammtumschlag sich im Jahre 1895 noch auf 10.000 t beschränkte. Nach Vollendung der Odercanalisirung und Eröffnung der neuen Hafenanlagen in Cosel-Kandozin steigerte sich dort der Verkehr 1896 auf 248.000, 1897 auf 437.000, 1898 auf 729.000 und 1901 auf 835.000 t, darunter Kohlen 207.000, 369.000, 646.000 und 743.000 t. Andererseits haben die erwähnten Verbesserungen der Schiffahrtsverhältnisse am oberen Oderlaufe die Folge gehabt, dass der Umschlagverkehr zu Breslau von 955.000 t im Jahre 1896 auf 630.000 t im Jahre 1901 oder um mehr als ein Drittel zurückgegangen ist. Hiebei sank der Kohlenverkehr von 814.000 auf 418.000 t — also nahezu auf die Hälfte — herab, während sich der Umschlag in anderen Gütern von 141.000 t auf 212.000 t, also um 33 pCt. erhöhte. Noch ungünstiger gestalteten sich die Verkehrsverhältnisse auf der Umschlagstelle zu Oppeln, wo die Umladung von Bahn zu Bord von 15.600 t im Jahre 1805 auf 5000 t im Jahre 1901 zurückging. An diesem Ausfalle nahmen Kohlen (7500 : 2500 t) und andere Güter (8200 : 2700 t) ziemlich gleichmässig Theil, indem sich bei beiden der Verkehr auf rund ein Drittel ermässigte. Mit dem Jahre 1898 ist die neue Umschlagstelle in Maltsch in Wirksamkeit getreten. Dort gelangten in den Jahren 1899 und 1900 je 30.000 t, im Jahre 1901 aber 31.000 t Güter zur Wasserverladung und es standen im letzteren Jahre 4200 t Kohlen einer Zufuhr von 26.800 t anderer Güter gegenüber. Auf die Absatzverhältnisse des niederschlesischen Kohlenbezirkes ist also die neue Anlage von verhältnissmässig geringem Einfluss gewesen, dagegen hat sie der Schiffahrt manche andere werthvollen Zufuhren erschlossen. Ueberhaupt dürften die obigen Zahlen ergeben, dass die von den Schiffahrtsinteressenten so vielfach behauptete Entziehung der Transporte durch die Eisenbahn bis zum Schlusse des Jahres 1901 im Gebiete der oberen Oder nicht eingetreten ist. Nicht nur, dass die Gesammtmenge der dem Wasserwege zugeführten Frachten in einem ganz erheblichen Masse von Jahr zu Jahr gestiegen ist, auch aus der Steigerung des Umschlagverkehres in Cosel und dessen gleichzeitigem Rückgange in Breslau ergibt sich mit augenfälliger Deutlichkeit, dass sich auch die von der Binnenschiffahrt geleisteten Transportlängen um einen starken Durchschnittsbetrag vermehrt haben müssen und dass also die vom Staate zur Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse auf der oberen Oder aufgewendeten grossen Kosten nicht nur dem Bergbau und der Industrie Oberschlesiens, sondern auch der Binnenschiffahrt wesentliche Vortheile gebracht hat.

Schiffahrt.

Steiermark. (Flossverkehr auf den Flüssen der Steiermark im Jahre 1900.) Nach der von der Statthalterei in Graz verfassten Zusammenstellung gestaltete sich der Flossverkehr auf den Flüssen der Steiermark im Jahre 1900 in nachstehender Weise: Salza. Gebaute und abgegangene Flösse 420 mit einem Holzbestande von 32.683·5 q. Enns. Durchgegangene Flösse 321 mit einem Holzbestande von 23.278·5 q; gebaute und abgegangene Flösse 787 mit einem Holzbestande von 69.789·75 q; angekommene und zerschlagene Flösse 694 mit einem Holzbestande von 55.332 q. Mur. Durchgegangene Flösse 10 mit einem Holzbestande von 3388 q; gebaute und abgegangene Flösse 959 mit einem Holzbestande von 213.789 q; angekommene und zerschlagene Flösse 1399 mit einem Holzbestandene von

245.353·882 q und einer beigegebenen Ladung von 5924 q und 11.384 Stücken. Drau. Durchgegangene Flösse 824 mit einem Holzbestande von 281.861 q und einer beigegebenen Ladung von 6420 q und 242.935 Stücken; gebaute und abgegangene Flösse 318 mit einem Holzbestande von 40.148 q und einer beigegebenen Ladung von 2032 q und 54.100 Stücken; angekommene und zerschlagene Flösse 589 mit einem Holzbestande von 144.943 q und einer beigegebenen Ladung von 50.946 q und 11.132 Stücken. Save. Durchgegangene Flösse 63 mit einem Holzbestande von 9474 q und einer beigegebenen Ladung von 8650 q und 39.470 Stücken; angekommene und zerschlagene Flösse 345 mit einem Holzbestande von 33.567·25 q und einer beigegebenen Ladung von 15.330 q und 73.500 Stücken. Sann. Gebaute und abgegangene Flösse 2330 mit einem Holzbestande von 139.800 q.

Der Gesammtverkehr auf allen Flüssen der Steiermark im Jahre 1900 bezifferte sich daher — wenn die in einem Bezirke gebauten und im selben Bezirke auch wieder zerschlagenen Flösse nur einmal in Rechnung gestellt werden — auf 7937 Flösse mit einem Gesammtholzbestande von 1,152.957·152 q und einer beigegebenen Ladung von insgesammt 89.302 q und 432.521 Stücken.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Gisela" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2640 Tonnen Gehalt ist am 6. März 1902 nach 43tägiger Fahrt mit 4 Passagieren und 3067 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 396 t nach Fiume, 203 t nach Galatz und 374 t nach dem übrigen Auslande bestimmt waren, von der Reise Nr. 5 der Linie Triest—Karachi—Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Rangoon 1,777.062 kg Reis (wovon 203.000 kg für Galatz) und aus Calcutta 115.191 kg Häute (wovon 3248 kg für Fiume und 32.368 kg für das Ausland), 63.944 kg Indigo (wovon 3959 kg für Fiume und 12.280 kg für das Ausland), 55.695 kg Sackleinwand (wovon 32.350 kg für das Ausland), 6500 kg Thee (für das Ausland), 930.957 kg Jute (wovon 368.648 kg für Fiume und 226.852 kg für das Ausland), 83.331 kg Baumwolle (wovon 19.894 kg für Fiume und 63.437 kg für das Ausland) und 34.510 kg Mirabellen. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 2,824.390.

— (Abfahrt des Dampfers „Anna Goich" nach Karachi.) Dieser Dampfer von 1444 Tonnen Gehalt ist am 6. März 1902 für Rechnung des Oesterr. Lloyd ohne Passagiere mit 1312 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 1260 t Zucker, von Triest nach Karachi in Extrafahrt abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Karachi 1311 kg Knöpfe, 3543 kg Baumwollwaaren, 20.717 kg Papier, 1203 kg Kurzwaaren, 183 kg Lampen, 10.101 kg Metallwaaren, 416 kg Manufacturwaaren, 1287 kg Holzwaaren, 443 kg Möbel, 1385 kg Chemikalien, 1242 kg Perlen, 802 kg Seife, 474 kg glasirte Töpferwaaren, 1375 kg Glaswaaren, 550 kg Kurzwaaren, 5366 kg Baumwollwaaren, 1307 kg Manufacturwaaren, 1,259.750 kg Zucker und 210 kg Wein. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 416.988.

— (Ankunft des Dampfers „Maria Valerie" von Kobe.) Dieser Dampfer von 2648 Tonnen Gehalt ist am 8. März 1902 nach 61tägiger Fahrt mit einem Passagier und 2517 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 36 t nach dem Auslande bestimmt waren, von der Reise Nr. 10 ex 1901 der Linie Triest—Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Kobe 3290 kg Curiositäten (wovon 2520 kg für das Ausland) und 1,075.000 kg Reis; aus Yokohama 20.000 kg Fischöl, 420 kg Curiositäten und 5000 kg Kupfer; aus Hongkong 50.750 kg Quassia (wovon 24.500 kg für das Ausland), 9120 kg Galangalwurzeln (für Odessa), 350 kg ätherische Oele und 9000 kg Seide; aus Canton 84.350 kg Quassia und 9000 kg Seide; aus Hankow 4480 kg Häute; aus Rangoon 1,081.025 kg Reis; aus Aden 7866 kg Kaffee; aus Suez 5981 kg Sennesblätter, 350 kg Kaffee und 14.665 kg Gummi und aus Port Said 17.500 kg Indigo, 21.720 kg Kaffee, 30.450 kg Pfeffer, 4320 kg Gummi, 160 kg Därme, 5200 kg Häute, 23.175 kg Paraffin und 34.102 kg Zinn. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 1,631.464.

— (Abfahrt des Dampfers „Istria" nach Karachi.) Dieser Dampfer von 1753 Tonnen Gehalt ist am 11. März 1902 ohne Passagiere mit 2762 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 2740 t Zucker, von Triest über Fiume nach Karachi in Extrafahrt abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Karachi 1670 kg Metallwaaren, 7066 kg Papier, 245 kg Kurzwaaren, 12.158 kg Manufacturwaaren, 585 kg Chemikalien und 2,739.777 kg Zucker. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 779.394.

Norwegen. (Gesetzentwurf wegen einer gezwungenen Ladungslinie für norwegische Schiffe.) Der Gesetzentwurf wegen einer gezwungenen Ladungslinie für norwegische Schiffe, welcher kürzlich im Storthing vorgelegt wurde, begegnet seitens der Rheder einem starken Widerstande. Man behauptet, dass die Durchführung der Gesetzvorlage einen so bedeutenden Rückgang im norwegischen Tonnage bewirken werde, dass viele kleinere Rhedereieu aufgegeben werden müssen. Zugleich wird behauptet, dass die Folge hievon sein wird, dass die Rheder ihre Schiffe unter fremden Flaggen fahren lassen, wodurch ein grosser Theil der Seeleute, Steuerleute und Schiffsführer des Landes arbeitslos werden dürften. Der einzige Grund, die Vorlage anzunehmen, sollte der sein, dass man hiedurch eine vermehrte Sicherung von Menschenleben erreiche; doch wird weiters behauptet, dass die Schiffsrhederei in Norwegen niemals in einer solchen unverantwortlichen Weise betrieben worden sei, dass eine Veranstaltung wie die von der Regierung vorgeschlagene nothwendig sein sollte. Erfahrungen von der Assecuranzwirksamkeit zeigen, dass sich fast kein einziger Fall nachweisen lässt, wo Verlust von Menschenleben auf der See in norwegischen Schiffen durch Ueberladung oder fehlender Seetüchtigkeit verursacht worden ist Die meisten Unglücksfälle auf der See geschehen durch Nachlässigkeit und Unachtsamkeit, hingegen hat man genügend wirksame Gesetze, wenn diese nur mit der nöthigen Strenge angewendet werden. [„Hamb. Nachr."]

Entwicklung des Verkehres auf dem Elbe-Travecanal im Herzogthume Lauenburg. Dem „Hamburger Handelsblatt" sind über den Nutzen des genannten Canales für Lauenburg und über die Entwicklung des Verkehres ebendort nachstehende Daten zu entnehmen. Der commerciell bedeutendste Ort von Lauenburg, die Stadt Mölln, bezog auf dem Canalwege von Lübeck im Jahre 1900 über 13.000 Centner Güter, Eisen, Steinkohlen, Colonialwaaren, Holz etc. Die Verschiffungen von Mölln nach Lübeck erreichten 6000 Centner und setzten sich aus Erzeugnissen der Stadt und des umliegenden Landes, besonders Mauersteinen, Brennholz und Balken zusammen. Im Jahre 1901 steigerte sich der Verkehr in bedeutendem Masse, indem die Verladungen Lübecks nach Mölln die Höhe von 37.620 Centnern, jene Möllns nach Lübeck von 48.320 Centnern erreichten. Einen bedeutenden Verkehr hatte Mölln auch mit den Elbhäfen. 1900 erhielt Mölln von diesen 1500 Centner Kohlen und 1000 Centner Mais. Im Jahre 1901 erreichte der Maisbezug von Hamburg her die Höhe von 27.600 Centnern, jener von Steinkohlen 11.000 Centner, während von Aussig Braunkohlen im Gewichte von etwa 36.000 Centner eintrafen. Von den Havelplätzen erhielt Mölln 10.000 Centner Rundhölzer, von Magdeburg 2000 Centner Güter verschiedener Gattung. Nach Elbehäfen wurden von Mölln circa 20.000 Centner verladen. Auch der Verkehr der Stadt Lauenburg ist in sichtlicher Entwicklung begriffen. Bereits im Jahre 1900 betrugen die Verschiffungen von Lauenburg nach Lübeck 9000 Centner, während Lauenburg selbst von Lübeck 27.000 Centner bezog. Im Jahre 1901 wurden von Lauenburg nach Lübeck über 20.000 Centner verladen, meist Papier und Pappwaaren und landwirthschaftliche Erzeugnisse. Von Lübeck mit Bestimmung nach Lauenburg gingen canalwärts im Jahre 1901 57.000 Centner, und zwar in erster Linie Hölzer aller Art, Pflastersteine und Hafer. Auch darin findet die Bedeutung des Verkehres Lauenburgs ihren Ausdruck, dass dortselbst eine grössere Binnenschiffahrtsrhederei einen regelmässigen Eilgutverkehr zwischen Hamburg und Lübeck eingerichtet hat. Auch andere kleine Plätze beginnen an dem Verkehre der Canalstrasse theilzunehmen. Von der Canalstation Göttin, z. B. einem zwischen Lauenburg und Mölln gelegenem Dorfe wurden bereits im Jahre 1900 6000 Centner Hölzer verschifft, im vorigen Jahre erreichten die Verladungen von Hölzern, vorwiegend Eichen, 9000 Centner, wovon 4500 direct nach Cuxhaven gingen, wo sie beim Hafenbau verwendet wurden. Für die nächsten Jahre wird noch eine bedeutende Steigerung des Antheiles Lauenburgs an dem Verkehre der Elbe-Travecanales erwartet.

Italien. (Errichtung directer Dampferlinien zwischen Italien, Ostasien und Australien.) Der Verkehrsminister hat nunmehr die Vorarbeiten zu dem Gesetzentwurfe über die Errichtung directer Dampferlinien zwischen Italien, Ostasien und Australien, die der Staat jährlich mit L. 900.000 zu unterstützen beabsichtigt, beendet. Ausser der „Navigazione Generale" bewerben sich auch verschiedene ausländische Gesellschaften um die Uebernahme des Dienstes.

Russland. (Eröffnung der Schiffahrt in Riga.) Nachrichten aus Riga zufolge ist daselbst die Schiffahrt seit 12. Mai wieder eröffnet.

„Kette", Deutsche Elbeschiffahrts-Gesellschaft in Dresden. Wie die Zeitschrift „Das Schiff" auf Grund des Geschäftsberichtes pro 1901 der „Kette", Deutsche Elbeschiffahrts

Gesellschaft in Dresden, mittheilt, betrug der Bruttogewinn des Schiffahrtsbetriebes und der gesellschaftlichen Werfte in Uebigau im Berichtsjahre zusammen Mk. 987.686·88 (1900: Mk. 1,218.589·36). Die Schleppeinnahmen betrugen Mk. 2,518.161 89. Im Frachtgeschäfte wurden durch die Gesellschaft befördert: Bergwärts 1342 Schiffe, 8,418.312 Ctr. (1900: 1490 Schiffe, 9,451.840 Ctr.), thalwärts 1076 Schiffe, 6,496.604 Ctr. (1900: 1145 Schiffe, 6,488.328 Centner), zusammen daher 2418 Schiffe, 14,914.916 Ctr. (1900: 2635 Schiffe, 15,940.168 Ctr.). Während der Betriebszeit (12. März bis 31. December) — also an 295 (1900: 313) Tagen — konnten die Elbefahrzeuge annähernd verkehren:

mit voller Ladung an . . . . . 110 Tagen (1900: 126)
mit voller bis dreiviertel Ladung an . 43 Tagen (1900: 36)
mit dreiviertel bis halber Ladung an . 93 Tagen (1900: 66)
mit weniger als halber Ladung an . 49 Tagen (1900: 85)

Von der gesellschaftlichen Werft in Uebigau bei Dresden wurden neben belangreichen Ausbesserungen für eigene und für fremde Rechnung im Jahre 1901 an Neubauten zur Ablieferung gebracht: 4 Schraubendampfer (Minenleger) für die kaiserliche Marine, 1 grosses Dampffrachtschiff von 1131 t Tragfähigkeit, 2 Petroleumtankschiffe, 3 eiserne Canalfrachtschiffe, 2 Seeleichterschiffer, 2 Eilfrachtdampfer, 1 Canal-Doppelschrauben-Schleppdampfer, 1 Schraubenschleppdampfer für Hamburg, 11 Badepontons für die kgl. sächsische Garnisonsverwaltung, 1 Fährschraubendampfboot, 2 elektrische Boote, 18 Dampfmaschinen, 10 Dampfladewinden, 2 Dampfankerwinden, 2 Dampfsteuerwinden, 11 Dampfpumpen, 33 Dampfkessel, 1 Holzdampfer, 19 Seezeichen, verschiedene Reservoire, mehrere Dampfrohrleitungen, Transmissionsanlagen, verschiedene Hilfsmaschinen und Maschinen-, sowie Schiffstheile, Schiffsanker, Schraubenpropeller und dergleichen. Im Baue befanden sich am Jahresschluss: 1 grosses Dampffrachtschiff für 1198 t Tragfähigkeit, 1 eisernes Frachtschiff von 622 t Tragfähigkeit, 3 eiserne Canalfrachtschiffe, 1 Kettendampfer, 7 Dampfmaschinen, 13 Dampfkessel, 4 Warmwasserkessel, 10 Seezeichen, verschiedene Hilfsdampfmaschinen u. dgl. Zur Ausbesserung wurden 34 grössere Dampfer, 9 Schraubendampfer und 43 Frachtschiffe auf Land genommen. Die durchschnittliche Arbeiterzahl in der Werfte betrug 755, die höchste 909, die niedrigste 499.

Nordamerika. (Verkehr auf den Sault St. Marie-Canälen in der Schiffahrtssaison 1901.) Der Verkehr auf den Sault St. Marie-Canälen war in der Schiffahrtssaison 1901 ein ungemein reger. Die beiden Canäle, das ist der canadische und der amerikanische Canal, beförderten zusammen in der Zeit von Anfang April bis Ende October 1901 24,543.610 t (gegen 23,090.766 t in derselben Periode des Vorjahres). Der Frachtenverkehr weist somit eine Zunahme von 1,452.844 t oder 6·3 pCt. gegen das Vorjahr auf. Von dieser Frachtenmenge beförderte der amerikanische Canal 22,029.465 t (gegen 21.246.340 t im Vorjahre); der canadische Canal beförderte in derselben Zeit 2,514.145 t (gegen 1,844.426 t im Vorjahre). Die Zunahme des Frachtenverkehres im canadischen Canale betrug 36 pCt., die des amerikanischen Canales etwas über 3·5 pCt. gegenüber dem Vorjahre.

Der Personenverkehr auf diesen beiden Canälen betrug zusammen 55.555 Personen (gegen 55.689 Personen im Vorjahre). Hievon entfallen auf den canadischen Canal 26.502 Personen (im Vergleiche mit dem Vorjahre eine Zunahme von 6267 Personen) und auf den amerikanischen Canal 29.053 Personen (gegenüber dem Vorjahre eine Abnahme von 6401 Personen).

Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Aus dem Jahresberichte 1901.) Der Jahresbericht der Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft für 1901 beschäftigt sich im Eingange mit den Wasserstands- und Eisverhältnissen im verflossenen Jahre und stellt dann fest, dass trotz des guten Sommerwetters der Personenverkehr nicht den erhofften Umfang aufwies, was auf die ungünstige wirthschaftliche Gesammtlage zurückgeführt wird. Auch die Obsttransporte aus Böhmen entsprechen nicht den Erwartungen. Beide Umstände wirkten auf das Jahresergebniss ein. Befördert wurden 3,460.151 Personen, d. i. um 65.396 mehr als im Vorjahre. Die Einnahmen aus dem Personenverkehre beliefen sich auf Mk. 963.060 (gegen das Vorjahr + Mk. 37.612). Auch der Güterverkehr, der 3,340.589 kg, d. i. 1,509.753 kg mehr als im Vorjahre umfasste, lieferte einen Ertrag von Mk. 215.493, d. i. Mk. 4044 mehr als 1900. Da aber die Betriebskosten sich erheblich vermehrt hatten, so gestaltete sich doch das Betriebsergebniss gegen das Vorjahr ungünstiger. Am meisten wurden noch immer die hohen Kohlenpreise empfunden, während es gelungen ist, die Bankverbindung der Gesellschaft zu einer Ermässigung der Zinsen und Provisionen zu bestimmen. Die höchste Einnahme brachte der August mit Mk. 225.720, die niedrigste der Februar mit Mk. 75. Die Schiffe der Gesellschaft legten im Laufe des Jahres 783.452 km zurück, d. i. 27.529 km mehr als im Vorjahre. Die Gesammteinnahmen stellten sich auf Mark 1,246.304. Die Ausgaben betrugen Mk. 1,100.573 (darunter Mark 123.264 für Reparaturen). Es ergibt sich also ein Ueberschuss von Mk. 145.731, der folgende Verwendung finden soll: Abschreibungen Mk. 61.149, Pensionscasse Mk. 20.000, an die Beamten und Angestellten Mk. 1917, an den Vorstand Mk. 1860, 4 pCt. Dividende = Mk. 60.000, Vortrag auf neue Rechnung Mk. 142. Zu Schiffsneubauten lag auch im verflossenen Jahre keine Veranlassung vor, doch wurden 7 Schiffe auf der Werft an Land genommen und gründlich reparirt. Der Bebauungsplan für das Gelände der alten Werft in Blasewitz hat die behördliche Genehmigung gefunden. Die Ausgabe der 4·5percentigen Anleihe von Mk. 1,000.000 hatte vollen Erfolg. Die bis Ende 1901 auf den gesammten Besitz der Gesellschaft, Gebäude, Schiffe etc., bewirkten Abschreibungen belaufen sich auf Mk. 2,025.552.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Vortrag des Vereinspräsidenten, Herrn beh. aut. Civilingenieurs E. A. Ziffer, über: „Die Erweiterung der City and South London Railway nach Islington.") In der Einleitung zu seinem Vortrage gab Civilingenieur E. A. Ziffer einen geschichtlichen Rückblick über die Entwicklung des elektrischen Betriebes in England, welches an den glänzenden Errungenschaften auf diesem Gebiete einen grossen Antheil hatte. Den Höhepunkt seiner Leistungen in Bezug auf die moderne Ausgestaltung des Verkehrswesens der Grossstädte verdankt London dem genialen, leider zu früh verstorbenen Ingenieur Henry Greathead, welcher durch den Bau von Röhrentunnelbahnen bahnbrechend vorging.

Nach einigen Bemerkungen über die in einer Länge von 5·1 km seit 4. Juni 1890 im Betriebe stehende City and South London Railway gelangte der Vortragende zur Besprechung der circa 5 km langen Erweiterung dieser Bahn nach Islington, deren Bau im Sommer 1899 in Angriff genommen und am 17. November 1901 dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde. Die grösste Steigung dieser Linie beträgt 1:30 und der kleinste Krümmungshalbmesser 366 m. Der Oberbau besteht aus 40 kg/m schweren Vignoles-Stahlschienen und einer zwischen den Fahrschienen gelegenen Leitungsschiene. Die sehr geräumigen und nett ausgestatteten Stationen der Erweiterungsstrecke besitzen 26 amerikanische Personenaufzüge, welche mit elektrischen Motoren betrieben werden, deren Speisung durch besondere Kabel erfolgt.

Die Aufzüge in Islington, die tiefsten in London, sind 30 m hoch und ihre Fahrgeschwindigkeit beträgt in der Regel 55 m per Minute. In den Endstationen Clapham und Islington vereinigen sich beide Linien in einen einzigen mit Gusseisen verkleideten Tunnel von 9 m Durchmesser, welcher in dieser Art als der grösste der Welt anzusehen ist. In eingehender Weise befasste sodann der Redner sich mit der Beschreibung der Kraftstation in Stockwell, des Kessel- und Maschinenhauses, ferner der für die Aufspeicherung der Kohlen errichteten schmiedeisernen Bunkers von circa 1000 t Fassungsvermögen. In seinen weiteren Ausführungen erörterte derselbe die vorhandenen Condensationsapparate, die Reparaturswerkstätte, die Schalttafel und die Anlage und Einrichtung der Unterstationen, worauf er zur Darstellung des Betriebssystemes überging. Es kommen zwei Systeme für die Speisung der Unterstationen zur Anwendung, und zwar für die Hälfte der Bahnstrecke das Dreileitersystem, während für den nördlichen Theil der Linie von Southwark nach Islington die Speisung nach dem Fünfleitersysteme erfolgt.

Auf Grund sorgfältiger Studien und umfassender Versuche wurde von dem Chefingenieur der Gesellschaft Mc. Mahon, unter dessen Leitung die gesammten Bauarbeiten der Erweiterungsstrecke ausgeführt worden sind, eine Locomotivtype mit besonderer Leistungsfähigkeit im Gewichte von 13 t construirt, nach welcher 30 Stück von der Firma Crompton & Co. in Chelmsford zur Ausführung kommen. Die neuen, mit den modernsten Einrichtungen ausgestatteten Fahrbetriebsmittel wurden von Milnes und der Bristol Carriage and Wagon Co. gebaut. Im Ganzen wurden 49 Wagen geliefert, welche in ihren Seitentheilen der kreisrunden Tunnelröhre angepasst sind, eine Länge von 8 m haben und 34 Sitzplätze enthalten.

Zum Schlusse des durch Abbildungen und Zeichnungen instruirten Vortrages wurden noch über den Verkehr und die

Fahrpreise Mittheilungen gemacht. Es werden für die Bewältigung des Verkehres auf beiden Linien 52 Locomotiven und 124 Wagen, entsprechend 31 aus 3, bezw. 4 Wagen bestehenden Zügen, zur Verfügung stehen, mit denen die Einführung eines $2^1/_2$ Minuten-Verkehres mit einer Stundenfahrgeschwindigkeit von 22·5 km beabsichtigt ist. Es besteht nur eine Wagenclasse und ein einheitlicher Fahrpreis von 6 Pence für die ganze Strecke. Ferner werden Retourkarten zu ermässigten Preisen für die Giltigkeitsdauer eines Tages und für die Zwischenstationen Fahrkarten zu 1 Penny ausgegeben. Das vom Vortragenden entworfene Bild der besagten Erweiterungsstrecke veranschaulichte, in welch mustergiltiger und ökonomischer Weise die in Frage kommenden Verkehrsverhältnisse einer Grossstadt ersten Ranges zur Lösung gelangten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXV. Stückes.) Das am 26. April herausgegebene LXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 723: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 26. April 1902, Z. 16.842, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn.

Nr. 724: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 24. April 1902, Z. 16.835, betreffend das Einfuhrverbot für Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 725: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 16. April 1902, Z. 59.825/I, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus den Bezirken Makarska, Curzola und Sinj.

Nr. 726: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 15. April 1902, Z. 60.537, betreffend die Sperre des Bezirks-Expositurbereiches Bosn.-Šamac gegen den Verkehr mit Schweinen.

Nr. 727: Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 26. April 1902, Z. 18.985, betreffend die Aufhebung der Einfuhrverbote für Rindvieh aus Galizien nach Bayern und Württemberg.

Nr. 728: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 22. April 1902, Z. 45.741, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 729: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 21. April 1902, Z. 10.720, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 730: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 21. April 1902, Z. 10.234, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des LXVI. Stückes.) Das am 29. April herausgegebene LXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 731: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 25. April 1902, Z. 10.130/IV, betreffend die Aufhebung der Sperre im politischen Bezirke Capodistria gegen die Ein- und Ausfuhr von lebenden Schweinen.

Nr. 732: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 13. April 1902, Z. 5675, betreffend die Einfuhr von lebenden Schweinen aus Galizien nach Völkermarkt.

— (Inhalt des LXVII. Stückes.) Das am 30. April herausgegebene LXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 733: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 30. April 1902, Z. 17.403, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn.

— (Inhalt des LXVIII. Stückes.) Das am 3. Mai herausgegebene LXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 734: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 2. Mai 1902, Z. 17.430, enthaltend eine veterinärpolizeiliche Verfügung in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des LXIX. Stückes.) Das am 6. Mai herausgegebene LXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 735: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 3. Mai 1902, Z. 45.817, betreffend die Beschränkungen im Viehverkehre vom Central-Viehmarkte in St. Marx.

Nr. 736: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 4. Mai 1902, Z. 9708/X, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere vom Central-Viehmarkte St. Marx in Wien.

— (Inhalt des LXX. Stückes.) Das am 7. Mai herausgegebene LXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 737: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 7. Mai 1902, Z. 18.577, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des LXXI. Stückes.) Das am 9. Mai herausgegebene LXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 738: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 7. Mai 1902, Z. 18.604, enthaltend eine veterinärpolizeiliche Verfügung in Betreff der Einfuhr von Klauenthieren (Rindern, Schafen, Ziegen, Schweinen) aus Ungarn.

Nr. 739: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 5. Mai 1902, Z. 93.205, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Rinder und Schafe vom Central-Schlachtviehmarkte St. Marx in Wien.

Nr. 740: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 7. Mai 1902, Z. 47.063, betreffend die Beschränkungen im Viehverkehre vom Central-Viehmarkte in St. Marx.

— (Inhalt des LXXII. Stückes.) Das am 12. Mai herausgegebene LXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 741: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 5. Mai 1902, Z. 90.173, betreffend die Bestimmung der Stationen Graber und Rožmital als Ein- und Ausladestationen für Viehtransporte.

Nr. 742: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 5. Mai 1902, Z. 18.083, betreffend die Einfuhr von Rindvieh aus Oesterreich-Ungarn nach dem Schlachthause der Stadt Solingen.

Nr. 743: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Sarajevo vom 2. Mai 1902, Z. 68.492/I, betreffend die theilweise Aufhebung des Einfuhrverbotes für Stuten und Hengste aus Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des LXXIII. Stückes.) Das am 13. Mai herausgegebene LXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 744: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 13. Mai 1902, Z. 19.415, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn.

Coupons-Einlösungen.

Vom 2. Juni ab:

Landesculturbank für Mähren. 4 pCt. Eisenbahn-Obligationen, für je K 100 Capital K 2.—.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1888, für je fl. 200 Capital K 8.—.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten, Emission 1874, Mk. 14.96·5.

Unterkrainer Bahnen. 4 pCt. Prioritäten, für je fl. 200 Capital K 8.—.

Vom 30. Juni ab:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. $3^1/_2$ pCt. Prioritäten, für je Mk. 300 Capital Mk. 5.25.

Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Goldprioritäten, für je Mk. 300 Capital Mk. 6.—.

Dividenden.

Grazer Tramway-Gesellschaft. Ab 7. Mai für die Actie K 36.—, für den Genussschein K 20.—.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Coupon per 1. Juli ab 10. Mai der Actie K 134.—, des Genussscheines K 84.—.

Maschinen- und Waggonfabriks-Actiengesellschaft in Simmering, vormals H. D. Schmid. Ab 12. Mai K 15.—.

Buschtěhrader Eisenbahn. Ab 2. Juni für die Actie lit. A K 120.—, für die Actie lit. B K 45.50, für den Genussschein lit. A K 67·50.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. Ab 1. Juli K 40.—.

Verlosungen.

Am 21. April:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Actien (Rückzahlung ab 1. Juli) und $3^1/_2$ pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 30. Juni).

Ungarische Südost-Localbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Rückzahlungen.

Ab 2. Juni:

Prioritätsobligationen.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. v. J. 1874.

Trifailer. 4 pCt. Gold v. J. 1889. — 4 pCt. Gold v. J. 1893.

Actien.

Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft. Prioritätsactien.

Ab 30. Juni:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. 4½ pCt. Prioritätsobligationen.

Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Gold-Prioritätsobligationen.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. Prioritäten v. J. 1871.

Capitalsrückzahlung.

Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien in Liquidation. Die Deutsche Bank hat eine Kundmachung veröffentlicht über den Ankauf der Actien lit. A und B der Bau- und Betriebsgesellschaft. Diese Actien sind bis spätestens 15. Juni 1902 einschliesslich bei der Länderbank in Wien mittelst Verzeichnisses in duplo, welches bei dieser Bank gratis verabfolgt wird, zu hinterlegen. An Stelle der Stücke können innerhalb der gleichen Frist die Nummern der Actien bei der Länderbank angemeldet werden, falls eine Wiener Bank oder eine anerkannt creditwürdige Wiener Firma für die bis längstens einen Monat nach der Anmeldung erfolgende Lieferung der effectiven Stücke Gewähr leistet. Gegen die hinterlegten Stücke werden dem Einreicher eine Woche später K 300 per Actie lit. A und B zuzüglich 4 pCt. Zinsen vom 1. Jänner 1902 ab von der Länderbank baar ausbezahlt werden. Gleichzeitig erhält der Einreicher eine briefliche Zusicherung wegen allfallsiger Nachzahlung aus der Processreserve von rund K 3,418.000 gemäss dem der Generalversammlung vom 28. Jänner 1902 mitgetheilten Schreiben der Deutschen Bank.

Umtausch von Obligationen.

Das Oesterr. Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten gibt bekannt, dass gegen Einlieferuug von gesellschaftlichen Obligationen „Kategorie A“ (Emission 1896) oder „Kategorie B“ (Emission 1896) sammt laufenden Coupons und Talons, und zwar ohne jede Aufzahlung seitens der Besitzer derselben, ein gleich hoher Nominalbetrag der neuen gesellschaftlichen Obligationen „staatsgarantirte Kategorie“ ddto. 1. Februar 1902 sammt laufenden Coupons und Talons ausgefolgt wird.

Generalversammlungen.

Im Monate Mai:

31. (Wien.) Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
31. (Wien.) Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
31. (Gablonz a. d. N.) Gablonzer Strassenbahn- und Elektricitäts-Gesellschaft.

Im Monate Juni:

2. (Gmunden.) Gmundner Elektricitäts-Actiengesellschaft.
3. (Wien.) Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen.
6. (Wien.) Localbahn Strakonitz-Winterberg.
7. (Wien.) Localbahn Wodnan-Prachatitz.
10. (Czernowitz.) Czernowitzer Elektricitätswerk- und Strassenbahn-Gesellschaft.

Pinzgauer Localbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 16. Mai 1902 fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Hofrath i. R. Johann Poschacher Edler von Arelshöh und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs k. k. Ministerialsecretärs Dr. Hans Dobner von Dobenau die diesjährige (3.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Pinsgauer Localbahn-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 11 Actionäre, beziehungsweise von solchen Bevollmächtigte anwesend, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 2135 Actien mit 427 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im abgelaufenen Betriebsjahre die Transporteinnahmen K 166.648·90 (gegen 1900 — K 9233·18, die verschiedenen Einnahmen K 1767·41 (+ K 112·44) die Fructificationszinsen K 3105·11 (+ K 1255·15), daher die Summe der Einnahmen K 171·521·42 (— K 7865·59); die Betriebsausgaben K 136.203·29 (— K 10.878·42), die sonstigen Auslagen K 27.556·37 (— K 4948·60), die Kosten der gesellschaftlichen Verwaltung K 9655·53 (+ K 4316·15), daher die Summe der Ausgaben K 173.415·19 (— K 11.510·87) und der Betriebs-Nettoabgang K 1893·77 (— 3645·28). Da der Prioritätendienst K 113.226·67 (— K 1312·47), beziehungsweise mit der Dotation des Tilgungsfonds K 114.539·14 (wie im Vorjahre) erfordert und noch an Zinsen K 2695 (+ K 2695 beansprucht werden, ergibt sich ein Erforderniss von K 119.127·91 (— 950·28), welches von Land und Staat zu leisten ist. Auf das Land entfallen K 59.563·95 (— K 514·24), auf den Staat K 59.563·96 (— K 436·04). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Sodann wurden die ausscheidenden Mitglieder Regierungsrath Dr. Victor Hasenöhrl, Hof- und Gerichtsadvocat Dr. Friedrich Kolischer, Alt-Bürgermeister von Zell am See Leopold Sterzinger und Regierungsrath Dr. Siegfried Werner wieder- und Hofrath Franz Ritter von Eisenbach in den Verwaltungsrath neu gewählt.

Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung.

In der darauffolgenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurde das bisherige Präsidium wiedergewählt.

[E.-M.-Z. 22.900.]

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Franzensbrückenstrasse.

Monat April 1902.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten April 1902	Eingelagert vom ersten bis letzten April	Ausgelagert vom ersten bis letzten April	Stand am letzten April 1902
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	61.127	21.435	20.097	62.465
Darunter wichtige Waaren:				
Colonialwaaren	—	—	—	—
Eisen	6.473	122	637	5.958
Erden	—	—	—	—
Fette	3.192	534	154	3.572
Felle	—	—	—	—
Kaffee	5.311	1.727	1.473	5.565
Stärke	3.462	201	637	3.026
Wein	2.445	1.518	620	3.343
Zucker	6.747	3.422	4.027	6.142
Reps	—	—	—	—
Mehl	3.817	2.558	1.727	4.648
Wild	—	—	—	—
Diverse	29.680	11.353	10.822	30.211
Assecuranzwerth . . K	3,118.163	3,067.119	2,340.324	3,844.958

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 26 Arbeitstagen 159.700 kg, Assecuranzwerth von K 207.900.

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten April 1902	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten April	Zurückgelangt vom ersten bis letzten April	Stand am letzten April 1902
Lagerscheine:				
Stück	9	—	—	9
Versicherungswerth . K	19.500	—	—	19.500
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Praterquai.

Monat April 1902.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten April 1902	Eingelagert vom ersten bis letzten April	Ausgelagert vom ersten bis letzten April	Stand am letzten April 1902
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	51.508	8.621	23.475	36.654
Daruntor wichtige Waaren:				
Weizen	1.800	3.819	1.802	3.817
Hafer	29.809	4.247	11.601	22.455
Roggen	12.556	3	4.524	8.035
Mais	4.622	513	3.691	1.444
Diverse	227	—	101	126
Reps	1.271	—	912	359
Gerste	1.223	39	844	418
Assecuranzwerth . . K	814.720	142.400	386.310	570.810

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten April 1902	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten April	Zurückgelangt vom ersten bis letzten April	Stand am letzten April 1902
Lagerscheine:				
Stück	3	—	1	2
Versicherungswerth . K	76.100	—	11.100	65.000
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	April 1902				April 1901			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Metercentner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	223.495	189.335	230.104	182 726	215.016	288.791	210.583	233.224
Darunter:								
Weizen	21.779	13.061	24.650	10.190	78.719	39.797	40.812	77.704
Roggen	42.750	15.846	19.668	38.928	33.554	51.941	29.646	55.849
Gerste	19.896	8.477	15.432	12.941	29.429	4.971	16.133	18.267
Hafer	77.845	23.756	32.974	68.627	17.501	34.153	26.798	24.856
Mais	13.917	114.264	122.058	6 123	4.149	89.848	84.558	9.439
Hirse	6.197	718	554	6.361	5.415	307	701	5 021
Bohnen	4.625	430	605	4.450	3.594	761	1.430	2.925
Erbsen	522	308	270	560	677	26	239	464
Malz	309	438	412	335	622	250	252	620
Reps	982	7	520	469	172	—	66	106
Hanfsamen	617	105	119	603	313	175	317	171
Wicken	2.029	686	713	2.002	303	1.393	1.366	330
Mehl	2.779	984	1.867	1.896	9.195	1.232	2.472	7.955
Kleie	2.585	595	1.425	1.755	1.178	200	253	1.125
	196.832	179.675	221.267	155.240	184.821	225.054	205.013	204.832
Spiritus	4.728	—	—	4.728	8.445	—	—	8.445
Zucker	6.947	639	1.113	6.473	4.467	100	356	4 211
Wein	2.741	266	515	2.492	2.812	121	468	2.465
Oele und Fette	602	220	157	665	601	104	41	664
Sonstige Waaren	11.645	8.535	7.052	13.128	13.870	3.412	4.675	12.607
Mittlere Tagesbewegung . .	16.132 Metercentner				10.984 Metercentner			
Versicherungswerth . . . K	4,007.200	815.600	1,518.170	3,304.630	4,258.560	1,437.120	1,311.040	4,384.640

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	51	9	15	45	93	25	32	86
Versicherungswerth . . K	616.450·—	273.500·—	321.400·—	568.550·—	688.750·—	316.300·—	236.700·—	798.350·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	2	1	1	2	3	—	—	3
Versicherungswerth . . K	3.400·—	1.800·—	1.800·—	3.400·—	21.600·—	—	—	21·600·—
Lombardbetrag . . . . K	2.600·—	1.000·—	1.000·—	2.600·—	14.056·—	—	—	14.056·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr.

(Tarif, Theil II, Heft 2.)

Ermässigung der Frachtsätze im Verkehre mit Hof, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1902 werden die auf den Seiten 22 und 23 des obenbezeichneten Tarifes für die nachstehenden Relationen vorgesehenen Frachtsätze wie folgt abgeändert:

Von — nach	Brody (Bhf.) trans.			Husiatyn trans.			Nadbrzezie Landungsplatz trans.†			Nowosielitza (Bhf.) trans.			Podwołoczyska (Bhf.) trans.			Skala trans.		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
	Getreide etc.	Mais	Kleie etc.	Getreide etc.	Mais	Kleie etc.	Getreide etc.	Mais	Kleie etc.	Getreide etc.	Mais	Kleie etc.	Getreide etc.	Mais	Kleie etc.	Getreide etc	Mais	Kleie etc.
	für 100 kg in Pfennig n																	
Hof	376*	376*	286*	431	431	341	325	313	240	427*	401*	316*	401*	401*	305*	447	447	357
	341**	341**	251**							375**	401**	285**	358**	358**	268**			

Wien, am 24. Mai 1902. [461]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederösterreichisches Landeseisenbahnamt.

Hinausgabe neuer Sonderbestimmungen und Tarife für die schmalspurige Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. P.-Mank und die schmalspurige Niederösterreichische Waldviertelbahn Gmünd-Litschau-Heidenreichstein.

Einführung der Eilgutbeförderung.

Einführung von Zuschlagfristen zu den reglementarischen Lieferfristen beim Uebergang von und nach den k. k. österr. Staatsbahnen in St. Pölten und Gmünd.

Am 1. Juni 1902 treten für die schmalspurige Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. P.-Mank und die schmalspurige Niederösterreichische Waldviertelbahn Gmünd-Litschau-Heidenreichstein neue Sonderbestimmungen und Tarife in Giltigkeit.

Diese für den Betrieb der obgenannten Localbahnen vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigten Sonderbestimmungen und Tarife sind beim niederösterreichischen Landes-Eisenbahnamte in Wien, I. Herrengasse 13, sowie bei der Betriebsleitung der Localbahn in St. Pölten, bezw. Gmünd um den Preis von 1 Krone erhältlich.

Vom 1. Juni an werden auch Eilgüter zur Beförderung angenommen. Die Eilgüter werden hinsichtlich der Berechnung der Transportgebühren nicht in verschiedene Classen eingetheilt, und es findet auf Eilgüter jeder Gattung und Menge ein und derselbe Einheitssatz Anwendung.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 30. April, Z. 17.609/16, genehmigt, dass in Abänderung der bisherigen Bestimmung vom 1. Juni 1902 an für den Uebergang in St. Pölten und Gmünd von und nach den k. k. österr. Staatsbahnen zu den reglementarischen Lieferfristen (§ 63 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder) folgende Zuschlagfristen hinzutreten:

a) bei Eilgut und lebenden Thieren . . . 12 Stunden
b) bei Frachtgut . . . . . 24 „

Wien, am 24. Mai 1902. [462]

Oesterreichisch-Süddeutscher Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 10. Juni 1902 gelangen für alle Züge giltige Rückfahrkarten I., II. und III. Classe von Stuttgart-Hauptbahnhof nach Marienbad über Eger zur Einführung.

Wien, am 28. Mai 1902. [463]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Sächsische Staatsbahnen.

Einführung neuer Fahrkarten.

Mit 15. Juni 1902 gelangen directe einfache Fahrkarten und Rückfahrkarten für alle Züge nebst Gepäckabfertigung von Frankfurt a/O., Grünberg i/Schl., Posen, Cottbus, Finsterwalde und Forst nach Marienbad, sowie einfache Fahrkarten für alle Züge von Guben nach Marienbad, Karlsbad, Teplitz und Gepäckabfertigung von Guben nach Marienbad, ferner Rückfahrkarten für alle Züge von Lissa, Posen, Glogau und Grünberg i/Schl. nach Karlsbad B.E.B. und Teplitz zur Einführung.

Wien, am 24. Mai 1902. [464]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Herabsetzung der Mindestgebühren der Personen-Fahrpreise auf der Localbahn Krakau-Kocmyrzów.

Mit 1. Juni 1902 werden auf der Localbahn Krakau-Kocmyrzów die Mindestgebühren der Personen-Fahrpreise für die II. Wagenclasse von 46 Heller auf **30** Heller und in III. Wagenclasse von 26 Heller auf **20** Heller herabgesetzt.

Wien, am 28. Mai 1902. [465]

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung directer einfacher Personenzugs-Fahrkarten III. Classe zwischen Prag St.E.G. und Buschtěhrad über Kralup.

Mit 15. Juni 1902 gelangen zwischen Prag St.E.G. einerseits und Buschtěhrad andererseits über Kralup directe einfache Personenzugs-Fahrkarten III. Classe zum Preise von 122 Hellern einschliesslich Stempel per Billet zur Einführung.

Wien, am 28. Mai 1902. [466]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Eröffnung neuer Bahnanlagen.

Am 2. Juni 1902 werden die an der vollspurigen Haupteisenbahnlinie Dresden—Werdau zwischen den Bahnhöfen Niederwiesa und Chemnitz gelegenen neuerbauten Rangieranlagen in Hilbersdorf mit der Zweigstelle Küchwald — die einschliesslich der bisherigen Haltestellenanlagen zu Hilbersdorf die Benennung „Bahnhof Hilbersdorf“ erhalten — eröffnet. Am gleichen Tage werden auch die neuen Güterzugsverbindungsstrecken der Linien Kieritzsch—Chemnitz und Riesa—Chemnitz nach den Hilbersdorfer Anlagen in Betrieb genommen. Die neuen Verbindungsstrecken, die nur dem Güterverkehre dienen, werden nach der „Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands“ betrieben. Aenderungen treten vorläufig sowohl in der Personen- und Gepäcksabfertigung, wie auch in den Personen-, Gepäcks- und Gütertarifen nicht ein. Oeffentlicher Güterverkehr findet auf Bahnhof Hilbersdorf nicht statt.

Dresden, im Mai 1902. [467]

Norddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Seidenberg.

Berichtigung einer Kundmachung.

Die im Verordnungs-Blatte vom 22. April 1902 Nr. 45 unter Ziffer 335 enthaltenen einfachen Fahrpreise für den Verkehr Harburg—Wien Nordwestbahnhof über Uelzen—Stendal—$\frac{\text{Leipzig}}{\text{Riesa}}$—Dresden—Tetschen betragen richtig: Mk. 84·80 für die I., 60·20 für die II. und 37·30 für die III. Wagenclasse.

Die Wagenvorschrift lautet richtig;

„Hamburg—Wittenberge—Uelzen Stendal—$\frac{\text{Leipzig}}{\text{Riesa}}$—Dresden—Tetschen“.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn [468]
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

29. Mai. Infolge Dammrutschung wurde der Güterverkehr in der Theilstrecke Worwolińce—Torskie der Localbahn Biała-Czortkowska—Zaleszczyki voraussichtlich auf 3 Tage eingestellt. Der Personenverkehr wird durch Umsteigen, bezw. Uebertragen des Gepäcks über die Unterbrechungsstelle bei den Zügen Nr. 3656 und 3657 aufrecht erhalten. Die Züge Nr. 3655 und 3660 verkehren blos in der Theilstrecke Biała-Czortkowska—Worwolińce.

Ausland.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif. (Ermässigung der Fraehtsätze für Emden Aussenhafen.) In den Ausnahmetarifen 9 (Eisen und Stahl nach den Seehäfen etc.), 9 c (Schiffbaueisen), 9 d (Eisen und Stahl etc. zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern) werden mit sofortiger Giltigkeit die Sätze für Emden Aussenhafen auf die für Emden giltigen Sätze ermässigt.

Magdeburg-Halle-Bayerischer Verbandsgüterverkehr. (Fraehtbereehnung für Holz des Specialtarifes III.) Vom 1. Juni 1902 ab wird Holz, wie im Specialtarif III genannt, soweit dasselbe nach Ziffer 6 a bis c des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) dem letzteren nicht allgemein angehört, im Verkehre mit den Gemeinsehafts- und Wettbewerbsstationen Asehaffenburg etc. (Ziffer 6 d des Waarenverzeichnisses) nur noch insoweit zu den Sätzen des Ausnahmetarifes 2 abgefertigt, als für diese Stationen sowohl im Magdeburg-Halle-Bayerischen Verbande wie in den betreffenden preussischen Staatsbahnverkehren, beziehungsweise im Mitteldeutschen Privatbahnverkehre directe Abfertigung vorgesehen ist.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie die Auskunftsstellen.

Berlin-Stettin-Sächsischer, Magdeburg-Halle-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer etc. Güterverkehr. (Aenderungen.) Im sächsischen Binnen-Güterverkehre, sowie im Berlin-Stettin-Sächsischen, Magdeburg-Halle-Sächsischen, Norddeutsch-Sächsischen, Nordostdeutsch-Sächsischen, Rheinisch- und Frankfurt - Sächsischen, Schlesisch - Sächsischen, Thüringisch-Hessisch-Sächsischen, Sächsisch-Südwestdeutschen und Sächsisch-Württembergischen Güterverkehre traten mit Giltigkeit vom 1. Mai 1902 an bei dem Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif) hinsichtlich des Artikels Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation, ferner bei dem Ausnahmetarif 13 des Sächsischen Binnengütertarifes und bei den Ausnahmetarifen 7 für Eisenerze u. s. w., soweit in ihnen eisenoxydhaltige Abfälle der Anilinölfabrikation genannt sind, einige Aenderungen ein. Ausserdem erhielt in den vorstehend genannten Verkehren, sowie auch im Bayerisch-

Sächsischen Verkehre der Wortlaut der Ausnahmetarife für Rohzucker an Raffinnerien ebenfalls vom 1. Mai 1902 an eine anderweite Fassung. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Einführung je eines I. Nachtrages zum Tarife, Theil II, Heft 3, erste und zweite Abtheilung.) Mit 1. Mai 1902 wurde zum Tarife, Theil II, Heft 3, erste Abtheilung vom 1. Juli 1899, sowie zum Tarife, Theil II, Heft 3, zweite Abtheilung vom 1. September 1900 je ein I. Nachtrag ausgegeben. Beide Nachträge enthalten Ergänzungen und Berichtungen des Vorwortes, Aenderungen der besonderen Bestimmungen, Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen, Berichtigungen der Kilometertabellen und Aenderungen von Stationsnamen. Unter den Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen befinden sich die Einbeziehung der Stationen Bramsche, Salzdetfurth, Soltau und Wilhelmshöhe, im Nachtrag zur ersten Abtheilung ferner die Einbeziehung der Station Zürich-Giesshübel, die Einführung des Ausnahmetarifes Nr. 4 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art, des Ausnahmetarifes Nr. 20 für Calcium-Carbid, des Ausnahmetarifes Nr. 21 für Heu und Stroh und des Ausnahmetarifes Nr. 35 für Häute (Felle), im Nachtrag zur zweiten Abtheilung ein neuer Ausnahmetarif Nr. 4 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art, sowie neue Frachtsätze im Ausnahmetarif Nr. 20 für Calcium-Carbid.

Durch die in dem Nachtrag zur ersten und zweiten Abtheilung enthaltenen Ausnahmetarife Nr. 4 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art werden die Frachtsätze, welche im Tarife, Theil II, Heft 7, vom 5. April 1895 für Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Hannover enthalten sind, aufgehoben und bezüglich der Frachtsätze für Sendungen in Wagenladungen von 10.000 kg ersetzt.

Soweit durch die Nachträge Frachterhöhungen oder Beschränkungen des directen Verkehres eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis einschliesslich 31. Juli 1902 in Geltung. Exemplare der Nachträge können von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezogen werden.

— (Einbeziehung der Station Baar.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1902 wurde die Station Baar der Schweizerischen Bundesbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 1 für Baumwolle im Theil II, Heft 4, erste Abtheilung der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife vom 1. September 1899 aufgenommen. Die Frachtsätze für Baar ergeben sich durch Anstoss von 12 Cts. an die für die Station Thalwil im Ausnahmetarif Nr. 1 bestehenden Frachtsätze.

Belgisch-Bayerischer Güterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen in den Ausnahmetarif 11.) Die Stationen Dolhain und Régissa der Belgischen Staatseisenbahnen wurden ab 1. Mai 1902 als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 11 für Holzstoff u. s. w. aufgenommen.

Auskunft über die Frachtsätze ertheilt das Tarifbureau der Bayerischen Staatsbahn zu München, sowie das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction in Köln.

K. k. Staatsbahn - Direction Pilsen.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen wird die Herstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes in der Station Marienbad, für welches die Kosten mit zusammen K 249.791 veranschlagt sind, im Offertwege vergeben.

Die bezüglichen Projectspläne und sonstigen Bedingungen sind bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction im Bureau der Abtheilung 3 für Bau und Bahnerhaltung einzusehen, woselbst auch die Offertformularien ausgefolgt werden.

Die vollständig ausgefertigten, mit je einem Stempel zu K 1·— per Bogen versehenen und versiegelten Offerte haben die Aufschrift zu tragen: **„Offerte in Betreff der Herstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes in Marienbad“**, und sind die Offerten bis zum **10. Juni 1902, 11 Uhr Vormittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen einzubringen.

Gleichzeitig ist bei der k. k. Staatsbahn-Directionscasse daselbst ein Vadium von K 12.500 Nom. zu erlegen.

Pilsen, im Mai 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Grassamen

für

Eisenbahndämme und Böschungen,

Parks, Gärten etc. in bekannter zweckentsprechender Qualität. Preislisten zu Diensten.

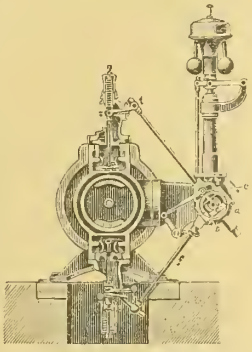
Samenhandlung

P. Hüttig

I. Weihburggasse 17

Lieferant der k. k. Staatsbahnen, der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der österr. Nordwestbahn, der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und vieler Bahnbau-Unternehmungen.

Weltausstellung Wien 1873 Fortschrittsmedaille. **Gegründet 1853.** Weltausstellung Paris 1900 Grand Prix.



G. Topham

Maschinenfabrik und Eisengieseerei

Wien, Favoriten.

Specialitäten: 665

Sägewerks- und Holzbearbeitungsmaschinen in vollkommenster Ausführung nach neuesten formvollendeten Modellen für alle Zwecke der Holzindustrie.

Dampfmaschinen mit Präcisions-Schieber- und zwangläufiger Ventilsteuerung (Patent Elsner). Über 400 im Betriebe.

Transmissionen mit und ohne Ringschmierlager, sowie auf Maschinen geformte Zahnräder aller Art.

Spindel- und Excenterpressen, hydraulische Pressen und die zugehörigen Pumpwerke.

Patent-Anwalt

Ingr. V. MONATH

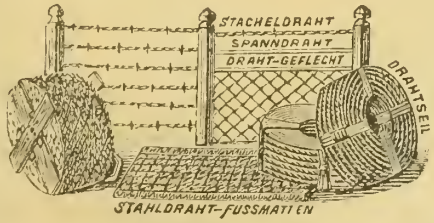
Telegramm-Adresse: Privileg Wien. — Telephon Nr. 7884.

Wien, I. Jasomirgottstrasse 4.

Praktische und billige Einzäunungen.

Joh. Meerkatz, Wien, VII/1, Neubaugasse 68

k. u. k. Hoflieferant und ausschl. priv. Sieb- und Drahtwaarenfabrik



offerirt verzinkten Stahl-Stacheldraht eigener Erzeugnng für Wildparke, Viehweiden, Obstgärten etc., ferner alle Gattungen Drahtgeflechte, Wald-, Wiesen-, Park- und Garteneinfriedungen, Volièren, Hühnerhöfe, Fenstergitter, Wurfgitter, Blumen- und Raseneinfassungen. Drahtmatratzen solidester Construction.

Illustrirte Kataloge, sowie Kostenvoranschläge gratis und franco.

Der seit **1807** schon bekannte und als Specialität berühmte

Becher'sche Karlsbader Englisch-Bitter

ist der beste aller Magenliqueure. Ueberall käuflich. Vielfach prämiirt. Firma beachten, da viele werthlose Nachahmungen ausgeboten werden. Johann Becher, Liquerfabrik, Karlsbad in Böhmen 691. Vertreter in Wien: Carl Zechmeister, XVIII. Gentzgasse 19.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch öffentliche Versteigerungen der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach anfliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Knndgemacht in Dnrchführnng der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachnng angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden znr Deckung der Publications- und Liqnidirnngskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingnngen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1257	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Ausnahmetarif Nr. 1, B, Abtheilung II (Güter der Stückgutclasse II)	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Taxis-Dobrovic (sowie vice versa)	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899		Pfennig 88 *)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennig für 100 kg
				Schönpriesen-Umschlag						83 *)				
				Dresden-Elbkai						142				
1258	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Nimburg	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif der Oe.N.W.B. vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Verschieden	50 Percent Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des auf den Linien der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. bestehenden Localtarifes, rücksichtlich der Strecken der genannten Bahnen, wobei jedoch letztere mindestens mit 40 km durchfahren oder die ermässigte Fracht mindestens für 40 km gezahlt werden muss	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1903	Die Baumaterialien müssen zur Vergrösserung der Schule in Nimburg bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der Stadtrath in Nimburg als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Das Zugeständniss kann von anderen Parteien nicht in Anspruch genommen werden	

Fortlaufende Nummer	1259	1260
Die Publication erfolgt: von der	**Oesterr. Nordwestbahn** als betriebführenden Verwaltung der Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Anscha	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**
Die Publication erfolgt: und im Namen der		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	Mineralkohle und Steinkohlenkokes
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	allen Stationen der Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Anscha	Oderberg *)
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Wernstadt	Dombrau Karwin
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Die Transporte müssen zur Neuanlage einer Molkerei in Wernstadt bestimmt sein. Bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel giltigen Tarifbestimmungen	**Minimalquantum 1500 Tonnen.** Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes I unseres Localgütertarifes
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	vom 1. Mai 1902 bis 31. December 1902
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarif der Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Anscha vom 1. Jänner 1899	Localgütertarif
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden	400 Heller per Tonne von 1000 kg 360 360
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	20 (zwanzig) Percent Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des vom 1. Jänner 1899 giltigen Localgütertarifes der Localbahn Gr.-Priesen – Wernstadt—Auscha	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der auf die Molkereigenossenschaft Wernstadt und Umgebung als alleinigen Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe. Die Rückvergütungsansprüche sind längstens bis Ende Februar 1903 geltend zu machen	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, längstens bis 31. März 1903
Besondere Bemerkungen		Die Sendungen müssen an ein in Zsolna bestehendes Industrie-Etablissement adressirt sein. *) Bei Sendungen, die in Oderberg ans Deutschland übertreten, wird eine Ueberfuhrsgebühr von 20 Heller per 1000 g auf erechnet
	13	14

1261

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

k. k. österr. Staatsbahnen

Zeitungen in Ballen als Eilgut

20	30	im Höchstgewichte (per Sendung) von Kilogramm	
3	5	bei Anfliefernng zu dem Nordbahn-Schnellzuge Nr.	

Wien Nordbahnhof

Rzeszów

1. Die Aufliefernng kann in einem oder mehreren Packeten erfolgen.
2. Die Zeitungspackete sind in einer stets conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit deutlicher, vorher bekanntzugebenden Adresse mindestens 15 Minuten vor Abgang der bezeichneten Züge aufzugeben. Die Packete müssen auf der Vorder- und Rückseite (Anklebe-)Zettel tragen, welche 16 cm lang, 12 cm breit sind und auf rothem Grunde in schwarzem Druck der Reihe nach enthalten: den Namen und den Wohnort des Absenders, den Vermerk „Zeitungspacket", die genaue Adresse des Empfängers (Vor- und Zuname, Wohnort, Bestimmungsstation). Das Nähere ist mit dem Stationsvorstande in Wien zu vereinbaren.
3. Der Empfänger hat für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung vorzusorgen.
4. Werden die behördlichen Vorschriften, betreffend die dem Postzwange unterworfenen Gegenstände, durch den Absender nicht eingehalten, so haftet dieser für alle hieraus entstehenden Folgen.
5. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine haftseitige Haftung nicht übernommen.
6. Eine Belastung der Sendungen mit Nachnahmen ist nicht gestattet.
4. Die Transportgebühren sind sogleich bei der Aufgabe zu berichtigen.

bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902

Tarif, Theil II, für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. August 1900

2743·5 Heller

1200 Heller

1543·5 Heller

Im Kartirungswege

Für jede Sendung gelangt die ärarische Anfnahms-Stempelgebühr von 10 Hellern zur Einhebung, auch wenn eine Anfnahmsbescheinigung nicht ausgefertigt wird.
Ab Krakau werden die fraglichen Sendungen mit den anschliessenden Zügen der k. k. österr. Staatsbahnen weiterbefördert.
Die Beförderung der nebenstehend angeführten Sendungen mit den bezeichneten Schnellzügen erfolgt gemäss Tarif-Theiles I, Abth. A, nur über besondere, bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung

1	Fortlaufende Nummer		
2	Die Publication erfolgt		
3	von der und im Namen der		
4	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel		
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)	von	
		nach	
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen		
7	und gilt in der Zeit		
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnung	
9		Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	
10	per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	
11		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	
12	Art der Durchführung		
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
14	Besondere Bemerkungen		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10			11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif. auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)			Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehnngsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg						
1262	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltokes und Petroleumkokes in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen, sowie leer retourgehende gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralölfässer	a) Kolin b) Kralup c) Pardubitz	Stationen der Böhmischen Commercialbahnen: Bakov Hochwessely Hořic Jičin Kopidlno Königstadtl Křinec Sadova-Dohalic Unter-Bautzen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 angeführten Tarifes. Hinsichtlich der Rückbeförderung der leeren gebrauchten Petroleum- und sonstigen Mineralölfässer sind die Tarifbestimmungen sub B, Punkt 3, des in Rubrik 8 genannten Tarifes massgebend	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1902	Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr vom 1. Juni 1900	Theils verschieden, theils bestehen noch keine directen Frachtsätze	ad a) ad b) ad c) 58 42 64 46 86 55 43 83 49 36 76 49 51 70 67 47 70 54 42 61 54 58 90 43 58 68 64	Verschieden	Im Kartirungswege		
1263	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Schleifholz (Prügel- und Rundholz), wenn dasselbe an eine Cellulose- oder Holzpapierstoff-Fabrik in Grafenau oder Zwiesel adressirt ist, und zwar: Abtheilung a) bis zu 2·5 m Länge und 20 cm Durchmesser, „ b) über 2·5 bis 3·5 m Länge und 20 cm Durchmesser	Janowitz Klattan Nenern Spitzberg	Grafenau	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 10. Juni 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil IV, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. August 1900	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Abtheilung a) b) Mark 0·37 0·40 0·40 0·42 0·36 0·37 0·25 0·25			Verschieden	Im Kartirungswege		
				Janowitz Klattan Nenern Spitzberg	Zwiesel					0·30 0·33 0·33 0·35 0·29 0·30 0·18 0·18						
1264	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rohzucker	Holzenplotz	Troppau (K.F.N.B.) loco	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, hinsichtlich der Localbahn Röwersdorf-Holzenplotz jedoch für den Frachtbrief und zwei Wagen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband, Anhang zum Tarife, Theil II, giltig vom 1. Jänner 1902	60 Heller	51 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 62. **Wien, 3. Juni 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des k. k. Oberlandesgerichtes in Graz. — Gesetzentwurf über die im Interesse der Temes-Begathal-Wasserregulirungs-Gesellschaft erforderliche Regulirung des Begacanals. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. Mai 1902, Z. 23.648, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Oesterreich.

Mit Schreiben vom 9. Mai 1902 hat das k. k. Eisenbahnministerium in Wien dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung gemacht, dass

I. die am 1. April 1902 eröffnete Theilstrecke Triest-St. Andrae—Buje der schmalspurigen Localbahn Triest-Parenzo dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt werde, und

II. folgende sechs von den k. k. österreichischen Staatsbahnen betriebenen, jedoch bisher, laut der Eisenbahnliste (Oesterreich und Ungarn, I, A, 1, b, c, e, h, i und k), dem Internationalen Uebereinkommen nicht unterworfen gewesenen Linien demselben nachträglich unterstellt werden:

1. Die Kolomeaer Localbahnen (Kolomea—Słoboda rungurska-Grube mit der Abzweigung Kolomea-Vorstadt Nadwórna—Szeparowce-Kniażdwór);
2. die Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów;
3. die Flügelbahn Podłęże-Niepołomice;
4. die schmalspurige Gurkthalbahn (Treibach-Althofen—Klein-Glödnitz);
5. die schmalspurige Ybbsthalbahn (Waidhofen a. d. Ybbs—Kienberg-Gaming sammt der Seitenlinie Gstadt—Ybbsitz), und
6. die schmalspurige Pinzgauer Localbahn (Zell am See—Krimml).

Weiters hat das k. k. Eisenbahnministerium darauf aufmerksam gemacht, dass die unter „Oesterreich und Ungarn, I, A, 1, f“ der Eisenbahnliste gleichfalls als dem Internationalen Uebereinkommen nicht unterstellt angeführte Flügelbahn Littitz-Nürschan überhaupt keine für den öffentlichen Verkehr bestimmte Bahn sei, sondern lediglich als Kohlenschleppbahn diene, so dass deren Unterstellung unter das Internationale Uebereinkommen gar nicht in Frage kommen könne und diese Linie sohin in der Liste zu streichen sei.

Infolge der vorstehenden Mittheilungen des k. k. Eisenbahnministeriums wird hiemit die Eisenbahnliste dahin abgeändert, dass der Abschnitt

Oesterreich und Ungarn.

I. Im Reichsrathe vertretene Königreiche und Länder
(einschliesslich Liechtenstein)

A. Sämmtliche Linien, welche durch die nachbenannten Bahnverwaltungen und Gesellschaften mit dem Sitze in Oesterreich oder in Ungarn betrieben werden, in Ziffer 1, folgenden Wortlaut erhält:

1. K. k. österreichische Staatsbahnen mit Einschluss der auf fürstlich Liechtenstein'schem Gebiete gelegenen Strecke der Linie Feldkirh—Buchs; — dagegen mit Ausschluss:

a) folgender dalmatinischen Linie der k. k. österreichischen Staatsbahnen:
   α) Spalato—Siverić—Knin,
   β) Perković-Slivno—Sebenico;
b) der schmalspurigen Kleinbahn Lupków-Cisna;
c) der schmalspurigen Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn).

* * *

Die unter 19. (Südbahn-Gesellschaft) und 22. (Eisenbahn Wien-Aspang) als vom Internationalen Uebereinkommen ausgeschlossen bezeichneten Strecken litt. l—p und q sind demgemäss mit den litt. d—h und i zu bezeichnen.

* * *

Aus Anlass der früher erwähnten Eröffnung der Theilstrecke Triest-St. Andrae—Buje ist, da dieselbe im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen steht, eine Aenderung, beziehungsweise Ergänzung der Eisenbahnliste nicht erforderlich.

* * *

Das genannte Centralamt hat hievon den Vertragsstaaten und den betheiligten Eisenbahnverwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 20. Mai 1902 Kenntniss gegeben.

Aus den Entscheidungen des k. k. Oberlandesgerichtes in Graz.

I. Die freie Bewegung des Reisenden ist, sobald er die Eisenbahnfahrt angetreten hat, durch gesetzliche und reglementarische Vorschriften beschränkt.

II. An dem Unfalle, welcher einem Reisenden infolge seines diesen Vorschriften zuwiderhandelnden Verhaltens zustösst, trifft daher diesen allein das Verschulden.

III. Die Rechtsnachfolger des verstorbenen Verunglückten sind zur Fortsetzung des von demselben noch vor seinem Tode anhängig gemachten Entschädigungsprocesses und auch zur theilweisen Klageänderung berechtigt.

(Entscheidung des k. k. Oberlandesgerichtes in Graz vom 5. Juli 1900, B c III $\frac{44/1}{3}$, Bestätigung des k. k. Landes- als Handelsgerichtes in Klagenfurt vom 11. Mai 1901, Cg. III $\frac{5/1}{10}$.)

Der bevollmächtigte Vertreter des Anton H., welcher anlässlich einer Eisenbahnfahrt einen Unfall erlitten hatte und infolge dieses Unfalles kurze Zeit nach demselben starb, klagte das Eisenbahnärar namens seines Mandanten auf Zahlung einer Entschädigung von K 46.800 s. Nbgb. In diesen Rechtsstreit traten in der Folge die Erben des Anton H. ein, doch wurden die Kläger zur Gänze abgewiesen.

Thatbestand:

Im vorbereitenden Schriftsatze wird vom Vertreter des Klägers Anton H. der Klageantrag gestellt, das k. k. Eisenbahnärar durch Urtheil zur Zahlung von K 46 800 zu verhalten, und zwar: Kosten der ärztlichen Behandlung K 800, Verdienstentgang, baare Auslagen und andere Schäden K 6000, Schmerzengeld K 40.000. Die Klage ist am 6. März 1901 eingelaufen. Die von Anton H. ausgestellte Processvollmacht datirt vom 10. Juli 1900. Der Kläger Anton H. ist am 12. Februar 1901 gestorben.

Die Erbschaft wurde von den Kindern angetreten, welche mit Schriftsatz vom 10. Mai 1901, Cg. III $\frac{5/1}{7}$ die Aufnahme des Verfahrens vollzogen haben. In mündlicher Streitverhandlung wird vom Vertreter der Kläger der Klageantrag erneuert, es wird jedoch der Betrag von K 40.000 nicht als Schmerzengeld, sondern mit Rücksicht auf den vor Ueberreichung der Klage erfolgten Tod des Anton H. als Ersatz für den durch den Tod des Vaters den Kindern zugegangenen Schaden begehrt.

In der Klage wird der Sachverhalt folgendermassen dargestellt:

Am 29. April 1900 fuhr Anton H. mit mehreren Pilgern mittelst Eisenbahn von J. ab; das Reiseziel des Pilgerzuges war Rom. Am 1. Mai 1900 rollte der Zug in der Richtung L.—V.

Die am Abende angezündeten Waggonlampen erloschen, die Finsterniss beunruhigte die Pilger. H., welcher allein der deutschen Sprache mächtig war, sollte wegen der Beleuchtung einschreiten; der Waggon war nur von Pilgern polnischer Nationalität besetzt.

In der Eisenbahnstation E. machte der Pilgerzug Halt. Obwohl der Zug schon eine Weile gestanden, erschien kein Conducteur im Waggon. Anton H. trat aus dem Durchgehwaggon auf die Plattform, sah sich nach dem Bahnpersonale um und machte hiebei die Wahrnehmung, dass auch im zweiten Waggon kein Licht war. Weil er auf der Station keinen Menschen sah, fasste H. den Entschluss auf das Bahngeleise herabzusteigen in der Meinung, der Zug werde noch länger halten.

Sowie H. mit dem linken Fusse den Boden berührte — den rechten Fuss hatte er noch auf der letzten Waggonstufe — kam der Zug ohne Signal in Bewegung. H. verlor infolge des Ruckes das Gleichgewicht, stürzte, hielt sich aber krampfhaft am Geländer fest und wurde eine Zeit lang geschleift. Hiebei erlitt er eine erhebliche Kopfverletzung. Vom Vertreter der Kläger wird die Wahrscheinlichkeit anerkannt, dass H. in E. auf der dem Stationsgebäude abgekehrten Zugseite den Ausstieg unternommen.

Betreffs der Ersatzansprüche wird ausgeführt, wie H. infolge der Körperbeschädigung durch lange Zeit krank darniederlag und an Kosten für die ärztliche Behandlung ausgelegt hat K 800, für die Fahrkarte nach Rom, die er nicht ausnützen konnte, zahlte er fl. 110, ferner war er genöthigt, die Rückfahrt von Fr. nach J. für sich und einen Wärter zu bestreiten; war durch mindestens fünf Monate arbeitsunfähig und ausser Stande dem Anwesen vorzustehen. An Verdienstentgang werden für den Tag beansprucht K 10. Für alle diese Schäden und Auslagen wird Zahlung des Pauschalbetrages von K 6000 begehrt.

Der am 12. Februar 1901 erfolgte Tod wird in ursächlichen Zusammenhang gebracht mit der Körperbeschädigung, welche Anton H. am 1. Mai 1900 erlitten.

Schliesslich wird die Zahlung von K 40.000 beansprucht für den den Kindern des Verunglückten entgehenden Unterhalt und deren Versorgung.

Vom Vertreter des Beklagten wird zunächst die Activlegitimation des Anton H. zur Klage, weil solche erst nach seinem Tode bei Gericht eingebracht wurde, bestritten.

Gegen die Klageänderung betreffs der K 40.000 wird Einsprache erhoben, die Angemessenheit der Höhe der Ersätze bestritten, der dem Zahlungsanspruche von K 46.300 unterstellte Thatbestand bekämpft und Antrag gestellt auf Abweisung des Klagebegehrens.

Es wird ausgeführt, wie Anton H., welcher ohne Noth und eigenmächtig die Plattform des Zuges betreten, nicht in der Station E. und nicht zu einer Zeit, wo der Zug stillgestanden, sondern während der Eisenbahnfahrt abgestürzt sei.

Den Ausführungen des Vertreters der Kläger wird entgegengehalten, dass Anton H. zehn Tage nach dem Unfalle der bahnamtlichen Commission die Versicherung gegeben, er wisse nicht, wo und um welche Zeit er abgestürzt, ob der Absturz während der Fahrt oder aber im Anfahren des Zuges erfolgte.

Bei der Ausfahrt des Pilgerzuges in E. war nämlich der Verkehrsdiensthabende etwa 10 Minuten vom Ausfahrtswechsel entfernt und knapp neben der Stationslaterne postirt, um die ordnungsmässige Ausfahrt zu überwachen.

Derselbe bemerkte jedoch nicht, dass ein Mensch an einem Waggon hängend vom rollenden Zuge geschleift wurde und doch hätte er von seinem Standorte aus den Unfall wahrnehmen müssen.

Für Anton H. bestand gar kein Anlass zum Betreten der Plattform oder gar zum Verlassen des Zuges, weil die Möglichkeit gegeben war, durch Zuruf aus dem Fenster die Aufmerksamkeit des Zugbegleitungspersonales auf den Waggon zu lenken, in welchem das Lampenlicht erloschen war.

Entscheidungsgründe:

Die Prüfung der Sachlegitimation des Anton H. zur Anhebung und seiner Erben zur Fortsetzung des Rechtsstreites bietet keinen Anlass zur rechtlichen Beanständung; weder aus Gründen des formellen noch aus Gründen des materiellen Rechtes lässt sich die vom Beklagten erhobene Einrede rechtfertigen.

Anton H. hat am 10. Juli 1900 Processvollmacht ertheilt.

Kraft Gesetzes war der Advocat ermächtigt, auch nach dem Tode des Vollmachtgebers die Klage anzubringen, weil die Processvollmacht durch den Tod nicht aufgehoben wird.

Die Aufnahme des Verfahrens durch die Rechtsnachfolger des verstorbenen Anton H. ist zulässig und in richtiger Form erfolgt (§§ 6, 319, 1, 35, 155 C.-P.-O.). Die Klageänderung, betreffend den Anspruch auf Schmerzengeld per K 40.000, zu dessen Einforderung die Erben, weil der Tod des Verletzten vor Anbringung der Klage erfolgte, nicht berechtigt sind, wird vom Gerichtshofe zugelassen, weil aus solcher Aenderung eine erhebliche Erschwerung oder Verzögerung nicht zu besorgen steht (§ 325/3 C.-P.-O.). In der Hauptsache wird der Anspruch für begründet nicht erkannt.

Bei Unterstellung des vom Vertreter der Kläger vorgetragenen Sachbestandes hält der Gerichtshof dafür, dass die Ereignung durch ein Verschulden des Beschädigten verursacht wurde, welches die Unternehmung von der Haftpflicht befreit (§ 2 Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27).

Es wird angenommen, dass die Körperbeschädigung des Anton H. durch eine Ereignung im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn herbeigeführt wurde, weil es feststeht, dass Anton H. während der Eisenbahnfahrt abgestürzt und sich hiebei Körperverletzungen geholt.

Der Transportvertrag, welchen der Reisende mit der Unternehmung schliesst, begründet für beide Theile Rechte und Verbindlichkeiten. Die freie Bewegung des Reisenden wird durch das Gesetz beschränkt, sobald er die Eisenbahnfahrt angetreten.

Solche Beschränkungen enthält das Gesetz in der Verordnung des Handelsministers vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207.

Mit Abschluss des Vertrages und Benützung der Eisenbahn erklärt jeder Reisende die stillschweigende Unterwerfung unter die Normen des Reglements, mit dessen Unkenntniss sich Niemand enschuldigen kann (§§ 2, 863 a. b. G.-B.).

Das Verlöschen des Lampenlichtes im Waggon war zunächst eine ganz indifferente Ereignung im Verkehre, denn sie hat eine Gefährdung der Reisenden weder objectiv herbeigeführt, noch war sie unter den gegebenen Verhältnissen geeignet, die subjective Annahme bereits eingetretener oder drohender Gefahr zu rechtfertigen.

Anton H. und seine Reisegefährten bildeten eine geschlossene Gesellschaft Weil fremder Zuzug nicht erfolgte, auch nicht in Aussicht stand, war durch die eingetretene Finsterniss die Integrität der Person oder des Eigenthums nach keiner Richtung in Gefahr, und erscheint es ausgeschlossen, dass Anton H. Anlass hatte, zur Abwendung drohender Gefahr den ihm angewiesenen Waggon zu verlassen.

Der Eisenbahnzug war als Pilgerzug ein Sonderzug, der ausschliesslichen Beförderung der Rompilger gewidmet. Es liegt nicht vor, dass der Zug in der Station E. zum Stehen gebracht wurde, um den Reisenden Rast zu gewähren oder das Aus- und Einsteigen zu ermöglichen. Das Anhalten erfolgte vielmehr lediglich aus Gründen der Ordnung und Sicherung des Eisenbahnverkehres und musste jeden Reisenden zur erhöhten Vorsicht mahnen und ihn jedenfalls von dem Aussteigen in finsterer Nacht in fremder Gegend im Gebiete des Eisenbahngeleises abhalten.

Das Anhalten des Zuges unter solchen Verhältnissen ist gleichzuhalten dem Falle, wo ausserhalb einer Station ausnahmsweise ein Zug längere Zeit angehalten wird.

Dem Anton H. war somit das Aussteigen in E. nur mit ausdrücklicher Bewilligung des Zugsführers gestattet (§ 24/3 E.-B.-R.). Da Anton H. den Ausstieg ohne solche Bewilligung unternommen, hat er ein Gesetz übertreten, welches den zufälligen Beschädigungen vorzubeugen sucht (§ 1311 a. b. G.-B.); er haftet somit selbst für allen Nachtheil, welcher ausser dem nicht erfolgt wäre.

Dass der Zug ohne Zugsführer dem Verkehre übergeben wurde oder dass derselbe im entscheidenden

Augenblicke nicht auf seinem Platze war, wird nicht behauptet.

Dass Zurufe ohne Erfolg geblieben, gestattet noch keinen Schluss auf einen Mangel in der Besetzung der verantwortlichen Zugsbegleitung. Jeder Personenzug ist mit der vorgeschriebenen, dem Reisenden erreichbaren Signalleine versehen.

Der von Anton H. unternommene Ausstieg war ganz unnöthig, weil die Möglichkeit gegeben war, durch Anziehen der Signalleine oder durch energischen vereinten Zuruf der Reisenden die Aufmerksamkeit des Zugbegleitungspersonales zu erregen und auf den Waggon, in welchem die Beleuchtung versagte, zu lenken.

Indem Anton H. ohne erwiesene Nothwendigkeit zur Abwendung drohender Gefahr ohne Bewilligung des Zugsführers den Ausstieg unternommen, h a n d e l t e e r a u f e i g e n e G e f a h r, er hat den Betriebsunfall durch eigene Schuld herbeigeführt, dafür ihm die Unternehmung nicht zu haften hat.

Ohne vorerst Beweis zu erheben, war der Klageanspruch zur Gänze abzuweisen und den Klägern Kostenersatz aufzuerlegen (§ 41 C.-P.-O.).

Die gegen dieses Urtheil von den Klägern überreichte B e r u f u n g wurde seitens des Berufungsgerichtes kostenpflichtig abgewiesen und das erstrichterliche Urtheil vollinhaltlich bestätigt.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e:

Unzweifelhaft erfolgte die Verunglückung des Anton H. am 1. Mai 1900 durch eine Ereignung im Verkehre der k. k. Staatsbahnen in oder zwischen der Station E. und F. und findet auf die hiedurch herbeigeführte Verletzung des Genannten das Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, Anwendung.

Nach diesem Gesetze gilt im Falle von Verletzungen infolge von Ereignungen im Verkehre der Eisenbahnen die Vermuthung, dass die Ereignung durch Verschulden der Eisenbahn-Unternehmung oder ihrer Betriebsbediensteten eingetreten sei, wenn sie nicht beweist, dass die Ereignung durch ein Verschulden des Beschädigten selbst verursacht wurde.

Der § 1294 a. b. G. B. bezeichnet im Falle eines Schadens den M a n g e l d e r g e h ö r i g e n A u f m e r k s a m k e i t, durch welchen der Schaden entstanden ist, als ein V e r s c h u l d e n.

Ein solches Verschulden des Anton H. liegt aber in jedem Falle vor, sei es, dass angenommen wird. der Unfall habe sich in der Station E. ereignet, oder sei es — was auch das Wahrscheinlichere ist — dass der Unfall auf der Strecke während der Fahrt zwischen E. und F. erfolgte, wozu bemerkt wird, dass klägerseits für die erstere, von der Beklagten bestrittenen Behauptung kein Beweis erbracht worden ist.

Dafür, dass der Unfall auf der Strecke während der Fahrt erfolgte, spricht vor Allem der Umstand, dass es geradezu unmöglich erscheint, dass H. den 9 km langen Weg von E. nach F. bei seinem hohen Alter, der schweren Verletzung, die er erlitten hat, der Nachtzeit und seiner Unkenntniss der örtlichen Verhältnisse innerhalb kaum mehr als zwei Stunden zurückgelegt haben konnte.

Hiezu kommt noch der Umstand, dass der Unfall, wenn er sich in E. ereignet hätte, von dem diensthabenden Verkehrsbeamten wahrgenommen werden musste, was nicht geschehen ist, und dass auch im Falle des Unglückes in E. naturgemäss H. selbes dort und nicht in der über zwei Stunden entfernten Nachbarstation zur Anzeige gebracht hätte, überhaupt den Weg zu dieser gar nicht unternommen hätte.

Wird hiezu noch weiters erwogen, dass H. sowohl bei der ersten Anzeige in F., als auch vor der bahnamtlichen Commission über den Unfall verschiedene Angaben machte und damals, also bald nach demselben und unter dem unmittelbaren Eindruck desselben gar nicht wusste, wo und wann er sich ereignete, so ist die Annahme gerechtfertigt, dass sein Absturz während der Fahrt von der Plattform des Waggons, auf welche er sich aus irgend einem Anlasse begeben haben mochte, erfolgt ist.

Nachdem aber gemäss § 22 des Eisenbahn-Betriebsreglements vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, der Aufenthalt auf der Plattform der Waggons während der Fahrt den Reisenden ausdrücklich untersagt ist, war in diesem Falle offenbar das eigene Verschulden des H. Ursache der Ereignung und der durch selbe herbeigeführten schweren Verletzung und ist die Eisenbahn-Unternehmung für diesen Schaden nicht ersatzpflichtig.

Aber selbst in dem Falle, als der Unfall sich nach der Klagedarstellung in der Station E. ereignet hätte, würde die Eisenbahn-Unternehmung keine Ersatzpflicht treffen, da auch in diesem Falle das ausschliessliche Verschulden des Beschädigten an dem Unfalle aus den schon von der ersten Instanz angeführten Gründen angenommen werden muss.

Die Behauptung der Berufungswerber, dass ein Verschulden der Eisenbahn-Unternehmung vorliege, weil die Waggons nicht beleuchtet waren und sich auch ein Conducteur lange Zeit bei denselben nicht gezeigt habe, ist, falls auch diese Angaben richtig wären, nicht geeignet, ein Verschulden der Unternehmung festzustellen, indem einerseits der Mangel der Beleuchtung kein Grund zum Verlassen des Waggons überhaupt war und andererseits im Falle des Bedarfes das Bahnpersonale durch die Wagenfenster herbeigerufen werden konnte, was in der Stille der Nacht und in der notorisch einsam gelegenen Station E. ohne Schwierigkeit erreichbar gewesen wäre.

Bei diesen Umständen erscheinen die auch von den Berufungswerbern als unrichtig angefochtenen Feststellungen, dass Anton H. in geschlossener Gesellschaft gefahren sei und den Reisenden auch die Signalleinen zum Aufruf des Betriebspersonales zu Gebote standen, als ganz unwesentlich und unentscheidend.

Dem Gesagten nach trifft ein Verschulden an dem Unfalle des Anton H. nur diesen selbst und liegt kein Grund zu einer Ersatzpflicht der k. k. Staatsbahnen im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, vor.

[E.-M.-Z. 1030 ex 1902.]

Gesetzentwurf über die im Interesse der Temes-Begathal-Wasserregulirungs-Gesellschaft erforderliche Regulirung des Begacanals.

Das „Ungarische Amtsblatt“ verlautbart den Wortlaut des vom königl. ungarischen Ackerbauminister der Legislative unterbreiteten Gesetzentwurfes vom 15. Mai 1902, betreffend die Gewährung einer staatlichen Subvention, zu Gunsten der Regulirung des Begacanals (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 25 ex 1902).

Der Gesetzentwurf lautet:

§ 1.

Der Ackerbauminister wird ermächtigt, die im Interesse der Temes-Begathal-Wasserregulirungs-Gesellschaft erforderliche Regulirung des Begacanals durch Ueberleitung seiner Hochwässer in den Temesfluss, laut den vorgelegten Plänen im Rahmen einer Summe von K 9,600.000 vom Jahre 1903 an gerechnet innerhalb 10 Jahren durchführen zu lassen.

§ 2.

Von der sammt den Kosten der Aufsicht auf K 9,600.000 präliminirten Kostensumme der im § 1 bezeichneten Arbeiten hat K 4,700.000 die Temes-Begathal-Wasserregulirungs-Gesellschaft und K 4,900.000 das Staatsärar zu tragen.

§ 3.

Behufs provisorischer Deckung des durch die gesellschaftlichen Cassenbestände nicht gedeckten und höchstens K 3,000.000 betragenden Theiles der laut dem vorangehenden Paragraphen der Temes-Begathal-Wasserregulirungs-Gesellschaft zur Last fallenden Summe von K 4,700.000 wird der Finanzminister ermächtigt, der Gesellschaft bis Ende des Jahres 1912 in dem Fortschritte der Arbeit angemessenen Raten höchstens K 300.000 zinsenfrei vorzuschiessen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die auf diese Art erhaltenen staatlichen Vorschüsse längstens bis 1. Jänner 1913 dem Staatsärar zurückzuerstatten.

Falls die Gesellschaft wegen dieser Rückerstattung ein Anlehen aufnimmt, so ist hiezu die vorhergehende Bewilligung des Ackerbau- und des Finanzministers nothwendig.

§ 4.

Falls die Temes-Begathal-Wasserregulirungs-Gesellschaft die im Sinne des vorangehenden Paragraphen erhaltenen staatlichen Vorschüsse bis längstens 1. Jänner 1913 aus irgend welchem Grunde dem Staatsärar nicht refundiren sollte, so hat die Gesellschaft nach denselben von dem jetzt erwähnten Zeitpunkte angefangen, bis zum Zeitpunkte der thatsächlichen Rückerstattung derselben, dem Staatsärar jährlich vierpercentige Zinsen sammt den Vorschüssen zu entrichten.

§ 5.

Die Temes-Begathal-Wasserregulirungs-Gesellschaft ist nach den im Sinne der Gesetzartikel XLII vom Jahre 1881 und XXIX vom Jahre 1889 festzustellenden Kosten der seit der auf Grund des § 6 des Gesetzartikels XXI vom Jahre 1897 vorgenommenen Liquidation bis zum 31. December 1912 investirten, staatlich collaudirten und Gegenstand einer Liquidation noch nicht gewesenen Arbeiten einer Steuerrückvergütung theilhaftig werden zu lassen.

Diese Steuerrückvergütung ist der Gesellschaft in dem Falle, wenn die auf Grund des § 3 für dieselbe bewilligten Vorschüsse längstens bis 1. Jänner 1913 factisch rückerstattet werden, von diesem Zeitpunkte, im entgegengesetzten Falle aber vom ersten Tage des der Rückerstattung folgenden Quartals angefangen flüssig zu machen.

§ 6.

Zur Deckung der Zinsen- und Capitaltilgungs-Beiträge des durch die Gesellschaft aufzunehmenden Anlehens ist in erster Reihe die im vorangehenden Paragraphen bezeichnete Steuerrückvergütung zu verwenden. Die in der Steuerrückvergütung keine Deckung findende Summe der Zinsen- und Capitaltilgungs-Beiträge belastet das, durch das bis zur Durchführung der im gegenwärtigen Gesetze angeführten Arbeiten mit gesellschaftlichen Repartitionen nicht belastbare Bega-Inundationsgebiet vervollständigte ganze Inundationsgebiet der Gesellschaft.

§ 7.

Die Wirksamkeit der im § 3, ferner der in dem vorletzten Alinea des § 6 und schliesslich der in den §§ 7—10 des Gesetzartikels XXI vom Jahre 1897 enthaltenen Verfügungen wird mit entsprechender Auslegung auch auf das im Sinne des § 3 des gegenwärtigen Gesetzes aufzunehmende gesellschaftliche Anlehen ausgedehnt.

§ 8.

Der auf die Jahre 1903 und 1904 entfallende Theil der durch das Staatsärar zu tragenden Kosten von K 4,900.000 kann einzeln K 200.000 nicht überschreiten, vom Jahre 1905 bis zum Jahre 1912 aber werden die restlichen K 4,500.000 dem Fortschritte der Arbeiten angemessen, womöglich in gleichen Jahresraten in Anspruch zu nehmen sein.

Bezüglich der Art der Deckung dieser Theilsummen wird eine besondere Verfügung getroffen.

§ 9.

Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verlautbarung in Kraft und werden mit der Durchführung desselben der Ackerbau- und der Finanzminister betraut.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Linie Nr. 62 der Concessionsurkunde „vom alten Landgut durch die Himbergerstrasse bis zur Schleiergasse im X. Bezirke“: Ergebniss der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung; Bauconsensertheilung ex commissione.) Das von der k. k. Statthalterei in Wien mitgetheilte Ergebniss der am 27. Jänner 1902 durchgeführten Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung rücksichtlich des Projectes der Gemeinde Wien für die Linie „vom alten Landgut durch die Himbergerstrasse bis zur Schleiergasse im X. Bezirke“ (Nr. 62 der Concessionsurkunde) der elektrischen Strassenbahnen in Wien, sowie die bei obgenannter Amtshandlung im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums für das gegenständliche Project, einschliesslich der commissionell festgesetzten neuen Endbetriebsausweiche in der Schleiergasse, erfolgte Ertheilung des Bauconsenses ex commissione wurde vom k. k. Eisenbahnministerium zur Kenntniss genommen. Gleichzeitig hat das k. k. Eisenbahnministerium, unter Hinweis auf die von der Commission im Protokolle niedergelegten Ausführungen, gegen die eingeleisige Anlage der genannten Linie keinen Anstand erhoben. [E.-M.-Z. 6696.]

Projectirte normalspurige Localbahn Holleschau-Freistadtl-Zlin. (Generelles Project: Anberaumung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat rücksichtlich des von Filipp Mašlan, Bürgermeister in Freistadtl, und Genossen vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Holleschau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Freistadtl zur Station Zlin der Localbahn Otrokowitz-Wisowitz den Beginn der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission für den 12. Juni 1902 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am genannten Tage um 10 Uhr Vormittags im Gemeindehause zu Holleschau. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Friedrich Remeš betraut. [E.-M.-Z. 23.689.]

Localbahn Kimpolung-Dorna watra. (Detailpläne für die Locomotiv-Drehscheibe in der Station Dorna watra.) Die vom Verwaltungsrathe der Bukowinaer Localbahnen vorgelegten Detailpläne für die in der Station Dorna watra der

Localbahn Kimpolung-Dorna watra aufzustellende Locomotiv-Drehscheibe von 14·65 m Durchmesser vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt. [E.-M.-Z. 15.385.]

Elektrische Kleinbahnen in Graz und Umgebung. (Linie Graz—Andritz: Project für einen Entlastungsgraben zur Ableitung der Hochwässer des Schöckelbaches; Anberaumung einer Localcommission.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums die Localcommission hinsichtlich des von der Grazer Tramway-Gesellschaft vorgelegten Projectes für die Ableitung der Hochwässer des Schöckelbaches durch das in km 2·65/2·70 der Linie Graz—Andritz der Grazer elektrischen Strassenbahnen festgesetzte Bahnobject für Mittwoch den 4. Juni 1902 anberaumt. Die Commissionstheilnehmer versammeln sich am genannten Tage um 9 Uhr Vormittags beim „Binderwirth" in Andritz. [E.-M.-Z. 23.395.]

Projectirte Localbahn Janów - Jaworów. (Detailproject: Ergebniss der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen.) Auf Grund des von der k. k. Statthalterei in Lemberg mitgetheilten Ergebnisses der in der Zeit vom 6. bis 14. März 1902 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, einschliesslich der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des Detailprojectes einer normalspurigen Localbahn von Janów nach Jaworów, hat das k. k. Eisenbahnministerium unterm 20. Mai dem Verwaltungsrathe der Localbahn Lemberg-Kleparów-Janów den bedingten Bauconsens für das gegenständliche Project mit dem Bemerken ertheilt, dass dieser Bauconsens erst mit dem Zeitpunkte der Concessionsertheilung in Rechtskraft tritt. [E.-M.-Z. 19.001.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Neue Geschäftsanweisung für die Betriebscontrolore im Bereiche der preussisch-hessischen Staatsbahnen.) Für die Betriebscontrolore im Bereiche der preussisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist mit Giltigkeit vom 1. April 1902 an eine neue Geschäftsanweisung erlassen worden. Danach sind nach den vom Ministerium bei der Zuweisung der Controlorstellen getroffenen Anordnungen zu unterscheiden:

a) Controlore für die Ueberwachung des Personenzugdienstes;
b) Controlore für die Ueberwachung des Güterzug-, Beförderungs- und Wagendienstes;
c) Controlore für die Ueberwachung des gesammten Zug- und Beförderungsdienstes.

Die Controlore sind je nach ihrer vorzugsweisen Thätigkeit dem Decernenten für den Personenzug-Fahrplan oder dem Decernenten für den Güterzug-Fahrplan oder dem Decernenten für den Beförderungs- und Wagendienst zur Beschäftigung zugetheilt. Je nach den Umständen kann ein Betriebscontrolor auch gleichzeitig einem Fahrplan- und dem Beförderungsdecernenten überwiesen werden Die übrigen Decernenten können die Controlore im Allgemeinen nur zu Aufträgen heranziehen, für welche die Sachkenntniss eines Controlors erforderlich ist, und auch nur insoweit, als den Controloren die Erledigung innerhalb ihres Dienstplanes möglich ist. Die Controlore zu a) und b) werden vorwiegend innerhalb des Directionsbezirkes, die Controlore zu c), die stets dem Beförderungsdecernenten zugetheilt sind, vorwiegend auf durchgehenden Linien und für den Umfang grösserer Verkehrsgebiete beschäftigt. Für jeden Controlor wird durch den Decernenten, dem er zugetheilt ist, unter Mitwirkung aller anderen Decernenten für den Betriebs-, Beförderungs- und Betriebsmaschinendienst in bestimmten Zeitabschnitten ein Dienst- oder Reiseplan aufgestellt. Bei den Controloren für die Ueberwachung des durchgehenden Verkehres stellt den Plan jedoch die unmittelbar vorgesetzte Eisenbahn-Direction nach Benehmen mit den übrigen betheiligten Directionen fest. Bei ihren Dienstreisen sind die Betriebscontrolore forthin verpflichtet, auch allen Vorgängen, die nicht unmittelbar mit ihrem Geschäftsbereich oder dem besonderen Zweck ihrer Reise zusammenhängen, ihre Aufmerksamkeit zu widmen. Sie haben, wenn sie mit Schnell- und Personenzügen fahren, und auch während ihres Aufenthaltes auf den Stationen nach Möglichkeit darüber zu wachen, dass das Zugspersonal eine sorgfältige Fahrkartencontrole ausübt. Auch in jeder anderen Weise werden sie die Vorstände der Inspectionen bei der unmittelbaren Ueberwachung des Dienstes unterstützen und bei ihren Reisen ihr Augenmerk allezeit auf die Betriebshandhabung richten. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Preussen. (Wirthschaftsbetrieb in den Kantinen bezüglich des Eisenbahnpersonales.) Ueber den Wirthschaftsbetrieb in den Kantinen hat das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten einen umfassenden Erlass an die nachgeordneten Eisenbahn-Directionen gerichtet, dem die „Z. d. V. D. E.-V." nachstehende wesentliche Punkte entnimmt:

„Bei der verwaltungsseitigen Einrichtung von Unterkunftsräumen und Wirthschaftsbetrieben (Kantinen) handle es sich lediglich darum, das in seiner dienstfreien Zeit zu längerem Aufenthalt ausserhalb seiner Häuslichkeit gezwungene, der Eisenbahnverwaltung angehörige Personal in gesunden, wohnlichen Räumen unterzubringen und ihm hier zu einer zweckmässigen, seinen wirthschaftlichen Verhältnissen angemessenen Verpflegung, und zwar, soweit es für diesen Zweck geboten ist, durch Einrichtung von Speiseanstalten und anderen Wirthschaftsbetrieben (Kantinen) Gelegenheit zu geben. Die Eisenbahnverwaltung erfülle durch Schaffung solcher Einrichtungen einerseits eine Verpflichtung gegen diejenigen ihrer Bediensteten, welchen sie durch ihre aus dienstlichen Gründen gebotenen Anordnungen die körperliche Pflege erschwert, diene aber andererseits durch ihre Fürsorge auf diesem Gebiete auch ihrem eigenen Vortheil, der die Erhaltung eines leistungsfähigen, seinem verantwortlichen Dienste jederzeit gewachsenen Personales bedingt. Es seien demnach bei der Einrichtung von Kantinen folgende Gesichtspunkte zu beachten:

1. Nach dem bestehenden Muster zu Verträgen für Bahnhofswirthschaften ist der Pächter verpflichtet, dem Stations- und Fahrpersonal, sofern diesem der Verkehr in den Wartesälen gestattet ist, auf Verlangen ein einfaches, aber kräftiges Mittagessen, eine Tasse Kaffee, ein Glas Bier oder im Winter ein Glas Warmbier gegen eine von der Eisenbahn-Direction festzustellende Taxe, für welche drei Viertel der tarifmässigen Sätze den Höchstbetrag bilden, zu verabfolgen. Wo den Bedürfnissen der Bediensteten durch Inanspruchnahme dieser Verpflichtung des Bahnhofwirthes Rechnung getragen werden kann, ist von Einrichtung besonderer Kantinen abzusehen. Es ist aber in diesem Falle geboten, mit dem Bahnhofwirth entsprechende Verabredung zu treffen, deren ordnungsmässige Ausführung sorgfältig zu überwachen und das betheiligte Eisenbahnpersonal von der ihm zustehenden Befugniss in ausreichender Weise zu verständigen.

2. Kann mit der vorstehenden Einrichtung den Bedürfnissen des Personales nicht genügt werden, so ist auf Herstellung besonderer Kantinen Bedacht zu nehmen. Hiefür gilt Folgendes:

a) die Kantinen sind ausschliesslich für Eisenbahnbedienstete bestimmt, andere Personen sind von deren Benützung ausgeschlossen;
b) die Ausrüstung der Kantinen mit dem erforderlichen Inventar (Tischen, Stühlen, Bänken, Kocheinrichtungen u. s. w.) obliegt der Eisenbahnverwaltung, die Vorhaltung des zur Bereitung, Verabreichung und Einnahme der Speisen und Getränke nothwendigen Geschirres ist Sache des Kantinenwirthes;
c) der Kantinenbetrieb ist nicht von der Verwaltung zu führen, sondern von ihr zu verpachten. Die Verpachtung kann freihändig erfolgen. Wenn es angängig und für den zweckentsprechenden Wirthschaftsbetrieb vortheilhaft ist, ist der Bahnhofwirth zu berücksichtigen. Ist dies nicht der Fall, so sind andere geeignete Personen anzunehmen. Dabei kommen besonders solche in Betracht, die wegen ihrer persönlichen und wirthschaftlichen Verhältnisse auf einen nur bescheidenen Verdienst aus dem Wirthschaftsbetriebe, wenn möglich auf nur einen Zuschuss zu einem schon vorhandenen Einkommen zu rechnen brauchen. Unter diesen sind wiederum solche geeignete Personen zu bevorzugen, die wegen ihres Verhältnisses zur Eisenbahnverwaltung (z. B. als pensionirte Beamte, Eisenbahninvaliden) besondere Rücksicht verdienen;
d) die Pacht hat in einer mässigen Entschädigung für die von der Verwaltung für den Kantinenbetrieb zur Verfügung gestellten Gründstücke und Baulichkeiten nebst Ausrüstung, sowie für etwaige verwaltungsseitige Heizung und Beleuchtung zu bestehen. Sofern die dem Kantinenbetrieb dienenden Räume auch ohne diesen ganz oder theilweise als Aufenthaltsräume für das Eisenbahnpersonal vorgehalten werden müssen, ist hierauf bei Bemessung der Pacht Rücksicht zu nehmen;
e) die vorzuhaltenden Speisen und Getränke sind von der Eisenbahn-Direction vorzuschreiben. Verabreichung von Branntwein ist grundsätzlich auszuschliessen;

f) wegen des Zweckes der Kantinen müssen die in ihnen gebotenen Speisen und Getränke preiswerth und billig sein. Die Eisenbahnverwaltung hat daher den Kantinenbetrieb zu überwachen und sich öfters davon zu überzeugen, dass das Gelieferte in Menge und Güte dem angesetzten Preise entspricht. Der Preis für die einzelnen Speisen und Getränke ist von der Eisenbahn-Direction festzusetzen und der Tarif so zu bemessen, dass der Pächter damit seine Betriebskosten einschliesslich der Pacht bestreiten und einen bescheidenen Gewinn (vgl. c) erzielen kann."

Preussen. (Zunahme der Betriebssicherheit auf den preussischen Staatsbahnen.) In welchem Masse diese zugenommen hat, zeigt die Thatsache, dass, während auf je 1,000.000 Zugkilometer im Durchschnitt der letzten Jahre die Zahl der Unfälle im Ganzen 8·15, die der Entgleisungen 1·09 und die der Zusammenstösse 0·76 betrug, sich im Jahre 1900 die Zahl der Unfälle im Ganzen auf 6·63, die Zahl der Entgleisungen auf 1·08 und die der Zusammenstösse auf 0·68 stellte. Sowohl in Bezug auf die Gesammtzahl der Unfälle im Verhältniss zu der Verkehrsleitung, als der einzelnen Arten ist mithin eine nicht unerhebliche Verminderung eingetreten. Im Jahre 1900 war auch die Verhältnisszahl der Unfälle auf den preussischen Bahnen geringer, als diejenige für alle Bahnen Deutschlands, welche 7·19 betrug. Das Sommerhalbjahr 1901 zeigt einen weiteren erfreulichen Rückgang der Unfälle. Die Verhältnisszahl der Unfälle im Ganzen sank bei je 1,000.000 Zugkilometer auf 5·35, diejenige der Entgleisungen auf 0·97 und die der Zusammenstösse auf 0·54. Noch erheblicher stellt sich die Vermehrung der Betriebssicherheit dar, wenn man mit dem Vergleiche um weitere 10 Jahre zurückgeht. Trotz der erheblichen Zunahme der Zugdichtigkeit zeigt sich in den letzten 10 Jahren eine Verminderung der Unfälle gegenüber dem unmittelbar vorhergehenden Jahrzehnt um 27·4 pCt. Vergleicht man die letzten 5 Jahre 1886 bis 1900 mit den ersten 5 Jahren 1881 bis 1886 der 20jährigen Periode, so ergibt sich sogar eine Abnahme der Unfälle um 48·5 pCt., also nahezu um die Hälfte. Die Zahl der verunglückten Reisenden vermehrte sich zwar um ein geringes — es betrug die Vermehrung in den letzten 10 Jahren gegenüber dem vorhergehenden Jahrzehnt 4·2 pCt. —, aber diese Vermehrung blieb weit hinter der Steigerung der Frequenz der Züge zurück. Denn die Zugbesetzung hat in demselben Abschnitte um nicht weniger als 44·6 pCt. zugenommen, so dass auch die Zahl der von Unfällen betroffenen Reisenden im Vergleich zu der Gesammtzahl im letzten Jahrzehnt sehr beträchtlich zurückgegangen ist. Auch kommt in Betracht, dass in der neuesten Zeit selbst die geringfügigsten Verletzungen, welche nicht einmal ärztlicher Hilfe bedurften, als Unfälle gerechnet wurden, während dies früher keineswegs in dem Masse der Fall war, so dass die in dem letzten Jahrzehnt verhältnissmässige Verminderung der Zahl der verunglückten Reisenden noch eine grössere Bedeutung hat, als die Zahlen selbst erkennen lassen. Aber nicht nur in Bezug auf die Zahl der verunglückten Reisenden, sondern auch in Bezug auf das Dienstpersonal zeigt sich eine bemerkenswerthe Besserung der Betriebssicherheit. In dem letzten Jahrzehnt ist die Durchschnittszahl der verunglückten Bediensteten, auf 1,000.000 Zugkilometer bezogen, von 6·11 auf 5·14 heruntergesunken, im Jahre 1900 betrug sie sogar nur 3·65, ein Beweis, dass die Fortschritte in der Betriebssicherheit gerade in den letzten Jahren besonders erheblich sind.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Verkauf von Platzkarten in den D-Zügen.) Das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat im Anschlusse an die Erlässe vom 28. Mai 1900 und vom 18. April 1901 nunmehr bestimmt, dass die Platzkarten, soweit es noch nicht geschehen sein sollte, ausschliesslich durch einen Beamten zu verkaufen sind, der bei Verkauf und Prüfung der Platzkarte gleichzeitig die Fahrkarte zu prüfen hat. In der Regel ist hiemit der Zugsführer allein zu betrauen. Soweit dies wegen starken Verkehres oder zu dichter Stationsfolge nicht angängig ist oder die ordnungsmässige Verausgabung der Platzkarten und die Fahrkartencontrole sonst erschwert sein sollte, können ein oder mehrere Schaffner, die das nöthige Verständniss und die erforderliche Gewandtheit besitzen, in einzelnen Wagen diese Geschäfte erledigen. Die Abrechnung über den Platzkartenverkauf mit den zuständigen Fahrkarten-Ausgabestellen verbleibt in den Händen des Zugsführers, an den die mitbetheiligten Schaffner die vereinnahmten Geldbeträge und die Platzkartenbestände nach Beendigung der Fahrt abzuliefern haben.

— (Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Coakes- und Briquettesversandtes im Ruhrkohlenrevier.) Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahn-Directionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Coakereien und Briquetteswerken sind vom 16. bis 22. März 1902 in 6 Arbeitstagen 90.183 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15.031 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Coakes und Briquettes beladen und auf der Eisenbahn versendet worden, gegen 97.529 und auf den Arbeitstag 16.255 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. März 1902 auf den Arbeitstag 1224 und im Ganzen 7346 Doppelwagen oder 7·5 pCt. weniger gefördert und zum Versandt gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die Kohlenzufuhr nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld-Süd betrug in der Zeit vom 16. bis einschliesslich 22. März 1902 15.111 Doppelladungen zu 10 t.

Württemberg. (Bewilligung eines Zuschusses an Arbeiter der Verkehrsanstaltenverwaltung während der Dauer der Einberufung zu Friedensübungen.) Das kgl. Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, hat am 21. März 1902 verfügt, dass Arbeitern, die bei der Einberufung zu Friedensübungen auf Grund des Reichsgesetzes vom 10. Mai 1892 Anspruch auf Unterstützung ihrer Familien aus öffentlichen Mitteln während der Dauer dieser Uebungen erheben können, sofern sie nach Ableistung des activen Militärdienstes mindestens ein Jahr bei der Verkehrsanstaltenverwaltung ständig beschäftigt waren, vom 1. April 1902 an zu jener Unterstützung aus den Cassen der Verkehrsanstalten ein Zuschuss in der Höhe gewährt wird, dass die Unterstützung und der Zuschuss zusammen dem am Wohnort üblichen Taglohn erwachsener männlicher Arbeiter (§ 8 des Krankenversicherungsgesetzes) gleichkommen. Der Zuschuss wird nur gewährt, wenn vor der militärischen Uebung von keiner Seite gekündigt worden ist. Die Berechnung der Zuschüsse ist von den betheiligten Dienststellen von Amtswegen vorzunehmen, sobald feststeht, dass und in welchem Umfang den Arbeitern eine Familienunterstützung aus öffentlichen Mitteln gewährt wird. Die Zuschüsse werden an denselben Terminen bezahlt wie die Unterstützungen.

Baden. (Spar- und Vorschussverein der Eisenbahnbeamten.) Am 1. Juli 1896 hat die badische Staatseisenbahnverwaltung unter obigem Namen eine Einrichtung geschaffen, welche von der Beamtenschaft lebhaft gewünscht und begrüsst wurde. Dieser mit Körperschaftsrecht ausgestattete Verein verfolgt den Zweck, Ersparnisse der Mitglieder anzusammeln, sicher und nutzbringend anzulegen und durch Verzinsung und Antheil am Gewinn zu erhöhen, weiter auch den Mitgliedern im Bedarfsfalle durch Gewährung verzinsbarer Vorschüsse beizustehen. Zur Theilnahme an dem Verein sind sämmtliche Beamten der badischen Staatseisenbahn- und Dampfschiffahrtsverwaltung, sowie die mit fester Jahres- oder Monatsvergütung vertragsmässig auf einer Beamtenstelle bei dieser Verwaltung angestellten Personen berechtigt. Die Vereinsmitglieder sind verpflichtet, mindestens 50 Pfg. monatlich als Spareinlage der Casse zuzuführen. Erreicht die Spareinlage den Betrag von Mk. 150·—, so ist das Mitglied zu weiteren Spareinlagen nicht mehr verpflichtet, aber berechtigt, seine Einlagen bis zur Erreichung des Betrages von Mk. 1200 fortzusetzen. Innerhalb dieser Höchstgrenze können auch ausserordentliche Spareinlagen gemacht werden. Die regelmässigen Spareinlagen werden durch Abzüge am Diensteinkommen erhoben und vom zweiten auf den Monat der Einzahlung folgenden Monat an mit 3 pCt. verzinst. Vorschüsse an die Mitglieder des Vereines werden auf die Dauer von 2, ausnahmsweise 3 Jahren gegen entsprechende Sicherheit (Bürgschaft u. s. w.) und fünfpercentige Verzinsung gewährt. Die Tilgung erfolgt durch monatliche Abzüge am Diensteinkommen. Der Geschäftsgewinn wird, soweit er nicht zur Ansammlung eines Reservefonds dient, alljährlich in den Sparbüchern der Mitglieder gutgeschrieben. Die Geschäfte des Vereines werden unter Aufsicht der Generaldirection der Staatseisenbahnen von dem Vereinsvorstand unentgeltlich geführt. Er besteht aus einem Oberbeamten der Generaldirection als Vorsitzenden, einem Beamten der Eisenbahn-Hauptcassa als Cassier, einem Schriftführer, einem Buchhalter und drei Beisitzern. Der Vorsitzende und der Cassier, sowie deren Stellvertreter werden von der Generaldirection ernannt, die übrigen Vorstandsmitglieder und deren Stellvertreter werden aus der Zahl der Vereinsmitglieder von der alle drei Jahre einzuberufenden Generalversammlung gewählt. Die Verwaltung der Cassenangelegenheiten und die eigentliche Cassen- und Rechnungsführung wird unter Mitbenützung der bei der Eisenbahn-Hauptcassa für den Eisenbahnbetrieb bestehenden Einrichtungen vollzogen, so dass dem Verein nur geringe Verwaltungskosten für Drucksachen, Buchbinderarbeiten u. s. w. zur Last fallen.

Ueber die Benützung der Einrichtung geben folgende Zahlen Aufschluss:

Am Jahresschluss	Mitgliederstand	Monatseinlagen Mark	Gesammtguthaben der Mitglieder Mark
1896 . . .	1969	7.955·—	49.036·86
1897 .	2068	9.115·—	163.279·15
1898 . . .	2476	10.989·50	285.315·19
1899 . . .	2541	12.191·50	422.145·02
1900 . . .	2597	13.691·50	547.367·84
1901 . . .	2640	15.081·50	700.321·85

Im Jahre	Gewährte Vorschüsse: Anzahl	im Gesammtbetrag von Mark	Zurückbezahlt wurden Mark
1896 . . . (ein Halbjahr)	28	3.560	433·—
1897 . . .	158	18.006	8.431·50
1898 . . .	347	45.708	24.117·—
1899 . . .	520	67.369	50.447·50
1900 . . .	542	67.325	61.001·—
1901 . . .	615	72.058	74.392·50

An Zinsen und Gewinnantheil zusammen gelangten an die Mitglieder auf ihr Guthaben zur Vertheilung: 1896: 3 pCt., 1897: 3·70 pCt., 1898: 3·80 pCt., 1899: 4·20 pCt., 1900: 4·20 pCt. und 1901: 4·65 pCt. Infolge Neuanmeldungen und Erhöhung der Einlagen ist der Stand ab 1. Jänner 1902: 2680 Mitglieder mit Mk. 16.160·50 Monatseinlagen.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Preussen und Hessen. (Kgl. preussische und grossherzogl. hessische Eisenbahn-Direction Mainz: Eröffnung der Theilstrecke von Gau-Algesheim bis Kreuznach Bad.) Am 15. Mai ist die als Hauptbahn gebaute 20·66 km lange Theilstrecke von Gau-Algesheim bis Kreuznach Bad mit den Haltestellen Oekenheim und Planig, welche auf hessischem Gebiete liegen, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Eil- und Frachtgut, lebenden Thieren, Leichen, Sprengstoffen und Privatdepeschen eröffnet worden. Die Annahme und Abfertigung von Fahrzeugen bleibt vorläufig ausgeschlossen. Für die neue Strecke finden die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, sowie die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 1. Jänner 1900 Anwendung. (Vergl. V.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 46 vom 24. April, Seite 1217.)

Russland. (Bau neuer Eisenbahnlinien an der afghanischen Grenze.) Wie der „Welt-Corresp." aus Calcutta geschrieben wird, werden seitens Russlands an der afghanischen Grenze folgende neue Eisenbahnlinien gebaut: Eine Linie circa 67 engl. Meilen lang von der Endstation Kushk der Strecke Merw—Kushk nach Chahit Dukhteran an der Spitze des einspringenden Dreiecks, welches für die russisch-afghanische Greuze so charakteristisch ist. Die andere Linie zweigt bei Ak Tapa, wenige Meilen nordwestlich Panjdeh, von der Hauptlinie ab und läuft parallel mit dem Murghab, dem linken Ufer folgend bis nach Fanur Sang. Eine dritte Zweiglinie soll südöstlich von Panjdeh, das Kashanthal hinauf nach Torashekh gebaut werden; diese Zweiglinie wird etwa 40 engl. Meilen lang sein.

Amerika. (Bau der Klondike Mines Railway sammt Zweigbahn als zweite Bahn im Yukongebiet.) Die White Pass and Yukonbahn, die von Skayway in Alaska nach den Mute Horse Rapids läuft und im Jahre 1900 eröffnet wurde, vermittelt bekanntlich den einen Weg nach der goldreichen Gegend von Dawson; von dem White Horse Rapids aus befährt man sodann auf Flussdampfern verschiedene Wasserstrassen und erreicht schliesslich den Yukonfluss. Der andere Zugang ist von St. Michael am Beringsmeer aus den Yukon aufwärts. Der erste dieser beiden Wege ist der kürzere, da die Entfernung von White Horse Rapids nach Dawson nur etwa 475 Meilen (= 764·75 km) und von Skayway nach Dawson 587 Meilen (= 945·07 km) beträgt, wogegen die Entfernung von St. Michael nach Dawson, den Yukonfluss aufwärts sich an 1740 Meilen (= 2801·40 km) beläuft. Die berühmte Goldgegend von Klondike liegt südöstlich von Dawson, das Land bildet ein Netzwerk von kleinen Flussläufen und Bächen, von denen jeder durch ein goldreiches Thal fliesst. Durch diese Gegend soll nun, wie die „Railr. Gaz." mittheilt, eine neue Bahn gelegt werden, die, von Dawson ausgehend, durch den mittleren Theil der Goldgegend in grösstentheils südöstlicher Richtung nach dem Skwartfluss führen und eine Länge von 85 Meilen (= 136·85 km) haben wird. Etwa 20 Meilen (= 32·20 km) südlich von Dawson wird eine Zweigbahn in südlicher Richtung nach einer am Indianflusse liegenden quarzreichen Gegend geführt werden. Die neue Bahn erhält den Namen „Klondike Mines Railway". Der Bau dieser neuen Bahn, mit dem bereits begonnen wurde, wird von der Hawkins Constructions Company ausgeführt. Die Schwierigkeiten werden bedeutend geringer, als bei der White Pass and Yukonbahn sein, da die Steigungen 2 pCt. nicht übersteigen. Die Bahn wird das ganze Jahr im Betriebe bleiben können, da im Gegensatz zum White Pass nur wenig Schnee fällt. Die Bevölkerung der Gegend, durch welche die neue Bahn führen wird, zählt etwa 18.000 bis 20.000 Seelen. Alle Handelswaaren, die meisten Lebensmittel, alles für diese Gegend so wichtige Feuerungsmaterial, alle Maschinen müssen eingeführt werden, so dass sich ein reger Güterverkehr auf der neuen Bahn entwickeln muss. Dazu kommen die Erzeugnisse der Goldgruben, die befördert sein müssen, und der in solchen Gegenden stets rege Reiseverkehr. Mit Ausnahme der Eisenbahn von Lulea am bottnischen Meerbusen nach den Eisengruben von Galivave in Schwedisch-Lappland und der Bahn nach Archangel wird die Klondike Mines Railway die nördlichste Bahn der Welt sein, obgleich sie den Polarkreis nicht überschreitet. Dawson liegt etwa auf derselben geographischen Höhe wie Drontheim, 63 Grad nördlicher Breite.

Schiffahrt.

Russland. (Mariencanalnetz.) Ueber das Mariencanalnetz in Russland, der wichtigsten Verbindung zwischen Wolga und Newa, werden der „Münchner Allgemeinen Zeitung" nachstehende Mittheilungen entnommen: Die Hauptvermittlerin des Durchgangsverkehres zwischen der Wolga und Newa bildet die Wasserstrasse des Mariencanals, deren Länge von Rybinsk bis St. Petersburg 1142·50 km beträgt. Das Canalnetz umfasst folgende Fluss- und Canalstrecken: die Scheksna, den Bjeloserocanal von 67·2 km Länge, die Kowsha, den neuen Mariencanal von 8·50 km Länge, die Wytegna, den Onegacanal von 68·30 km Länge, den Swir, die Ladogacanäle und die Newa. Die Ladogacanäle bestehen aus zwei getrennten Canalzügen, die in verschiedenen Zeiträumen erbaut wurden und vom Swir zur Newa führen. Die Neu-Ladogacanäle kommen dem Ladogasee näher und besitzen eine Gesammtlänge von 178 km; die Alt-Ladogacanäle liegen weiter ab und umfassen eine Länge von 162 km. Auf den Alt-Ladogacanälen werden die leeren Frachtschiffe von der Newa zur Wolga zurückbefördert, auch findet auf ihnen Flösserei statt, während auf den Neu-Ladogacanälen die Flösserei nicht freigegeben ist. In dem Zeitraume von 1890 bis 1896 ist das Mariencanalnetz mit einem Kostenaufwande von 12½ Millionen Rubel derart umgebaut worden, dass jetzt Wolgakähne von 64 m Länge, 9·6 m Breite und 1·78 m Tiefgang bis 680 t Ladefähigkeit nach St. Petersburg gelangen können. Vor dem Umbau waren die Schleusen des Mariencanals nur für Kähne bis 300 t Ladefähigkeit bemessen. Grosse Wolgakähne von 750 und mehr Tonnen Ladefähigkeit können auch heute noch nicht durch das Canalnetz gelangen, ihre Güter müssen daher bei Rybinsk in kleinere Fahrzeuge umgeladen werden. Im Hochsommer ist selbst für Kähne von 680 t Ladefähigkeit nicht in allen Theilen des Canalnetzes der Tiefgang von 1·78 m gesichert. Die Kähne werden stellenweise getreidelt oder durch Schleppdampfer gezogen. Beförderuug durch Kettenschlepper findet auf den Theilen der Scheksna und des Swir statt, die Stromschuellen haben. Die Schlepper pflegen bei starker Strömung 3 bis 4 beladene Kähne, in ruhigerem Fahrwasser sogar bis 6 Kähne zu befördern. Die Fahrzeuge gebrauchen für die Zurücklegung der 1142·50 km langen Strecke von Rybinsk bis St. Petersburg noch immer 45 bis 60 Tage, was hauptsächlich durch die Verschiedeuheit der Beförderungsmittel bedingt ist. Eine Verkürzung der Beförderungszeit dürfte für Wolgafrachten schon in den nächsten Jahren eintreten, da die Newa zwischen St. Petersburg und Schlüsselburg (am Ladogasee) durch Vertiefung Seeschiffen zugänglich gemacht, die bei Schlüsselburg am Ausflusse der Newa vorgelagerte Curve beseitigt und bei der Stadt Neu-Ladoga ein

Hafen errichtet werden soll. Das aus dem Wolgagebiete anlangende Getreide wird dann unmittelbar in die auf dem Ladogasee verkehrenden Seeschiffe verladen und über den St. Petersburger Hafen ausgeführt werden können. Ein Theil dieser Arbeiten soll bereits in diesem Jahre zur Ausführung gelangen.

Vereinigte Staaten von Nordamerika. (Statistik der im Laufe des Jahres 1901 im Hafen von New-York ausgeschifften Reisenden europäischer Provenienz.) Dem Berichte des „Journal des Transports" zufolge sind im Jahre 1901 im Hafen von New-York 567.000 Reisende europäischer Provenienz (+ 26.000 gegen 1900, vergl. Bericht per 1900, Verordnungs-Blatt Nr. 92 ex 1901) gelandet. An der Bewältigung des Verkehres waren folgende Dampferlinien betheiligt, und zwar:

Name der Linie	Anzahl der Reisen im Jahre 1901	Anzahl der Cabinen-Passagiere				Anzahl der Einwanderer	
		1901	1900	1899	1901	1900	1899
Norddeutscher Lloyd (atlantische Linie)	86	20.403	23.350	17.759	76.804	38.059	53.649
„ „ (mittelländische Linie)	36	2.557	3.227	2.235	24.580	27.445	21.645
Hamburg—Amerika (atlantische Linie)	106	20.524	23.279	14.108	63.223	65.384	38.059
„ „ (Mittelmeerlinie)	25	453	378	426	15.337	6.861	2.539
White Star Line, ab Liverpool	66	18.167	14.948	12.741	30.483	29.370	25 206
Companie Générale Transatlantique	54	7.279	8.795	6.124	35.961	30.643	22.883
Red Star Line	52	6.241	5.559	4.315	32.793	31.003	20.120
Cunard Line	57	17.783	20.000	19.045	19.943	22.751	20.853
Nederlandsche—Amerika, ab Rotterdam	51	5.595	5.590	4.010	25.966	25.940	17.219
Anchor Line	40	7.577	7.653	6.182	6.756	7.866	5.512
„ „ Mittelländisches Meer	34	70	7.653	6.182	16.132	7.866	5.512
Navigazione Generale Italiana	27	538	286	80	24.690	17.265	8.838
American Line, ab Southampton	39	12.110	16.435	14.398	12.511	16.844	11.341
Allan Stale Line, ab Glasgow	30	1.114	2.727	1.647	2.386	1.399	1.247

Im Ganzen wurden 887 Reisen ausgeführt, mit einer Durchschnittszahl von 639 Reisenden per Dampfer. Eine Ausnahme hievon macht die Linie des Norddeutschen Lloyd ab Bremen, auf welcher bei 86 Reisen durchschnittlich 1130 Reisende per Tour befördert wurden. Die Ergebnisse des „White Star" waren per Tour durchschnittlich 737, des Cunard 662, der Compagnie Générale Transatlantique 800 Köpfe. Die Anzahl der Cabinen-Passagiere betrug durchschnittlich 153 per Tour.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Wolframs-Teltsch. (Generalversammlung.) Am 5. Mai 1902 fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Josef Sobotka und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialsecretärs Dr. Hans Kolisko, die diesjährige (3.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Wolframs-Teltsch statt. Bei derselben waren 11 Actionäre theils erschienen, theils vertreten, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 1215 Actien mit 243 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im abgelaufenen Betriebsjahre 1901 die Betriebseinnahmen K 95.717·02 (gegen 1900 + K 7148·52), die verschiedenen Einnahmen K 431·47 (+ K 214·74), die Fructificationszinsen K 10.987·96 (— K 1637·49), die Summe der Einnahmen K 107.136·45 (+ K 5725·78); die eigentlichen Betriebsausgaben K 53.372·68 (— K 8542·88), die sonstigen Auslagen K 8355·13 (— K 33·12), die Ausgaben für die gesellschaftliche Verwaltung K 4906·36 (+ K 228·06) und die Summe der Ausgaben K 66.634·17 (— K 8347·94), somit der verfügbare Jahresertrag K 40.502.28 (+ K 9395·42). Da der Prioritätendienst K 84.546·68 (— K 33·33) beansprucht, wird die Staatsgarantie mit einem Betrage von K 44.044·40 (— K 14.107·05) belastet. (52·09 pCt. gegen 68·75 pCt. im Vorjahre.) Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. In der darauf folgenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Dr. Josef Sobotka zum Präsidenten und Wenzel Powolny zum Vicepräsidenten wiedergewählt [F.-M.-Z. 22.504.]

Localbahn Schwarzenau-Zwettl. (Generalversammlung.) Am 13. Mai 1902 fand unter dem Vorsitze des Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Albert Gessmann und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialsecretärs Dr. Otto Müller, die diesjährige (6.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Schwarzenau-Zwettl statt. An derselben nahmen 10 Actionäre theil, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 1480 Actien mit 296 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im abgelaufenen Geschäftsjahre 1901 die Transporteinnahmen K 144.351·41, die verschiedenen Einnahmen betrugen K 932·50, die Zinseneinnahmen K 7465·73, die Gesammteinnahmen daher K 152.749·64 (gegen 1900 — K 13.441·52); die Betriebsausgaben K 98.119·39, die sonstigen Auslagen K 9439·54, die Ausgaben für die gesellschaftliche Verwaltung K 5287·56, die Zinsenausgaben K 285·26, daher die Gesammtausgaben K 113.131·75 (+ K 3953·09); endlich stellt sich der verfügbare Jahresertrag auf K 39.617·89 (— K 17.394·61). Nachdem für den Prioritätendienst K 76.259·42 (— K 18.833·93) beansprucht werden, beträgt das Erforderniss aus dem Titel der Staatsgarantie K 36·641·53 (gegen das Vorjahr — K 1439·32). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Die ausscheidenden Verwaltungsratbsmitglieder Abt Stefan Rössler, Franz Beydi, Josef Feucht, Rudolf Schwarz und Dr. Franz Wittmann wurden in den Verwaltungsrath wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschuss schloss die Generalversammlung. In der unmittelbar darauf abgehaltenen Verwaltungsrathssitzung wurde Abt Stefan Rössler neuerlich zum Präsidenten und Dr. Albert Gessmann neuerlich zum Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes gewählt. [E.-M.-Z. 23.387.]

Bielitz-Bialaer Elektricitäts- und Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 14. April 1902 fand in Bielitz unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Salomon Pollak und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs k. k. Bezirkshauptmannes Moritz Mienzil die diesjährige (fünfte) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Bielitz-Bialaer Elektricitäts- und Eisenbahn-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 876 Actien mit 437 Stimmen vertreten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen die Einnahmen K 72.262·43 (gegen 1900 + K 1861·63), die Ausgaben K 56.567·98 (— Kronen 2862·73), der Betriebsüberschuss K 15.694·45 (+ K 4724·36) und der Gewinn K 24.033·18 (+ K 15.114·45). Der Geschäftsbericht nnd Rechnungsabschluss wurden zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Der Gewinn wurde theilweise zur Bezahlung eines neuen Beiwagens und einer Rate des neuen Motorwagens, sowie zur theilweisen Tilgung

der Hypothekarschuld an die Bielitzer Sparcasse verwendet. Der bisherige Revisionsausschuss wurde wiedergewählt, ebenso wurden die beiden aus dem Verwaltungsrathe ausscheidenden Mitglieder Erwin Bathelt und Gustav Frisch wiedergewählt. Nach Besprechung der eventuellen Ausgestaltung des Bahnnetzes schloss die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 19.404.]

Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 29. April fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Dr. Guido Freiherrn von Clauer und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ministerialrathes Dr. Rudolf Schuster Edlen von Bonnott eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt statt. Bei derselben waren 12 Actionäre erschienen, welche 26.816 Actien mit 2674 Stimmen vertraten. Die Generalversammlung beschloss den Verwaltungsrath zu ermächtigen, ein Obligationenanlehen bis zur Maximalböhe von 4 Millionen Kronen aufzunehmen, alle Modalitäten der Anleihe festzusetzen und die bezüglichen Verhandlungen abzuschliessen, ferner alle diesbezüglich erforderlichen Statutenänderungen mit der Regierung zu vereinbaren, mit der Wirkung, als wenu dieselben von der Generalversammlung heschlossen worden wären. Ferner beschloss noch die Versammlung eine Aenderung der Art. 15 und 19 der Gesellschaftsstatuten, betreffend die Anzahl der Verwaltungsrathssitzungen, die Entlohnung des Verwaltungsrathes und eine Aenderung in Art. 44 der Statuten, betreffend die Einführung der statutenmässigen Tantième der Gesellschaftsheamten. [E.-M.-Z. 19.755]

Oesterreichische Localeisenbahn - Gesellschaft in Liquidation. (Generalversammlung.) Am 30. April 1902 fand in Wien unter dem Vorsitze des Vorstandes des Verwaltungsausschusses Hugo von Noot und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialrathes Dr. August Weeber, die diesjährige (22.) odentliche Generalversammlung der Actionäre der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft in Liquidation statt. Bei derselben waren 11 Actionäre anwesend, welche 9755 Actien mit 1951 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte sind bis Ende 1901 15.226 Certificate eingelöst worden, so dass noch 274 Stück im Rückstande verbleiben. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium, ferner wurde beschlossen, dem Verwaltungsausschusse in Vergütung seiner Arbeiten K 4000 zu Lasten der Geschäftsausgaben des Jahres 1902 zur Verfügung zu stellen. Sodann erfolgte die Wiederwahl der ausscheidenden Mitglieder Dr. Josef Freiherr von Seiller, Hermann Richter und Professor Dr. Emil Sax in den Verwaltungsausschuss. Bezüglich der durch den Tod des Herrn Oberinspectors Friedrich von Seeberg erledigten Stelle eines Liquidators wurde der Beschluss gefasst, mit Rücksicht auf den weit vorgeschrittenen Stand der Liquidation von einer Wiederbesetzung abzusehen, jedoch den Verwaltungsausschuss zu ermächtigen, jederzeit und ohne Einberufung einer Generalversammlung einen dritten Liquidator zu ernennen. [E.-M.-Z. 19.823.]

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Vortrag des Vereinspräsidenten, Herrn heh. aut. Civilingenieurs E. A. Ziffer, über: „Die Nilgiri-Bergbahn in Indien“.) Den Ausführungen des Vortragenden ist Folgendes zu entnehmen:

Die durch ihre baulichen Verhältnisse sehr bemerkenswerthe Nilgiri-Bergbahn ist die erste nach dem System Abt erbaute Zahnstangenhahn in Indien. Die ca. 27 km lange meterspurige, mit einem Kostenaufwande von durchschnittlich Francs 235.000 per Kilometer hergestellte Bahn vermittelt sowohl den Personen, als auch den Güterverkehr, überwindet einen Höhenunterschied von 1715 m und führt grösstentheils über und parallel der Strasse in einer Reihe von Krümmungen und Gegenkrümmungen. Ein Theil der Linie in der Länge von 7·46 km ist als Adhäsionsbahn mit Neigungen von nicht über 25 Permille durchgeführt, hingegen bei den anderen Strecken über 25 Permille die aus zwei Stahllamellen von 3·116 m Länge und 22 mm Stärke bestehende Abt'sche Zahnstange zur Anwenduug gelangte.

Erhebliche Schwierigkeiten bot in baulicher Beziehung die Linienführung entlang der Benhope-Abhänge und die Uebersetzung des Burliar Thales vermittelst einer 36·6 m hohen Brücke. Die Linie hat vier Stationen und zahlreiche Kunstbauten, da ausser 113 kleineren Objecten nicht weniger als 23 grosse Brücken mit eisernem Blechträgerüberbau auf gemauerten Pfeilern vorhanden sind, von denen ein Theil 8 Flüsse, die anderen Brücken aber durchwegs tiefe, zumeist trockene Schluchten übersetzen. Sehr bedeutend waren auch die Erd- und Felsarbeiten, welche 1,120.000 m³ betrugen. Zur Sprengung der Gesteinsmassen wurden 81.720 kg Dynamit verwendet. Die Bohrung der hergestellten 9 Tunnels, worunter 7 in Bogen von 100 m gelegen sind, erfolgte von Hand uud mussten dieselben mit Bruchsteinmauerwerk in Portlandcement verkleidet werden. Das Geleise besteht aus 8·58 m langen, breitbasigen, 22·7 kg/m schweren Stahlschienen, welche auf Schwellen aus sehr hartem Holz verlegt sind. An Fahrbetriebsmitteln wurden beschafft: vier Stück Abt-Locomotiven für den gemischten Betrieb (Adhäsion- und Zahnstangenbetrieb) mit einem Dienstgewichte von 33 t; ferner 16 offene, 9·15 m lange, 6 t schwere Güterwagen aus gepresstem Stahl mit einer Ladefähigkeit von 22 t, 8 Personenwagen und 4 Gepäckswagen, sämmtliche mit Drehgestell ausgestattet. In jeder Richtung verkehren täglich zwei Personen- und zwei Güterzüge; die Stundenfahrgeschwindigkeit ist auf der Bergstrecke mit 13 km und auf der Adhäsionsstrecke mit 32 km begrenzt. Zum Schlusse seines durch eine Reihe von interessanten Zeichnungen ergänzten Vortrages erwähnte Civil-Ingenieur Ziffer, dass im Allgemeinen die Zahnstange bei kurzen Zweigbahnen zur Erreichung von Höhepunkten, sowie für solche Bahnen mit Erfolg Anwendung findet, welche einen beschränkten Verkehr haben und deren Neigung 100—80 Permille beträgt.

— (IX. ordentliche Generalversammlung des Vereines für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens.) Der vom Vorsitzenden,, Civil-Ingenieur E. A. Ziffer, zur Verlesung gebrachte Bericht weist mit Befriedigung auf die im abgelaufenen Jahre entfaltete vielseitige Thätigkeit des Vereines hin, und erwähnt, dass in einer Reihe von Vorträgen sehr instructive und actuelle Gegenstände besprochen und der publicistischen Ausgestaltung der Vereins-Zeitschrift die grösste Aufmerksamkeit zugewendet wurde. Besonderen Dank zollt der Verein dem hohen k. k. Eisenbahnministerium, sowie der Presse und den Fachvereinen für die ihm zugewendete Unterstützung.

Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Vereinsleitung wurden die ausscheidenden Functionäre Hofrath S. Ritter von Hahn, Regierungsrath W. Hallama und Professor Carl Schlenk wiedergewählt und die Cooptirung des Herrn J. Dr. Emil Riesenfeld, Secretärs der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bestätigt. In Anerkennung seiner vielfachen Verdienste um die Förderung des Vereines wurde Herr A. M. Willcox, Herausgeber der Fachzeitschrift „The Tramway and Railway World“ in London, per acclamationem zum Ehrenmitgliede des Vereines ernannt. Schliesslich wurde dem Ausschusse für die zielbewusste Wahrnehmung der Vereinsbestrebungen der Dank votirt.

K. k. Staatsbahn-Direction Olmütz.

Offert-Ausschreibung.

In der Station Würbenthal (Oesterr.-Schlesien) gelangen zur Ausführung: eine Erweiterung des Aufnahmsgehäudes, eine Verlängerung der Verladerampe und eine Waggonbrückenwaage ohne Geleiseunterbrechuug von 8 m Länge und 30 t Tragfähigkeit.

Die Hochbauherstellungen im annähernden Kostenbetrage von K 22.000 werden an einen Unternehmer und die complete Waagconstruction im Kostenbetrage von circa K·5500 an eine Firma im Concurrenzwege vergeben.

Die Offertgrundlagen für die Hochbauten und für die Lieferung der Brückenwaage liegen in der hierseitigen Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau ab 2. Juni 1902 zur Einsicht auf, woselbst Offertformulare für die Hochbauten ausgefolgt werden. Die näheren Bestimmungen für die Lieferung der Brückenwaage werden über Verlangen auch schriftlich mitgetheilt.

Die Offerte für die Hocbbauten, für welche das Vadium K 1100 beträgt, sowie jene für die Brückenwaage sind bis **12. Juni 1902, 12 Uhr Mittags,** mit 1 Krone per Bogen gestempelt, versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für Hochbauten in Würbenthal“, beziehungsweise „Offert für eine Brückenwaage in Würbenthal“ versehen, im Einreichungs-Protokolle der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction zu überreichen uud gelangen an diesem Tage um 3 Uhr Nachmittags zur Eröffnung, welcher beizuwohnen den Offerenten freisteht.

Die k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der eingelangten Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden oder auch sämmtliche Offerte zurückzuweisen.

Olmütz, am 27. Mai 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Olmütz.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Seidenberg.

Einführung von Fahrpreisen und Gepäcksätzen.

Mit 15. Juni 1902 gelangen folgende Fahrpreise und Gepäcksätze zur Einführung:

Von Wittenberg über Falkenberg—Elsterwerda V.B. o. Haltepkt. Böhla—Röderau—Kötzschenbroda—Dresden—Tetschen nach	Tarifkilometer	Personenfahrgeld						Gepäckfracht für je 10 kg	
		Einfache Fahrkarten			Rückfahrkarten			a für das Gesammtgewicht	b für das Uebergewicht
		für alle Züge							
		I.	II.	III.	I.	II.	III.		
		Classe							
		Mark							
Wien Nordwestbahnhof	658	54·80	37·90	21·70	98·50	67·70	37.50	1·56	1·80

Wien, am 30. Mai 1902. [469]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. K. k. österreichische Staatsbahnen. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung neuer Fahrkarten und Gepäckstaxen im Verkehre zwischen Oschatz, Station der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, und Karlsbad (B.E.B.).

Mit 15. Juni 1902 werden im Verkehre von Oschatz nach Karlsbad (B.E.B.) über Kötzschenbroda—Dresden—Bodenbach—Aussig—Komotau neue Fahrkarten zu nachstehenden Preisen, ferner folgende Gepäckstaxen in obiger Relation, und zwar diese für beide Verkehrsrichtungen eingeführt:

Einfache Fahrten für Schnellzüge		Rückfahrkarten für alle Züge		Gesammtfracht für je 10 kg	
II. Classe	III. Classe	II. Classe	III. Classe	des Gesammtgewichtes	des Uebergewichtes
Mark					
16·2	10 1	28·0	17·1	0·51	0·69

Prag, am 31. Mai 1902. [470]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Fahrkarten.

Mit Giltigkeit vom 15. Juni 1902 gelangen directe Personenzugs-Fahrkarten III. Classe zwischen Leitmeritz A.T.E. und Salesel über Lobositz zum Preise von 77 Hellern zur Einführung.

Teplitz, am 30. Mai 1902. [471]

Die Directon der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
auch namens der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Nachtrag II zum Tarife, Theil II, Heft 1.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 35 vom 27. März 1902 unter Post-Nr. 251, bezw. Nr. 48 vom 29. April 1902 unter Post-Nr. 355 für den 1. Juni 1902 verlautbarte Einführung des überschriftlich bezeichneten Tarifnachtrages wird bis auf Weiteres verschoben.

Wien, am 28. Mai 1902. [472]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee.

Stationsnamenänderung.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1902 wird die Benennung unserer Station „Nago“ auf „Nago-Torbole“ abgeändert.

Bozen, am 1. Juni 1902. [473]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Ergänzung des Tarifes, Theil II, Heft D (Gemeinschaftliches Heft).

Auf Seite 22 des obenbezeichneten Tarifheftes ist nachzutragen:

Von oder nach	Bis zum Schnittpunkte											
	I			II			III			IV		
	Kilometer	Zuschlagsfristen		Kilometer	Zuschlagsfristen		Kilometer	Zuschlagsfristen		Kilometer	Zuschlagsfristen	
		Eilgut	Frachtgut		Eilgut	Frachtgut		Eilgut	Frachtgut		Eilgut	Frachtgut
		Tage			Tage			Tage			Tage	
Peczeniczyn-Szczepanowski	1280	3	4	1254	$3^1/_2$	5	1285	$3^1/_2$	5	1276	4	6
				1308	3	4	1308	3	4			

Wien, am 22. Mai 1902. [474]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer directer Fahrpreise und Gepäckssätze.

Mit Giltigkeit vom 18. Juni a. St./1. Juli n. St. 1902 gelangen nachstehende directe Fahrpreise und Gepäckssätze zur Einführung:

Zwischen Wien (K.F.N.B.) und Bjalostok über Granica—Warschau	Währung	Schnellzug, bezw. Courierzug				Personenzug				Für je 10 kg Gepäck	
		Erwachsene		Kinder		Erwachsene		Kinder		a	b
		I.	II.	I.	II.	II.	III.	II.	III.	Gesammtgewicht	Gepäcks-Uebergewicht
		Wagenclasse									
	Kronen	36·—	24·—	18·—	12·—	16·—	8·—	8·—	4·—	1·57	
	Rubel	16·85	10·10	4·22	2·53	7·50	5·—	1·88	1·25		0·64

Die Geltungsdauer der Fahrkarten beträgt fünf Tage.

Im Uebrigen finden die Bestimmungen des Tarifes für den Personen- und Gepäcksverkehr vom 19. September a. St./1. October n. St. 1898 Anwendung.

Wien, am 31. Mai 1902. [475]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband.

Tarif, Theil II, Heft 6, giltig vom 1. Jänner 1902.

Druckfehler-Berichtigung bezüglich eines Frachtsatzes.

Auf Seite 27, Post-Nummer 34, des ab 1. Jänner 1902 giltigen Tarifes, Theil II, Heft 6, für den Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverband ist mit Giltigkeit vom 10. Juli 1902 rücksichtlich der Stationsverbindung Domstadtl—Krakau der Frachtsatz von „121“ Hellern auf **147** Heller zu berichtigen.

Wien, am 27. Mai 1902. [476

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Nachtrag III zum Getreidetarife, Theil II, Heft 3.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 34 vom 25. März 1902 unter Ord.-Nr. 241, bezw. Nr. 48 vom 29. April 1902 unter Ord.-Nr. 356 für den 1. Juni 1902 verlautbarte Einführung des überschriftlich bezeichneten Tarifnachtrages wird bis auf Weiteres verschoben.

Wien, am 28. Mai 1902. [477]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Rumänien—Lindau und Vorarlberg.

Tarif, Theil II.

Frachtsatz-Berichtigung.

Auf Seite 10 des vom 1. Juli 1901 giltigen Nachtrages II zum genannten Verbandstarife ist der Frachtsatz für Serie II des Ausnahmetarifes Nr. 14 (Petroleum) in der Relation Plopeni—Buchs von 494 Cts. auf **694** Cts. per 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 28. Mai 1902. [478]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Zollspesen im directen Güterverkehre ab Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Stationen der fürstlich Bulgarischen Staatsbahnen via Somovit und Rustzuk und umgekehrt.

I. Für den Importverkehr nach Bulgarien.

a) Zollvermittlungsspesen für solche Güter, welche keinen Importzoll zahlen:

	Francs Gold
1. per Wagen à 10 t	1·50
2. für Sendungen von mehreren Waggons, per Expedition	2·—

b) Zollvermittlungsspesen für solche Güter, welche declarirt werden müssen:

1. für Sendungen bis zu einem Gewichte von 5000 kg inclusive	2·—
2. für Sendungen mit einem grösseren Gewichte als 5000 kg	3·—
3. für Sendungen von 1 bis 5 Colli ein und derselben Gattung, per Collo	0·40
4. für Sendungen von mehr als 5 Colli, per Collo	0·25
5. Stückgutsendungen, welche aus mehreren Waarengattungen zusammengesetzt sind, per Collo	1·—

II. Für den Exportverkehr aus Bulgarien.

Alle obigen angeführten Zollvermittlungsspesen werden auch für den Export entrichtet, falls die Zollformalitäten durch Organe des Grenzbahnamtes besorgt werden.

III. Für den Transitverkehr.

Nur für solche Sendungen, welche transit für die Türkei bestimmt sind, ist eine Transitgebühr von 1 Cts. per 100 kg zu entrichten.

Wien, am 31. Mai 1902. [479]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Russland. Artikeltarif für die Beförderung von Petroleum etc. auf den russischen Eisenbahnen. (Theilweise Aenderung der Vorschriften.) Das Departement für Eisenbahnangelegenheiten im Finanzministerium hat unterm 3./16. April a./n. St. 1902 folgendes Circulare erlassen:

Es wird hiemit zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass mit Genehmigung des Finanzministers der 1. Absatz des § 5 der Vorschriften über die Frachtberechnung bei Petroleum- etc. Sendungen von Baku nach Batum wie folgt abgeändert wurde:

„§ 5. Bei Petroleum- etc. Sendungen von Baku nach Batum, welche ins Ausland ausgeführt werden: entweder über einen der Schwarze Meer-Häfen und ab da über die Zollämter Reni, Ungheni, Nowosselizy, Wolotschisk, Radsiwillow, Granica, Ssosnowizy, Alexandrowo, beziehungsweise Mlawa, oder aber per mare über Wladiwostok und ab da über jene Orte, über welche die Ausfuhr von Leuchtölen in die Mandshurei vom Finanzminister gestattet wurde, erfolgt die Liquidirung des Unterschiedes zwischen der auf Grund der §§ 3 und 4 für die Strecke Baku—Batum ursprünglich berechneten Localfracht und der ermässigten Fracht unter folgenden Modalitäten: das Zollamt, über welches die Sendung ins Ausland ausgeführt wurde, beziehungsweise das die thatsächliche Ausfuhr der Sendung in die Mandshurei bestätigende Zoll- oder Accise-Organ (in Fällen, wo die Sendung direct von einem Hafenzollamte oder von einem Reservoir anlangte) hat eine Abschrift des Protokolles über die Verification der zur Ausfuhr bestimmten Sendung dem Absender auszufolgen und in dieser Abschrift die thatsächliche Ausfuhr dieser Sendung im Sinne des Punktes 10 der Vorschriften über die Ausfuhr von Naphtha-Leuchtölen ins Ausland und des Punktes 9 des Circulars des Finanzministeriums vom 12./24. Jänner a./n. St. 1890, Nr. 2197, zu bestätigen."

(„Osteuropäische Tarifrundschau.")

Schweizer Bahnen. (Ausnahmetaxe für den Transport von chlorsaurem Kali Genèvetransit [Le Fayet-St. Gervais]-Bayern.) Laut Publication der Generaldirection der Schweizerischen Bundesbahnen (cf. Kundmachung im Vdgsbl. f. E. u. Sch. vom 26. April 1902 Nr. 47) treten für den Transport von chlorsaurem Kali in Wagenladungen von 5000 und 10.000 kg ab Le Fayet-St. Gervais nach bayerischen Stationen ab 10. Mai 1902 u. A. noch die folgenden Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

	5000 kg Centimes	10.000 kg für 100 kg
Genève transit-Eger	638	577
Genève transit-Passau	581	527

Magdeburg-Halle Sächsischer Thiertarif. (Tarifnachtrag VIII.) Am 1. Mai 1902 trat der Nachtrag VIII zum Magdeburg-Halle Sächsischen Thiertarife in Kraft. Der Nachtrag, der bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen käuflich zu erhalten ist, enthält im Wesentlichen neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Gröditz und Holzhausen-Zuckelhausen der Sächsischen Staatseisenbahnen, für die Station Domnitz des Eisenbahn-Directionsbezirkes Magdeburg, für die Stationen Beeskow, Jacobsthal, Tannepöls und Zörbig des Eisenbahn-Directionsbezirkes Halle, für die Stationen der Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn, sowie für die Station Uckro und für die an der Strecke Hartmannsdorf—Beeskow gelegenen Stationen der Niederlausitzer Eisenbahn, ferner anderweitige Frachtsätze für die Stationen Lübben und Uckro des Eisenbahn-Directionsbezirkes Halle, erhöhte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Osterburg und Seehausen i. Altm. des Eisenbahn-Directionsbezirkes Magdeburg, sowie erhöhte Frachtsätze für die Beförderung von Pferden im Verkehr mit den Stationen Tannepöls und Zörbig des Eisenbahn-Directionsbezirkes Halle. Die Frachterhöhungen erlangen erst vom 1. Juli 1902 an Wirksamkeit.

Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutscher Verband. (Einführung von Nachträgen.) Am 1. Mai 1902 traten in Kraft:

1. Die Nachträge VII zu den Heften 1 und 3, VIII zu den Heften 2 und 5 und VI zum Heft 4 der Abtheilung B. (Elsass-Lothringen.)

Die Nachträge enthalten ausser bereits früher veröffentlichten Ergänzungen:

a) Tarifkilometer für neu aufgenommene Stationen und theilweise ermässigte Entfernungen für bisherige Stationsverbindungen. Die sich nach den ermässigten Entfernungen für die Reichsbahnstationen Bolchen, Busendorf, Contchen, Ebersweiler, Freisdorf, Pange und Teterchen ergebenden Frachtsätze des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) sind auch auf Steinkohlensendungen anzuwenden, soweit sie niedriger sind wie die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6.
b) Aenderungen und Ergänzungen verschiedener Ausnahmetarife.
c) Aufhebung der directen Frachtsätze für die Station Stieringen-Wendel in den Heften 1—5 B.; Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes IS. (Schiffsbaueisen) für die Stationen Gross-Moyeuvre, Novéant und Oberhomburg; Ausschluss des Ausnahmetarifes 6 a (für Steinkohlen etc. von Wasserumschlagplätzen) auf Ausfuhrsendungen über Altmünstercl Grenze, Amanweiler Grenze, Avricourt (deutsch)

Grenze, Chambrey Grenze, Novéant Grenze und Kleinbettingen Grenze; erhöhte Entfernungen für die Stationsverbindungen Kreuzau-Wingen und Piesberg-Deutsch-Oth. Die unter c genannten Massnahmen werden erst vom 15. Juni d. J. ab giltig.

2. Directe Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Caan-Marienborn der Eisern-Siegener Bahn und Meissenthal der Reichsbahn. Die Frachtsätze des Rohstofftarifes für Meisenthal gelten auch für Steinkohlen u. s. w. Sendungen.

3. Ausnahmefrachtsäze für Getreide, Hülsenfrüchte, Raps, Malz und Mühlenerzeugnisse von einigen Stationen des Bezirkes Köln und den Emshafenstationen des Bezirkes Münster nach Basel und Schaffhausen.

Am 15. Juni d. J. treten die Frachtsätze für die Station Stieringen-Wendel im Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutschen Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. October 1901 ausser Kraft.

Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, bei denen die zu 1 bezeichneten Nachträge auch käuflich zu haben sind.

Güterverkehr von Frankreich nach der Schweiz über Elsass-Lothringen. (Nachtrag I zum Ausfuhrtarife für die Beförderung von Eisen etc.) Mit Wirkung vom 15. Mai 1902 ist zu dem Ausfuhrtarif Nr. 414 für die Beförderung von Eisen, rohen Eisenschlacken, Stahl u. s. w. von verschiedenen Stationen der französischen Ostbahnen nach schweizerischen Stationen über Elsass-Lothringen der Nachtrag I ausgegeben worden.

Weitere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen Alt-Münsterol und Basel der kaiserlichen Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

K. k. Staatsbahn - Direction Pilsen.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen wird die Ausführung eines Maschinen- und Kesselhauses, einer Holzbearbeitungswerkstätte, eines Spänehauses, Holztrockenkammer und eines Flugdaches für die neue Werkstättenanlage in Pilsen im Offertwege vergeben.

Die Kosten dieser Bauarbeiten sind exclusive der eisernen Dachconstructionen und exclusive der Dacheindeckung mit zusammen K 149.655 veranschlagt.

Die bezüglichen Projectspläne und sonstigen Bedingungen sind bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction im Bureau der Abtheilung 3 für Bau und Bahnerhaltung einzusehen, woselbst auch die Offertformulare ausgefolgt werden.

Die vollständig ausgefertigten, mit je einem Stempel zu K 1·— per Normalbogen versehenen und versiegelten Offerte haben die Aufschrift zu tragen: **„Offerte in Betreff der Herstellung einiger Hochbauten für die neuen Werkstättenanlagen in Pilsen“**, und sind selbe bis zum **16. Juni 1902, 11 Uhr Vormittags,** inclusive bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen einzubringen.

Gleichzeitig ist bei der k. k. Staatsbahn-Directionscasse daselbst ein Vadium von K 7480 Nom. zu erlegen.

Pilsen, im Mai 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

K. k. Staatsbahn-Direction Olmütz.

Offert-Ausschreibung.

Auf den Linien der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz gelangen im Jahre 1902 nachbezeichnete Blechconstructionen zur Anlieferung, und zwar auf der Linie Olmütz—Jägerndorf: drei Stück à 2·28 und ein Stück à 2·46 m Stützweite; Hannsdorf—Ziegenhals: ein Stück mit 5·53 m Stützweite; Sternberg—Grulich: ein Stück mit 8·30 m Stützweite, und eventuell auf der Linie Hohenstadt—Zöptau ein Stück mit 8·30 m Stützweite.

Die Lieferung dieser Constructionen im approximativen Gesammtgewichte von 20, eventuell 28 t wird im Concurrenzwege vergeben.

Die näheren Behelfe, Skizzen etc. können ab 1. Juni 1902 bei der Abtheilung 3 der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction während der Amtsstunden eingesehen und das Offertformulare übernommen werden.

Diesbezügliche Offerte, sowie auch ein Vadium im Betrage von K 600 sind bis spätestens **16. Juni 1902, 12 Uhr Mittags,** beim Einreichungs-Protokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz zu hinterlegen; später eingelangte Offerte werden nicht berücksichtigt. Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 3 Uhr Nachmittags statt.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz behält sich das Recht vor, über Annahme oder Nichtannahme nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelaufenen Offerte abzulehnen.

Olmütz, am 22. Mai 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Olmütz.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direction beabsichtigt den Bedarf der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn an Petroleum für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. December 1903 in der Menge von ca. 540.000 kg sicherzustellen.

Die auf die Lieferung der ganzen vorstehend angeführten Menge oder eines Theiles derselben reflectirenden Firmen haben ihre vorschriftsmässig verfassten Offerte, welche mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen Stempelmarke à K 1·— zu versehen ist, nebst zwei Mustern à ½ kg bis zum **10. Juni 1902, Mittags 12 Uhr,** an die Direction der Oesterreichischen Nordwestbahn Section D einzusenden.

Die Preise sind franco einer Station der eingangs genannten Linien, und zwar sowohl inclusive als auch exclusive Fass zu stellen.

Das die Offerte enthaltende Couvert ist mit der Aufschrift **„Offerte auf Lieferung von Petroleum“** zu versehen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder besondere von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten (oder welchen keine Muster beigegeben sind), bleiben unberücksichtigt.

Die Offerenten haben bis 20. Juli 1902 im Worte zu bleiben.

Die Direction behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingelangten Offerte vor; sie ist sohin berechtigt, beliebige Theillieferungen einzelnen Offerenten zu übertragen oder auch sämmtliche Anbote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere ihr beliebige Weise zu vergeben.

Die der Lieferung zu Grunde liegenden Lieferungsbedingnisse können bei der genannten Direction, Section D, täglich zwischen 10 und 2 Uhr eingesehen oder gegen Erlag von 20 Hellern per Stück bezogen werden.

Wien, am 24. Mai 1902.

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco
Moritz **TILLER** & Co. k. k. Hoflieferanten
Firma-Inhaber M. Tiller — J. Toffler 659
WIEN, VII. Mariahilferstrasse 22.

Specialfabriken
für
Pumpen und **Waagen**
Grösstes Lager. 669
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1265	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Zuckerrüben	Zistersdorf	Hohenau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarife, und zwar für das Haupthahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller 23	18	5		Im Kartirungswege		
				Eichhorn					19	14	5			
				Nieder-Absdorf					19	12	7			
			Rübensebnitze	Hobenau	Zistersdorf				23	18	5			
					Eichhorn				19	14	5			
					Nieder-Absdorf				19	12	7			
1266	**Südbahn Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Stroh	Pozsony-Ujváros	Oderberg (Ks. Od., K.F.N.B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Besteht keio directer Frachtsatz	94 Heller		Im Kartirungswege		
1267	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Murtalbahn	Blochholz	Thomathal	Niederwölz	**Auflieferung eines Minimalquantums von 400 Schmalspurwagen à 5000 kg während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis 31. December 1902	Localtarif	424 Heller per Tonne	297 Heller per Toone	127 Heller per Tonne	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die k. k. Staatsbahn-Direction Villach	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1268	k. k. österr. Staatsbahnen		a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien b) Fahrbetriebsmittel	den Stationen der im Hefte 1, Abschnitt A, des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, enthaltenen Linien	Tabor, Plana a. d. Luschnitz und Sobeslau	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauleitung oder Bauunternehmung der Localbahn Tabor-Bechyn als Empfängerin zu erscheinen hat. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Februar 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	Verschieden	a) 0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung b) 50% Nachlass von den normalen Gebühren unter Wahrung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km und	eines Minimal-Frachtsatzes von 8 h für 100 kg Verschieden	a) im Rückvergütungswege b) im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction Prag	a) gegen von dem Landesausschusse des Königreiches Böhmen bis längstens Ende März 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction Prag zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe. Im Falle, als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	
1269	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Buchenholz der Pos. H—18 der Güterclassification des Oesterreichisch-Bayerischen Tarifes, Theil I	Vide nachstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 10. Juni 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Artikel-Tarife für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	Vide nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach		
	Brody (Bhf.) trs.	Granica trs., bezw. Szczakowa trs.	Podwołoczyska (Bhf.) trs.
	per 100 kg in Hellern		
Hliboka	95	163	89
Podwysokie	65	132	52
Stryj	58	121	68

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1270	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt, Petroleumnaphtha (Rohbenzin),*) Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl),*) Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch im festen Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, sowie überhaupt Mineralöle, schwere (aus Petroleum gewonnene Schweröle), welche bei 20° Celsius ein specifisches Gewicht von mehr als 0·835 und bei gleicher Temperatur eine Viscosität von höchstens 2·6 haben, in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen	Mährisch-Schönberg	Bodenbach (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen zum Exporte bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen nach Stationen ausserhalb des österr.-ungar. Zollgebietes befördert werden. Erfüllung der Bestimmungen des in der Rubrik 8 angeführten Tarifes. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des allgemeinen Tarifes, Theil I, Abtheilung B, lit. A, Punkt V, über die Anwendung der Exporttarife massgebend	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr vom 1. Juni 1900	Verschieden	Heller 125	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Halbstadt					90				
					Liebau					77				
					Mittelwalde					31				
					Mittelsteine					98				
					Oderberg (K.F.N.B.)					72				
					Reichenberg					106				
					Seidenberg					106				
					Tetschen (Oe.N.W.B.)					125				
					Ziegenhals					58				
1271	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Stammholz, unbearbeitetes, bis 13 m Länge	Pürbach-Schrems	Bránik-Hodkovička	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	70 Heller		Im Kartirungswege		

*) Für Sendungen von Petroleumnaphtha (Rohbenzin) und Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen werden die obigen Frachtsätze um 10 Percent erhöht berechnet

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass von bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1272	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Schönwehr-Eibogen	Kohlen, mineralische	Nensattl transit	Schlaggenwald	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	150 Heller per Tonne	130 Heller per Tonne	20 Heller per Tonne	Im Kartirungswege		
1273	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Eichenschnittholz und Eichenfriesen	Zágráb S.B. und M.Á.V.	Wien St.E.G.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	186 Heller	161 Heller	25 Heller	Im Kartirungswege		
1274	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oe.N.W.B. u. S.N.D.V.B.	Frachtgüter der Classe A	Smiřitz (S.N.D.V.B.)	Böhm.-Trübau	Aufrechthaltung der für die Classe A giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2	Heller 88	83	5	Im Kartirungswege		
					Brüsan-Brünnlitz				110	108	2			
					Hohenstadt				117	114	3			
					Landskron				114	110	4			
					Leitomischl				99	94	5			
					Littau				141	138	3			
					Müglitz				125	122	3			
					Schimitz				148	146	2			
					Schwarzbach				133	130	3			
					Skalitz-Boskowitz				123	121	2			
					Stefanau				140	138	2			
					Zwittau				100	96	4			
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1275	**Oesterr. Nordwestbahn**		Pflastersteine	S k u t s c h	J i č í n	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Anrechnthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898	68 Heller	46 Heller	22 Heller	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Beschotterung der Reichsstrassen bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Jičín als Empfänger erscheinen	
1276	**k. k. Staatsbahn-Direction Prag**		Diverse Bannmaterialien	Čerčan-Píseky, Kolin	S e d l i s c h t	Einhaltung der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Tarif-Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI	bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1902	Localtarif der Localbahn Kolin-Čerčan	Verschieden	Verschieden	50 pCt. Nachlass unter Wahrung der im genannten Ausnahmetarife vorgesehenen Minimalgebühren	Im Rückvergütungswege			
1277	**Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen**	k. k. österr. Staatsbahneu	Streichhölzer (Zündhölzchen)	D o l a c	Cavtat (Ragusa vecchia)	a) Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg; b) Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarif, Theil II	ad a) und b) 794	ad a) 240	ad b) 161	ad a) 554	ad b) 633	Im Kartirungswege		Die Sendungen, bei welchen die Frachtzahlung mindestens für 5000 kg erfolgt, sind durch die Parteien anf- und abzuladen. An Umladegebühr in Bosn.-Brod werden 2 Heller für je angefangene 100 kg berechnet
					Gruda				820	248	166	572	654			
					Gruz (Gravosa)				764	231	155	533	609			
					Igalo				856	258	174	598	682			
					Zelenika				868	262	176	606	692			

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Fortlaufende Nummer	1 Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	3 Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	4 Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	6 Bezeichnung der Relation: von	6 Bezeichnung der Relation: nach	7 Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	8 Bemerkungen
42	Nr. 133 vom 14. November 1901	2458	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich angeführt	Cocosnussöl und Palmkernöl der Pos. O—3 der Güterclassification	Schreckenstein	Salzburg	Die Artikelbezeichnung ist mit Giltigkeit vom 3. Juni 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902, zu ergänzen durch die Worte: „ferner Pflanzenöl-Fettsäure"	

Liste von Spediteuren.

Internationales Speditionsbureau
CARO & JELLINEK
Centrale: WIEN, I. Deutschmeisterplatz 4.
Filialen: BUDAPEST, V. Arany János utcza 34.
LEMBERG, Jagiellouska 22.
Specialität: Verkehr nach RUSSLAND, Donau- und Elbeverkehr.
Sammelverkehre nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes.
Möbeltransporte.
Lagerhaus.

ALFRED DEUTSCH & CO.
REICHENBERG in Böhmen.
Filiale in GABLONZ a. d. N.
Speditenre
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.
Mitglieder der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petrolenmlagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Internationale Transporte
N. KATZNER
Spedition und Commission
Podwołoczyska, WOŁOCZYSKA, Brody und RADZIWILOW.
Feste Uebernahmesätze inclusive sämmtlicher Spesen.
Export von Eierkisten, Holzwolle, Schleif- und Pflastersteinen.

ANT. FERUS
BUDWEIS
k. u. k. Hofspediteur
Verzollungen, Einlagerung, Transitirungen, Möbeltransport.
Niederlage und Vertretung der berühmten Fürstlich Schwarzenberg'schen Graphitwerke.

GERSTMANN & LINDNER
k. u. k. Hofspediteure,
BRÜNN.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn.
Sammelverkehr in eigenen Waggons von und nach WIEN, BUDAPEST, PRAG, REICHENBERG, JÄGERNDORF und TRIEST.
Möbeltransporte in Möbelwagen neuester Construction, Verzollungen, Reexpeditionen und Einlagerungen, Vertreter der Perlmooser Cement-Actiengesellschaft. Lager von Ia Gypssorten und feuerfesten Chamotteziegeln.

Internationale Transporte
H. MENDELSOHN
KRAKAU. Gegründet im Jahre 1838.
Filialen: ODERBERG, OSWIĘCIM, SZCZAKÓWA
Speditions-Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Commercieller Correspondent der k. k. österr. Staatsbahnen für die Linien GALIZIEN und BUKOWINA
Rollfuhrunternehmung der k. k. österr. Staatsbahnen
Mitglied des Deutsch-Oesterreichischen Möbeltransport-Verbandes.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 63. **Wien, 5. Juni 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Erkenntnissen des Verwaltungsgerichtshofes. — Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Auszug aus dem Finanzgesetze für das Jahr 1902 *) vom 31. Mai 1902.

Mit Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die gesammten Staatsausgaben für das Jahr 1902 werden auf die Summe von K 1.689,116.863 festgesetzt.

Artikel II.

Die besondere Verwendung und die für die einzelnen Zweige der Verwaltung bewilligten Etatssummen enthält der erste Theil des nachfolgenden Staatsvoranschlages.

Die nach den einzelnen Capiteln, Titeln, Paragraphen und ziffermässig gesonderten Unterabtheilungen von Paragraphen dieses Staatsvoranschlages bewilligten Credite dürfen nur zu den in den bezüglichen Capiteln, Titeln Paragraphen und Unterabtheilungen von Paragraphen bezeichneten Zwecken, und zwar gesondert für das ordentliche und ausserordentliche Erforderniss, verwendet werden.

Artikel III.

Zur Bestreitung der im Artikel I bewilligten Staatsausgaben werden die im zweiten Theile des nachfolgenden Staatsvoranschlages mit der Summe von K 1.690,182.264 festgesetzten Einnahmen der directen Steuern und indirecten Abgaben und der sonstigen Einnahmszweige des Staates bestimmt.

Artikel IV.

Zur Erreichung der im Artikel III festgesetzten Summe der Staatseinnahmen sind die directen Steuern und indirecten Abgaben nach den bestehenden Normen einzuheben.

Artikel V.

Für die im Laufe des Jahres 1902 zur Rückzahlung fällig werdenden Capitalien der allgemeinen Staatsschuld können, in Ausführung des § 2 des Gesetzes vom 24. December 1867, R.-G.-Bl. Nr. 3 ex 1868, Obligationen der durch das Gesetz vom 20. Juni 1868, R.-G.-Bl. Nr. 66, creirten, nicht rückzahlbaren einheitlichen Staatsschuld, und zwar in demjenigen Betrage ausgegeben werden, welcher nach Massgabe des nachfolgenden Staatsvoranschlages zur Rückzahlung jener Capitalien noch erforderlich erscheint.

Demgemäss sind sofort Obligationen der in Noten verzinslichen Schuld im Betrage von fl. 11,016.680 (K 22,033.360) und der in Silber verzinslichen Schuld im Betrage von fl. 1,517.270 (K 3,034.540) auszufertigen und dem Finanzminister zu übergeben.

Artikel VI.

Die für das Jahr 1902 zur Ausgabe bewilligten mit Ablauf desselben entweder gar nicht oder doch nicht vollständig verwendeten Credite erlöschen mit Ende December 1902.

*) Enthalten in dem am 1. Juni 1902 ausgegebenen LI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 109.

Ausgenommen von dieser Bestimmung sind jene Beträge, welche zur Bedeckung stehender Bezüge, wie: Gehalte, Pensionen etc., oder zur Erfüllung solcher Leistungen bestimmt sind, die sich auf einen Rechtstitel gründen, wie Zinsen der Staatsschuld etc.; diese Beträge können bis zum Ablaufe der Verjährungsfrist in Anspruch genommen werden.

Desgleichen sind von der obigen Bestimmung alle ausserordentlichen, sowie jene ordentlichen Credite ausgenommen, für welche im ersten Theile des nachfolgenden Voranschlages die Verwendungsdauer bis Ende December 1903 eingeräumt ist; dieselben sind jedoch, insoweit sie nicht im Jahre 1902 zur Verwendung gelangen, so zu behandeln, als wenn sie im Voranschlage des Jahres 1903 bewilligt worden wären und daher auch für den Dienst dieses letzteren Jahres zu verrechnen.

Artikel VII.

Die nachstehend aufgeführten Credite (Beträge) können noch bis Ende December 1902 verwendet werden, und sind diese Credite (Beträge), insoweit sie nicht bis Ende des Jahres 1901 zur Verwendung gelangten, so zu behandeln. als wenn dieselben im Voranschlage des Jahres 1902 bewilligt worden wären.

E. Im Etat des Handelsministeriums.

1. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1891 unter Titel 8, § 7, für die Erweiterung der Hafenanlagen in Triest bewilligte und mit dem Gesetze vom 23. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 78, bis Ende December 1901 verlängerte Credit von . . . . . fl. 976.000 oder K 1,952.000

2. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 27. December 1900, R.-G.-Bl. Nr. 227, für das Jahr 1900 unter Titel 10, § 4, für die Herstellung eines Schutz- und Landungsmolo nebst anliegender Ufermauer in Prigradica auf der Insel Curzola als 2. Rate vorgesehene Betrag von . . . K 20.000

3. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 27. December 1900, R.-G.-Bl. Nr. 227, für das Jahr 1900 unter demselben Titel, § 4, für die Herstellung eines Schutz- und Landungsdammes in Trstenik als 5. Rate vorgesehene Betrag von . . . . . K 20.000

4. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 27. December 1900, R.-G.-Bl. Nr. 227, für das Jahr 1900 unter Titel 10, § 8, für die Anschaffung eines Dampfbaggers sammt Schlammbarken und Schleppdampfer zur Ergänzung des Baggerparkes als 1. Rate vorgesehene Betrag von . . . . K 40.000

10. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 27. December 1900, R.-G.-Bl. Nr. 227, Beilage II, unter Post 1, für das Jahr 1900 für die Erweiterung der Anlagen der Lagerhäuser in Triest vorgesehene Betrag von . . . . . K 260.000

F. Im Etat des Eisenbahnministeriums.

1. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1896 unter Capitel 28, Titel 7, § 1, für die Erweiterung der Station Neu-Sandec bewilligte und mit dem Gesetze vom 23. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 78, bis Ende December 1901 verlängerte Credit von . . . . . fl. 50.000 oder K 100.000

Die in der kaiserlichen Verordnung vom 28. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 237, für das Jahr 1898 vorgesehenen und mit dem Gesetze vom 23. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 78, bis Ende December 1901 verlängerten Beträge, nämlich:

2. Unter Capitel 28, Titel 5, § 11:

Neuherstellungen und Verbesserungen von elektrischen Starkstromanlagen und die zu Untersuchungszwecken erforderlichen Instrumente und Apparate . . . . . fl. 100.000 oder K 200.000

3. Unter Capitel 28, Titel 5, § 12, Investitionen aus nachbenannten Investitionsfonds:

b) der Linien der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft, für Erweiterung von Anschlussstationen nebst Reconstruction der Bahnstrecken aus Anlass des Anschlusses neuer fremder Bahnen fl. 84.500 oder K 169.000

Die in der kaiserlichen Verordnung vom 27. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 265, für das Jahr 1899 vorgesehenen und mit dem Gesetze vom 23. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 78, bis Ende December 1901 verlängerten Beträge, nämlich:

4. Unter Capitel 27, Titel 1, für ausserordentliche Ausgaben . . . . . fl. 287.000 oder K 574.000

5. Unter Capitel 27, Titel 4, § 2, für Investitionen aus dem Investitionsfonds der verstaatlichten Linien der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft . . . . . fl. 5200 oder K 10.400

Unter Capitel 27, Titel 5, § 11:

6. Neuherstellungen und Verbesserungen von elektrischen Starkstromanlagen und für zu Untersuchungszwecken erforderliche Instrumente und Apparate, sowie Amortisationsquote für die elektrische Beleuchtung in der Station Stanislau und in anderen Stationen . . . . fl. 55.000 oder K 110.000

7. Telegraphen-, Fernsprech- und Signalisirungsleitungen, Apparate und Einrichtungen fl. 150.000 oder K 300.000

8. Durchführung von Versuchen und Neuerungen . . . . . fl. 15.000 oder K 30.000

9. Auswechslung von Holzbrücken durch definitive Constructionen . . . . fl. 90.000 oder K 180.000

10. Verbesserung der Speisewässer, eventuell Druckwerksanlagen . . . . fl. 190.000 oder K 380.000

11. Unter Capitel 27, Titel 5, § 12, Investitionen aus nachbenannten Investitionsfonds:

a) der Linien der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft: Meliorationen und diverse Ergänzungsbauten . . . . . fl. 84.800 oder K 169.600

Die in der kaiserlichen Verordnung vom 27. December 1900, R.-G.-Bl. Nr. 227, für das Jahr 1900 vorgesehenen Beträge, nämlich:

12. Unter Capitel 27, Titel 1, § 4, Ausserordentliche Ausgaben für Trassirung von Eisenbahnen und sonstige Auslagen in Eisenbahnangelegenheiten . . . . . K 180.000

13. Unter Capitel 27, Titel 5, § 1, für Investitionen aus dem Investitionsfonds der verstaatlichten Linien der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft . . . . . K 28.000

14. Unter Capitel 27, Titel 5, § 2, verpachtete Anschlussstrecken: für Herstellungen und Nachschaffungen auf sämmtlichen verpachteten Anschlussstrecken . . . . . K 48.000

Unter Capitel 27, Titel 6, § 10:

15. Kosten der Inventarvermehrung der bestehenden Anlagen . . . . . K 379.400

16. Neuherstellungen und Verbesserungen von elektrischen Starkstromanlagen und für zu Untersuchungszwecken erforderliche Instrumente und Apparate, sowie Amortisationsquote für die elektrische Beleuchtung in der Station Stanislau und in anderen Stationen . . . . . K 40.000

17. Telegraphen-, Fernsprech- und Signalisirungsleitungen, Apparate und Einrichtungen . K 110.000

18. Durchführung von Versuchen und Neuerungen . . . . . K 10.000

19. Auswechslung von Holzbrücken durch definitive Constructionen . . . . . K 180.000

20. Concurrenzbeiträge für Flussregulirungen und Strassenherstellungen etc. . . . . K 60.000

21. Erweiterungs- und Ergänzungsarbeiten am Unterbau einschliesslich der Nebenanlagen K 1,350.200

22. Einlegen neuer und Verstärkung bestehender Brücken . . . . . K 743.200

23. Verbesserung der Speisewässer . . . . . K 200.000

Unter Capitel 27, Titel 6, § 11, Investitionen aus nachbenannten Investitionsfonds:

24. a) der Linien der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft:
Meliorationen und diverse Ergänzungsbauten . . . . . K 34.200

25. b) der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa:
Erweiterung der Station und Werkstätte in Stanislau . . . . . K 144.000

Unter Capitel 27, Titel 7, § 5:

26. Bauliche Anlagen . . . . . K 20.000

27. Maschinelle Anlagen . . . . . K 2.000

Die in der kaiserlichen Verordnung vom 27. December 1900, R.-G.-Bl. Nr. 227, für das Jahr 1900, Beilage II, Staatseisenbahnbau, vorgesehenen Beträge:

28. Für den Bau der Eisenbahn Przeworsk—Rozwadów (Post 4) . . . . . K 1,200.000

29. Für den Bau der Localbahn Freudenthal—Klein-Mohrau (Post 5) . . . . . K 1,212.000

J. Die im § 5 des Gesetzes vom 22. December 1901, R.-G.-Bl. Nr. 210, erwähnten Beträge.

Artikel VIII.

Der Finanzminister wird ermächtigt, während des Jahres 1902 Objecte des unbeweglichen Staatseigenthumes, deren Schätzungswerth für jedes einzelne Object den Betrag von K 50.000 nicht übersteigt, bis zum Gesammtwerthe von K 600.000 ohne vorausgegangene specielle Zustimmung des Reichsrathes gegen blosse nachträgliche Rechtfertigung zu veräussern. Ebenso ist der Finanzminister gegen nachträgliche Rechtfertigung ermächtigt, während des Jahres 1902 die Belastung von Objecten des unbeweglichen Staatseigenthumes mit Dienstbarkeiten zu gestatten, wenn die Werthverminderung des zu belastenden Objectes oder der Werth des einzuräumenden Rechtes in jedem einzelnen Falle den Betrag von K 50.000 nicht übersteigt. Der Gesammtwerth der im Jahre 1902 in dieser Weise einzuräumenden Dienstbarkeiten darf den Betrag von K 400.000 nicht übersteigen. Ferner ist der Finanzminister gegen nachträgliche Rechtfertigung ermächtigt, während des Jahres 1902 den im Nutzgenusse von Staatseisenbahnen stehenden Gesellschaften die Bewilligung zum Verkaufe von entbehrlichen Staatseisenbahn-Grundstücken gegen angemessene Entschädigung des Staatsschatzes für das Aufgeben des Eigenthumsrechtes, und zwar auch in jenen Fällen zu ertheilen, in welchen der Schätzungswerth des einzelnen Verkaufsobjectes den Betrag von K 50.000 übersteigt.

Artikel IX.

Die in den Artikeln III des Gesetzes vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 199, vom 22. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 137 und vom 11. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 229, angeführten Investitionsfonds der Linien der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft, der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa, der Böhmischen Westbahn und der Mährischen Grenzbahn können in Abänderung der daselbst bestimmten speciellen Verwendungszwecke zur Vermehrung des Materialvorrathsfonds der Staatsbahnen verwendet werden.

Artikel X.

Ueber die Verwendung der allfälligen Gebahrungsüberschüsse des Jahres 1902 ist, insoweit dieselben nicht zur Tilgung von Capitalien der Staatsschuld verwendet werden, dem Reichsrathe bis längstens Ende des Jahres 1903 eine Gesetzesvorlage zu unterbreiten.

Die Regierung wird ermächtigt, aus den Gebahrungsüberschüssen des Jahres 1901 den Betrag von K 800.000 zum Zwecke der Ausgestaltung des Telephonnetzes zu verwenden.

Artikel XI.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage der Kundmachung in Wirksamkeit tritt, wird Mein Finanzminister betraut.

Wien, am 31. Mai 1902.

Franz Joseph m. p.

Koerber m. p. **Welsersheimb** m. p. **Wittek** m. p. **Böhm** m. p.
Spens m. p. **Hartel** m. p. **Rezek** m. p. **Call** m. p.
Giovanelli m. p. **Piętak** m. p.

Staatsvoranschlag für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder für das Jahr 1902.

Erster Theil. — Erforderniss.

Staatsausgaben	Ausgaben in Kronen: ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende 1902	ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende 1903	ausserordentliche bis Ende December 1903	Summe
Capitel 26. XI. Handelsministerium.				
A. Eigentlicher Staatsaufwand.				
Titel 1. § 1. Centralleitung	1,372.170	250.000	169.190	1,791.360
§ 2. Vorarbeiten für den Bau von Wasserstrassen . . .	—	—	400.000	400.000
§ 3. Subvention für die gemischte Pruth-Commission (15.000 Francs)	—	—	14.280	14.280
§ 4. Inländische Landes-, Fach- und Regional-Ausstellungen, sowie fremdländische Ausstellungen, für welche kein besonderer Credit bewilligt ist . . .	—	—	24.000	24.000
Summe (Titel 1, §§ 1 bis 4)	1,372.170	250.000	607.470	2,229.640
Titel 4. Statistischer Dienst.				
§ 1. Herstellung der Statistik des Auswärtigen Handels .	492.660	—	—	492.660
§ 2. Herstellung der Zwischenverkehrs-Statistik	426.670	—	—	426.670
§ 3. Herstellung der sonstigen statistischen Publicationen und des Lieferungswerkes „Oesterreichisches wirthschaftspolitisches Archiv (vormals „Austria")" . .	77.120	—	—	77.120
Summe (Titel 4, §§ 1 bis 3)	996.450	—	—	996.450
Titel 5. Arbeitsstatistisches Amt	179.750	—	—	179.750
Titel 10. § 1. Hafen- und Seesanitätsdienst	1,486.800	420.500	—	1,907.300
§ 2. Neubauten im Küstenlande:				
a) Ausserordentliche und neue Hafenbauten.				
Grado. Herstellung eines Schiffahrtscanales zwischen Grado und Belvedere (erste Rate)	—	—	35.000	35.000
Bau des Schiffahrtscanales Monfalcone — Porto-Rosega (erste Rate)	—	—	71.500	71.500
Triest. Legung von Schraubenvertäuungen im neuen Hafen (Restbetrag)	—	—	4.000	4.000
Muggia. Verlängerung des östlichen Schutz- und Landungsdammes (zweite Rate)	—	—	7.000	7.000
Fasana. Adaptirung des südlichen Schutz- und Landungsdammes (zweite Rate)	—	—	5.000	5.000
Lovrana. Ausgestaltung des Hafens (zweite Rate) .	—	—	15.000	15.000
Caisole auf der Insel Cherso. Herstellung einer Operations-Riva nebst Schutzdamm (dritte Rate)	—	—	5.000	5.000
Umago. Herstellung eines Landungsmolo (vierte Rate)	—	—	8.000	8.000
Herstellung neuer Anbindsäulen	—	—	1.000	1.000
Herstellung von Warnzeichen auf Untiefen	—	—	2.000	2.000
Anschaffung von Santorinerde	—	—	7.000	7.000
b) Ausserordentliche und neue See- und Hafenleuchten.				
Grado. Errichtung einer Hafenleuchte an der Einfahrt in den Canal von Grado (erste Rate) . .	—	—	4.000	4.000
c) Ausserordentliche und neue Hochbauten.				
Seelazareth in Valle-S. Bartolomeo bei Triest. Errichtung einer Badeanstalt für Contumazianten (erste Rate)	—	—	5.000	5.000
Summe (Titel 10, § 2)	—	—	169.500	169.500
§ 3. Neubauten in Dalmatien:				
a) Ausserordentliche und neue Hafenbauten.				
Castel Vecchio di Traù. Herstellung eines Operations-Molo (erste Rate)	—	—	4.000	4.000
Trappano. Beitrag zur Verbauung des in den Hafen mündenden Wildbaches	—	—	7.700	7.700
Cattaro. Beitrag zur Verbauung des Wildbaches Zvironjak (erste Rate)	—	—	12.000	12.000

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche mit der Verwendungsdauer 1902	ordentliche mit der Verwendungsdauer 1903	ausserordentliche bis Ende December 1903	Summe
		in Kronen		
Sebenico. Herstellung einer Ufermauer für die Kohlenverschiffung (zweite Rate)	—	—	8.000	8.000
Radovnja bei S. Martino della Brazza. Herstellung eines Operations-Molo nebst Ufermauerstrecke (zweite Rate)	—	—	4.000	4.000
Sveti Mihalj auf der Insel Lagosta. Erweiterung des Hafens (zweite Rate)	—	—	6.000	6.000
Cannosa. Herstellung eines Landungsmolo (zweite Rate)	—	—	4.000	4.000
Valdinoce. Herstellung eines Landungsplatzes (zweite Rate)	—	—	4.000	4.000
Malfi. Herstellung eines Landungsplatzes (zweite Rate)	—	—	4.000	4.000
Castelnuovo in der Bocche di Cattaro. Verstärkung des Schutz- und Landungsdammes durch einen Steinwurf (Restbetrag)	–	—	30.000	30.000
Oltre auf der Insel Ugljan. Verlängerung des Molo (dritte Rate)	—	—	4.000	4.000
Zlosela bei Morter. Herstellung einer Ufermauer (dritte Rate)	—	—	4.000	4.000
Lissa. Herstellung eines kleinen Schutzdammes an der Spitze S. Girolamo (Restbetrag)	—	—	3.000	3.000
Račisće auf der Insel Curzola. Herstellung einer Ufermauer (dritte Rate)	—	—	5.000	5.000
Callamotta. Herstellung eines Schutz- und Landungsdammes (Restbetrag)	—	—	2.000	2.000
Spalato. Verlängerung der Ufermauer vor der Eisenbahnstation (vierte Rate)	—	—	15.000	15.000
Prigradica auf der Insel Curzola. Herstellung eines Schutz- und Landungsmolo nebst anliegender Ufermauer (vierte Rate)	—	—	13.000	13.000
Trappano auf der Halbinsel Sabioncello. Herstellung des Operations-Molo sammt Ufermauer (vierte Rate)	—	—	10.000	10.000
Trstenik. Herstellung eines Schutz- und Landungsdammes (Restbetrag)	—	—	38.270	38.270
Herstellung neuer Anbindsäulen	—	—	3.000	3.000
Herstellung von Warnzeichen auf Untiefen	—	—	2.000	2.000
Anschaffung von Santorinerde	—	—	20.000	20.000
b) Ausserordentliche und neue See- und Hafenleuchten.				
Gravosa. Errichtung einer Hafenleuchte am Nordwestende der neuen Bahnhofsriva	—	—	1.500	1.500
Summe (Titel 10, § 3)	—	—	204.470	204.470
§ 4. Bau- und Erhaltungskosten der Hafengeleise in Triest:				
a) Capitalsrückzahlung (zweiundzwanzigste Rate)	—	—	50.000	50.000
b) vierperc. Zinsen pro 1901 für den ungetilgt gebliebenen Capitalsrest per K 334.103·72	—	—	13.360	13.360
Summe (Titel 10, § 4)	—	—	63.360	63.360
§ 5. Für die Unterstützung der Handelsmarine	—	—	1,700.000	1,700.000
§ 6. Ausrüstung der wichtigeren Hafencapitanate mit Dampffahrzeugen für Dienstzwecke und zur Ueberwachung der Seefischerei (vierte Rate)	—	—	20.000	20.000
§ 7. Anschaffung eines Dampfbaggers sammt Schlammbarken und Schleppdampfer zur Ergänzung des Baggerparkes (dritte Rate)	—	—	55.000	55.000
§ 8. Für die Ausgestaltung der Triester Hafenanlagen (zweite Rate)	—	—	700.000	700.000
Summe (Titel 10, §§ 1 bis 8)	1,486.800	420.500	2,912.330	4,819.630

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1902	1903	ausserordentliche 1903	Summe
		in Kronen		
Titel 11. § 1. Betrieb der k. k. Lagerhäuser in Triest . .	1,014.040	—	—	1,014.040
§ 2. Erweiterung der Anlagen	—	—	350.000	350.000
§ 3. Annuität zur Tilgung des Kaufpreises für die von der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd an den Staat überlassenen Hangars auf dem Molo III	—	—	89.260	89.260
§ 4. Annuitätenvergütung an den Etat der Staatsschuld .	—	—	940.390	940.390
§ 5. Hypothekarzinsen, sowie sonstige Lasten und Ausgaben für angekaufte Realitäten auf dem erweiterten Freigebiete der Stadt Triest	—	—	18.000	18.000
Summe (Titel 11, §§ 1 bis 5)	1,014.040	—	1,397.650	2,411.690
Capitel 27. XII. Eisenbahnministerium.				
Titel 1. Centralleitung:				
§ 1. Allgemeine Verwaltung (darunter in Gold K 233.800)	5,211.900	—	—	5,211.900
§ 2. Beiträge zu den Altersversorgungs-Anstalten und sonstigen Wohlfahrtseinrichtungen, Gnadengaben .	5,026.000	—	—	5,026.000
§ 3. Erwerbsteuer von dem Staatsbahnbetriebe und der Bodensee-Dampfschiffahrt (darunter in Gold K 3300)	10,298.800	—	—	10,298.800
§ 4. Ausserordentliche Ausgaben:				
Trassirung von Eisenbahnen und sonstige Auslagen in Eisenbahn-Angelegenheiten	—	—	140.000	140.000
Förderung commercieller Zwecke	—	—	250.000	250.000
Versuche und Neuerungen auf dem Gebiete des Transportdienstes	—	—	4.000	4.000
Summe (Titel 1, §§ 1 bis 4)	20,536.700	—	394.000	20,930.700
Titel 2. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen	510.880	—	—	510.880
„ 3. Central-Wagendirigirungsamt der österreichischen Staatsbahnen	517.000	—	—	517.000
„ 4. Vertragsmässige Zahlungen für Verzinsung und Amortisation:				
§ 1. Creditanstalts-Anlehen:				
Zinsen- und Capitals-Rückzahlung	1,638.000	—	—	1,638.000
§ 2. Annuitäten-Erforderniss für Administrationsgebäude:				
Zinsen- und Capitals-Rückzahlung	121.790	—	—	121.790
§ 3. Baucapital der Strecke Braunau—Reichsgrenze:				
Zinsen- und Capitals-Rückzahlung (in Gold) . . .	56.620	—	—	56.620
§ 4. Jahresrente für die Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Eisenbahn	6,359.000	—	—	6,359.000
§ 5. Erforderniss für die Ungarische Westbahn (steierische Linie)	789.950	—	—	789.950
§ 6. Renten-Erforderniss der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn (galizische Linie)	2,899.330	—	—	2,899.330
§ 7. Erforderniss der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa	4,400.000	—	—	4,400.000
§ 8. Erforderniss für die Eisenbahn Urfahr—Aigen-Schlägl (Mühlkreisbahn)	96.600	—	—	96.600
§ 9. Annuitäten, betreffend die Erwerbung von vier Sechstel-Antheilen an der Wiener Verbindungsbahn	264.640	—	—	264.640
Summe (Titel 4, §§ 1 bis 9)	16,625.930	—	—	16,625.930
Titel 5. Staatsbahnen im Privatbetriebe und verpachtete Anschlussstrecken:				
§ 1. Staatsbahnen im Privatbetriebe:				
Časlau-Zawratetz und Časlau-Močowitz und Königshan-Schatzlar:				
a) Betriebskosten-Vergütung	155.760	—	—	155.760
b) Besondere zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörige Auslagen	3.000	—	—	3.000
Investitionen aus dem Investitionsfonds der verstaatlichten Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft	—	—	86.300	86.300
Summe (Titel 5, § 1)	158.760	—	86.300	245.060

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1902	ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1903	ausserordentliche bis Ende December 1903	Summe
	in Kronen			
§ 2. Verpachtete Anschlussstrecken:				
Bodenbacher Bahnstrecke:				
Besondere, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörige Auslagen	400	—	—	400
Herstellungen auf sämmtlichen verpachteten Anschlussstrecken	—	—	34.000	34.000
Summe (Titel 5, § 2)	400	—	34.000	34.400
Summe (Titel 5, §§ 1 und 2)	159.160	—	120.300	279.460
Titel 6. Staatsbahnbetrieb:				
§ 1. Centraldienst der Staatsbahn-Directionen:				
Persönliche Ausgaben	14,093.560	—	—	14,093.560
Sachliche Betriebserfordernisse	689.050	—	—	689.050
§ 2. Bahnaufsicht und Bahnerhaltung:				
Persönliche Ausgaben (darunter in Gold K 30.000)	13,557.000	—	—	13,557.000
Sachliche Betriebserfordernisse (darunter in Gold K 21.000)	25,938.000	—	—	25,938.000
§ 3. Stations- und Fahrdienst:				
Persönliche Ausgaben (darunter in Gold K 341.840)	49,062.450	—	—	49,062.450
Sachliche Betriebserfordernisse	6,030.320	—	—	6,030.320
§ 4. Zugförderungsdienst und Erhaltung der Fahrbetriebsmittel:				
Persönliche Ausgaben (darunter in Gold K 114.096)	31,759.750	—	—	31,759.750
Sachliche Betriebserfordernisse	28,832.000	—	—	28,832.000
§ 5. Hilfsanstalten für den Betrieb:				
Persönliche Ausgaben	2,656.240	—	—	2,656.240
Sachliche Betriebserfordernisse	2,315.480	—	—	2,315.480
§ 6. Sonstige Betriebsauslagen:				
Persönliche Ausgaben (darunter in Gold K 4570)	4,760.500	—	—	4,760.500
Sachliche Betriebserfordernisse (darunter in Gold K 10,044.750)	17,276.000	—	—	17,276.000
§ 7. Sonstige zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörige Ausgaben:				
Sachliche Betriebserfordernisse (darunter in Gold K 47.450)	654.400	—	—	654.400
§ 8. Auslagen für das Salzgeschäft:				
Sachliche Betriebserfordernisse	1,761.900	—	—	1,761.900
§ 9. Pauschalerforderniss an Auslagen für die staatliche Betriebsführung von neuen Strecken, deren Eröffnung, beziehungsweise Betriebsübernahme im Jahre 1902 angestrebt wird oder erfolgen soll	538.000	—	—	538.000
Summe (Titel 6, §§ 1 bis 9)	199,924.650	—	—	199,924.650
§ 10. Ausserordentliche Ausgaben:				
Diverse Einrichtungen und Umgestaltungen von Fahrbetriebsmitteln einschliesslich der Ausrüstung von Locomotiven mit Geschwindigkeitsmessern	—	—	100.000	100.000
Erneuerung von minderwerthigen, nicht mehr reparaturfähigen Fahrbetriebsmitteln, einschliesslich der Herstellung von Löschtransport- und Arbeitswagen	—	—	2,000.000	2,000.000
Verschiedene und unvorhergesehene Auslagen . .	—	—	250.000	250.000
Vorschussweise bestrittene Nachzahlungen an das Pensionsinstitut für die Anrechnung der Militär-Dienstzeit anspruchsberechtigter Unterofficiere .	—	—	19.000	19.000
Durchführung von Versuchen und Neuerungen . .	—	—	500	500
Industriegeleise von Friedburg-Lengau bis Schneegattern für die k. und k. General-Direction der Allerhöchsten Privat- und Familienfonds (fünfzehnte Rate)	—	—	14.800	14.800
Summe (Titel 6, § 10)	—	—	2,384.300	2,384.300

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende 1902	ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende 1903	ausserordentliche bis Ende December 1903	Summe
	in Kronen			
§ 11. Vermehrung des Materialvorrathsfonds aus nachbenannten Investitionsfonds:				
a) der Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft	—	—	424.390	424.390
b) der Mährischen Grenzbahn	—	—	128.890	128.890
c) der Böhmischen Westbahn	—	—	441.180	441.180
d) der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa	—	—	5.540	5.540
Summe (Titel 6, § 11)	—	—	1,000.000	1,000.000
Summe (Titel 6, §§ 1 bis 11)	199,924.650	—	3,384.300	203,308.950
Titel 7. Bodensee-Dampfschiffahrt:				
§ 1. Allgemeine Verwaltung:				
Sachliche Betriebserfordernisse	1.300	—	—	1.300
§ 2. Schiffahrtsdienst:				
Persönliche Ausgaben (darunter in Gold K 27.650)	228.700	—	—	228.700
Sachliche Betriebserfordernisse	85.700	—	—	85.700
§ 3. Erhaltungsauslagen:				
Persönliche Ausgaben	25.000	—	—	25.000
Sachliche Betriebserfordernisse	65.400	—	—	65.400
§ 4. Sonstige Auslagen:				
Persönliche Ausgaben	6.500	—	—	6.500
Sachliche Betriebserfordernisse (darunter in Gold K 100)	7.200	—	—	7.200
Summe (Titel 7, §§ 1 bis 4)	419.800	—	—	419.800
Gesammtsumme (Capitel 27, Titel 1 bis 7)	238,694.120	—	3,898.600	242,592.720
XVII. Subventionen und Dotationen.				
Capitel 33. 2. An Verkehrsanstalten.				
Titel 1. Subventionen:				
§ 1. Oesterreichischer Lloyd:				
a) Meilengelder, in Noten	5,820.000	—	—	5,820.000
b) Vergütung der Suezcanalgebühren (in Gold)	1,900.000	—	—	1,900.000
c) Ostafrikanischer Dienst	—	—	400.000	400.000
Summe (Titel 1)	7,720.000	—	400.000	8,120.000
Titel 2. Als 4percentige Vorschüsse:				
A. Garantirte Eisenbahnen im eigenen Betriebe:				
a) Südnorddeutsche Verbindungsbahn, in Silber	—	—	2,098.000	2,098.000
b) Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft:				
Ergänzungsnetz, in Noten	—	—	1,454.000	1,454.000
Summe (Titel 2) A	—	—	3,552.000	3,552.000
B. Die Staatsgarantie geniessende Localbahnen:				
a) Schwarzenau-Zwettl und Schwarzenau-Waidhofen an der Thaya, in Noten	—	—	41.300	41.300
b) Karlsbad-Johanngeorgenstadt, in Noten	—	—	233.600	233.600
c) Neuhaus-Neubystritz, in Noten Garantievorschuss	—	—	81.400	81.400
d) Wolframs-Teltsch und Teltsch-Zlabings, in Noten	—	—	41.600	41.600
e) Zwittau-Poličká-Skuč, in Noten Garantievorschuss	—	—	73.100	73.100
f) Trient-Reichsgrenze bei Tezze (Valsuganer Bahn), in Noten Garantievorschuss	—	—	425.500	425.500
g) Monfalcone (Ronchi) - Cervignano, in Noten Garantievorschuss	—	—	139.000	139.000
h) Arnoldstein-Hermagor (Gailthalbahn), in Noten	—	—	44.400	44.400
i) Wodnian-Prachatitz-Wallern, in Noten	—	—	79.900	79.900
j) Beneschau-Wlaschim, in Noten	—	—	2.700	2.700
k) Deutsch-Brod—Humpoletz, in Noten	—	—	27.100	27.100
l) Ybbsthalbahn, in Noten Garantievorschuss	—	—	245.100	245.100
m) Mauthausen-Grein, in Noten	—	—	65.500	65.500
n) Ostgalizische Localbahnen, in Noten	—	—	629.400	629.400
o) Strakonitz-Winterberg-Wallern, in Noten	—	—	88.500	88.500

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche mit der Verwendungsdauer 1902	bis 1903	ausserordentliche bis Ende December 1903	Summe
			in Kronen	
p) Treibach—Klein-Glödnitz (Gurkthalbahn), in Noten	—	—	11.200	11.200
q) Wodnian-Moldauthein, in Noten	—	—	53.900	53.900
r) Marienbad-Karlsbad, in Noten	—	—	10.700	10.700
s) Deutsch-Brod—Saar, in Noten	—	—	69.200	69.200
t) Laibach—Oberlaibach, in Noten	—	—	32.800	32.800
u) Zeltweg — Wolfsberg und Unter-Drauburg — Wöllan, in Noten	—	—	433.500	433.500
v) Göpfritz—Gross-Siegharts und Gross-Siegharts—Raabs, in Noten	—	—	20.500	20.500
w) Chlumetz—Königstadtl, in Noten	—	—	16.900	16.900
x) Lambach—Haag, in Noten	—	—	20.600	20.600
y) Schönwehr-Elbogen, in Noten	—	—	71.100	71.100
z) Bregenz—Bezau (Bregenzer Waldbahn), in Noten	—	—	46.700	46.700
aa) Görz-Haidenschaft (Wippachthal-Bahn), in Noten	—	—	35.100	35.100
Summe (Titel 2) B	—	—	3,040.300	3,040.300
Titel 3. Pauschal-Erforderniss für die Aufrechthaltung der Dampfschiffahrt auf der Donau	—	—	1,000.000	1,000.000
Summe (Capitel 33, Titel 1 bis 3)	7,720.000	—	7,992.300	15,712.300

Zweiter Theil. — Bedeckung.

Staatseinnahmen	Einnahmen ordentliche	ausserordentliche	Summe
		in Kronen	
Capitel 26. XI. Handelsministerium.			
Titel 1. Centralleitung	6.000	—	6.000
Titel 4. Statistischer Dienst:			
§ 1. Herstellung der Statistik des auswärtigen Handels	497.200	—	497.200
§ 2. Herstellung der Zwischenverkehrsstatistik	449.000	—	449.000
§ 3. Herstellung der sonstigen statistischen Publicationen und des Lieferungswerkes „Oesterreichisches wirthschaftspolitisches Archiv (vormals „Austria")"	2.000	—	2.000
Summe (Titel 4, §§ 1 bis 3)	948.200	—	948.200
Titel 5. Arbeitsstatistisches Amt	7.000	—	7.000
Titel 10. § 1 Hafen- uud See-Sanitätsdienst	844.350	—	844.350
§ 2. Für die leihweise Ueberlassung ärarischer Schlammbarken an eine Bauunternehmung	—	23.500	23.500
Summe (Titel 10, §§ 1 und 2)	844.350	23.500	867.850
Titel 11. § 1. Betrieb der k. k. Lagerhäuser in Triest	1,112.330	—	1,112.330
§ 2. Vergütung der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des österreichischen Lloyd an die Staatsverwaltung für die Ueberlassung des commerciellen Betriebes der Hangars auf dem Molo III	—	88.000	88.000
§ 3. Mieth- und Pachtzinse von angekauften Realitäten auf dem erweiterten Freigebiete der Stadt Triest	—	44.000	44.000
Summe (Titel 11, §§ 1 bis 3)	1,112.330	132.000	1,244.330
Capitel 27. XII. Eisenbahnministerium.			
Titel 1. Centralleitung (darunter in Gold K 90.000)	656.800	234.000	890.800
Titel 2. Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen	5.000	—	5.000
Titel 3. Staatsbahnen im Privatbetriebe und verpachtete Anschlussstrecken:			
§ 1. Staatsbahnen im Privatbetriebe: Časlau — Zawratetz, Časlau — Močowitz und Königshan—Schatzlar:			
a) Transporteinnahmen	350.000	—	350.000
b) Verschiedene Einnahmen	15.000	—	15.000
Uebernahme einer Quote des Investitionsfonds der verstaatlichten Linien der österreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft	—	86.300	86.300
Summe (Titel 3, § 1)	365.000	86.300	451.300

Staatseinnahmen	Einnahmen in Kronen: ordentliche	ausserordentliche	Summe
§ 2. Verpachtete Anschlussstrecken:			
Bodenbacher Bahnstrecke:			
Pachtzins (in Gold)	259.000	—	259.000
Salzburg—Reichsgrenze:			
Pachtzins	227.600	—	227.600
Troppau—Reichsgrenze:			
Pachtzins	11.940	—	11.940
Jägerndorf—Reichsgrenze:			
Pachtzins	16.000	—	16.000
Zwardoń—Landesgrenze:			
Pachtzins	9.520	—	9.520
Summe (Titel 3, § 2)	524.060	—	524.060
Summe (Titel 3, §§ 1 und 2)	889.060	86.300	975.360
Titel 4. Staatsbahnbetrieb:			
§ 1. Transporteinnahmen (darunter K 49,500.000 in Gold)	243,659.700	—	243,659.700
§ 2. Vergütung der Auslagen für die staatliche Betriebsführung von neuen Strecken, deren Eröffnung, beziehungsweise Betriebsübernahme im Jahre 1902 angestrebt wird oder erfolgen soll	538.000	—	538.000
§ 3. Einnahmen aus dem Salzgeschäfte	1,878.700	—	1,878.700
§ 4. Antheil des Staates an dem Gemeinschaftsverkehre, beziehungsweise am Reingewinne der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	700.000	—	700.000
§ 5. Sonstige verschiedene Einnahmen (darunter K 8,808.280 in Gold)	31,533.080	—	31,533.080
Summe (Titel 4, §§ 1 bis 5)	278.309.480	—	278,309.480
§ 6. Ausserordentliche Einnahmen:			
Erlös für cassirte Fahrbetriebsmittel	—	120.000	120.000
Amortisationsquote der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn für Erweiterungsbauten in der Station Grulich	—	2.020	2.020
Amortisationsquote der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft in Budapest für den Landungsplatz am Donauquaibahnhof	—	1.610	1.610
Amortisationsquote für Industriegeleise	—	10.700	10.700
Antheil an dem Erträgnisse der Brückenmauth in Lend	—	1.150	1.150
Interessentenbeiträge für bereits dem Betriebe übergebene Staatsbahnlinien	—	22.250	22.250
Summe (Titel 4, § 6)	—	157.730	157.730
§ 7. Uebernahme von Quoten nachbenannter Investitionsfonds zur Vermehrung des Materialvorrathsfonds:			
a) der Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft	—	424.390	424.390
b) der Mährischen Grenzbahn	—	128.890	128.890
c) der Böhmischen Westbahn	—	441.180	441.180
d) der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa	—	5.540	5.540
Summe (Titel 4, § 7)	—	1,000.000	1,000.000
Summe (Titel 4, §§ 1 bis 7)	278,309.480	1,157.730	279,467.210
Titel 5. Bodensee-Dampfschiffahrt:			
§ 1. Transporteinnahmen (darunter K 438.900 in Gold)	440.000	—	440.000
§ 2. Verschiedene Einnahmen (darunter K 20.000 in Gold)	35.000	—	35.000
Summe (Titel 5, §§ 1 und 2)	475.000	—	475.000
Antheil des Staates an dem Reingewinne der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	—	—	—
Gesammtsumme (Capitel 27, Titel 1 bis 5)	280,335.340	1,478.030	281,813.370
XVII. Subventionen und Dotationen.			
Capitel 33. B. Verkehrsanstalten.			
Titel 1. Rückzahlung des Oesterreichischen Lloyd auf den gewährten unverzinslichen Staatsvorschuss (erste Rate)	—	600.000	600.000

Staatseinnahmen		ordentliche	Einnahmen ausserordentliche in Kronen	Summe
Titel 2.	Rückzahlung der ungarischen Staatsverwaltung auf die dem Oesterreichischen Lloyd seitens der österreichischen Staatsverwaltung vergüteten Suezcanal-Passagegebühren für die indochinesischen und Ostafrika-Fahrten in Gold .	300.000	—	300.000
Titel 3.	Rückzahlung auf die der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gewährten unverzinslichen Vorschüsse	—	200.000	200.000
Titel 4.	Rückzahlung der Oesterreichischen Nordwestbahn auf die vierpercentige Zinsenschuld für Garantievorschüsse . . .	—	120.000	120.000
Titel 5.	6 Percent Zinsen von Ueberzahlungen an Garantievorschüssen	—	6.000	6.000
	an Betriebsdeficitvorschüsse	—	500	500
	Summe (Titel 1 bis 5)	300.000	926.500	1,226.500

Aus den Erkenntnissen des Verwaltungsgerichtshofes.

Ein in dem Bauconsense enthaltener Vorbehalt der Entscheidung bezüglich der Kostentragung für die im Bauconsense angeordneten Arbeiten und Vorkehrungen ist keine vor dem Verwaltungsgerichtshofe anfechtbare Entscheidung oder Verfügung im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876.

Der Verwaltungsgerichtshof hat die Beschwerde der Stadtgemeinde Wien gegen die Entscheidung des Eisenbahnministeriums, betreffend den Bauconsens für eine provisorische Oberleitung auf den städtischen Kleinbahnlinien Nr. 37 und 38, nach §§ 2 und 21 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, ohne weiteres Verfahren zurückgewiesen, weil der angefochtene, in dem Bauconsense enthaltene Vorbehalt der Entscheidung oder Verfügung im Sinne des § 2 des citirten Gesetzes nicht enthält, aber auch den Rechten der beschwerdeführenden Gemeinde umsoweniger präjudiciren könnte, als der Verwaltungsgerichtshof im Falle der hiergerichtlichen Anfechtung einer etwa in Gemässheit dieses Vorbehaltes erfliessenden Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums die Competenz des letzteren zu dieser Entscheidung von Amtswegen zu prüfen hat.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Präcisirung des Umfanges der Haftungsverpflichtung des Subscribenten auf Eisenbahntitres für die von ihm gezeichnete Summe.

Im Sinne der Curialentscheidung vom 17. April 1902, ad Z. 1060 ex 1901, haftet der Subscribent auf Eisenbahntitres für die von ihm gezeichnete Summe nur in dem Falle, wenn factisch nur jene Linie ausgebaut wird, für welche er sich zur Zeichnung herbeiliess; wird aber, und zwar ohne seiner ausdrücklichen Zustimmung, das ursprüngliche Project abgeändert, oder soll eine grössere, daher kostspieligere, wenn auch die betreffende Strecke in sich fassende Linie ausgebaut werden, hat er den gezeichneten Betrag nicht zu entrichten.

[„Pester Lloyd."]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 145. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 30. Mai 1902 wurde von der Regierung der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Verwendbarkeit der Eisenbahnschuldscheine der Landesbank des Königreiches Böhmen zur fruchtbringenden Anlegung von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Capitalien zur verfassungsmässigen Behandlung eingebracht. Der Entwurf bestimmt, dass die Eisenbahnschuldscheine der Landesbank des Königreiches Böhmen auch über den mit Gesetz vom 14. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgesetzten Betrag von K 100,000.000 hinaus zur fruchtbringenden Anlegung von Capitalien der Stiftungen, der unter öffentlicher Aufsicht stehenden Anstalten, des Postsparcassenamtes, dann von Pupillar-, Fideicommiss- und Depositengeldern und zum Börsencourse, jedoch nicht über dem Nennwerthe, zu Dienst- und Geschäftscautionen verwendet werden können.

Mit dem citirten Gesetze wurde den von der Landesbank des Königreiches Böhmen zu emittirenden Eisenbahnschuldscheinen bis zum Höchstbetrage von fl. 50,000.000 die Verwendbarkeit zur fruchtbringenden Anlage von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Capitalien zuerkannt. Für die Fetzsetzung der erwähnten Grenze war der Gedanke massgebend, dass mit diesem Betrage für den innerhalb der nächsten zehn Jahre zu gewärtigenden Bedarf der Landesbank das Auslangen gefunden werde. Dank der erfreulichen Entwicklung des Localbahnwesens hat jedoch bereits jetzt die Emission von Eisenbahnschuldscheinen der Landesbank den Gesammtbetrag von 100 Millionen Kronen nahezu erreicht, weshalb die Landesbank sich in die Nothwendigkeit versetzt sieht, die Zuerkennung der Pupillar-Qualification für ihre Eisenbahnschuldscheine auch über jenen Höchstbetrag anzustreben. Dem bezüglichen Ersuchen der Landesbank Rechnung zu tragen, kann nach Ansicht der Regierung keinem Anstande begegnen, da nach dem Statut der Landesbank dieses Institut zur Ausgabe von Eisenbahnschuldscheinen unter subsidiärer Haftung des Königreiches Böhmen für ihre Verzinsung und Tilgung berechtigt ist. Hiedurch erscheint die Sicherheit der Eisenbahnschuldscheine vollkommen verbürgt.

* * *

Ein weiterer in derselben Sitzung eingebrachter Gesetzentwurf, betreffend die Verwendbarkeit der Communal- und Eisenbahnschuldverschreibungen der Landesculturbank der Markgrafschaft Mähren zur fruchtbringenden Anlegung von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Capitalien bestimmt, dass die Communal- und Eisenbahnschuldverschreibungen dieser Landesculturbank über den im Gesetze vom 22. Februar 1897, R.-G.-Bl. Nr. 62, festgesetzten Betrag von K 60,000.000 hinaus bis zum Höchstbetrage von K 150,000.000 zur fruchtbringenden Anlegung von Capitalien der Stiftungen, der unter öffentlicher Aufsicht stehenden Anstalten, des Postsparcassenamtes, dann von Pupillar-, Fideicommiss- und Depositengeldern und zum Börsencourse, jedoch nicht über dem Nennwerthe, zu Dienst- und Geschäftscautionen verwendet werden können.

In dem citirten Gesetze wurde den Communal- und Eisenbahnschuldverschreibungen der Landesculturbank der Markgraf-

schaft Mähren bis zu einem Höchstbetrage von fl. 30,000.000 die Eignung, zur fruchtbringenden Anlegung von Pupillar- und ähnlichen Capitalien zu dienen, zuerkannt. Der genannte Betrag bildete damals die Grenze, bis zu welcher sich Communal- und Eisenbahnschuldverschreibungen der Landesculturbank gleichzeitig im Umlauf befinden durften.

Mit dem Allerhöchst genehmigten Beschlusse des mährischen Landtages vom 28. December 1901 wurde jene Maximal-Umlaufsumme auf K 150,000.000 erhöht. Der mährische Landesausschuss ist nun mit dem Ersuchen an die Regierung herangetreten, eine Gesetzesvorlage einzubringen, wonach den mehrerwähnten Schuldverschreibungen die sogenannte Mündelsicherheit bis zum Betrage von K 150,000.000 zukommen soll. Für die Verzinsung und Rückzahlung haften in erster Linie bezüglich der Communalschuldverschreibungen die von der Landesculturbank erworbenen jeweils aushaftenden Forderungen aus gewährten Landes-, Communal- und Meliorationsanlehen, sowie der aus der Rückzahlung solcher Darlehen gebildete Tilgungsfonds, bezüglich der Eisenbahnschuldverschreibungen, die infolge der Darlehensgewährung erworbenen Forderungen und Werthpapiere, ein besonderer Tilgungsfonds und die zur Verzinsung der Eisenbahndarlehen eingehenden Beträge. In zweiter Linie haftet bezüglich beider Kategorien von Schuldverschreibungen der Reservefonds der Landesculturbank, in letzter Linie endlich das Land Mähren.

In der 145. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 30. Mai wurden folgende Interpellationen gestellt, und zwar:

I. An den Herrn Eisenbahnminister:

Seitens:

1. der Herren Abgeordneten August Sehnal und Genossen, betreffend den ausschliesslichen Gebrauch der deutschen Sprache im Verkehre mit dem Publicum auf den Staatsbahnlinien in Schlesien;

2. der Herren Abgeordneten Alwin Hanich und Genossen, betreffend die Dienstverhältnisse der bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn angestellten Streckenwächter.

II. An den Herrn Handelsminister:

Seitens

3. der Herren Abgeordneten Mazorana und Genossen, betreffend die Einbeziehung des Molo IV in das Triester Freihafengebiet.

In der 146. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 31. Mai wurde an den Herrn Eisenbahnminister seitens der Herren Abgeordneten Kliemann und Genossen eine Interpellation gerichtet, betreffend den Ausbau der Strecke Dallwitz—Centralbahnhof Karlsbad—Putschirn der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Der Budgetausschuss des Abgeordnetenhauses hielt am 31. Mai unter Vorsitz des Obmannes Dr. Kathrein und in Anwesenheit Sr. Excellenz des Herrn Handelsministers Freiherrn von Call eine Sitzung, in welcher die Regierungsvorlage, betreffend die Erneuerung des Vertragsverhältnisses mit der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, in Berathung gezogen wurde. Nach den einleitenden Bemerkungen des Referenten des Subcomité Ritter von Vuković ergreift Abgeordneter Dr. Baernreither das Wort, welcher die Angelegenheit als eine ebensosehr durch den Inhalt, als durch den Moment äusserst wichtige bezeichnet. Er wirft einen Rückblick auf die Debatte des Jahres 1892 und constatirt die Besserung der Verhältnisse der Gesellschaft. Der Schiffspark ist modernisirt, die Verwaltung commerciell befriedigend geleitet, der Pensionsfonds auf dem Wege der Sanirung. Zwei Umstände erhöhen. aber gegenüber der Lage im Jahre 1892 die Bedeutung des Uebereinkommens. Der Donau-Oder-Canal wird die Schiffahrtsverhältnisse der Donau ganz umgestalten, ihnen neue Nahrung, neue Richtung geben, so dass der Staat das zukünftige grosse Verkehrsinteresse ins Auge fassen muss. Das vorgelegte Uebereinkommen, durch welches der bestehende Vertrag ergänzt werden soll, enthält zwei Elemente: vertragsmässige Bestimmungen: Subvention, Gewinnbetheiligung des Staates, Dotirung des Pensionsfonds u. s. w., das sind streng umschriebene gegenseitige Verpflichtungen, ausserdem aber die Festlegung gewisser Verwaltungs- und Gebahrungsgrundsätze, aber insbesondere, dass die Gesellschaft ihre Werkstätten in Oesterreich möglichst auszudehnen hat, dass sie caeteris paribus die österreichische Production bei dem Bezuge ihres Materialbedarfes zu berücksichtigen verpflichtet ist, dass sie besonders ermässigte Exporttarife zu erstellen hat u. s. w. Redner erörtert die Frage, ob es Garantien gibt, welche die Gesellschaft an Oesterreich für die Zukunft zu fesseln imstande sind. Sie liegen seiner Ansicht nach in den leitenden Personen, im Actienbesitz und in der Ueberwachung durch den Staat, der die Erwerbsverhältnisse der Gesellschaft nie aus den Augen verlieren dürfe. Redner kommt zu dem Resultate, dass das Abgeordnetenhaus den Muth haben solle, die Vorlage zu acceptiren.

Handelsminister Freiherr von Call constatirt, dass die Regierungsvorlage im Subcomité eine grundsätzliche Gegnerschaft eigentlich nicht gefunden habe. In dieser Beziehung sei lediglich der Gesichtspunkt der Staatsschiffahrt hervorgetreten. Der Minister entwickelt die Gründe, warum auf dieser Unterlage der grosse verkehrspolitische Zweck der Vorlage nicht erreicht werden könne. Das von der Regierung vorgelegte Uebereinkommen sei im Subcomité angenommen worden und habe auch in seinen Einzelbestimmungen vielfach Anerkennung gefunden. Ohne concrete Abänderungsanträge zu stellen, sei indes im Detail auch Kritik geübt worden. In diesem Rahmen bespricht der Minister speciell die Frage der Tariffreiheit und der diesfalls der Gesellschaft auferlegten Beschränkungen, die Garantien des Uebereinkommens und die Frage der Transportsteuer. Die Regierung legt grossen Werth darauf, dass das Uebereinkommen im gegenwärtigen Sessionsabschnitte zur unveränderten Annahme gelange, und verweist auf den Beschluss der heutigen Generalversammlung der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, wonach dieselbe bis 30. Juni dieses Jahres für das Uebereinkommen in Worte bleibt. Der Minister schliesst mit einem warmen Appell an den Ausschuss.

Abg. Freiherr d'Elvert meint, dass bei der Berathung und Beschlussfassung des Gesetzes über die Erneuerung des Vertragsverhältnisses zwischen der Staatsverwaltung und der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft die Thatsache nicht ausser Betracht bleiben könne, dass die Gesellschaft nach dem Rechnungsabschlusse pro 1900 einen Betrag von K 469.553 Transportsteuer an den ungarischen Staat bezahlt. Diese Steuer widerspreche den Bestimmungen der Donauacte vom 7. November 1857, nach welchen die Schiffahrt auf der Donau von jeder Abgabe, welche sich einzig und allein auf die Thatsache der Beschiffung des Flusses gründet, frei bleiben soll. Sicherem Vernehmen nach beschäftigt sich die Regierung bei den gegenwärtigen Verhandlungen mit der anderen Reichshälfte mit der Frage der Aufhebung der Transportsteuer. Der natürlichste Ausweg aus der gegenwärtigen unklaren Situation wäre wohl darin zu finden, die Berathung und Beschlussfassung des Gesetzes bis zu dem Zeitpunkte zu vertagen, in welchem das Schicksal der ungarischen Transportsteuer entschieden sein wird. Wäre dies jedoch nach dem Stande der Abmachungen zwischen Regierung und Gesellschaft unthunlich und könnte auch auf die Massregel, die Subvention im Falle der Aufhebung der Steuer um deren Betrag zu kürzen, nicht eingegangen werden, so erübrige nichts anderes, als auf die Bestimmungen des § 3 dieses Vertrages zurückzugreifen, wonach ein der aufgehobenen Steuer entsprechender Betrag zur weiteren Erstellung besonders ermässigter Exporttarife verwendet werden soll. Redner stellt einen diesbezüglichen Zusatzantrag zu Artikel 2 des Gesetzentwurfes und erklärt für den Fall der Ablehnung dieses Antrages, überhaupt für die Vorlage nicht stimmen zu können.

Abg. Dr. Pergelt führt aus, dass Oesterreich eine Schiffahrts-Unternehmung einerseits für den Personen- und Waarenverkehr auf der österreichischen Donaustrecke brauche. Besonders für die obere Donaugegend sei die Aufrechthaltung des Schiffahrtsverkehres geradezu eine Nothwendigkeit. Der Verkehr der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in dieser Richtung sei anerkanntermassen passiv. Würde die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft diesen Verkehr nicht besorgen, so müsste der Staat aus Staatsmitteln anderweitig die entsprechende Vorsorge treffen. Oesterreich brauche aber auch ein grosses leistungsfähiges Schiffahrtsunternehmen ausserhalb seines Staatsgebietes in Ungarn und in den Balkanländern bis zum Schwarzen Meere, um bei Transporten aus dem Inlande nach Ungarn und der Levante, wie auch umgekehrt, von der anderen Reichshälfte, den Tarifen derselben und den Schwierigkeiten des Durchzugsverkehres auf dem Landwege unabhängig zu sein. Von erhöhter Bedeutung aber sei dieses Unternehmen für den Fall, dass eine Erneuerung des Zoll- und Handelsbündnisses mit Ungarn nicht zustande kommen sollte. Redner ist für das Eingehen in die Specialdebatte, nur behalte er sich vor, bezüglich der §§ 5 des neuen und 15 des alten Uebereinkommens eine Abänderung vorzuschlagen, um die Interpretation dieser Paragraphen festzustellen.

Die Verhandlung wird sodann abgebrochen und die Sitzung geschlossen.

In der 23. und 24. Sitzung des Herrenhauses vom 30., beziehungsweise 31. Mai gelangten das Finanzgesetz und der Staatsvoranschlag für das Jahr 1902 zur Verhandlung und wurden unverändert angenommen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates April 1902.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluss des Monates April 1902 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund): im Baue am 1. April 1902	Hievon in km (rund): verblieben im Baue am 1. Mai 1902
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten:			
Lemberg—Sambor—ungar.-galiz. Grenze:			
Theilstrecke Lemberg—Sambor	76·8	—	—
a) Einfahrt in die Station Lemberg km 0·0—3·076	—	3·1	3·1
b) km 3·076—10·821	—	7·7	7·7
c) km 10·821—76·054 (Sambor)	—	66·0	66·0
Tauernbahn	—	—	—
Karawanken- und Wocheiner Bahn	—	—	—
Pyhrnbahn	—	—	—
II. Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Erweiterung der Station Salzburg	—	—	—
Werkstättenbahnhof in Pilsen	—	—	—
Linie Pilsen—Dux:			
Zweites Geleise in der Strecke Postelberg—Obernitz	17·2	—	17·2
Umbau des Bahnhofes Lemberg	—	—	—
Linie Rzeszów—Radymno:			
Stationserweiterung Jaroslau-Sokaler Abzweigung	—	—	—
Linie Chyrow—Stryj:			
Stationserweiterung Sambor	—	—	—
Linie Wien—Eger:			
Zweites Geleise in der Strecke Absdorf—Ziersdorf	14·9	14·9	14·9
Linie Wels—Salzburg:			
Zweites Geleise in der Strecke Lambach—Vöcklabruck	21·9	21·9	17·7
Stationserweiterung Hallwang	—	—	—
b) auf Privatbahnen:			
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:			
Verbindungscurve zwischen der Linie Wien—Brünn und dem oberen Bahnhofe zu Brünn	—	—	—
Linie Brünn—Pardubitz:			
Stationserweiterung Böhm.-Trübau	—	—	—
Buschtěhrader Eisenbahn:			
Linie Prag—Komotau:			
Zweites Geleise in der Strecke Kladno—Smečna-Sternberg	5·0	5·0	5·0
Zweites Geleise in der Strecke Milostin-Kounowa—Satkau-Teschnitz	9·3	9·3	9·3
Summe der Hauptbahnen	145·1	127·9	140·9
B. Local- und Kleinbahnen:			
Neubauten:			
Triest-Parenzo:			
Theilstrecke Triest—Buje	59·7	59·7	—
Theilstrecke Buje—Parenzo	63·7	63·7	63·7
Spalato-Sinj	40·0	40·0	40·0
Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn)	34·7	34·7	34·7
Görz-Haidenschaft (Wippachthalbahn)	26·0	26·0	26·0
Teltsch-Zlabings	29·9	29·9	29·9
Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings	27·0	27·0	27·0
Wlaschim—Unter-Kralowitz	24·2	24·2	24·2
Kühnsdorf-Eisenkappel	17·6	17·6	17·6
Nixdorf-Rumburg-Schönlinde	24·2	24·2	24·2
Karlsbad-Merkelsgrün	13·9	13·9	13·9
Laun-Libochowitz	19·4	19·4	19·4
Tannwald-Grünthal	7·0	7·0	7·0
Kimpolung-Dorna watra:			
Theilstrecke Valeputna—Jakobeni	11·8	11·8	11·8
Theilstrecke Jakobeni-Dorna watra	11·1	11·1	11·1
Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf	25·5	25·5	25·5
Gmünd—Weitra—Gross-Gerungs	45·0	45·0	45·0
Kaadner Localbahnen:			
a) Kaaden-Willomitz	19·7	19·7	19·7
b) Radonitz-Duppau	13·4	13·4	13·4
Elektrische Kleinbahn Triest-Scorcola-Opčina	5·1	5·1	5·1
Elektrische Strassenbahn in Marienbad	2·2	2·2	2·2
Elektrische Kleinbahn Dornbirn-Lustenau	11·2	11·2	11·2
Tabor-Bechin	23·7	23·7	23·7
Elektrische Kleinbahnen in Graz	1·0	1·0	1·0
Elektrische Kleinbahnen in Wien	8·3	2·1	8·3
Swetla-Ledeč-Kaców	47·5	—	47·5
Stammersdorf-Auersthal	21·9	—	21·9
Summe der Local- und Kleinbahnen	634·7	559·1	575·0

Es sind sonach durch den Beginn der Legung des zweiten Geleises in der Strecke Postelberg—Obernitz der Linie Pilsen—Dux der k. k. Staatsbahnen 17·2 km, dann durch den Baubeginn mehrerer Linien der elektrischen Kleinbahnen in Wien 6·2 km, sowie der Localbahn Swetla-Ledeč-Kaców 47·5 km und der Localbahn Stammersdorf-Auersthal 21·9 km, somit 17·2 km Hauptbahnlinien und 75·6 km Local- und Kleinbahnlinien zugewachsen; dagegen durch die Vollendung der Legung des zweiten Geleises in der Theilstrecke Attnang—Vöcklabruck, welche am 29. April 1902 eröffnet wurde, 4·2 km und durch die am 1. April 1902 erfolgte Eröffnung der Theilstrecke Triest—Buje der schmalspurigen Localbahn Triest-Parenzo 59·7, somit 4·2 km Hauptbahnlinien und 59·7 Localbahnlinien abgefallen. Es verbleiben somit am Schlusse des Monates April 1902 an Hauptbahnlinien 140·9 km und an Local- und Kleinbahnlinien 575·0 km in Bauausführung. Hervorzuheben wäre noch, dass der Sohlstollenvortrieb bis zum 1. Mai 1902 beim Tauerntunnel Nordseite 395·7 m (gegen 364·8 m im Vormonate) und Südseite 190·7 m (gegen 166·7 m im Vormonate); dann beim Karawankentunnel Nordseite 378·9 m (gegen 335·9 m im Vormonate) und Südseite 429·6 m (gegen 388·9 m im Vormonate); ferner beim Wocheinertunnel Nordseite 762·0 m (gegen 680·9 m im Vormonate) und Südseite 560·9 m (gegen 523·6 m im Vormonate) und beim Bossrucktunnel der Pyhrnbahn Nordseite 336·0 m (gegen 281·0 m im Vormonate) und Südseite 434·4 m (gegen 382·5 m im Vormonate) beträgt und dass die Installationsbauten bei diesen vier Tunnels fortgesetzt werden.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Bauconsenseertheilung.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Bauconsens für die Umgestaltung und Erweiterung der Station Josefschacht der Montanbahn Mähr.-Ostrau—Michalkowitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.

[E.-M.-Z. 23.437.]

Projectirte normalspurige Localbahn Złoczów-Usznia. (Vorlage des generellen Projectes; Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 15. Mai 1902 die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des von Heinrich Weiser, Grossgrundbesitzer und Reichsrathsabgeordneter in Sassów, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Złoczów der k. k. Staatsbahnen über Sassów nach Usznia im Sinne der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, beziehungsweise der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission vorzunehmen. [E.-M.-Z. 17.297.]

Projectirte normalspurige Localbahn Tarnów-Szczucin. (Generelles Project; Ergebniss der Trassenrevision und Stationscommission.) Auf Grund des von der k. k. Statthalterei in Lemberg mitgetheilten Ergebnisses der in der Zeit vom 4. bis 7. Februar 1902 durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission rücksichtlich des vom Landesausschusse des Königreiches Galizien namens des concessionswerbenden Consortiums vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Tarnów nach Szczucin hat das k. k. Eisenbahnministerium unterm 14. Mai 1902 für die Theilstrecke km 0·0 bis km 25 der gegenständlichen Localbahn die Projectstrasse und für die weitere Theilstrecke km 25 bis zum Endpunkte die commissionell befürwortete Verlegung der ursprünglich in Aussicht genommenen Trasse, sowie endlich die nunmehr vorgeschene Disposition der Stationen, nach Massgabe der Commissionsanträge mit gewissen Einschränkungen und Bemerkungen als Grundlage für die eventuelle weitere Verfolgung dieses Bahnprojectes principiell genehmigt. [E.-M.-Z. 13.763.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat, wie „Vasuti és közlekedési közlöny" berichtet, den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete normal- und schmalspurige Local- und Strasseneisenbahnen mit Dampf- und elektrischem Betriebe ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 18. März 1902, Z. 14.818, der Direction der Budapester Firma „Részvény-társaság villamos és közlekedési vállalatak számára" (Actiengesellschaft für elektrische und Verkehrsunternehmungen) für eine von der Station Versecz der Linien (Budapest-) Temesvár-Józsefváros-Versecz-Báziás der kgl. ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahnen Versecz-Kubin-Dunapart (Donau-Umschlagstation) Versecz-Lugos-Maros-Illye (Ungarische Südostbahn) und Versecz-Szécsány der Torontáler Comitats-Localbahnen ausgehende, sich im Bereiche der Stadt Versecz mit Benützung entsprechender Strassenzüge verzweigende und von einem geeigneten Punkte des innerstädtischen Strasseneisenbahnnetzes abzweigende, in dessen Fortsetzung bis zu den städtischen Elektricitätswerken führende normalspurige Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 18. März 1902 der Direction der Firma „Losoncz vidéki helyi érdekü vasut részvény-társaság (Actiengesellschaft der Losonczer Regionalbahnen) für eine von der Station Poltár, eventuell Zelene ihrer im Betriebe der Direction der kgl. ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Losoncz-Zelene-Poltár abzweigende und im Bereiche der Comitate Nógrád und Gömör über Sós-Lehota, Cseh-Brézó und die Gemarkung der Gemeinde Zlatne bis Kokover führende normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 11. März 1902, Z. 15.429, dem Consortium Gebrüder Wilhelm, Alódar, Edmund und Ladislaus Guttmann, de Gelse, Einwohner von Nagy-Kanizsa,

a) für eine von der Station Čačincider im Betriebe der Direction der kgl. ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Baranya-Szent Lörincz-Noskovci-Slatina-Čačinci-Našic, eventuell von einem geeigneten Punkte der im Eigenbetriebe der Grossfirma Gebrüder Guttmann stehenden „Slavonischen Draubahn" Belišcc-Noskovci (Flügelbahn der vorbenannten Linie) abzweigende, im Bereiche des Comitates Baranya über die Gemarkung der Gemeinde Čačinci und weiterhin über Humljani, Kraskovic, Pušina, Gjursic, Drenovac und die Gemarkung der Gemeinde Smude,

b) eventuell über Ceralje, Rienci, Bokonje und die Gemarkung der Gemeinde Macute — in beiden Fällen bis Vocin führende schmalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 22. März 1902, Z. 19.427, der Direction der Firma „Brassó-Háromszéki helyi érdekü vasut részvénytársaság" (Actiengesellschaft der Kronstadt-Háromszeker Localeisenbahnen) für eine von der Endstation Fogaras der als Sackbahn endigenden, im Betriebe der Direction der kgl. ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Nagy-Szelen (Hermannstadt)-Olt-Hid-Felek-Fogaras abzweigende und diese im Bereiche der Comitate Fogaras und Brassó (Kronstadt) entweder

a) über Mundra, Sárkány, Vád, Ó-Sinka, Uj-Sinka, Holbák, Fekete-Halom und die Gemarkung der Gemeinde Vidombak in der Endstation Zernert mit der als Sackbahn endigenden im Betriebe der Direction der kgl. ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Brassó (Kronstadt)-Zernert der Brassó-Háromszéker Comitats-Localbahnen oder

b) von der zukünftigen Station Ó-Sinka aus die Linie a) am kürzeren Wege direct über Fekete-Halom in der Hauptstation Brassó der Hauptlinie Budapest-Nagyvárad (Grosswardein)-Brassó-Predeal der kgl. ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahnen Brassó-Sepsi-Szent György und Brassó-Zernert verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Ungarische Verkehrsanstalten. (Statistik des Materialbedarfes ungarischer und ausländischer Provenienz für Fabrikation von Locomotiven, Waggons, Brücken, Maschinen aller Art, Unter- und Oberbau von Eisenbahnen etc. während der Jahre 1887 bis inclusive 1900.) Dem vom „Vasuti és közlekedési közlöny" publicirten statistischen Berichte zufolge betrug der Werth der im Jahre 1900 für Fabrikationszwecke von Locomotiven, Schiffsmaschinen (mit Ausschluss jener der „Adria" und Ungarisch-croatischen Seeschiffahrts-Gesellschaft), Werkzeugmaschinen etc., Waggonbau etc., Brücken-, Schienen-, Eisenbahn-Ober- und Unterbau-Bestandtheile etc., ferner der für genannte Zwecke beschafften Halb- und Vollfabrikate (vergl. Bericht pro 1899, Vrdgs.-Bl. Nr. 90 ex 1901), insgesammt K 108,921.213, von welcher Summe K 95,278.542 auf ungarisches Product und Fabrikat und K 13,642.671 auf ausländische Provenienzen entfallen, und zwar:

Im Jahre	Bezugsland		
	Ungarn	Ausland	Insgesammt
1887	27.377.450	5,809.926	33,187.376
1888	39,726.946	6,037.690	45,764.636
1889	42,150.558	7,505.472	49,656.084
1890	51,216.222	10,313.510	61,529.732
1891	60,932.772	8,970.384	69,903.156
1892	50,524.282	11,921.054	62,445.336
1893	72,170.086	9,020.368	81,190.454
1894	72,836.196	9,890.004	82,726.200
1895	78,593.678	9,651.002	88,244.680
1896	96,062.310	12,638.186	108,700.496
1897	90,309.032	9,934.872	100,243.904
1898	90,688.266	9,740.738	100,429.004
1899	93,013.932	11,956.820	104,970.752
1900	95,278.542	13,642.671	108,921.213

oder in Percenten

Im Jahre	Ungarn	Ausland
1887	83	17
1888	87	13
1889	85	15
1890	84	16
1891	87	13
1892	80·9	19·1
1893	88·9	11·1
1894	88·0	12·0
1895	89·1	10·9
1896	88·4	11·6
1897	90·1	9·9
1898	90·3	9·7
1899	88·7	11·3
1900	87·5	12·5

An dem Gesammtbedarfe, beziehungsweise an der Erzeugung von Rohmaterialien und Fabrikaten participirten:

Für den Bedarf der	Bezugsland		
	Ungarn	Ausland	Insgesammt
	Kronen		
Kgl. Ungar. Staatsbahnen .	57,076.305	3,471.136	60,547.441
„ „ Maschinenfabrik	8,080.500	600.179	8,680.679
Diósgyörer Schienenwalzwerke	8,573.336	1,607.871	10,181.207
Kápolnyabánya, Eisenwerke	175.359	9.130	184.489
Vajda-Hunyad „	2,999.402	1,820.748	4,820.150
Zólyom-Brezó „	4,219.933	1,608.005	5,827.938
Kudsir „	704.093	52.312	756.405
Südbahn-Gesellschaft, ungarisches Netz . . .	4,245.711	1,524.210	5,769.921
Kaschau-Oderberger Eisenb. ungarisches Netz . .	3,125.592	1,520.879	4,646.471
Györ-Sopron-Ebenfurt . . .	480.546	75.589	556.135
Mohács-Pécs	166.921	1.171	168.092
Arader und Csanáder Vereinigten Bahnen	484.225	49.905	534.130
Szamosvölgy-Eisenbahn . .	411.557	10.808	422.365
Torontáler Eisenbahn . . .	189.422	2.452	191.874
Marmaroser Salzbahnen . .	43.631	1.787	45.418
Budapester Localbahnen . .	497.798	49.576	547.374
Eperjes-Bartfa	32.141	7.717	39.858
Ungvölgybahn	35.158	—	35.158
Keszthely — Balaton - Szent György	5.947	11.928	17.875
Nagy-Károly-Somkut . . .	32.716	1.400	34.116
Szatmár-Erdöd	18.293	—	18.293
Segesvár—Szent-Agota . .	36.691	551	37.242
Térret-Kovászna	—	—	—
Zágráb-Samacz	—	—	—
Slavonischen Draubahn . .	27.179	—	27.179
Schwabenberg-Zahnradbahn	24.122	—	24.122
Ersten Donau - Dampfschifffahrts-Gesellschaft . . .	2,683.633	996.375	3,680.008
Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft .	911.603	218.942	1,130.545

Die Producte der Staatseisenwerke wurden zum überwiegend grössten Theile in den Schienenwalzwerken von Diósgyör zu Stahlschienen, Traversen etc. verarbeitet. Der Werth des im Jahre 1900 für die Staats-Fabriksetablissements in Anspruch genommenen Materialbedarfes per K 109,000.000 betrug rund K 4,000.000 mehr als im Vorjahre 1899.

Ausland.

Deutsches Reich. (Bau einer Kleinbahn von Mülheim Rh. [Buchheim] bis B.-Gladbach.) Der Stadt Köln ist, wie die „Köln. Ztg." erfährt, am 15. Mai die Genehmigung für den Bau der Kleinbahn von Mülheim Rh. (Buchheim) bis B.-Gladbach vom Regierungspräsidenten ertheilt worden. Mit dem Bau der Strecke soll, nachdem die Stadtverordneten bereits am 14. Mai die nöthigen Geldmittel in der Höhe von rund Mk. 2,000.000 einstimmig bewilligt haben, sofort begonnen werden.

— (Bau einer Anschlussbahn von dem Kaliwerke Hohenfels bei Schude nach dem Bahnhofe Algermissen.) Die Localbahn-, Bau- und Betriebsgesellschaft Hiedemann & Comp. in Berlin erhielt von der Gewerkschaft Hohenfels den Auftrag zur Ausführung einer Anschlussbahn von dem Kaliwerke Hohenfels bei Sehnde nach dem Bahnhofe Algermissen im Werthe von etwa Mk. 400.000. Es handelt sich um rund 9 km Geleise. Die Bahn soll in $4^1/_2$ Monaten dem Betriebe übergeben werden.

— (Lloydexpress.) Nachrichten aus Berlin zufolge soll am 1. October der sogenannte Lloydexpress, der neue Luxuszug, der von der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft zur Verbindung von Hamburg—Bremen—Amsterdam mit Genua vorbereitet wird, eingeführt werden.

Deutsches Reich. (Giltigkeitsdauer der Bahnsteigkarten.) Gleichzeitig mit Einführung einer verschärften Controle der Rückfahrkarten hat das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten eine Verfügung erlassen, durch welche im Bereiche der Preussisch-Hessischen Staatsbahnen die Giltigkeit der Bahnsteigkarten forthin auf den Kalendertag beschräukt wird, an dem die Karte benützt und vom Bahnsteigschaffner mit der Lochzange entwerthet ist. Die zwischen 11 und 12 Uhr Nachts zum Betreten des Bahnsteiges entwertheten Karten gelten zum Wiederverlassen des Bahnsteiges auch noch am folgenden Tage und werden zu diesem Zwecke durch eine zweimalige Lochung besonders gekennzeichnet. Es kommen deshalb jetzt neue Bahnsteigkarten zur Ausgabe, denen ein Vermerk über die Giltigkeitsdauer aufgedruckt ist, und haben die Fahrkartenausgabestellen ihren Bedarf an solchen bei der Fahrkartenverwaltung anzufordern. Wer den Bahnsteig mit ungiltiger Bahnsteigkarte betritt oder verlässt, hat den in § 21, Ziffer 5, der Verkehrsordnung für solche Fälle festgesetzten Strafbetrag von Mk. 1 verwirkt. Ausserdem aber wird untersucht werden, ob der Betreffende sich etwa einer Fahrgeldhinterziehung oder eines Betrugversuches schuldig gemacht hat, und zu diesem Zwecke ist seine Persönlichkeit festzustellen.

Preussen. (Stellung der Telegraphenmechaniker bei den Staatseisenbahnen.) Die Stellung der Telegraphenmechaniker bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung wird nach einem Erlasse des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten von der Neuregelung des technischen Telegraphen- und Sicherungswesens zwar insofern berührt, als die besondere Laufbahn der Telegraphenmeister, die ihnen bisher zugänglich war, künftig in Wegfall kommt. Dagegen bleibt das Bedürfniss zur Beschäftigung solcher Bediensteten, desgleichen ihre Aussicht auf Erlangung von Beamtenstellen bestehen. Die Beschäftigung von Telegraphenmechanikern ergibt sich aus den Aufgaben der Telegraphenwerkstätten und aus ihrer Verwendung bei Bahnmeistereien mit grossen Sicherungsanlagen. Andererseits kommen sie bei guter Führung und tüchtigen Leistungen als geeigneter Nachwuchs der Bahnmeister für grosse Telegraphen- und Sicherungsanlagen, auch der telegraphentechnischen Beamten bei Betriebsinspectionen in Betracht. Ferner können sie, soweit es ihren Wünschen entspricht, behufs ihrer Verwendung bei der Bedienung und Unterhaltung von Telegraphen- und Sicherungsanlagen nach vorgeschriebener Ausbildung und Prüfung als Weichensteller etatsmässig angestellt werden.

— (Prüfung der Entwürfe von Kleinbahnen.) In Bezug auf die eisenbahnseitige Prüfung der Entwürfe von Kleinbahnen, für welche Staatsunterstützung beantragt ist, hat das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten neuerdings darauf hingewiesen, dass bereits nach einem früheren Erlass die kgl. Eisenbahn-Directionen auf Ansuchen der Oberpräsidenten oder Regierungspräsidenten die Entwürfe für staatsseitig zu unterstützende Kleinbahnen schon bei der Vorbereitung der Unterstützungsanträge seitens der Oberpräsidenten aus dem Gesichtspunkte nicht zu hoher und nicht unwirthschaftlicher Veranschlagung zu prüfen haben, ohne dass es eines besonderen Auftrages vom Ministerium hiezu bedürfe. Es habe sich nach einer Eingabe des Landeshauptmannes der Provinz Pommern nun als erwünscht herausgestellt, diese Prüfung bereits bei der Behandlung der Unterstützungsanträge seitens der Provinzialverwaltung und in jedem Falle im persönlichen Einvernehmen mit dem Sachverständigen der letzteren und erforderlichenfalls nach gemeinsamer Bereisung der Strecke vornehmen zu lassen, damit Abweichungen in den beiderseitigen Feststellungen thunlichst vermieden werden. Die Eisenbahn-Directionen sollen daher, wenn von den Oberpräsidenten oder durch Vermittlung des Regierungspräsidenten ein Ansuchen um Prüfung eines Kleinbahnentwurfes ergeht, in jedem Falle, also auch dann, wenn die Prüfung bei der Provinzialverwaltung bereits erfolgt sein sollte, mit der letzteren wegen gemeinsamer Vornahme, bezw. wegen Auskunftertheilung durch die zuständigen Beamten auf kürzestem Wege in Verbindung treten. Voraussetzung für den Eintritt in die Prüfung der Entwürfe sei, dass sowohl von den staatlichen Behörden wie von der Provinzialverwaltung das betreffende Unternehmen wenigstens im Allgemeinen für berücksichtigenswerth gehalten werde.

— (Eisenbahnfachwissenschaftliche Vorlesungen.) Die von der preussischen Staatseisenbahnverwaltung veranstalteten eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen finden im Sommerhalbjahr 1902 in folgender Weise statt: In Berlin werden in Räumen der Universität Vorlesungen über die Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen, und über den Betrieb der Eisenbahnen gehalten werden. In Breslau erstrecken sich die Vorlesungen auf National-

ökonomie der Eisenbahnen einschliesslich des Tarifwesens, sowie auf technologische Geologie, in Köln auf Eisenbahnbetriebslehre.

Preussen. (Neuausgabe der Geschäftsanweisung für das Abnahmeamt zu Essen a. R.) Von der Geschäftsanweisung für das kgl. Abnahmeamt zu Essen a. R. ist eine neue Ausgabe erschienen. Sie weist dem der Eisenbahndirection zu Essen angegliederten Abnahmeamte als Wirkungskreis die in den Directionsbezirken Essen, Elberfeld und Münster belegenen Werke, ferner die westlich von Löhne und nördlich von Köln, sowie im Wurmgebiete bei Aachen belegenen Werke zu. Innerhalb dieses Bereiches liegt dem Abnahmeamte ob: die Ueberwachung der Anfertigung, die Güteprüfung und die Abnahme der Oberbau- und der wichtigeren Bau- und Werkstattsmaterialien, sowie der Materialien zum Bau von Betriebsmitteln und für bauliche und maschinelle Anlagen, soweit sie aus Metallen hergestellt werden, ferner die Bauüberwachung und Abnahme von Betriebsmitteln und von Theilen zusammengesetzter Eisenconstructionen, soweit letzteres die bauende Dienststelle nicht selbst besorgt. Ausserdem hat das Abnahmeamt die Güteprüfungsergebnisse zu sammeln, die neuesten Erscheinungen und Fortschritte der Eisen-Industrie und die Leistung-fähigkeit der Werke zu beobachten und seine so gewonnenen Wahrnehmungen und Erfahrungen für die Eisenbahnverwaltung nutzbar zu machen. Zu diesen Zwecken ist ihm die erforderliche Anzahl höherer und mittlerer technischer Beamten zugewiesen und namentlich auch eine Zahl höherer Beamten (Eisenbahnbauinspectoren) für die Bauüberwachung der Betriebsmittel und grösseren Eisenconstructionen. Für die Zuweisung und Erledigung der hienach dem Abnahmeamte und seinen Beamten zufallenden Geschäfte sind bestimmte Muster vorgeschrieben. Im Uebrigen haben die Abnahmebeamten über die Ergebnisse der von ihnen vorgenommenen Güteproben, nach Werken und Materialien getrennt, monatliche Nachweisungen zu führen und zum 5. des folgenden Monats dem Abnahmeamte einzureichen. Während früher der gesammte Inhalt dieser Nachweisungen in die Güteprüfungsbücher eingetragen wurde, lässt das Abnahmeamt forthin nur die von ihm ermittelten monatlichen Durchschnittsergebnisse in diese nach Materialien und Werken getrennt zu führenden Bücher eintragen. Wo auf kleineren Werken die Einrichtungen für die Güteprüfungen nicht vorhanden sind, hat der Abnahmebeamte um Vornahme der letzteren die nächste Werkstätteninspection zu ersuchen. Die Controlproben, welche zur Prüfuug der Zerreissmaschine oder zur Behebung von Zweifeln erforderlich erscheinen, werden auf Veranlassung des Amtsvorstandes von einer königlichen Eisenbahnwerkstatt oder in der königlich technischen Versuchsanstalt zu Charlottenburg vorgenommen. Die Güteproben und die bedingungsmässig gefundenen Materialien werden mit dem Stempel K. P. A. gekennzeichnet. Die Stempelung ist unter der persönlichen Aufsicht und Verantwortung des Abnahmebeamten vorzunehmen. [„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Ergebnisse der Wagenstellung und des Kohlen-, Coaks- und Briquettesversandtes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.) Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahn-Directionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Coakereien und Briquettes-werken sind vom 16. bis 31. März in 11 Arbeitstagen 162.838 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 14.803 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Coaks und Briquettes beladen und auf der Eisenbahn versendet werden, gegen 196.937 und auf den Arbeitstag 15.755 Doppelwagen in demselben Zeitraume des Vorjahres bei $12^1/_2$ Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 31. März auf den Arbeitstag 952 und im Ganzen 34.099 Doppelwagen oder 17·3 pCt. weniger gefördert und zum Versandt gebracht, als im gleichen Zeitraume des Vorjahres. Im Saarbezirk beträgt der Versandt an Kohlen und Coaks auf der Eisenbahn vom 16. bis 31. März 25.935 Doppelwagen gegen 29.206, in Oberschlesien 55.033 Doppelwagen gegen 71.377 und in den drei Bezirken zusammen 243.806 Doppelwagen gegen 297.520, und war demnach im Saarbezirk 3271 Doppelwagen oder 11·2 pCt., in Oberschlesien 16.344 Doppelwagen oder 22·9 pCt. und in den drei Bezirken zusammen 53.714 Doppelwagen oder 18·0 pCt. geringer als in demselben Zeitraume des Jahres 1901.

Im ganzen Monat März stellt sich der Versandt von Kohlen, Coaks und Briquettes auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 358.342 Doppelwagen gegen 406.319, im Saarbezirk auf 56.499 Doppelwagen gegen 60.207, in Oberschlesien auf 126.855 Doppelwagen gegen 151.828 und in den drei Bezirken zusammen auf 541.696 Doppelwagen gegen 618.354 und betrug demnach im Ruhrbezirk 47.977 Doppelwagen oder 11·8 pCt., im Saarbezirk 3708 Doppelwagen oder 6·2 pCt., in Oberschlesien 24·973 Doppelwagen oder 16·4 pCt. und in den drei Bezirken zusammen 76.658 Doppelwagen oder 12·4 pCt. weniger als im gleichen Zeitraume des Jahres 1901.

Die Gesammtförderung, bezw. der Gesammtversandt an Kohlen und Coaks in den ersten drei Monaten dieses Jahres beträgt im Ruhrbezirk 1,092.038 Doppelwagen gegen 1,187.898, im Saarbezirk 171.026 Doppelwagen gegen 176.459, in Oberschlesien 382.011 Doppelwagen gegen 451.178 und in den drei Bezirken zusammen 1,645.075 Doppelwagen gegen 1,815.535 und ist demnach im Ruhrbezirk 95.860 Doppelwagen oder 8·0 pCt., im Saarbezirk 5433 Doppelwagen oder 3·0 pCt., in Oberschlesien 69.167 Doppelwagen oder 15·3 pCt. und in den drei Bezirken zusammen 170.460 Doppelwagen oder 9·4 pCt. niedriger als in demselben Zeitraume des Jahres 1901.

Da die ersten drei Monate nur $73^1/_2$ Arbeitstage gegen 75 im vorigen Jahre nachweisen, so ist ein nicht unerheblicher Theil der Ausfälle mit auf die geringere Arbeitszeit im laufenden Jahre zurückzuführen.

Baden. (Main-Neckarbahn.) Am 24. Mai wurde in der ersten badischen Kammer der Staatsvertrag mit Preussen und Hessen, betreffend die Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckarbahn, angenommen.

Württemberg. (Beleuchtungsanlagen bei den Staatseisenbahnen.) Nach dem Verwaltungsbericht waren im Jahre 1900 vorhanden: 1 Oelgasbereitungsanstalt in Plochingen, 2 Steinkohlengasbereitungsanstalten in Bietingheim und Jagstfeld, 1 Mischgasanstalt in Cannstadt für Erzeugung von Mischgas zur Beleuchtung der Personen-, Gepäck- und Bahnpostwagen (mit zugehörigen Gasfüllanstalten auf 5 Stationen), 2 Luftgasbereitungsanstalten mit Verwendung von flüssigen Kohlenwasserstoffen (Hydririn) auf den Bahnhöfen Obertürkheim und Eutingen, 8 elektrische Beleuchtungsanlagen auf dem Hauptbahnhofe Stuttgart, auf dem Bahnhofe Cannstadt-Untertürkheim, den Bahnhöfen Ulm, Friedrichshafen, Kornwestheim, Heilbronn, Stuttgart Nordbahnhof, Mühlacker, 1 Spiritusglühlicht-Beleuchtungsanlage in Lauffen a. Neckar und 1 Petroleumglühlicht-Beleuchtungseinrichtuug auf dem württembergischen Güterbahnhof in Pforzheim.

Türkei. (Anatolische Eisenbahn: Bau einer kleinen Theilstrecke der Bagdadbahn.) Der „Pol. Corr." zufolge betreibt die Anatolische Eisenbahn eifrig eine Vereinbarung, die ihr eine kleine Theilstrecke der Bagdadbahn (200 bis 250 km) ab Konia zu bauen ermöglichen würde.

Schiffahrt.

Ausbau eines Winterhafens am Lágymányos in Budapest. (Ministerial-Rescript.) Wie der „Pester Lloyd" berichtet, hat die Landes-Wasserbaudirection dem Ackerbauminister die Pläne für den Winterhafen am Lágymányos unterbreitet. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 66 ex 1897 und Nr. 38 ex 1900.) Der Ackerbauminister hat nun ein Exemplar dieser Pläne der Stadtbehörde übersendet, damit sie ihre eventuellen einschlägigen Bemerkungen vorbringen könne. Der Minister bemerkt, er wolle im Sinne der Enquête, die seinerzeit in Angelegenheit dieses Winterhafens unter Mitwirkung der Delegirten der Hauptstadt stattfand, die Fortentwicklung des bereits vor Jahren begonnenen Winterhafens am unteren Theile des Lágymányos zu Lasten seines Portefeuilles durchführen. Mit Rücksicht auf die grossen Kosten, welche der vollständige Ausbau des Hafens erfordert, würden jedoch die Arbeiten nur innerhalb der, in seinem Budget alljährlich zur Verfügung stehenden Beträge erfolgen. Die mit dem Ausbau des projectirten Winter- und Handelshafens verbundenen Kosten sind mit Inbegriff der maschinellen Einrichtung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 95 ex 1898) umso bedeutender, als der weitaus grössere Theil der Bassins, allerdings mit Einbeziehung eines Armes am rechten Ufer der Donau, durch Ausgrabung im Bereiche des dortigen Inundationsgebietes gewonnen werden muss. Das hiebei geförderte Material wird zur Ausführung bedeutender Dämme zum Schutze des Hafengebietes gegen Hochwässer, sowie zum Bau der Verbindungsbahn mit der Station Kelenföld der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Südbahn-Gesellschaft dienen, während die Verbindung des Hafens mit der Station Budapest-Ferenczváros und dem Donauuferbahnhof (linkes Donauufer) durch die Eisenbahnbrücke vermittelt wird, so zwar, dass

die Lage des Hafens, als Centralpunkt der Verkehrskreuzung zu Land und zu Wasser, allen Anforderungen der commerciellen Ansprüche Budapests Rechnung tragen wird.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Poseidon" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2432 Tonnen Gehalt ist am 12. März 1902 mit 12 Passagieren und 3946 Tonnen factischer Ladung, worunter 3652 Tonnen Zucker, nebst 3376 Stück Holz von Triest in der Reise Nr. 4 der Eillinie Triest—Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 9801 kg Alkohol, 20.805 kg Esswaaren, 230 kg Metallwaaren, 100 kg Chemikalien, 723 kg Wein, 350 kg Papier, 1700 kg Manufacturwaaren, 1760 kg Möbel, 335 kg Glas, 15.600 kg Zucker, 3376 Stück Holz; nach Samarang 1770 kg Metallwaaren; nach Suez 1470 kg Alkohol, 190 kg Kurzwaaren, 463 kg Esswaaren und 153 kg Manufacturwaaren; nach Gedda 24 kg Muster, 76 kg Metallwaaren, 5730 kg Chemikalien und 67.934 kg Zucker; nach Suakim 13.971 kg Zucker; nach Aden 222 kg Kurzwaaren, 1521 kg Tabak, 397 kg Perlen, 4 kg Manufacturwaaren, 799 kg Glaswaaren, 2580 kg Metallwaaren und 55.080 kg Zucker; nach Gibuti 1208 kg Metallwaaren; nach Hodeidah 5046 kg Papier, 29 kg Kurzwaaren, 2061 kg Metallwaaren und 24.550 kg Zucker; nach Massaua 6232 kg Bier, 1368 kg Metallwaaren, 1213 kg Chemikalien und 12.000 kg Zucker; nach Mombassa 9500 kg Zucker; nach Bombay 44.307 kg Papier, 7400 kg Kurzwaaren, 3924 kg Baumwollwaaren, 4123 kg Lampen, 5223 kg Manufacturwaaren, 28.622 kg Metallwaaren, 2681 kg Holzmöbel, 3000 kg Quecksilber, 13.127 kg Chemikalien, 3763 kg Seife, 10.871 kg Glasperlen, 11.109 kg Glaswaaren, 2,814.050 kg Zucker, 547 kg Knöpfe, 2016 kg Glasperlen und 11.796 kg Manufacturwaaren; nach Sydney 47 kg Glaswaaren; nach Melbourne 133 kg Glasperlen; nach Bagdad 1314 kg Manufacturwaaren, 1345 kg Baumwollwaaren und 444 kg Perlen; nach Karachi 625.150 kg Zucker; nach Shanghai 140 kg Papier und 1750 kg Spiritus; nach Bassorab 672 kg Baumwollwaaren, 4615 kg Manufacturwaaren, 233 kg Perlen und 10.080 kg Zucker; nach Bushire 5130 kg Zucker; nach Mangalore 712 kg Alkohol; nach Maskat 478 kg Chemikalien; nach Cocbin 73 kg Esswaaren und 228 kg Metallwaaren; nach Tellicbery 230 kg Holzwaaren; nach Calcutta 1280 kg Papier; nach Singapora 24.278 kg Papier, 25 kg Kurzwaaren und 1545 kg Metallwaaren; nack Bangkok 1432 kg Baumwollwaaren und 64 kg Muster; nach Padang 889 kg Metallwaaren und 345 kg Glasperlen; nach Batavia 2369 kg Baumwollwaaren; nach Menado 861 kg Metallwaaren; nach Cheribon 590 kg Metallwaaren; nach Samarang 521 kg Manufacturwaaren und 870 kg Metallwaaren; nach Yokohama 2022 kg Papier; nach Kobe 18.260 kg Papier, 3340 kg Spiritus und 350 kg Chemikalien, und nach Tientsin 494 kg Kurzwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 1,415.508.

— (Ankunft des Dampfers „Imperatrix" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2353 Tonnen Gehalt ist am 18. März 1902 nach 18tägiger Fahrt mit 67 Passagieren und 2404 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 82 Tonnen nach Fiume und 736 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, von der Reise Nr. 2 der Eillinie Triest—Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Bombay 10.150 kg Pfeffer für das Ausland, 238.617 kg Mirabellen (wovon 85.657 kg für das Ausland), 1,826.950 kg Baumwolle (wovon 82.400 kg für Fiume und 465.645 kg für das Ausland, 143.927 kg Leinsamen (wovon 71.050 kg für das Ausland) und 50.750 kg Ricinussamen für das Ausland und aus Malabar 51.510 kg Kaffee (wovon 10.150 kg für das Ausland), 54.008 kg Spelt (wovon 42.680 kg für das Ausland), 10.150 kg Ingwer und 17.864 kg Pfeffer. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 2,478.296.

— (Ankunft des Dampfers „Carinthia" von Bombay.) Dieser Dampfer von 1734 Tonnen Gehalt ist am 22. März 1902 nach 28tägiger Fahrt mit 3 Passagieren und 1597 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 68 Tonnen nach Fiume und 330 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, von der Reise Nr. 1 der Winterlinie Triest—Karachi—Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Bombay 44.660 kg Leinsamen für das Ausland, 48.465 kg Rübsamen für das Ausland, 31.212 kg Ricinussamen (wovon 25.375 kg für das Ausland), 1,095.620 kg Baumwolle (wovon 20.350 kg für Fiume und 203.500 kg für das Ausland) und 247.680 kg Mirabellen (wovon 47.725 kg für Fiume); aus Aden 42.630 kg Weihrauch, 2944 kg Perlmutter, 17.762 kg Kaffee, 27.405 kg Clibanumgummi und 200 kg Myrrhen; aus Suez 4429 kg Kaffee (wovon 3954 kg für das Ausland), 4060 kg Weihrauch für das Ausland, 5532 kg Sennesblätter und 11.219 kg Gummi und aus Port-Said 2283 kg Indigo, 3729 kg Perlmutter und 6800 kg Jute. Der Wertb der eingeführten Waaren betrug K 1,616.407.

Deutsches Reich. (Kaiser Wilhelm- [Nord-Ostsee-] Canal. Gebührentarif.) Der „Reichsanzeiger" vom 27. Mai veröffentlicht das Gesetz, betreffend den Gebührentarif für den Kaiser Wilhelm- (Nord-Ostsee-) Canal.

— (Eröffnung des neuen Schnelldampferhafens in Cuxhaven.) Wie den „Hamb. Nachr." aus Cuxhaven gemeldet wird, ist der neue Schnelldampferhafen daselbst nunmehr endgiltig am 1. Juni seiner eigentlichen Bestimmung übergeben worden. Von dem genannten Tage an übernahm die „Hamburg—Amerika-Linie" die Hochbauten, obgleich sie noch nicht völlig fertiggestellt sind, in Pacht, und die Schnelldampferabfertigung findet von dieser Zeit an ausschliesslich von dem Schnelldampferhafen aus statt. Bereits am 2. Juni fand die Abfertigung eines der Dampfer der Gesellschaft am neuen Hafen statt; am genannten Tage legte der Postdampfer „Graf Waldersee" am westlichen Hafenkopf an. Eine besondere Einweihungsfeier fand aus Anlass der Eröffnung des neuen Hafens, auf die man in Cuxhaven seit sieben Jahren wartete, nicht statt. Vom 1. Juni an hat nunmehr auch die Einhebung der Declarationsgebühren stattzufinden.

— (Stapellauf des Fünfmasters „Preussen", des grössten Segelschiffes der Welt.) Wie die „Köln. Ztg." berichtet, ist am 7. Mai der Riesen-Fünfmaster „Preussen", das grösste Segelschiff der Welt, auf der Werft des Joh. C. Tecklenborg in Geestemünde vom Stapel gelaufen. Erbaut wurde dieses Schiff für die Rhederei Ferd. Laeisz in Hamburg. Das bisherige grösste Segelschiff der Welt war der ebenfalls auf der Tecklenborg'schen Werft für dieselbe Firma erbaute und im Jahre 1895 in Fahrt gesetzte Fünfmaster „Potosi", der bei günstigem Wetter eine Fahrtgeschwindigkeit von 16·5 Seemeilen in der Stunde erreicht hat. Der nunmehr fertiggestellte zweite Fünfmaster übertrifft die „Potosi" noch um etwa 3500 t Wasserverdrängung, er hat bei einer Wasserverdrängung von etwa 12.000 t eine Tragfähigkeit von rund 8000 t. Dieser Neubau ist als fünfmastiges Vollschiff nach den Vorschriften des Germanischen und des Englischen Lloyd für die höchste Classe aus deutschem Stahl hergestellt. Er hat eine Länge von 133·5 m, eine grösste Breite mittschiffs von 10·25 m. Eine grosse transversale Festigkeit, ist durch schwere Raumbalken, welche als Halbkastenbalken gebaut sind und mit einem schweren Raumstringer in Verbindung stehen, erreicht. Ausserdem sind hinter den 5 Masten Versteifungsschote eingehaut, welche den Hauptzug der Takelage an den Schiffsseiten aufnehmen und in der Mitte des Schiffes eine feste Verbindung zwischen den Flurplatten und dem Oberdeck bilden. Sämmtliche Balken des Deckes, die Raumbalken und Spanten für circa zweidrittel Mitschiffslänge sind aus U-Stahlen gebildet. Hiebei ist für Oberdeck, Zwischendeck und Raumbalken das grösste von den Stahlwerken erhältliche Profil von 340 mm Tiefe verwendet worden. Das Gewicht der Buganker beträgt 3850 kg. Zum Laden und Löschen sind 4 Dampfwinden neuester Construction vorhanden, welche bei den grossen Luken aufgestellt sind. Im Ganzen besitzt das Schiff ohne die Reservesegel 43 Segel mit einer Gesammtfläche von 5560 m². Der Flaggenknopf des Mittelmastes befindet sich 68 m über den Kiel. Sämmtliche Masten, Rahen und Stangen, sowie das Bugspriet sind aus Stahl hergestellt.

Württemberg. (Karlsruher Rheinhafen.) Am 27. Mai hat die Eröffnung und Einweihung des neuen Karlsruher Rheinhafens stattgefunden.

Dänemark. (Stapellauf eines Dampfers für „Det Ostasiatiske Kompagni" in Kopenhagen.) Am 15. Mai erfolgte einer Meldung der „Hamb. Nachr." zufolge der Stapellauf eines für „Det Ostasiatiske Kompagni" in Kopenhagen auf der Flensburger Werft im Bau befindlichen Dampfer von circa 6600 Tons Tragfähigkeit, welcher eine Länge von 405 Fuss, Breite 49′ 2″ und Tiefe von 29′ 6·5″ besitzt. Ein Sturmdeck in der Höhe von 7′ 6″ erstreckt sich über das ganze Schiff, welches den Namen „Prinz Waldemar" erhielt.

Verschiedene Mittheilungen.

Ybbsthalbahn. (Generalversammlung.) Am 23. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Professor Franz Richter die diesjährige (4.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ybbsthalbahn statt. An derselben nahmen 11 Actionäre theil, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 3850 Actien mit 385 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1901 die Transporteinnahmen K 322.661·50, die verschiedenen Einnahmen

K 2573·72, daher die Summe der Einnahmen K 325.235·22 (gegen 1900 + K 22·461·66), die Betriebsausgaben K 254.881·08, die sonstigen Auslagen K 33.185·96, zusammen K 288.067 04 (— K 12 903·27), die Darlehenszinsen K 22 554.03), die Ausgaben für die gesellschaftliche Verwaltung K 6362·50, daher die Gesammtsumme der Ausgaben K 316.983·57 (— K 12.537·29) und der verfügbare Jahresertrag K 8251·65 (+ K 34.998·95). Da erforderlich sind K 16.000 für die vierpercentige Prioritätsactien-Dividende, K 227.490·67 für den Prioritätsobligationen-Dienst und K 16 für die Dotation des Tilgungsfonds, somit zusammen K 243.506 67 (— K 13·33), wird die Staatsgarantie mit einem Betrage von K 235.255·02 (— K 35.012·28) in Anspruch genommen (96·61 pCt., im Vergleiche zum vorjährigen Erforderniss — 14·29 pCt.). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. In der unmittelbar darauf abgehaltenen Verwaltungsrathssitzung wurde Professor Franz Richter neuerlich zum Präsidenten und Bürgermeister Dr. Theodor Freiherr von Plenker neuerlich zum Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes gewählt. [E.-M.-Z. 24.074.]

Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Aufnahme in den Verein.) Die Direction der Niederlausitzer Eisenbahngesellschaft ist in den Verein als stimmberechtigtes Mitglied aufgenommen worden.

— Zu- und Abrechnung von Vereinsbahnstrecken.) Den Vereinsbahnstrecken sind zugerechnet worden:

1. die am 1. März 1901 dem öffentlichen Verkehre übergebene Strecke Mörlenbach—Wahlen (15·94 km) der kgl. preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirection Mainz;

2. die am 30. Juni 1900 dem öffentlichen Verkehre übergebene Strecke Tirschnitz—Schönbach (20·813 km) der k. k. österr. Staatsbahnen;

3. die am 9. Mai 1901 dem öffentlichen Verkehre übergebene Strecke Chlumetz—Königstadtl (13·659 km) der k. k. österr. Staatsbahnen.

Die 20·66 km lange Strecke Gau-Algesheim—Kreuznach-Bad der kgl. preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirection Mainz, welche am 15. Mai dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Ferner wird vom Tage der Betriebseröffnung — voraussichtlich am 1. Mai — die 1·47 km lange Verbindungsstrecke von km 117·19 der Strecke Elmshorn—Hvidding bis km 176·5 der Strecke Husum—Tönning den Vereinsbahnstrecken der kgl. Eisenbahndirection Altona zu- und die 6·23 km lange Strecke von Husum A bis km 176·5 (Theil der Strecke Husum A-Tönning), welche am gleichen Tage für den Betrieb geschlossen wird, den Vereinsbahnstrecken des genannten Verwaltung abgerechnet werden.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 21 (Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn) und Nr. 85 (Holländische Eisenbahngesellschaft) sind neu herausgegeben worden. Zu dem Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 42 a (Kgl. Eisenbahndirection zu Münster i. W.) ist der Nachtrag II erschienen. Durch die neu herausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 21 und 85 werden die im Jänner 1897, beziehungsweise Jänner 1898 ausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnisse gleicher Nummer — Nr. 85 mit allen Nachträgen — aufgehoben.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Neu herausgegegeben ist der Kilometerzeiger Nr. 38 (Kgl. Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M.). Zu dem Kilometerzeiger Nr. 37 (Kgl. Eisenbahndirection zu Erfurt und Halle a. S.) ist der Nachtrag VI und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der Nachtrag IV erschienen. Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 38 wird der Kilometerzeiger gleicher Nummer vom August 1899 nebst zugehörigen Nachträgen aufgehoben.

— (Vereinsreiseverkehr.) Die vom 1. Juni 1902 ab giltigen neuen „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften nebst Ausführungsvorschriften" sind an die Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen vertheilt worden; ferner ist die Uebersicht der Fahrscheine, welche ab 1. Juni 1902 neu aufgelegt werden u. s. w., an diejenigen Verwaltungen, welche Exemplare dieser Uebersicht bestellt haben, zur Vertheilung gelangt.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction findet sich über Anordnung des k. k. Eisenbahnministeriums, Erlass vom 28. Mai 1902, Z. 23.139/19 bestimmt, im Grunde des Art. 7, Absatz 2, der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung und Ausführung von Bauarbeitun der k. k. Staats-Eisenbahnverwaltung alle am 9. Mai 1902 eingelangten Offerte über die Durchführung der Unterbauarbeiten: Salzburg Rangirbahnhof und Verbindungscurve abzuweisen und eine neue allgemeine, öffentliche Offertausschreibung im Nachstehenden zu veranlassen:

Nächst der Station Salzburg, längs der Linie Salzburg—Wörgl von km 1·1 bis km 3·5 kommt die Anlage eines neuen Rangirbahnhofes und ferner abzweigend von diesem eine 1·2 km lange, zweigeleisige Verbindungscurve zur Strecke Amstetten—Salzburg ($310^{8}/_{10}$) zur Ausführung und werden die gesammten Unterbauarbeiten im annäherungsweisen Kostenbetrage von **K 1,225.000** an einen Unternehmer im Offertwege zu vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und die Formularien für die letzteren, sowie die Projectpläne liegen ab 4. Juni 1902 bei der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck (Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau) während der Amtsstunden von 8 bis 12 Uhr und 2 bis 5 Uhr auf.

Die Behelfe sind mit Ausschluss der Pläne bei der vorbezeichneten Dienststelle auch gegen Bezahlung erhältlich.

Diese Offerte sind versiegelt bis spätestens 12. Juni 1902, 12 Uhr Mittags, im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck zu überreichen. Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 3 Uhr Nachmittags statt.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen und dass sich des Weiteren die k. k. Staatsbahn-Direction das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Innsbruck, im Mai 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

M. WOLF
k. u. k. Hoflieferant 664
Wien, VI. Mariahilferstrasse 29
Telephon 4435
Uniformen, feine Civil-Garderobe.
Preiscourante auf Wunsch.

Wiener Wechselstuben-Gesellschaft
KAPUN, HANAKAMP & Co.
Wien, I. Kärnthnerstrasse 18
Eingang: Neuer Markt 3, Halbstock. 661

Coulantester Ein- und Verkauf aller Gattungen Werthpapiere, Münzen und Valuten.

Besorgung von Capitalsanlagen, Heiratscautionen, Vinculirungen, solideste Ausführung von Börseaufträgen, provisionsfreie Einlösung von Coupons, Revisionen, Evidenzhaltung von verlosbaren Werthpapieren, Depotverwahrung und -Verwaltung. Lose auf Raten. Promessen. Commissionsweise Versicherung von verlosbaren Werthpapieren gegen Coursverlust. Belehnung von Werthpapieren. Annahme von Baareinlagen zur conto-corrent mässigen Verzinsung.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Süddeutscher Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 10. Juni 1902 gelangen für alle Züge giltige Fahrkarten I., II. und III. Classe für die einfache Fahrt und für Hin- und Rückfahrt von Friedrichshafen nach Bregenz, Dornbirn, Feldkirch, Bludenz, Landeck und Innsbruck, ferner Fahrkarten I., II. und III. Classe für die einfache Fahrt von Ulm und Stuttgart Hauptbahnhof nach Bregenz, Feldkirch, Landeck und Innsbruck über den Bahnweg Friedrichshafen—Lindau—Bregenz zur Einführung.

Wien, am 31. Mai 1902. [480]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife, Theil I, Abth. B.

Mit 15. Juni 1902 tritt zum Theil I, Abth. B, für den Niederländisch-Deutschen Eisenbahnverbandtarif der Nachtrag I in Kraft, welcher Ergänzungen und Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification enthält.

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg und sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld, als auch bei der unterzeichneten Direction erhältlich.

Wien, am 31. Mai 1902. [481]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Niederländisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife, Theil I, Abtheilung B.

Mit 15. Juni 1902 tritt ein Nachtrag I zum Verbandsgütertarife, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Juli 1901 in Wirksamkeit, enthaltend Ergänzungen und Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification, sowie des Anhanges hiezu.

Abdrücke des Nachtrages sind durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Wien, am 1. Juni 1902. [482]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung von Rückfahrkarten.

Mit 1. Juni 1902 gelangen während der diesjährigen Sommerperiode zu den an Sonn- und Feiertagen von Prag St.B. verkehrenden Vergnügungszügen Rückfahrkarten zu ermässigten Preisen in Prag St.B. und Kgl. Weinberge nach den Stationen und Haltestellen der Localbahn Modřan-Čerčan: Von Bojow P.H. bis Dobřisch und von Pikowitz bis Eule zur Einführung.

Wien, am 30. Mai 1902. [483]

Steyrthalbahn.

Ausgabe von Fahrkarten zu ermässigten Preisen an Sonn- und Feiertagen.

Ab 15. Juni 1902 gelangen an Sonn- und Feiertagen für die Dauer der Sommerfahrordnung, d. i. bis 30. September 1902, von und nach der Station Steyrdorf rücksichtlich der Stationen Bad Hall, Leonstein, Molln und Agonitz Tour- und Retourkarten III. Classe mit eintägiger Giltigkeit zu ermässigten Preisen zur Ausgabe.

Die Fahrpreise betragen für die Fahrt von Steyrdorf nach den Stationen Leonstein, Molln und Agonitz und zurück, wie auch von Leonstein, Molln und Agonitz nach Steyrdorf und zurück 1 K 90 h, für die Fahrt von Steyrdorf nach Bad Hall und zurück, sowie von der letztgenannten Station nach Steyrdorf und zurück 1 K 30 h.

Eine Ermässigung der Tourpreise findet nicht statt.

Für übereinkommengemäss zugestandene Fahrbegünstigungen bilden nach wie vor die normalen Fahrpreise die Grundlage.

Steyr, im Juni 1902. [484]

Englisch-Belgisch-Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personenverkehr.

Tarif, Theil II, Heft F.

Beförderung von Kindern.

Mit 15. Juni 1902 werden Kinder bis zum vollendeten 4. Lebensjahre, für die ein besonderer Platz nicht beansprucht wird, frei befördert.

An einzelne Kinder vom vollendeten 4. bis zum vollendeten 10. Lebensjahre, falls für letztere ein Platz beansprucht wird, wird ein Fahrscheinheft zum halben Preise mit 12 kg Freigewicht, für zwei Kinder dieses Alters wird ein Fahrscheinheft zum vollen Preise verabfolgt.

Wien, am 31. Mai 1902. [485]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Einführung, bezw. Aufhebung von Fahrkarten.

Mit 15. Juni 1902 gelangen directe Fahrkarten, bezw. Rückfahrkarten von einigen Stationen der kgl. Sächsischen Staatsbahnen nach Marienbad über Eger, bezw. nach Karlsbad über Johanngeorgenstadt, ferner directe Personenzugskarten von Salzburg nach Dresden über Linz—Prag K.F.J.B.—Tetschen, endlich directe Gepäckstaxen zwischen Glauchau und Karlsbad C.B. zur Einführung.

Dagegen werden mit Giltigkeit vom 15. Juli 1902 die combinirten Fahrkarten von Schandau nach Marienbad, von Salzburg nach Dresden über Prag für alle Züge, ferner die durchgehende Personen- und Gepäcksabfertigung von Dresden

Wettinerstrasse nach Marienbad über Eger wegen Mangel an Frequenz aufgehoben.

Wien, am 30. Mai 1902. [486]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Böhmischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Tarif vom 1. Jänner 1899.

Berichtigung einer Kundmachung betreffend Auflassung von Fahrkarten.

In der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 59 vom 27. Mai 1902 unter „Tarife und Transport-Angelegenheiten" enthaltenen Kundmachung, fortlauf. Nr. 449, hat es eingangs statt „Mit 15. Juni" zu heissen: „Mit 15. Juli".

Prag, am 31. Mai 1902.

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Niederländisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. (Aenderung des Rohstofftarifes.) Am 10. Mai 1902 traten in dem Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes 13 (Rohstofftarif) des Tarifheftes 5 vom 1. Mai 1900 folgende Aenderungen ein:

a) die Ziffer 1 a, 2 und 5 c erhalten folgende Fassung:

1. Düngemittel, folgende:
   a) Dünger (Mist- und Abtrittsdünger); Gaskalk, Gypsasche, Kalkasche (Staubkalk), Kalkmehl aus Museheln; Mülldünger (Haus- und Strassenkehricht, ausgenommen Kehricht der Metallverarbeitungsstätten); Phosphate, mineralische, aller Art, gemahlene und ungemahlene, namentlich Thomasschlacken und Thomasmehl, Wollstaub.
2. a) Erde, gewöhnliche, Kies u. s. w. } wie im Special-
   b) Thon } tarif III genannt
5. c) Torf, Pressdorf, Torfbriquettes und Torfkohle.

b) der Absatz b der Ziffer 5 erhält am Schlusse den Zusatz: „Holzbriquettes (Briquettes aus Holzabfällen, als Sägespänen, Holzsägemehl, Hobelspänen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz u. dgl.) hergestellte".

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902. (Aufnahme der Station München C. B. in den A.-T. 17 e.) Mit sofortiger Giltigkeit wird die Station München C. B. in den Ausnahmetarif 17 e für Glaubersalz, Soda und Düngemittel auf Seite 174 mit nachstehenden Frachtsätzen aufgenommen:

	Von München C. B.			
nach Eger tr.	(für Oesterreich)		0·69	Mark für 100 Kilogramm
„ Eisenstein tr.	„	„	0·53	
„ Franzensbad tr.	„	„	0·71	
„ Furth i. W. tr.	„	„	0·62	
„ Kufstein tr.	„	„	0·29	
„ Lindau tr.	„	„	0·51	
„ Passau tr.	„	„	0·49	
„ Simbach tr.	„	„	0·35	
„ Salzburg			0·41	
„ Asch			0·76	

Deutschland. (Bezirkseisenbahnrath Frankfurt a. M.) Am 22. Mai l. J. fand die 51. Sitzung der 7. Wahlperiode des Bezirkseisenbahnrathes für die Eisenbahndirectionsbezirke Frankfurt a. M., Cassel und Mainz in Frankfurt a. M. mit nachfolgender Tagesordnung statt: I. Geschäftliche Mittheilungen; II. neue Anträge: 1. Vorlage der Eisenbahndirection Frankfurt a. M.: Empfiehlt es sich, für Manilahanf Ausnahmetarife von Bremen und Hamburg nach Köln und Mannheim, erforderlichenfalls auch Landsberg a. W. und Breslau und vielleicht nach weiteren Stationen einzuführen, die für Bremen-Köln mit Mk. 1 für 100 kg gleich dem Satze London-Köln und für Bremen-Mannheim und etwa Landsberg a. W. und Breslau zum Specialtarif III, für Hamburg nach Bremen Einheiten und für etwaige weitere Empfangsstationen je nach der Entfernung in ähnlicher Weise gebildet sind? 2. Antrag, betreffend baldmöglichste Aufhebung des durch Bekanntmachung vom 7. September 1900 (siehe „Reichsanzeiger" Nr. 213 vom 7. September 1900) eingeführten Rohstofftarifes, giltig von den Seehäfen und binnenländischen Wasserumschlagsstationen für ausländische Brennmaterialien, spätestens aber zu dem in der oben erwähnten Bekanntmachung angegebenen Endtermin, d. i. am 30 September d. J. 3. Antrag, betreffend Aufnahme von Natronlauge, Chlorealeiumlauge und Chromlauge in das Verzeichniss der zur Beförderung in Kesselwagen zugelassenen Flüssigkeiten.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen unter Anderem folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die grosse Berliner Kunstausstellung in Berlin — 3. Mai mit 28. September 1902 — (Rücksendefrist 8 Wochen nach Ausstellungsschluss);
2. die Kunstausstellung der Berliner Secession in Berlin — 1. Mai mit 15. October 1902 — (Rücksendefrist 7 Wochen nach Ausstellungsschluss);
3. die deutsche Automobilausstellung in Berlin — 15. mit 26. Mai 1902 —;
4. die im April und Mai 1902 in Brünn und Mähren stattfindende „Münchener Künstlerausstellung";
5. die deutschnationale Kunstausstellung in Düsseldorf — 15. Mai mit 20. October 1902 — (Rücksendefrist bis 31. December 1902);
6. die IV. internationale Ausstellung von Hunden aller Rassen in Frankfurt a. M. — 24./25. Mai 1902 —;
7. die allgemeine Hundeausstellung in Gablonz a. Neisse in Böhmen — 17. mit 19. Mai 1902 —;
8. die internationale Hundeausstellung in Leipzig-Mockau — 3./4. Mai 1902 —;
9. die Oesterreichische kunstgewerbliche Ausstellung in London — 15. Mai mit 31. Juli 1902 —;
10. die internationale Hundeausstellung in Würzburg — 18./19. Mai 1902 —.

(Die gleiche Frachtvergünstigung gewähren sämmtliche Deutschen Eisenbahnen.)

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen, vom 1. Juni 1901. (II. Nachtrag.) Ab 1. Mai 1902 gelangt zu Heft D, Sonderbestimmungen und Tarife für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. Juni 1901 der II. Nachtrag zur Einführung, welcher enthält:

1. Aenderung der Sonderbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung.
2. Neuauflage der besonderen Tarifvorschriften.
3. Neuauflage der Tariftabelle.
4. Neuauflage der Ausnahmetarife.
5. Aenderungen, bezw. Ergänzungen im Abschnitte E.
6. Ergänzung im Absehnitte F.
7. Aenderungen, bezw. Ergänzungen im Abschnitte G.
8. Absehnitt H. Umkartirungstarif.
9. Aenderung von Stationsnamen.
10. Berichtigungen im Haupttarife.

Der II. Nachtrag kann — soweit der Vorrath reicht — von dem Materialdepot der Generaldirection der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen um den Preis von 50 Pfg. pro Stück bezogen werden.

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Gütertarif. (Ermässigung von Frachtsätzen.) Die im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Seh. Nr. 37 ddo. 3 April l. J. enthaltene Bekanntmachung, betreffend die Ermässigung der Frachtsätze für die Station Altona in allen den Ausnahmetarifen, in welchen die Frachtsätze der Stationen Harburg H. und U. E. mit denen von Hamburg gleichgehalten sind, bezieht sich ausser den daselbst genannten Verkehren auch auf den ogbenannten Gütertarif (Heft 1 bis 3), für diesen jedoch nur auf die Classe II b des Ausnahmetarifes 9 für Eisen und Stahl.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante.) (Aufnahme neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni l. J. werden die Stationen Speldorf des Directionsbezirkes Essen mit den Frachtsätzen der Gruppe Altenessen u. s. w. und Stadtoldendorf des Directionsbezirkes Cassel mit den Frachtsätzen der Gruppe Einbeck u. s. w. in den Verband aufgenommen.

Schweizer Bahnen. Allgemeine schweizerische Tarifvorschriften nebst Güterclassification vom 1. März 1901. (Nachtrag I.) Am 1. Juni 1902 tritt zu den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification für den internen und gegenseitigen directen Verkehr der schweizerischen Eisenbahnen vom 1. März 1901 der Nachtrag I in Kraft, enthaltend eine Anzahl Aenderungen und Ergänzungen.

Exemplare dieses Nachtrages können zum Preise von 20 Cts. per Stück entweder direct oder durch Vermittlung der Stationen bei den betheiligten Verwaltungrn bezogen werden.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen. (Gruppe II.) (Einbeziehung der Haltestelle Radlin.) Vom 1. Mai 1902 ab wurde die Haltestelle Radlin des Directionsbezirkes Posen in den obengenannten Verkehr einbezogen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (Ermässigung von Frachtsätzen.) Am 15. Mai 1902 traten directe Frachtsätze des Specialtarifes I a und b zwischen Château-Salins (Station der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen) und einer Anzahl ostschweizerischer Stationen in Kraft. Ferner ermässigen sich vom gleichen Zeitpunkt ab die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 8 (Eisen und Stahl u. s. w.) des Tarifheftes II B in diversen Relationen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen und das Gütertarifbureau der Gr. General-Direction der Bad. Staatseisenbahnen.

Französisch-Deutscher Güterverkehr [über Belgien]. (Einführung von Nachträgen.) Am 15. Mai 1902 traten zum französisch-deutschen Gütertarife (über Belgien), Theil II, in Kraft:

zum Heft 1 a	vom	1. Juli 1901 der Nachtrag I,
zum Heft 1 b	vom	1. Jänner 1895 der Hachtrag VI,
zum Heft 1 c	vom	1. December 1896 der Nachtrag V,
zum Heft 1 d	vom	1. December 1896 der Nachtrag V,
zum Heft 1 e	vom	1. December 1896 der Nachtrag IV.

Es enthalten:

Nachtrag I zum Heft 1 a: Aufnahme mehrerer französischer Stationen und einige Berichtigungen.

Nachtrag VI zum Heft 1 b: Frachtsätze für die Station Beuel, anderweitige, erhöhte Frachtsätze für die Stationen Frankfurt a. Main Ostbahnhof und Frankfurt a. Main - Sachsenhausen, anderweitige, theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze für die Stationen Hanau Ost und Hanau West, sowie Ergänzung der Frachtsätze für die Stationen Köln Eilgutabfertigung, Köln-Nippes Hauptwerkstätte und Düsseldorf Hauptbahnhof.

Nachtrag V zum Heft 1 c: Ergänzung der Frachtsätze für die Stationen Danzig Hauptbahnhof und Stettin Personenbahnhof, Frachtsatze für die Stationen Braunschweig Nordbahnhof, Braunschweig Westbahnhof, Gross-Rhüden und Thiede, Aufnahme der Stationen Gross-Rhüden und Thiede in den Ausnahmetarif 9 für rohe Kalisalze u. s. w., anderweitige Frachtsätze des Ausnahmetarifes 11 für Zuckerrübensamen unter Aufnahme der Stationen Gunsleben, Hadmersleben, Heudeber-Dannstedt, Schladen und Wasserleben und unter Wegfall der Frachtsätze für Aschersleben, Biendorf und Halberstadt, sowie Ergänzung des Ausnahmetarifes 13 für Hohlglaswaaren durch Frachtsätze für Sendungen von 7000 kg, die mit directem, internationalem Frachtbrief nach Paris aufgeliefert werden.

Nachtrag V zum Heft 1 d: die gleiche Ergänzung des Ausnahmetarifes 13 für Hohlglaswaaren.

Nachtrag IV zum Heft 1 e: Ergänznng der Frachtsätze für die Station Kreuznach Bad und anderweitige, ermässigte Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt mit Anor (Momignies).

Die in den Frachtsätzen für die Stationen Frankfurt a. Main Ostbahnhof, Frankfurt a. Main-Sachsenhausen, Hanau Ost und Hanau West eintretenden Erhöhungen erlangen erst am 15. Juni 1902 Wirksamkeit. Ebenso bleiben die in Wegfall kommenden Sätze des Ausnahmetarifes 11 für Zuckerrübensamen für die Stationen Aschersleben, Biendorf und Halberstadt noch bis zum 15. Juni 1902 in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

JULIUS PINTSCH
WIEN, IV. Schleifmühlgasse 1.
Fabrik für Gasmesser, Gasapparate und Laternen. 670
Mechanische Werkstätte u. Metallgiesserei
übernimmt den **Bau** und **Betrieb** von **Gasanstalten** für **Steinkohlengas, Leuchtwassergas** System Humphreys & Glasgow (besonders als **Ergänzung** für bestehende **Steinkohlengasanstalten**), **Oelgas** und **Acetylengas.**
Gasbeleuchtungs-Einrichtungen
für **Eisenbahnwaggons, Locomotiven** etc.
= = **Gascompressions- und Füllanlagen.** = =
Leuchtthurm-Einrichtungen u. Leuchtbojen. Geschweisste Kessel, geschweisste Holzstoffkocher. . . Specialfabrik für Bau v. Laternen aller Art.
Ausschliesslicher . . . . Licenzträger für **Deutschland** und . . **Oesterreich-Ungarn** . . . . . der . . . . .
Slavianoff-Benardos'schen Patente für elektr. Giess- und . . . . . Schweissverfahren.

Das
k. k. Versteigerungs-Amt
WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17
übernimmt: Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen, Partiewaaren, Gegenstände jeder Art, wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**
Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 680

LIMAN & PETZOLD, Wien, III. Matthäusgasse 8.
Eiserne Transport-Geräthe.
Rasch-Pumpe!

Oesterr. Patent
Die beste Pumpe der Gegenwart, von geradezu verblüffender Wirkung als **Schiffs-** und **Baupumpe.**
Leistet ca. 20.000 Liter pro Stunde. Fördert nicht nur Sand und Schlamm, sondern auch grössere Gegenstände mit Leichtigkeit. 655
Ein Mann Bedienung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1278	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Starkenbach-Rochlitz	Kalk, gebrannt	Hrabačow	Hradsko	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	Heller 24	18	6	Im Kartirungswege		
					Jablonetz a. Iser				28	21	7			
					Přiwlak-Ponikla				17	13	4			
					Rochlitz				30	23	7			
					Sittowa-Haje				15	11	4			
					Starkenbach loco				18	14	4			
					Starkenbach Stadt				13	10	3			
1279	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Malzkeime laut Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 35 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Griesknchen	Eggenfelden	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 10. Juni 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Abtheilung I: 0·79	Abtheilung II: 0·56 in Mark	Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
1280	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Lebendes Geflügel als Eilgut (Abtheilung I des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes)	Nagy-Szalonta	München Ctlbhf.	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 10. Juni 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Ausnahmetarif für die Beförderung von Geflügel etc. des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1898	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 9·98		Im Kartirungswege		
					München-Laim					10·01				
					München Ostbhf.					9·74				
					München Südbhf.					9·82				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1281	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Petroleum, rafinirt, Petroleumnaphtha (Rohbenzin),*) Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl),*) Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch im festen Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, sowie überhaupt Mineralöle, schwere (aus Petroleum gewonnene Schweröle), welche bei 20° Celsius ein specifisches Gewicht von mehr als 0·835 und bei gleicher Temperatur eine Viscosität von höchstens 26 haben, in Fässern oder Cisternen-(Reservoir-) Wagen	Peczenizyn-Szczepanowski	Bodenbach (St.E.G.) Dzieditz Eger (B.E.B.) Eger (k.k.ö.St.B.) Eisenstein Franzensbad Furt. i. W. Georgswalde-Ebersbach Halbstadt Jägerndorf Klingenthal Liebau Mittelsteine Mittelwalde Moldau Myslowitz Oderberg (K.F.N.B.) Oświęcim Passau Pontafel Reichenberg Reitzenhain Salzburg Seidenberg Simbach Szczakowa Tetschen (Oe.N.W.B.) Troppau (K.F.N.B.) Warnsdorf Weipert Ziegenhals	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen zum Exporte bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen nach Stationen ausserhalb des österr.-ungarischen Zollgebietes befördert werden. Erfüllung der Bestimmungen des in der Rubrik 8 angeführten Tarifes. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des allgemeinen Tarif-Theiles I, Abth. B, lit. A, Punkt V, über die Anwendung der Exporttarife massgebend	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr vom 1. Juni 1900	Verschieden	310 192 296 296 288 296 284 356 278 200 308 310 298 226 308 200 192 192 282 381 324 341 284 338 276 198 310 200 354 354 212	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Für Sendungen von Petroleumnaphtha (Rohbenzin) und Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen werden die nebenstehenden Frachtsätze um 10 pCt. erhöht berechnet
1282	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Deutschbrod-Saar	Mauer- und Dachziegel aus gewöhnlichem Ziegelmaterial, nicht künstlich gefärbt, nicht engobirt und nicht glasirt, unverpackt (exclusive feuerfeste Ziegel und Klinkersteine)	Saar in Mähren	Ronow an der Sazawa	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localtarif	Heller 14	8	6	Im Kartirungswege		
			Bruchsteine, unbearbeitete, aus Pos. 8—55 lit. a) der Güterclassification						11	8	3			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1283	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Cement und Kalk, gebrannt	Branik-Hodkovička	Jenschowitz	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die betreffenden Transporte müssen zur Elbe- und Moldauregulirung bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 40		Im Kartirungswege		
					Weltrus					37				
1284	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Borki wielkie-Grzymałow	Getreide der Pos. G, 9 der Güterclassification	Borki wielkie	Grzymałów	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif		Heller 35	28	7	Im Kartirungswege		Bei Inanspruchnahme dieser Frachtermässigung findet die im „Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 3 vom 11. Jänner 1902 unter Post Nr. 158 für Getreide und unter Post Nr. 166 und 168 für Mahlproducte enthaltene Frachtermässigung keine Anwendung
			Mahlproducte aus Getreide der Pos. M, 4 der Güterclassification	Grzymałów	Borki wielkie	Bei Aufgabe unter 5000 kg per Frachtbrief				36	32	4	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende März 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg vorzulegen sind	
					Kołodziejówka					22	20	2			
					Skałat					12	11	1			
					Podwołoczyska					66	59	7			
					Borki wielkie	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen				32	29	3			
					Kołodziejówka					20	18	2			
					Skałat					10	9	1			
					Podwołoczyska					62	56	6			
					Borki wielkie	10.000 kg				28	24	4			
					Kołodziejówka					18	15	3			
					Skałat					10	8	2			
					Podwołoczyska					52	44	8			

Fortlaufende Nummer	1285	1286		1287
Die Publication erfolgt von der Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
	betheiligten Verwaltungen			betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Pflaumen, gedörrte, und Pflaumenmus	Sand der Pos. E—18	Eisen der Pos. E—5 und E—6	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Sabacz	Borohradek	Bubna St.E.G. transit	Vedres-Ábrány
nach	Bodenbach (St.E.G. oder B.N.B.) transit Eger (k.k.St.B.) transit Halbstadt (St.E.G.) transit Lieban (S.N.D.V.B.) transit Mittelwald (Oe.N.W.B.) transit Oderberg (K.O.B. und K.F.N.B.) transit Reichenberg (S.N.D.V.B.) transit Seidenberg (S.N.D.V.B.) transit Tetschen (Oe.N.W.B. und B.N.B.) transit Oswięcim transit	Nachod		Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen sind mit nach dem Auslande lautenden directen Frachtbriefen aufzugeben	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Bei Eisenbahnschwellen aus Eichenholz Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
		das Ladegewicht des verwendeten Wagens.	5000 kg per Frachtbrief und Wagen.	
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen		
		bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902		bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarife, resp. Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband und Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr	Localtarif		Oesterreicbisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Tbeil II, Heft 3
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Directe Frachtsätze bestehen nicht	25 Heller	133 Heller	189 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Heller: 481, 542, 481, 481, 454, 393, 481, 497, 481, 481, 390	20 Heller	106 Heller	186 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		5 Heller	27 Heller	3 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege		Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1903		
Besondere Bemerkungen		Die Transporte müssen zum Baue einer Dampfbleiche und Färberei in Nachod bestimmt sein. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien		

Fortlaufende Nummer	1	1288	1289	1290
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Glas der Pos. G—11 der Güterclassification im Tarife, Theil I	Feuerfester Thon, roh, lose oder in Säcken verpackt	Bruchsteine und Schotter
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Příbram Staab Stankau Stupno-Bias Taus Třemoschna Příbram	P o l t á r (Station der Losoncz-Vidéker Localbahn)	Kalk-Podol Prachowitz (Station)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Budapest Pozsony	Wien St E.G. oder K.F.N.B.	Kolin St.E.G. Welim
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6, 7	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
	7	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 15. Juli 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft I, hezw. Localfrachtsätze	Localtarife	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	213	Besteht kein directer Frachtsatz	44
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	187	115 Heller	28
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	26		16
		271 280 274 280 277 263		41
		235 235 235 235 235 235		24
		36 45 39 45 42 28		17
		Heller		Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14	Die Frachtsätze für Budapest finden auf nachbenannte Budapester Bahnhöfe Anwendung, und zwar: Angyalföld, dunaparti, téherpályaudvár, fővamház, fővárosi közraktárak, Józsefváros, kiterő, Lipótváros, nyugoti pályaudvár, Kelenföld, déli vásut, Ó-Buda-filatorigát und Buda-Császárfürdö-kiterö	Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 22 vom 25. Februar 1902 sub Pos. 750 enthaltene Verlautharung aufgehoben und tritt vom gleichen Zeitpunkte, d. i. mit 15. Juli 1902 ausser Kraft	Die Transporte müssen zum Strassenbau im Bezirke Kolin bestimmt und an den Bezirksausschuss in Kolin adressirt sein. Auf- und Abladen obliegt den Parteien

Fortlaufende Nummer	1	1291	1292	1293
Die Publication erfolgt	2			
von der	3	betheiligten Verwaltungen		
und im Namen der				
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Chamottesteine, Chamottemörtel, Chamotte-Gasretorten, cylindrische	Holz der Pos. H—18, P. 3 b) der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Schlackenziegel
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Bodenbach St.E.G. und B.N.B. Tetschen Oe.N.W.B. und B.N.B.	Pietrovič	Kladno
nach		Budapest-Ferenczváros	Cilli	Rakonitz (B.E.B.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen der betreffenden Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 15. Juni 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	Localtarif der Localbahn Cilli-Wöllan	Localgütertarif, bezw. temporärer Anhang hiezu
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	214 Heller	Besteht kein Frachtsatz	19 Heller *)
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	184 Heller	10 Heller	17 Heller *)
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	30 Heller		2 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absenderin lautend, vorzulegen bis längstens Ende Februar 1903 an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag
Besondere Bemerkungen	14	Der nebenstehende Frachtsatz findet nur auf Sendungen Anwendung, welche für die im Abschnitte IV, Seite 40, des Localgütertarifes (Theil II) der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen genannten, mit der Station Budapest-Ferenczváros in Schienenverbindung stehenden Industrie-Etablissements bestimmt sind. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	Auf fragliche Sendungen finden im Uebrigen die Bedingungen hinsichtlich der Benützung des Verladegeleises in der Verladestelle Pietrovič Anwendung	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung. *) In diesen Frachtsätzen ist die für mit der Kladno-Nučitzer Erzbahn in der Station Kladno eintreffenden Transporte vertragsmässig festgesetzte Einfahrtsgebühr in Kladno bereits mit inbegriffen

Fortlaufende Nummer	1294	1295
Die Publication erfolgt: von der	Oesterr. Nordwestbahn	Böhmischen Nordbahn
Die Publication erfolgt: und im Namen der		Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Neue leere Fässer	Petroleum, raffinirt, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch im festen Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, in Fässern oder Cisternen-(Reservoir)-Wagen
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Iglau transit	Kralup B.N.B.
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Hohenelbe	Reichenberg S.N.D.V.B.
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der hiefür allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der Rubrik 8 angeführten Tarifes
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif der Oe.N.W.B. vom 1. Jänner 1898	Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr vom 1. Juni 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	174 Heller	83 Heller*)
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	122 Heller	69 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	52 Heller	14 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen	Die Fässer müssen ausschliesslich zur Einrichtung der Actienbrauerei in Hohenelbe bestimmt sein und die Frachtbriefe auf diese Brauerei als Empfänger lauten	*) Dieser in Nr. 134 des Verordnungs-Blattes vom 19. November 1901 unter fortl. Nummer 2481 verlautbarte Frachtsatz wird hiedurch aufgehoben und ersetzt.

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Fortlaufende Nummer	51	1
Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Nr. 50 vom 3. Mai 1902	2
Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	1121	3
Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	4
Betheiligte Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	5
Bezeichnung der Artikel	Harzleim	6
Bezeichnung der Relation: von	Bodenbach St.E.G. und B.N.B. Tetschen Oe.N.W.B. und B.N.B.	7
Bezeichnung der Relation: nach	Miskolcz Zernest	
Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Die ungarische Station „Miskolcz“ soll richtig heissen: „Miskolcz gömöri p. u.“	8
Bemerkungen		9

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 64. **Wien, 7. Juni 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Europäische Donau-Commission, Herbstsession 1901. — Statistischer Ausweis über den durch Eisenbahnen und Schiffe vermittelten Personenverkehr Budapests während der Betriebsperiode 1880—1901. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Marburg nach Wies.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Fabrikanten und Gemeinderathe Franz Neger in Marburg im Vereine mit dem Kaufmanne und Gemeinderathe Alois Mayr in Marburg die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Marburg über Leutschach, Arnfels und Eibiswald bis zur Station Wies der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 24. Mai 1902. Z. 59.745/2 ex 1901.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 4. April 1902, Z. 2939 ex 1901, an alle politischen Landesstellen und an die k. k. Seebehörde in Triest, betreffend die Wiedererlangung der den Dampfkessel- und Dampfmaschinenwärtern entzogenen Wärterbefähigung.

Zum Zwecke der Erläuterung und Ergänzung der im § 8 der Ministerial-Verordnung vom 15. Juli 1891, R.-G.-Bl. Nr. 108, betreffend den Nachweis der Befähigung zur Bedienung und Ueberwachung von Dampfkesseln, sowie zur Bedienung (Führung, Wartung) von Dampfmaschinen, Locomotiven und Dampfschiffsmaschinen, enthaltenen Bestimmungen über die Entziehung der Befähigungszeugnisse der Dampfkessel- und Dampfmaschinenwärter findet das Handelsministerium im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern und dem Ministerium für Cultus und Unterricht Nachstehendes anzuordnen:

Je nach der Beschaffenheit des dem Wärter zur Last fallenden schuldbaren Verhaltens ist in Zukunft die durch die Entziehung des Befähigungszeugnisses eintretende Aberkennung der Wärterbefähigung seitens der politischen Landesbehörde über Antrag des zuständigen Dampfkessel-Revisionsorganes entweder für eine bestimmte Zeit oder für immer auszusprechen.

Die zeitlich begrenzte Entziehung der Befähigung ist über solche Personen zu verhängen, welche sich bei der Kessel- oder Maschinenwartung minder gut bewährt oder sich eine Ausserachtlassung der Vorschriften zur Hintanhaltung der Gefahr im Dampfkessel- und Maschinenbetriebe zu Schulden kommen liessen; die zeitliche Entziehung der Befähigung hat aber erst dann einzutreten, wenn den betreffenden Individuen aus den vorgedachten Gründen bereits einmal mit der Entziehung des Zeugnisses gedroht worden ist.

Im Falle grober Dienstesvernachlässigungen, welche die weitere Verwendung solcher Personen sicherheitsgefährlich erscheinen lassen, ist dagegen mit der Entziehung des Befähigungszeugnisses für immer vorzugehen, wobei vorausgesetzt wird, dass vorher durch eine gründliche Untersuchung des Thatbestandes der Umstand, dass die weitere Verwendung des betreffenden Individuums im Wärterdienste thatsächlich als sicherheitsgefährlich angesehen werden muss, vollkommen klargestellt worden ist.

In den in Gemässheit des Al. 6 des eingangs citirten Verordnungsparagraphen anher zu erstattenden Anzeigen über jene Wärter, welchen das Befähigungszeugniss entzogen wurde, ist der Umstand, ob die Aberkennung der Befähigung für einen bestimmten Zeitraum oder für immer erfolgte, zum Ausdrucke zu bringen.

Kessel- und Maschinenwärter, denen die Befähigung für eine bestimmte Zeit aberkannt wurde, können dieselbe nach Ablauf des Zeitraumes, für welchen diese Aberkennung ausgesprochen wurde, nur dadurch wieder erlangen, dass sie ihre Tauglichkeit für die Kessel- und Maschinenwartung und die genaue Kenntniss der Vorschriften zur Hintanhaltung der Gefahr im Dampfkessel- und Maschinenbetriebe durch eine neuerliche Ablegung der Befähigungsprüfung erweisen.

Zu dieser neuerlichen Ablegung der Prüfung können dieselben jedoch nur dann zugelassen werden, wenn die in der Ministerial-Verordnung vom 15. Juli 1891, R.-G.-Bl. Nr. 108, für die Zulassung zur Befähigungsprüfung überhaupt aufgestellten Erfordernisse erfüllt sind, insbesondere die Prüfungswerber eine mindestens sechsmonatliche — von dem Tage des Eintrittes der Rechtskraft des Erkenntnisses, mit welchem die Entziehung des Befähigungszeugnisses ausgesprochen wurde, zu berechnende — praktische Verwendung beim Betriebe eines Dampfkessels, beziehungsweise bei der Bedienung einer Dampfmaschine unter Aufsicht eines geprüften Wärters nachweisen.

Beim Vorhandensein dieser Voraussetzungen steht die Entscheidung über die Zulassung zur neuerlichen Ablegung der Befähigungsprüfung jener politischen Landesbehörde zu, welche seinerzeit die Entziehung des Befähigungszeugnisses verfügt hat.

In dem bei günstigem Ergebnisse der neuerlichen Befähigungsprüfung auszustellenden Zeugnisse ist der Umstand, dass die Prüfung zum Zwecke der Wiedererlangung der entzogenen Befähigung abgelegt wurde, sowie die Entscheidung der politischen Landesstelle, mit welcher der Candidat zur neuerlichen Ablegung der Prüfung zugelassen wurde, zum Ausdrucke zu bringen.

Nach den Bestimmungen des gegenwärtigen Erlasses ist auch in jenen Fällen vorzugehen, wenn Kessel- oder Maschinenwärter, welchen zur Zeit der Hinausgabe dieses Erlasses die Befähigung bereits entzogen ist, eine Wiedererlangung derselben anstreben, und wird speciell die Frage, ob bei solchen Wärtern die damalige Aberkennung der Befähigung als eine zeitlich begrenzte oder als eine immerwährende anzusehen sei, nach den im Eingange dieses Erlasses gegebenen Directiven zu entscheiden sein.

Desgleichen haben die Bestimmungen dieses Erlasses auch auf die Aberkennung der Befähigung, beziehungsweise Wiedererlangung der aberkannten Befähigung der Dampfschiffsmaschinenwärter analoge Anwendung zu finden; hingegen werden hinsichtlich der Locomotivführer die einschlägigen Weisungen folgen.

Die unterstehenden, mit der Aufsicht des Dampfkesselbetriebes betrauten Behörden und Organe sind im Sinne der vorstehenden Bestimmungen entsprechend in Kenntniss zu setzen.

Der k. k. Handelsminister:
Call m. p.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

1. Es ist nicht zulässig, die rechtskräftig gewordene Ertheilung eines Banconsenses für eine Bahn im Wege einer Beschwerde gegen das sich auf diesen Consens stützende Enteignungserkenntniss anzufechten.

2. Die Entscheidung über Gegenstand und Umfang der Enteignung steht im freien Ermessen der Verwaltungsbehörden.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat die Beschwerde der Stadtgemeinde Triest, betreffend die Enteignung zu Eisenbahnzwecken der Localbahn Triest—Parenzo—Canfanaro ohne weiteres Verfahren aus folgenden Gründen zurückgewiesen:

Formell richtet sich die Beschwerde gegen den das Enteignungserkenntniss der k. k. Statthalterei in Triest vom 22. September 1899, Z. 20.562, bestätigenden Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 12. Jänner 1900, in Wirklichkeit aber ist die Beschwerde ausschliesslich gegen die Begründung des Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 4. September 1899, Z. 37844, gerichtet, womit in Erledigung der politischen Begehung der Theilstrecke km 4·8 bis km 5·442 der schmalspurigen Localbahn Triest—Parenzo—Canfanaro, das vom Vertreter der Stadt Triest gestellte Begehren um Belassung der schon mit Ministerialerlass vom 10. November 1899, Z. 15.449, genehmigten Bahntrasse, als unbegründet abgewiesen und die von der Bauunternehmung begehrte, durch den Bau einer Reisschälfabrik in der Nähe der Bahn nothwendig gewordene Verlegung der Trasse genehmigt worden war.

Insofern die Beschwerde also die Ungesetzlichkeit des Enteignungserkenntnisses durch den Versuch einer Widerlegung der Entscheidungsgründe des Ministerialerlasses von 4. September 1899, Z. 37.844, zu begründen trachtet, steht ihr die Rechtskraft dieses Erlasses entgegen; da ferner die Entscheidung über den Gegenstand und Umfang der Enteignung dem Ermessen der Verwaltungsbehörde überlassen ist, entzieht sich der in Beschwerde gezogene, in einem correcten Verfahren ergangene Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 12. Jänner 1900, Z. 40.851, nach § 3, lit. e, des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, der Ueberprüfung durch den Verwaltungsgerichtshof, weshalb das Verfahren abgebrochen und die Beschwerde gemäss § 21 dieses Gesetzes zurückzuweisen war.

(Note des k. k. Verwaltungsgerichtshofes vom 1. April 1902, Z. $\frac{6001 \text{ ex } 1900}{\text{V.-G.-H.}}$; cf. E.-M.-Z. 20182/1902.)

Entscheidung über die Nothwendigkeit einer Eisenbahnzufahrtstrasse.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat die sub praes. 10. November 1901 dortgerichts eingebrachte Beschwerde des Bezirksausschusses in Pardubitz gegen die Entscheidung des k. k. Ministeriums des Innern vom 16. Juli 1901, Z. 15.184, betreffend die Nothwendigkeit einer Eisenbahnzufahrtstrasse nach § 3, lit. e, und § 5 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, ohne weiteres Verfahren zurückgewiesen, weil über die Nothwendigkeit die Richtung und die Länge der Eisenbahnzufahrtstrassen im Sinne des § 5 des Gesetzes vom 18. April 1886, L.-G.-Bl. Nr. 38 die Administrativbehörden nach freiem

Ermessen zu entscheiden haben, die Beschwerde sonach, insofern sie behauptet, dass die Errichtung der Zufahrtstrasse zum neuen Aufnahmsgebäude der Station Opatowitz im öffentlibhen Interesse nicht nothwendig war, zur dortgerichtlichen Ueberprüfung nach § 3, lit. e, leg. cit. nicht geeignet erscheint. Insofern aber in der Beschwerde dagegen Einspruch erhoben wird, dass dem Bezirke Pardubitz aus der Anlegung und Erhaltung dieser Zufahrtstrasse irgend welche Lasten auferlegt werden, hat der k. k. Verwaltungsgerichtshof darauf hingewiesen, dass weder in dieser Richtung, noch auch über die Eigenschaft dieser Strasse mit der angefochtenen Entscheidung abgesprochen worden ist, die Beschwerde daher diesfalls nach § 5, lit. e, dermal unzulässig erscheint.

(Note des k. k. Verwaltungsgerichtshofes vom 1. April 1902, Z. $\frac{966 \text{ ex } 1902}{\text{V.-G.H.}}$; E.-M.-Z. 19783/1902.)

Europäische Donau-Commission, Herbstsession 1901.

Das Programm der letzten Herbstsession der Europäischen Donau-Commission bestand aus folgenden Punkten:

1. Beitritt der Commission zu der permanenten internationalen Commission für Veranstaltung von Schiffahrts-Congressen,

2. Ernennungen, Beförderungen und Veränderungen im Stande der Angestellten der Commission,

3. Bericht der Ingenieure,

4. Rechenschaftsbericht über die finanzielle Lage und den Stand der Einnahmen und Auslagen.

Dieses Programm wurde von der Commission in 8 Sitzungen erledigt, welche in der Zeit vom 30. October bis 19. November 1901 stattfanden.

Der den Vorsitz führende türkische Delegirte constatirte in der Eröffnungssitzung am 30. October, dass die europäische Donau-Commission die finanziellen Schwierigkeiten, welche die landwirthschaftliche Krisis der letzten Jahre mit sich brachte, dank der von ihr ergriffenen Massnahmen glücklich überstanden habe und nunmehr nach Rückkehr normaler Verhältnisse wieder mit aller Energie an die grossen Arbeiten schreiten könne, welche von ihr in Angriff genommen worden sind.

Von den Verhandlungsgegenständen des Herbstplenums bietet der 3. Programmpunkt ein grösseres Interesse; derselbe stand auf der Tagesordnung der zweiten Sitzung, die im Anschlusse an die übliche Inspectionsreise am 4. November in Sulina stattfand. Der Jahresbericht der Ingenieure constatirt, dass das Jahr 1901 in Bezug auf die Wasserstandsverhältnisse der unteren Donau als ein normales bezeichnet werden kann. Unverhältnissmässig bedeutend war aber die Geschiebeablagerung, welche auf drei Hochwässer des Sereth am 25. Juni, 11. August und 11. October zurückzuführen ist, die grosse Mengen Sand mitbrachten. Die Bauleitung erklärt diese Erscheinung mit der Abholzung der Wälder im Flussgebiete des Sereth, da beispielsweise im Juni 1886, anlässlich des höchstbekannten Hochwasserstandes dieses Flusses, die aus dem Sereth der Donau zugeführten Schottermassen nur 2,325.000 m^3 betrugen, gegen 3,304.000 m^3 im Juni 1897 und 3,770.000 m^3 im Juli 1901. Die Tiefe der Donaumündung hielt sich auf 24 Fuss (englisch) bis gegen Jahresschluss, um welche Zeit dieselbe in einer Strecke von 3000 Fuss auf 23 Fuss zurückging, weshalb durch Baggerung nachgeholfen werden musste.

Der Seebagger der Commission war vom Monate Juni angefangen mit Reparaturen an den Dämmen und der Erhaltung der Fahrwassertiefe im Mündungsgebiete beschäftigt, hatte bis zum 4. November 461 Reisen zurückgelegt und eine Materialbewegung von insgesammt 253.550 m^3 bewältigt. Zur Beseitigung einer Sandbank, welche die erwähnten Hochwasser des Sereth in der 12. Meile gebildet hatten, wurde im Herbst der Bagger Sulina in diese Gegend beordert, welcher 39.400 m^3 Sand aushob. Bezüglich der allgemeinen Instandhaltungsarbeiten an den Uferbauten bemerkt der Bericht endlich, dass diese, nach den Restrictionen, die das technische Budget in den letzten Jahren erfahren hatte, im Jahre 1901 einen verhältnissmässig grösseren Aufwand verursachten. Die Arbeiten an dem neuen Durchstiche zwischen der 18. und 27. Meile nahmen im Jahre 1901 ihren Fortschritt. Die drei Bagger der Commission begannen mit denselben im Monate März und hoben im Ganzen 1,688.815 m^3 aus. Der seit dem Jahre 1898, in welchem der Durchstich begonnen wurde, bewältigte Aushub, beläuft sich nunmehr auf insgesammt 5,440.140 m^3. Die Bauleitung gibt sich der Erwartung hin, dass es gelingen wird, den in Rede stehenden Durchstich im Jahre 1902 zu vollenden.

Dem technischen Berichte sind zwei Memoire beigefügt, und zwar über die Ergebnisse der Regulirungsarbeiten nach dem Stande des Jahres 1900 und die Entwicklung des Schiffsverkehres an der unteren Donau, d. i. von Braila abwärts, seit 1867, nach dem Antheile, der auf die Schiffahrt der einzelnen Staaten entfällt.

Das erstere Memoire erinnert zunächst daran, dass die Commission während der Jahre 1880—1888 25 pCt. der eingehobenen Schiffahrtsgebühren für neue Regulirungsarbeiten und Durchstiche verwendete, was einen Betrag von 4 Millionen Francs, oder Frcs. 460.000 jährlich ausmacht. Das Ergebniss dieser Arbeiten war eine Vertiefung des Fahrwassers um 3 Fuss und das hiedurch von der Schiffahrt an Ableichtungskosten erzielte Ersparniss betrug annähernd 2 Millionen Francs. Seither hat sich die Fahrwassertiefe neuerlich um 1 Fuss 9 Zoll gebessert und ist auf 17 Fuss 9 Zoll gelangt, wofür, einschliesslich der durch die neuen Durchstiche erwachsenen Auslagen, 6 Millionen Francs verausgabt wurden. Da aber die Dimensionen der Seeschiffe, welche durch den Sulinaarm bis Braila fahren, immer grösser werden, ist auch diese Fahrwassertiefe nicht mehr zureichend. Dies wird durch das Beispiel dreier Schiffe von je circa 2500 netto Register-Tonnen illustrirt, die mit Ladungen von 5000—5400 t im November 1900 aus der See in den Sulinaarm einliefen. Jedes dieser Schiffe musste 700—750 t ableichten, was per Schiff circa 245 Pfund Sterling kostete. Den Zeitverlust für das Ableichten mit 2 Tagen und für das Zuladen am Rückwege in Sulina mit 3 Tagen berechnet, ergibt sich für diese Schiffe aus der mangelnden Fahrwassertiefe ein Verlust von je 520 Pfund Sterling oder Frcs. 13.000. Diese Kosten wären bei einer Vertiefung des Fahrwassers zu ersparen, was theilweise bereits

mit der Eröffnung des neuen Durchstiches erreicht werden wird.

Das zweite Memoire verweist darauf, dass 1867 vorherrschend nur griechische Segler auf der unteren Donau verkehrten. In den Jahren 1868 und 1869 überwog der englische Verkehr mit 162.585 und 187.935 t den griechischen, der 143.058 und 111.863 t betrug. Im Jahre 1870 hatte die italienische Schiffahrt die englische und die griechische überflügelt, im Jahre 1871 gewann aber der Verkehr unter englischer Flagge wieder die Oberhand. Seit 1873 war der englische Verkehr grösser als jener Oesterreich-Ungarns, Griechenlands und Italiens zusammen genommen. Erst im Jahre 1900 trat hierin eine Aenderung ein. Der englische Verkehr in diesem Jahre betrug 458.921 t, jener Oesterreich-Ungarns, Griechenlands und Italiens zusammen aber 517.057 t.

Der 4. Programmpunkt bildete einen Berathungsgegenstand der siebenten Sitzung, welche am 16. November in Galatz stattfand. Das Exposé des Finanz-Delegirten beleuchtet die gebesserte finanzielle Lage der Commission durch einen Vergleich der Einnahmen an Schiffahrtsgebühren, welche sich bis 30. September 1901 auf Frcs. 1,500.937·79 beliefen, gegen Frcs. 1,007.056·80 in der gleichen Periode des Jahres 1900, was einer Zunahme um 49 pCt. gleichkommt. Die finanzielle Situation gestaltete sich im Zeitpunkte der Plenarversammlung wie folgt: Die Einnahmen betrugen ausser dem eben erwähnten Erträgnisse der Schiffahrtsabgaben, Frcs. 2.811·46 an Lotsen-, Aich- und Hospitalgebühren und Frcs. 26.160·64 an fälligen Capitalsinteressen. Hiezu kommt noch der Ueberschuss aus der Gebahrung des Jahres 1900 per Frcs. 396.850 08, so dass sich die Gesammteinnahmen auf Frcs. 1,926.759·97 stellten. Die Auslagen betrugen Frcs. 1,518.382·26; es verblieb sonach ein Ueberschuss von Frcs. 398.377·71, wovon Frcs. 65.596·52 vorübergehend in Effecten angelegt worden sind, Frcs. 150.935·27 bei Barclay & Co. in London, Frcs. 8.199·02 bei Flüry-Hérard & Cie. in Paris und Frcs. 12.528·21 bei der Deutschen Bank in Berlin erlagen. Der Rest von Frcs. 161.118·69 bildete den Bestand der Cassen der Commission in Sulina und Galatz. Die Einnahmen des Sanitätsfonds betrugen bis 30. September 1901 Frcs. 473.567·16, die Auslagen Frcs. 54.616·60, so dass ein Cassastand von Frcs. 418.950·56 verblieb.

Die Commission votirte gleichzeitig auch das Budget-Präliminare für das Jahr 1902. Die Einnahmen wurden mit Frcs. 2,448.000 bewerthet, und zwar die Taxeinnahmen mit Frcs. 1,960.000, dass ist à Frcs. 1·40 von 1,400.000 taxpflichtigen Tonnen und das Erträgniss aus den Lotsen-, Aich- und Hospitalgebühren mit Frcs. 8000; dazu kommen noch Frcs. 30.000 Capitalsinteressen und der Ueberschuss aus dem Jahre 1901 mit Frcs. 450.000. Die Ausgaben belaufen sich im ordentlichen Budget auf Frcs. 1,592.570, im ausserordentlichen auf Frcs. 720.000, in Summa also auf Frcs. 2,312 570. Der voraussichtliche Ueberschuss beträgt daher Frcs. 135.430. In das ausserordentliche Budget wurden für die Arbeiten in dem neuen Durchstich wieder Frcs. 620.000 eingestellt.

Unter die Berathungsgegenstände des vorjährigen Herbstplenums wurden noch einige in dem Programme nicht vorgesehene Angelegenheiten eingereiht. Diese betrafen Abänderungen in den Bestimmungen des Schiffahrtsreglements, die Frage der Errichtung eines Quarantäne-Hafens und die Theilnahme der Europäischen Donau-Commission an dem im Juni und Juli des heurigen Jahres in Düsseldorf stattfindenden IX. internationalen Schiffahrtscongresse, bei welchem die Commission durch den deutschen Delegirten Herrn von Loehr vertreten sein wird.

Statistischer Ausweis über den durch Eisenbahnen und Schiffe vermittelten Personenverkehr Budapests während der Betriebsperiode 1880—1901.

(Vergl. Bericht pro 1900, Vrdgs.-Bl. Nr. 78 ex 1901.)

Der „Vasuti és közlekési közlöny“ berichtet auf Basis officieller Daten über den während der Betriebsperiode 1880 bis Ende 1901 durch die in Budapest einmündenden Haupt- und Localbahnen, sowie durch die Schiffahrt vermittelten Personenverkehr (mit Ausschluss des durch Strasseneisenbahnen und Schiffe vermittelten innerstädtischen Localverkehres). An diesem Verkehre waren betheiligt:

A. Die in Budapest einmündenden Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, und zwar:

Jahr	Anzahl Personen
1880	1,015.052
1881	1,105.760
1882	1,083.709
1883	1,280.033
1884	1,455.078
1885 (Ausstellungsjahr)	2,056.507
1886	1,894 461
1887	1,707.183
1888	1,849.402
1889	3,584.848
1890	4,903.364
1891 (Verstaatlichung der Linien der Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	5,751.002
1892	6,163.547
1893	7,292.160
1894	8,550.645
1895	9,225.371
1896 (Millenniums-Ausstellungsjahr)	10,546.291
1897	9,798.980
1898	10,175.809
1899	10,298 766
1900	10,776.691
1901	11,216 808

Hiebei ist zu bemerken, dass an diesem Verkehre bis zum Zeitpunkte der Verstaatlichung die Linie Wien—Marchegg — Budapest der Oesterreichisch - ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft participirte.

Von dem in Budapest concentrirten Gesammt-Personenverkehre des Jahres 1901 entfallen circa zwei Drittel auf die Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, und zwar von den in voranstehender Tabelle ausgewiesenen 11,216.808 Passagieren 5,676.798 auf die Ankunft in, und 5,540.010 auf die Abfahrt ab Budapest; es überschritt sonach die Anzahl der Ankommenden jene der Abreisenden um 136.788 Köpfe.

B. Die in Budapest einmündende Linie Pragerhof—Budapest der Südbahn-Gesellschaft.

Jahr	Anzahl Personen
1880	183.244
1881	198.525
1882	206.354
1883	209.488
1884	230.732
1885 (Ausstellungsjahr)	212.011
1886	184.258
1887	184.382
1888	183.234
1889	214.944
1890	223.720
1891	227.147
1892	227.517
1893	249.735
1894	279.509
1895	346.172
1896 (Millenniums-Ausstellungsjahr)	444.166
1897	379.990
1898	464.640
1899	401.526
1900	262.651
1901	218.534

Der weitaus stärkste Verkehr während der 22jährigen Betriebsperiode entfiel auf die Jahre 1895, 1896, 1897, 1898 und 1899 und speciell auf das Jahr 1898 mit 464.640 Reisenden.

C. Die in Budapest einmündenden Localbahnlinien vom Zeitpunkte der Eröffnung des Betriebes an, und zwar die Linien:

Jahr	Budapest—						Zusammen
	Szt. Lörincz	Haraszti	Czinkota	Szt. Endré	Esztergom	Budafok	
	Anzahl Personen						
1888	257.467	260.216	107.923	57.232	—	—	682.838
1889	265.663	296.308	291.249	224.587	—	—	1,077.807
1890	270.422	337.011	267.269	188.062	—	—	1,062.764
1891	279.268	332.090	346.053	196.330	—	—	1,153.741
1892	351.413	470.982	362.164	198.994	—	—	1,383.553
1893	437.022	576.633	354.730	215.543	—	—	1,583.928
1894	515.549	767.245	495.043	233.708	—	—	2,011.545
1895	624.724	1,300.232	1,093.298	314.770	—	—	3,333.024
1896	728.834	1,028.426	572.480	215.892	166.267	—	2,711.899
1897	1,148.273	1,222.790	649.168	228.400	242.237	—	3,490.868
1898	1,336.567	1,251.616	768.300	268.434	333.648	—	3,958.565
1899	1,421.973	1,331.805	900.449	354.132	382.770	149.464	4.540.593
1900	1,565.149	1,246 215	783 594	232 560	452.475	632.457	4,912.450
1901	1,763.577	1,166.020	757.357	266.526	396.472	852.342	5,202.294

Von den in Budapest einmündenden, vorläufig mit Dampfkraft betriebenen Localbahnen, sind die Linien Budapest—Czinkota—Kerepes (12 km), Budapest—Szent Endré (22 km) und Budapest—Soroksár—Haraszti (15 km), Eigenthum und im Betriebe der Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft (innerstädtisches Betriebsnetz mit elektrischem Betriebe), während die gleichfalls von der Direction vorbenannter Strasseneisenbahn betriebene Fortsetzung der Linie Budapest—Haraszti bis Ráczkeve (Insel Csepel) Eigenthum einer anderen Gesellschaft ist. Der Personenverkehr im Bereiche dieses Localbahnnetzes zeigt eine nahezu durchaus zunehmende Frequenz, und zwar war diese verhältnissmässig am stärksten auf der erst seit drei Jahren im Betriebe stehenden Linie Budapest—Budafok, auf welcher im Eröffnungsjahre 1899 bereits 149.464 Reisende, im Jahre 1901 aber schon 852.342 verkehrten.

D. Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschft.

Jahr	Anzahl Personen
1880	515.833
1881	544.771
1882	572.920
1883	553.792
1884	576.888
1885 (Ausstellungsjahr)	603.013
1886	589.448
1887	566.994
1888	511.533
1889	566.005
1890	645.084
1891 } Activirung des Zonentarifes auf den	556.029
1892 } Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen	262.144
1893	258.236
1894	266.326
1895	270.172
1896 (Millenniums-Ausstellungsjahr)	284.099
1897	205.276
1898	195.005
1899	190.393
1900	168.716
1901	170.770

Der Personenverkehr, welcher innerhalb der 22jährigen Betriebsperiode mit 645.084 Reisenden im Jahre 1890 seinen Culminationspunkt erreichte, nahm von diesem Zeitpunkte an rapid ab und sank im Jahre 1901 bis auf 170.770 Reisende.

E. Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

Jahr	Anzahl Personen
1896 (Millenniums-Ausstellungsjahr)	41.226
1897	40.739
1898	44.197
1899	45.935
1900	51.175
1901	62.125

Der Personenverkehr der im Jahre 1896 durch Einbeziehung der Dampfer der bestandenen Schiffahrtsunternehmung der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Raaber Dampfschiffahrts-Gesellschaft gegründeten Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft ist in allerdings mässiger, doch immerhin stetiger Zunahme begriffen.

Der gesammte Personenverkehr im Bereiche des Centralpunktes Budapests hat sich speciell im Jahre 1901 nach folgenden Ziffern abgewickelt, und zwar:

Verkehrsunternehmung	1901 zugereist	1901 abgereist	1901 in Summa	Gesammtverkehr im Jahre 1900
Kgl. Ungarische Staatsbahnen	5,676.798	5,540.010	11,216.803	10,776.691
Südbahn-Gesellschaft	98.372	120.162	218.534	262.651
Budapester Localeisenbahnen	2,520.493	2,681.801	5,202.294	4,912.450
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft	97.345	73.425	170.770	168.716
Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft	24.732	37.393	62.125	51.175
Insgesammt	8,417.740	8,452.791	16,870.531	16,171.683

Die Gesammtzahl der durch Eisenbahnen und Schiffe nach und von Budapest beförderten Personen betrug im Laufe der Jahre 1880 bis Ende 1901:

Jahr	zugereist	abgereist	zusammen
1880	982.108	732.021	1,714.129
1881	991.534	857.522	1,849.056
1882	970.014	892.969	1,862.983
1883	1,063.534	979.729	2,043.313
1884	1,168.253	1,094.445	2,262.698
1885*)	1,498.481	1,373.050	2,871.531
1886	1,411.084	1,257.083	2,668.167
1887	1,269.629	1,188.930	2,458.559
1888	1,636.602	1,590.405	3,227.007
1889	2,779.451	2,664.153	5,443.604
1890	3,458.492	3,376.440	6,834.932
1891	3,829.355	3,858.564	7,687.919
1892 **)	4,030.751	4,006.010	8,036.761
1893	4,748.238	4,635.821	9,384.059
1894	5,642.975	5,465.050	11,108.025
1895	6,623.515	6,551.224	13,174.739
1896***)	7,042.154	6,985.527	14,027.681
1897	6,941.093	6,974.760	13,915.853
1898	7,383.733	7,454.483	14,838.216
1899	7,682.143	7,795.070	15,477.213
1900	8,024.220	8,147.463	16,171.683
1901	8,417.740	8,452.791	16,870.531

Inland.

Parlamentarisches.

In der 147. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 2. Juni wurde an den Herrn Eisenbahnminister seitens der Herren Abgeordneten Dr. Kindermann, Nowak und Genossen eine Interpellation, betreffend den Bau der Linie Nixdorf—Srbnitz gerichtet.

*) Ausstellungsjahr.

**) Activirung des Zonentarifes auf den Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen.

***) Millenniums-Ausstellungsjahr.

In der am 2. Juni unter Vorsitz des Obmannes Dr. Ferjančić abgehaltenen Sitzung des Justizausschusses des Abgeordnetenhauses wurden die Gesetzentwürfe, betreffend die Verwendbarkeit der Communal- und Eisenbahn-Schuldverschreibungen der Landesculturbank der Markgrafschaft Mähren (Berichterstatter Abg. Dr. Götz) und der Eisenbahnschuldscheine der Landesbank des Königreiches Böhmen (Berichterstatter Abg. Dr. Schücker) zur fruchtbringenden Anlegung von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Capitalien in Berathung gezogen und angenommen.

Abg. Dr. Pattai beantragt, den Obmann zu ersuchen, er möge dahin wirken, dass das Haftpflichtgesetz, welches voraussichtlich ohne längere Debatte im Abgeordnetenhause angenommen werden dürfte, an eine solche Stelle der Tagesordnung gesetzt werde, dass es noch in diesem Sessionsabschnitte, und zwar auch im Herrenhause zur Beschlussfassung kommen könne.

Abg. Dr. Perathoner bemerkt dem gegenüber, dass die Annahme, der Gesetzentwurf werde ohne längere Debatte die Berathungen des Abgeordnetenhauses passiren, nicht zutreffen dürfte, da der letzte Städtetag eine Resolution beschlossen habe, in welcher Aenderungen des Haftpflichtgesetzes bezüglich des Umfanges der Haftung, sowie der Beweislast verlangt werden.

Abg. Seitz unterstützt den Antrag des Abg. Dr. Pattai, welcher auch zum Beschlusse erhoben wird.

Die Sitzung wird hierauf geschlossen.

Der Budgetausschuss des Abgeordnetenhauses hielt am 2. Juni unter Vorsitz des Obmannes Dr. Kathrein in Anwesenheit Sr. Excellenz des Herrn Handelsministers Freiherrn von Call eine Sitzung, in welcher die Generaldebatte über die Regierungsvorlage, betreffend die Erneuerung des Vertragsverhältnisses mit der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft fortgesetzt wurde.

Abg. Dr. Ritter von Starzyński erklärt, dass er dem Zustandekommen dieser Vorlage keine Hindernisse in den Weg legen wolle, da es für den Staat von allergrösster Wichtigkeit sei, eine ununterbrochene Dampfschiffahrt auf der Donau zu besitzen, insbesondere jetzt während der Verhandlungen mit Ungarn. Die Vorlage selbst sei aber sehr mangelhaft. Redner kritisirt die ablehnende Haltung der Regierung in Betreff der vorgeschlagenen Amendements, besonders was die Aufhebung des § 15 des alten Vertrages und die Frage der eventuellen Aufhebung der ungarischen Transportsteuer anbelangt.

Abg. Dr. Fořt legt dar, dass es sich im Hinblicke auf Ungarn darum handle, für alle Fälle Oesterreich die Möglichkeit zu wahren, die Donau bis zum Schwarzen Meere mit eigenen Schiffen befahren zu können und den Donaustrom der österreichischen Volkswirthschaft dienstbar zu machen, aber es erscheine nothwendig, Garantien zu schaffen, dass die subventionirte Gesellschaft diese ihre Mission auch thatsächlich erfülle. Eine solche Gewähr biete jedoch das vorliegende Uebereinkommen

keineswegs. Dem Staate werde zwar im § 3 ein Recht auf Erstellung von billigen Exporttarifen eingeräumt, allein nirgends werde gesagt, auf welche Weise und in welchem Masse dieses Recht gehandhabt werden solle. Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft betreibe seit Jahren eine Tarifpolitik, durch welche den österreichischen Interessen geradezu entgegengearbeitet werde. Güter deutscher Provenienz, welche im Süddeutschen Donau-Umschlagsverkehre von Regensburg oder Passau auf der Donau nach Serbien, Rumänien etc. verfrachtet werden, tarifiren nicht nur relativ im Hinblicke auf die kilometrischen Einheitssätze, sondern sogar auch absolut billiger als einheimische Güter, welche in derselben Richtung von Linz oder Wien thalwärts abgehen, so dass unsere eigene, aus Steuergeldern subventionirte Verkehrsanstalt die deutsche Concurrenz direct unterstützt. Tariftechnisch lassen sich diese Missstände zwar durch den Hinweis auf die deutschen Concurrenzlinien aufklären, allein verkehrspolitisch seien sie zweifellos ein Unding. Wenn somit der Vertrag von der Mehrheit angenommen werden sollte, müsse zum mindesten die Sicherheit gewährt werden, dass das staatliche Tarifmitbestimmungsrecht nicht zur Gänze illusorisch sei. Das Mittel hiezu liege darin, dass dem Staate in Tarifsachen wenigstens eine solche Ingerenz vorbehalten werde, wie er sie gegenwärtig in Bezug auf den Lloyd besitzt. Redner regt deshalb eine Aenderung des Vertrages dahin an, dass den zwei vom Ministerium in den Verwaltungsrath entsendeten Mitgliedern das Vetorecht in Tarifsachen eingeräumt werde.

Abg. Dr. Hofmann von Wellenhof erklärt, es werde immer besonderes Gewicht auf die Unabhängigkeit des Donauverkehres, auf die freie Handelsstrasse nach dem Orient gelegt. Das sei in der Theorie nach den Verträgen richtig, verhalte sich in Wirklichkeit aber doch wesentlich anders. Wie reime sich damit die ungarische Transportsteuer, vor deren Aufhebung überhaupt kein neues Uebereinkommen geschlossen werden dürfte, wie die Eisernen Thor-Gebühren, wie die mannigfachen Erschwerungen und Belastungen des Donauverkehres in Rumänien? Uebrigens habe gerade die ungarische Regierung auch sonst immer noch Macht und Mittel genug, um die österreichische Gesellschaft zu beeinflussen und zu drücken, aber die einheimischen offen und insgeheim zu begünstigen; wisse man doch nicht einmal, welche ungarischen Gesellschaften die Transportsteuer thatsächlich leisten. Die Vorzüge des neuen Uebereinkommens gegenüber jenem von 1892 seien sehr zweifelhaft. Die Einflussnahme, die § 3 des Uebereinkommens der Regierung auf die Tarifpolitik einräume, sei ungenügend, schon deshalb, weil sie sich nur auf den Export beziehe, während unsere Landwirthschaft gerade über die Schleudertarife für die Getreideeinfuhr aus den unteren Donauländern klage. Unsere Landwirthschaft klage auch über die Freilager von ungarischem Mehl in Lagerhäusern der Gesellschaft, die unsere Mühlenindustrie sehr schädigen. Besonders unannehmbar erscheine die Kündigungsclausel. Der Termin von 1913 sei ziemlich willkürlich; und werde dieser Termin versäumt, so seien uns die Hände durch weitere 12 Jahre gebunden. Als der springende Punkt erscheine eigentlich die Sicherung des Personenverkehres auf der oberen Donau. Dieser sei aber auch bei fast allen Eisenbahnen passiv und sinke auf der Donau von Jahr zu Jahr. Es wäre viel richtiger, die betreffenden Gegenden, namentlich von Oberösterreich, in der Errichtung von Eisenbahnen zu unterstützen als für den stets sinkenden Donauverkehr so unverhältnissmässig grosse Opfer zu bringen. Redner wird aus den angeführten Gründen gegen die Vorlage stimmen.

Abg. Dr. Steinwender führt aus, es fehle eine Angabe, aus der man das Mass des Interesses an der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft beurtheilen könnte, nämlich eine Angabe darüber, welche Waaren und welche Quantitäten aus Oesterreich erstens nach Ungarn, zweitens darüber hinaus stromabwärts gehen. Es fehle weiter eine Angabe darüber, ob dem § 11 des alten Uebereinkommens, entsprechend der vom Redner beantragten Fassung, nachgekommen worden sei. Die vom Abg. Dr. Baernreither als besonders werthvoll bezeichneten neuen Absätze seien unbestimmt und zu nichts verpflichtend. Redner fragt, wie weit der Werft- und Werkstättenbetrieb in Oesterreich werde ausgestaltet werden. Eine besondere Verschlechterung trete bezüglich der Rückzahlung der bisher gegebenen Vorschüsse ein, die früher 15 pCt. vom Reingewinne ausmachte, in Zukunft aber nur die Hälfte des Ueberschusses über 4 pCt. Dividende betragen wird. Verkauft die Gesellschaft die Eisenbahn und die Kohlenwerke, dann erhält der Staat weder die Vorschüsse, noch irgend eine Gewinnbetheiligung. Die vom Abg. Baernreither angeführten Garantien dafür, dass uns die Gesellschaft nicht „entschlüpfe", seien ganz illusorisch. Was bedeutet für uns die Persönlichkeit der Leiter, wenn der Leiter thatsächlich ein ungarischer Staatsbürger ist oder der Actienbesitz, der es mit jener Seite hält, wo mehr für ihn herausschaut, oder gar die Ueberwachung! Wir haben, schliesst Redner, durch das Uebereinkommen vom Jahre 1892 die Gesellschaft derart sanirt, dass der Cours ihrer Actien von 500 auf 900 und darüber, das Erträgniss von 0 auf 4 Ct. gestiegen ist. Die Gesellschaft ist uns über den Kopf gewachsen, sie dictirt heute schon die Bedingungen. Fahren wir mit der verstärkten Aufpappelung fort, so werden wir weitere 14 Millionen aufwenden und die Gesellschaft wird im Jahre 1913 den Vertrag kündigen. Diese 14 Millionen kann der Staat besser verwenden, wenn er sich an der Neugründung einer Gesellschaft betheiligt.

Abg. Dr. Beurle erklärt, für die Vorlage zunächst aus dem Grunde zu stimmen, weil sie der einzige reelle Vorschlag ist, uns die Fortdauer der Personenschiffahrt auf der oberen Donau sicherzustellen, deren Einstellung eine Katastrophe für die daran betheiligten Ortschaften bedeuten würde, von denen nicht wenige jener Bahnverbindung entbehren, viele aber auf die Personenschiffahrt als eines der wichtigsten Hilfsmittel zur Pflege des Fremdenverkehres angewiesen sind. So nothwendig für diese Orte die Personenschiffahrt ist, so steht andererseits ebenso fest, dass diese Personenschiffahrt ihre Kosten nicht zu decken vermag, weil eben der Massenverkehr sich der rascheren Eisenbahn umsomehr zuwendet, je mehr dieses Eisenbahnnetz sich ausgestaltet, die Personenschiffe also auf einen geringeren Verkehr angewiesen sind. Das Deficit der Personenschiffahrt auf der oberen Donau beträgt K 400.000. Sofern also aus der Subvention dieses Deficit gedeckt wird, ist die Subvention eine Unterstützung des Verkehres in diesen Gebieten zweier Kronländer, und da diese beiden Kronländer Ober- und Niederösterreich die relativ Meistbesteuerten sind, ist ihnen diese Subvention wohl zu gönnen. Gerade hinsichtlich des Personenverkehres bedeute der Vertrag wesentliche Verbesserungen, die sich mit den Wünschen des oberösterreichischen Landtages decken, der in dem Vertrage einen zehnjährigen Kampf um bessere Schiffahrtsverhältnisse auf der oberen Donau gelöst sieht. Rechnet man diese K 400.000 von der Subvention ab, so verbleiben K 800.000 als Entgeld für die übrigen Vortheile, welche die Vorlage bietet. Diese Vortheile gipfeln in einer, wenn auch beschränkten Einflussnahme auf die Gesellschaft, die immerhin jenen Betrag von K 800.000 weitaus aufwiegen. Redner stimme der Vorlage zu, und zwar in der Ueberzeugung, dass eine energische Ausnützung der im Vertrage dem Staate eingeräumten Machtmittel genügen könne, bestehende Uebelstände abzustellen.

Abg. Pernerstorfer beantragt die Aufnahme folgender Bestimmung als Artikel III des Gesetzes: „Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft unterwirft sich den durch das Gesetz vom 8. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 22, aufgestellten Bestimmungen des VI. Hauptstückes der Gewerbe-Ordnung (gewerbliches Hilfspersonal) in Hinsicht auf alle jene ihrer Angestellten, die nicht im Sinne des Gesetzes vom 17. December 1862, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1863 (zur Einführung des Handelsgesetzbuches), zu den Handlungsgehilfen gehören."

Abg. Kaiser erklärt, dass er für den Vertrag, sollte er keine entsprechenden Abänderungen erfahren, nicht stimmen könne, da die landwirthschaftlichen Interessen allzu wenig Berücksichtigung finden. Man könne sich wohl nicht grundsätzlich gegen eine Subventionirung der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft aussprechen, es sei die Erhaltung eines ausreichenden Schiffahrtsverkehres auf der Donau für Oesterreich nothwendig. Es müsse jedoch verhindert werden, dass die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in ihrem Tarifwesen die österreichische Landwirthschaft schädige, wie dies ein Blick auf die derzeitigen Tarife erweist. Redner fordert in einem Antrage die Abänderung des § 2 im Sinne der Feststellung der vollen Tarifhoheit des Staates und die Aufhebung der derzeit bestehenden Freilager für Getreide und Mahlproducte. Vor § 7 fordert Redner die Aufnahme eines neuen Paragraphen, in welchem der Regierung das Recht gewahrt wird, bei Aufhebung der ungarischen Transportsteuer über die Verwendung der dadurch für die Gesellschaft eintretenden Ersparniss zu Zwecken der Schiffahrts-Unternehmung zu verfügen. Weiter verwahrt er sich dagegen, dass etwa die Aufhebung der Transportsteuer durch die Befreiung der ungarischen Papiere von der Rentensteuer theuer erkauft und dadurch die Landes-Hypothekaranstalten geschädigt werden. Im § 2 fordert er endlich eine bestimmte Feststellung dahin, dass die von Oesterreich subventionirte Schiffahrts-Gesellschaft ihren Materialbedarf und ihre sonstigen Erfordernisse in Oesterreich decken müsse.

Handelsminister Freiherr von Call reagirt zunächst auf die verschiedenen Anfragen des Abgeordneten Dr. Steinwender und bespricht in diesem Zusammenhange die Frachten, welche durch die Gesellschaft nach dem Auslande befördert werden.

Was die Befürchtungen anlangt, welche der erwähnte Abgeordnete aus der Nationalität des Directors des Unternehmens abzuleiten glaubte, so konnte der Minister constatiren, dass es ein wesentliches Verdienst von Ullmann's war, wenn die Gesellschaft heute neugekräftigt vor uns steht, und dass die Staatsbürgerschaft desselben ihn nie daran gehindert hat, österreichische Interessen seiner Gesellschaft aufs Nachdrücklichste zu verfolgen.

Sodann kommt der Minister auf die Frage der Freilager zu sprechen und constatirt, dass dieselbe auf breiterer Basis zu behandeln sein wird, weil auch die Eisenbahnen derartige Freilager halten. Hinsichtlich der socialpolitischen Anregungen des Abgeordneten Pernerstorfer führt der Minister aus, dass er denselben der Sache nach zwar sympathisch gegenübersteht, dass ihre Durchführung aber einem Specialgesetze vorzubehalten wäre, weil es wohl unangängig ist, ein verschiedenes Regime auf der Donau und auf der Elbe zu etabliren. Die Regierung werde daher durch entsprechende Erhebungen über die Lage der Bediensteten des Schiffahrtsbetriebes die Unterlage für eine derartige legislative Action schaffen. Der Handelsminister knüpft zum Schluss an seine Wahrnehmungen über die Wirksamkeit der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft im Orient an, welche er in einer früheren Berufsstellung auf dem Balkan machen konnte, und betont die bedeutsame politische Stellung, welche sich die Gesellschaft auf dem Balkan errungen hat.

Auf Antrag des Abg. von Henzel wird die Debatte geschlossen.

Es sprechen noch die Abgeordneten Freiherr von Morsey, Freiherr von Schwegel und Dr. Kramář, worauf die Verhandlung abgebrochen und die Sitzung geschlossen wird.

In der am 3. Juni unter dem Vorsitze des Obmannes Dr. Kathrein in Anwesenheit Sr. Excellenz des Herrn Handelsministers Freiherrn von Call abgehaltenen Sitzung des Budgetausschusses des Abgeordnetenhauses wurde die Berathung über die Regierungsvorlage, betreffend die Erneuerung des Vertragsverhältnisses mit der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, zu Ende geführt.

Abg. Berger spricht im Namen der Alldeutschen Vereinigung in schärfster Weise gegen die Vorlage und nennt die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vertragsbrüchig, da sie über den § 11 des früheren Vertrages einfach hinweggegangen sei. Er kritisirt die jetzige Leitung der Gesellschaft und stellt schliesslich den Antrag auf Uebergang zur Tagesordnung.

In der Generaldebatte spricht noch Abg. Dr. Lemisch.

Berichterstatter Abg. Ritter von Vukovič constatirt, dass eigentlich die Mehrheit des Ausschusses gegen das Uebereinkommen mit der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft keine principiellen Einwendungen erhoben hat, und betont, dass es in wirthschaftlicher Hinsicht von unermesslichem Schaden wäre, wollte Oesterreich auf den Donauverkehr verzichten. Er resumirt sodann die von den einzelnen Rednern vorgebrachten Ausführungen und betont, dass eine möglichst rasche und einmüthige Annahme der Regierungsvorlage erwünscht wäre, und zwar insbesondere in Hinblick auf den bevorstehenden Abschluss des Ausgleiches mit Ungarn. Wenn dieser Ausgleich auch nicht zustande käme, so werde Oesterreich durch dieses Uebereinkommen stets das Mittel haben, den Weg von Passau nach Sulina durch Ungarn freizuerhalten.

In der Specialdebatte stellt Abg. Freiherr d'Elvert zu Artikel II folgenden Zusatzantrag:

„Im Falle, als während der Giltigkeitsdauer des beigedruckten Uebereinkommens die ungarische Transportsteuer aufgehoben oder herabgesetzt werden sollte, wird die k. k. Regierung verpflichtet, die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zu verhalten, einen dem hiedurch entstehenden Entfalle von Ausgaben ungefähr gleichkommenden, nach dem Durchschnitte der drei letzten Jahre zu berechnenden Betrag dazu zu verwenden, um einen Theil der Kosten der Erstellung der im Sinne des § 3 des Uebereinkommens besonders zu ermässigenden Exporttarife zu decken."

Er erklärt, nur im Falle der Annahme dieses Antrages für die Vorlage stimmen zu können.

Bei der Abstimmung wird die Regierungsvorlage unter Ablehnung aller im Laufe der Debatte gestellten Anträge unverändert angenommen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Project für die Canalisirung des Betriebsbahnhofes Grinzing: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie Prüfung vom Standpunkte der Wiener Bauordnung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 28. Mai 1902 die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, rücksichtlich des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Projectes für die Canalisirung des Betriebsbahnhofes Grinzing in Gemässheit des § 18 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Prüfung vom Standpunkte der Bauordnung für die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien anzuordnen. [E.-M.-Z. 20.450.]

Localbahn Kimpolung-Dorna watra. (Schleppbahn von der Haltestelle Dorna watra-Bad zur Dampfsäge in Dorna watra; Bauvergebung.) Der Verwaltungsrath der Bukowinaer Localbahnen in Czernowitz hat die Bauarbeiten für die Schleppbahn vom Ende der Haltestelle Dorna watra-Bad der im Bau befindlichen Localbahn Kimpolung Dorna watra bis zur Dampfsäge in Dorna watra an die Bauunternehmung Heinrich Rabas, Carl & Em. Tauber vergeben. [E.-M.-Z. 22.752.]

Localbahn Nixdorf-Rumburg—Schönlinde. (Detailpläne für das Mauerwerk und die Eisenconstruction der Strassenüberfahrt in km 18·5/6.) Die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten, mit der Zustimmungsclausel der Direction der k. priv. Böhmischen Nordbahn versehenen Detailprojecte für das Mauerwerk und die Eisenconstruction der in km 18·5/6 der Localbahn Nixdorf-Rumburg-Schönlinde, und zwar in der Station Rumburg nächst der Ausfahrt gegen Georgswalde, bezw. vor der bestehenden hölzernen Ueberfahrtsbrücke senkrecht gegen das durchlaufende Geleise der Station Rumburg zu errichtenden definitiven eisernen Ueberfahrtsbrücke von 13·2 m Lichtweite, welche als Ersatz der vorerwähnten, im Zuge des Gemeindefahrweges $\left(\text{Parz. Nr. } \frac{2717}{1} \text{ und } \frac{2713}{3}\right)$ liegenden Holzbrücke zu dienen hat und nach dem genehmigten Protokolle der politischen Begehung (ddo. Nixdorf, den 16. October 1899) als Ueberfahrtsbrücke II. Classe mit 6·0 m Breite bestimmt wurde, sind vom k. k. Eisenbahnministerium zur Ausführung genehmigt worden. [E.-M.-Z. 19.007.]

Localbahn Stammersdorf-Auersthal. (Normalpläne für den Oberbau.) Die vom niederösterreichischen Landes-Eisenbahnamte vorgelegten Normalpläne, und zwar a) für die Vertheilung des Oberbaumateriales im currenten Geleise, b) für Geleiseverbindungen für den Winkel von 7 Grad und c) für die Vertheilung der Oberbaumaterialien in den Weichenanlagen, welche beim Bau der Localbahn Stammersdorf-Auersthal zur Anwendung kommen sollen, wurden vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt. [E.-M.-Z. 20.787.]

Localbahn Laun-Libochowitz. (Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Die k. k. General-Direction der österreichischen Eisenbahnen wurde beauftragt, in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung für die nunmehr fertiggestellte normalspurige Localbahn Laun-Libochowitz vorzunehmen; gleichzeitig wurde dieselbe ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Ergebnisses der genannten Amtshandlung, den Benützungsconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu ertheilen. [E.-M.-Z. 22.432.]

Schmalspurige Localbahn Gmünd—Gross-Gerungs. (Typenplan für offene Objecte mit Holzconstruction und 0·5 m Lichtweite.) Der vom niederösterreichischen Landes-Eisenbahn-Amte vorgelegte Typenplan für die auf der schmalspurigen Localbahn Gmünd—Gross-Gerungs auszuführenden offenen Objecte mit Holzconstruction und 0·5 m Lichtweite wurde unter gewissen Vorschreibungen vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt. [E.-M.-Z. 18.885.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Gmünd: Errichtung der Personenhaltestelle „Absberg".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien befürwortete Errichtung einer Personenhaltestelle „Absberg" zwischen der Station Absdorf-Hippersdorf und der Haltestelle Tiefenthal bei Wächterhaus Nr. 34 in km 46·2·5 der Linie Wien—Eger genehmigt. [E.-M.-Z. 21.449/20.]

Localbahn Mori-Arco-Riva. (Stationsnamenänderung.) Ab 1. Juli wird die Bezeichnung der Station Nago auf „Nago-Torbole" abgeändert.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat, wie „Vasuti és közlekedési közlöny“ berichtet, den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Local- und Strasseneisenbahnen mit Dampf-, eventuell elektrischem Betriebe ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 19. März 1902, Z. 17.884, dem Grossgrundbesitzer Béla Fay in Puszta-Monostor und Consorten:

a) Für eine von der Centralstation Szolnok der kgl. ungarischen Staatsbahnen, sowie der von ihr betriebenen, dort ausmündenden Localeisenbahnen ausgehende über die Jagyva-Brücke führende und dies- und jenseits derselben sich mit Benützung entsprechender Strassenzüge im Bereiche der kgl. Freistadt Szolnok verzweigende, und zwar an zwei Punkten den Central-Güterbahnhof der Station Szolnok berührende;

b) für eine von der zukünftigen Station „Szolnok Güterbahnhof“ der Linie a) ausgehende und von dort aus diesen an einem geeigneten Punkte mit dem innerstädtischen Strasseneisenbahnnetze verbindende, auf beiden Linien des Netzes für den Personen- und Güterverkehr einzurichtende normalspurige Local-, eventuell Strasseneisenbahn mit Dampf- oder elektrischem Betrieb, auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 20. März 1902, Z. 18.173, der Direction der Budapester Firma „Rézvénytártaság villámos és közlekedési vállalatok számára“ (Actiengesellschaft für elektrische und Verkehrs- [Eisenbahnbau-] Unternehmungen) für:

a) Ein vom Hauptbahnhofe Györ (Raab) der Hauptlinie Budapest—Kelenföld—Györ—Bruck a. d. L. (—Wien) und der Hauptlinie Györ—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger) — Fehring (—Graz) der kgl. ungarischen Staatsbahnen, der in ihrem Betrieb stehenden Localbahn Györ—Intas—Uj-Dombovár und der im Eigenbetrieb ihrer Direction stehenden Eisenbahn Györ—Sopron (Oedenburg) —Ebenfurth ausgehendes, im Bereiche der Gemarkung der kgl. Freistadt Györ mit Benützung entsprechender Strassenzüge sich verzweigendes Strasseneisenbahnnetz mit elektrischem Betriebe;

b) ein von einem geeigneten Punkte des innerstädtischen Strasseneisenbahnnetzes abzweigendes, bis zur Agentie und der Donau-Landungsstation Györ der „Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ führendes und diese durch Vermittlung der Anschlusslinien des Netzes a) gleichfalls mit der Eisenbahn-Hauptstation Györ verbindendes, normalspuriges, mit elektrischer Kraft zu betreibendes Strasseneisenbahnnetz auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ausgabe von Rundreisekarten von Wien nach Stationen der die Gebiete der „Hohen Tátra“ berührenden Eisenbahnlinien.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart im Einvernehmen mit den Directionen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft („Steg“), dass im Interesse des die Gebiete der „Hohen Tátra“ besuchenden Publicums in den Stationen Wien Nordbahnhof oder Staatsbahnhof, sowie im Fahrkarten-Stadtbureau der kgl. Ung. Staatseisenbahnen in Wien (Kärnthnerring, Grand Hotel) und in den Reisebureaux Thos. Cook & Son (I. Stefansplatz 2), Schenker & Co. (I. Schottenring 3) und Nagel & Wortmann (I. Operngasse) ermässigte, 45 Tage giltige Rundreise-Fahrscheinhefte ausgegeben werden, welche zur Fahrt mit Schnellzügen von Wien Staatsbahnhof oder Nordbahnhof über Marchegg—Zsolna—Csorba—Csorbató—Csorba—Poprád-Felka—Kassa oder Dobsina—Budapest—Marchegg—Bruck a. L. nach Wien Steg-Nordbahnhof berechtigen. Die Fahrt zwischen Poprád-Felka und Budapest kann wahlweise entweder über Kassa oder Dobsina erfolgen. Bei der Fahrt über Dobsina hat der Reisende für die Beförderung von Poprád-Felka nach Dobsina oder umgekehrt die in das Rundreise-Fahrscheinheft nicht einbezogenen diesbezüglichen Karten an den Cassen der vorangeführten beiden Stationen zu lösen.

— (Projectirte Vermehrung der Zonen im Personenverkehre.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat, wie „Pester Lloyd“ berichtet, dem kgl. ungarischen Handelsminister einen Vorschlag unterbreitet, demzufolge unter möglichster Beschränkung der auch zu Missbräuchen führenden Fahrbegünstigungen die gegenwärtig bestehenden 14 Zonen um zwei, eventuell drei Zonen mit mässig erhöhten Fahrpreisen vermehrt werden, wobei die Fahrpreise noch immer wesentlich billiger wären, als die Fahrpreise anderer Bahnen bei denselben Entfernungen. Die Stichhältigkeit dieses Vorschlages ist durch den ziffernmässig constatirten Nachweis motivirt, dass die Einnahmen aus dem Personenverkehre sich im abgelaufenen Jahre auf den Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ziemlich ungünstig gestaltet haben. Die Gesammteinnahmen aus dem Personenverkehre betrugen bei einem Betriebsnetze von 8034 km 48·5 Millionen Kronen und übertreffen die Einnahmen aus dem Personenverkehre im Jahre 1896 — dem Millenniums-Ausstellungsjahre — um nur eine halbe Million Kronen, wobei zu bemerken ist, dass das Betriebsnetz seit dem genannten Jahre eine Vergrösserung von 200 km erfahren hat. Dem Jahre 1900 gegenüber resultirte im Jahre 1901 eine Mehreinnahme um 1·4 pCt., während die Steigerung in der Anzahl der Reisenden 2 pCt. betragen hat, nachdem 34,800.000 Reisende befördert wurden. Demgegenüber ist zu berücksichtigen, dass infolge der Einführung von neuen und schnell verkehrenden Zügen die Anzahl der Personenzugskilometer um nahezu 15 pCt. zugenommen hat und beinahe gleich ist jener der Lastzugskilometer, die Einnahmen aus dem Frachtenverkehre jedoch die dreifache Höhe jener aus dem Personenverkehre ausmachen, daher der Personenverkehr derzeit de facto keinen oder einen nur minimalen Nutzen bringt. Diese Annahme gewinnt umsomehr an Boden, als in den letzteren Jahren die Betriebsausgaben, ähnlich wie bei den übrigen Bahnen, hauptsächlich infolge der grösseren Personalausgaben, eine wesentliche Erhöhung erfahren haben, dass ferner auf den Ungarischen Staatsbahnen in letzterer Zeit sehr kostspielige Investitionen im Interesse der Steigerung der Verkehrssicherheit und Schnelligkeit durch Beschaffung von neuen Wagen und Locomotiven, Erbauung neuer Aufnahmsgebäude, Legung von Geleisen, Errichtung von Signalstationen u. s. w. gemacht wurden, und demzufolge die Ausgaben für Capitalszinsen und für die Erhaltung und Manipulation bedeutendere geworden sind. Die Reineinnahmen aus dem Personenverkehre sind daher namentlich infolge der ausserordentlich billigen Sätze für grosse Entfernungen des bestehenden Zonentarifes derart gesunken, dass unbedingt Alles aufgeboten werden muss, um diese Einnahmen zu vermehren. Die Sterilität des Ergebnisses ist ferner auf den Umstand zurückzuführen, dass zahlreiche Fahrbegünstigungen für immer weitere Kreise des Publicums ins Leben getreten sind, welche bei Schaffung des Zonentarifes nicht contemplirt waren. Der Anschauung der Direction zufolge wird die mässige Restringirung der derzeitigen Ausdehnung der Zonen und die Schaffung zweier oder dreier neuen Zonen für den Fernverkehr das reisende Publicum in nur geringem Ausmasse belasten, dabei aber die Ziffer der Einnahmen entsprechend erhöhen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Erlass, betreffend die Concessionsurkunden über den Bau und Betrieb von Privateisenbahnen hinsichtlich der Schliessung von Verträgen.) Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat in einem an die Eisenbahncommissäre gerichteten Erlass Folgendes bestimmt: In den Concessionsurkunden über den Bau und Betrieb von Privateisenbahnen wird vorgeschrieben, dass die gesammte Leitung der Bau- und Betriebsverwaltung dem Vorstande der Eisenbahn-Gesellschaft oder einem obersten Betriebsleiter übertragen werden muss, dessen Wahl und Geschäftsordnung der ministeriellen Genehmigung bedarf und der für die Geschäftsführung, insoweit sie der staatlichen Beaufsichtigung unterliegt, der Aufsichtsbehörde verantwortlich ist. Diese Vorschrift bildet die Grundlage für die wirksame Ausübung der staatlichen Aufsicht über die ordnungsmässige Betriebsführung und zugleich für die zum Schutze der öffentlichen Interessen nothwendige persönliche Verantwortlichkeit der Betriebsleiter. Dem concessionirten Eisenbahnunternehmer oder seinen gesetzmässigen Vertretern steht nicht das Recht zu, ohne Weiteres Verträge zu schliessen, die gegen diese grundlegende Concessionsvorschrift verstossen oder ihre Wirksamkeit zu beeinträchtigen geeignet sind. Vielmehr bedürfen Verträge, durch welche das ertheilte Concessionsrecht auf einen Anderen übertragen oder der Betrieb einem Anderen überlassen werden soll, der landesherrlichen Bestätigung. Da diese der Ertheilung einer neuen Concession gleich zu achten ist, so kann einem Antrag auf diese Bestätigung nur dann näher getreten werden, wenn seitens des Betriebsunternehmers die für die Concessionirung von Privateisenbahnen überhaupt massgebenden Voraussetzungen erfüllt sind, wie es bei öffentlichen Corporationen und Eisenbahn-

Gesellschaften der Fall ist. Im Uebrigen können zwischen dem concessionirten Eisenbahnunternehmer und anderen Personen in Bezug auf die Betriebsverwaltung nur Verträge geschlossen werden, die auf bestimmte Leistungen für den Betrieb gerichtet sind, hauptsächlich eine finanzielle Seite zum Gegenstande haben, deshalb als Verträge ausschliesslich privatrechtlicher Natur, wie schon wiederholt erklärt worden ist, für den Verkehr mit Staatsbehörden nicht in Betracht kommen und von ihnen unberücksichtigt zu lassen sind. Es darf insbesondere durch Vereinbarungen der letzteren Art die Leitung der Betriebsverwaltung in keinem Falle auf andere Personen übertragen werden als Diejenigen, welche nach Vorschrift der Concessionsurkunde oder eines entsprechenden landesherrlichen Erlasses der Aufsichtsbehörde für die Betriebsführung verantwortlich sind.

Deutsches Reich. (Eutin-Lübecker Eisenbahn: Aus dem Geschäftsberichte für 1901.) Nach dem Geschäftsberichte obiger Eisenbahn wurden im Jahre 1901 befördert: 615 433 Personen einschl. Militär, 1653 Tons Reisegepäck, 21.148 Stück Vieh und 84.698 Tons Güter aller Art ausschl. Betriebstransporte, Post und Militärgut. Die Einnahmen betrugen: im Personenverkehre Mk. 378.521 (gegen 1900 plus Mk. 9682), im Güterverkehre Mk. 222.506 (— Mk. 4131) und aus sonstigen Quellen Mk. 29.507 einschl. Wagenmiethen und Vortrag (+ Mk. 2807), zusammen Mk. 630.534 und für das Kilometer Mk. 15.431. Bei Vergleichung der Einnahmen für 1901 mit denen für 1900 ergibt sich also für das vorliegende Betriebsjahr eine Mehreinnahme von Mk. 8359. Die Betriebsausgaben betrugen Mk. 487.801 (Mk. 771.488 im Vorjahre), so dass sich ein Ueberschuss von Mk. 142.733 (Mk. 144.987) und nach Abzug von restlichen Mk. 205 für Rücklagen ein solcher von Mark 142.528 (Mk. 142.680) ergibt. Hiezu kommen die Zuschüsse von Seiten der Staatscassen mit Mk. 53.090 (Mk. 53 226) und stellt sich der Ueberschuss auf Mk. 195.618 (Mk. 195.906), welcher folgende Verwendung finden soll: Zur Verzinsung der Prioritätsobligationen Mk. 108.200, zur Tilgung der Prioritätsobligationen Mk. 31 200, zur Zahlung der Eisenbahnsteuer Mk. 4007, zur Zahlung einer Dividende von 2 pCt. an die Actien lit. a Mark 48 000, zur Rücklage in den Bilanz-Reservefonds 5 pCt. von Mk. 56.218 = Mk. 2811, Vortrag auf neue Rechnung Mk. 1400.

— (Elmshorn-Barmstedter Eisenbahn: Aus dem Geschäftsberichte für 1901.) Nach dem Geschäftsberichte der Elmshorn-Barmstedter Eisenbahn für das abgelaufene Geschäftsjahr, das sechste seit dem Bestehen der Bahn, hat dieselbe zum erstenmale einen Ueberschuss geliefert, und zwar in der Höhe von Mk. 5098·78, während im vorigen Jahre der Pächter der Bahn noch einen Zuschuss von Mk. 152 und im vorvorigen Jahre sogar einen solchen von Mk. 3957·97 zu leisten hatte. Die Bahn hat im abgelaufenen Jahre 155.192 Personen befördert gegen 150.103 im Vorjahre. Im Viehverkehre wurden 9381 Stück befördert gegen 8539 im Vorjahre. In der Güterbeförderung betrug das Gesammtgewicht der beförderten Waaren 13.811.322 kg gegen 11,041.295 kg im Vorjahre. Die Gesammteinnahmen betrugen Mk. 69.920·75 und die Gesammtausgaben Mk. 41.890·77 gegen Mk. 60.775·21 und Mk. 37.966·30 im Vorjahre. Der Pächter der Bahn, Regierungsbaumeister Steinfeldt in Berlin, hat laut Vertrag an die Actiengesellschaft, der die Linie gehört, jährlich Mk. 22.640 Pacht zu zahlen, sowie dem Reservefonds Mk. 1132 zuzuführen, was zusammen Mk. 23.772 ausmacht. Daraus ergibt sich für dieses Jahr ein Reingewinn des Pächters von Mk. 5098·78. Die gesammten Activa und Passiva der Bahn balanciren mit Mark 639.388·64. Wenn die kurze Strecke Elmshorn-Barmstedt nach erst sechsjährigem Bestehen bereits einen erheblichen Ueberschuss aufweist, so dürfte es ganz zweifellos sein, dass die projectirte Linie Barmstedt—Oldesloe nach ihrem Ausbau sich erst recht rentiren wird.

Deutsches Reich und Holland. (Ahaus-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft, Ahaus i. W.: Aus dem Geschäftsberichte für 1901.) Nach dem Geschäftsberichte obiger Eisenbahn-Gesellschaft für 1901 ist im Juli 1901 der Bau der Bahn in Angriff genommen worden; man hofft, dass die Bahn im Sommer 1902 an die Betriebsübernehmerin, die Holländische Eisenbahn-Gesellschaft in Amsterdam, übergeben werden kann. Der Grunderwerb in Holland ist, abgesehen von vier Eigenthümern, vollständig durchgeführt. Zwei der letzteren haben die Bauerlaubniss ertheilt. Hinsichtlich des Grunderwerbes in Preussen ist der Antrag auf Einleitung des Enteignungsverfahrens im Herbste 1901 gestellt worden. Auf das Actiencapital von 1·5 Mill. Mark sind bis jetzt Mk. 375.000 noch nicht eingezahlt worden. Die Gewinn- und Verlustrechnung weist einen Gewinn von Mk. 26.635 aus, der aus Zinsen stammt; diese Summe war noch für Zahlung von Zinsen für drei Vierteljahre auf die Actien Buchstabe A (1 Million Mark) zu verwenden, was am 1. April 1902 geschehen ist.

Deutsches Reich und Amerika. (Bezeichnung der Eisenbahnwagen mit Namen.) In Kangans „Ill. Werk-Ztg.“ findet sich ein Aufsatz über Dampfschiffe und Eisenbahnen, dem Folgendes entnommen wird: Kein Schiff sieht dem anderen gleich, wohl aber jeder Eisenbahnwagen dem anderen. In den Schiffen erblickt man Individualitäten und nennt sie mit Namen, während man sich begnügt, die Eisenbahnwagen zu numeriren, ohne sich weiter um den einzelnen Eisenbahnwagen zu kümmern. Dagegen bleibt der Name des Schiffes noch lange im Gedächtnisse des Reisenden. In jüngster Zeit sind die Nordamerikaner dazu übergegangen, auch die Eisenbahnwagen mit Namen zu benennen, aber ganz ausnahmsweise, nur die hervorragend, sozusagen individuell gebauten Personenwagen. Der Amerikazug des Prinzen Heinrich zählte 7 Wagen, und zwar führte er den Gepäck- und Rauchzimmerwagen „Utopia“, den Schlafwagen „Geronna“, den Speisewagen „Willard“, den Palastwagen „Iowa“ für die Vertreter der Polizei und Presse, wie für die Privatsecretäre und Photographen, den Palastwagen „Indiana“ für das Gefolge des Prinzen Heinrich, den Palastwagen „Ohio“ für die Spitzen der deutschen und amerikanischen Behörden, soweit sie den Prinzen begleiteten und den Aussichtswagen „Columbia“ für den Prinzen selbst. Dieser Wagen besass an seinem Ende eine Plattform, die beim Empfange von Abordnungen und Gästen benützt wurde.

Preussen. (Anderweite Festsetzung der Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen und Auflassung der Eisenbahn-Telegraphen-inspectionen.) Der „Staatsanzeiger“ veröffentlicht eine Verfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend eine anderweite Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen und Auflassung der Eisenbahn-Telegrapheninspectionen.

— (Erlass, betreffend Anfertigung der Uniformen der Eisenbahnbediensteten in eigener Regie.) Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat an mehrere Eisenbahn-Directionen die Anfrage gerichtet, ob die Anfertigung der Uniformen der Eisenbahnbediensteten in eigener Regie, mit der bereits verschiedentliche Versuche gemacht worden sind, sich zur allgemeinen Einführung empfehle. Die „Hamb. Nachr.“ bemerken hiezu: „Dass durch Herstellung der Uniformen in eigener Regie Ersparnisse zu erzielen sind, erscheint wohl kaum zweifelhaft, dagegen würde die dauernde Entziehung der Eisenbahn-Kundschaft mit ihrem Bedarf von über 100.000 Uniformen jährlich für die Uniformschneiderei, und zwar sowohl für die Unternehmer als für die Arbeiter, ein herber Schlag sein. Die interessirten Kreise bereiten daher, der „Post“ zufolge, eine Eingabe an das Ministerium gegen die Einführung der Herstellung von Uniformen in eigener Regie vor.

Preussen und Hessen. (Längenverhältnisse der vereinigten Preussischen und Hessischen Staatseisenbahnen.) Auf Grund der von den königlichen Eisenbahn-Directionen eingereichten Längennachweisungen, betreffend Längenverhältnisse der vereinigten Preussischen und Hessischen Staatseisenbahnen für das Rechnungsjahr 1901 (Länge der betriebenen Bahnstrecken) ergaben sich im Jahresdurchschnitt für Haupteisenbahnen 20.084·53 km, für Nebeneisenbahnen 11.013·94 km, für den Personenverkehr 30.329·11 km, für den Güterverkehr 30.977·73 km. Davon sind hessischer Besitz Haupteisenbahnen 711·80 km, Nebeneisenbahnen 301·55 km, für den Personenverkehr 1000 85 km und für den Güterverkehr 1013·35 km.

Bayern. (Neue Localbahn und Salondampfer zur Herreninsel.) Einer Mittheilung der „N. Fr. Pr.“ zufolge ist zugleich mit der bereits weit vorgeschrittenen Tieferlegung des Chiemsees eine neue Verkehrsverbindung nach der Herreninsel, auf welcher sich das herrliche Königsschloss Ludwig's II. befindet, geplant, und wird demnächst zum Baue gelangen. Das betreffende Consortium beabsichtigt den Bau einer Localbahn von Traunstein-Bergen, beziehungsweise Uebersee nach dem Herren-Chiemsee, und in Verbindung mit dieser Localbahn soll ein Salondampfer den weiteren Verkehr zur Herreninsel herstellen.

Sachsen. (Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen: Eröffnung neuer Bahnanlagen.) Am 2. Juni wurden die an der vollspurigen Hauptbahnlinie Dresden—Werdau zwischen den Bahnhöfen Niederwiesa und Chemnitz gelegenen neuerbauten Rangieranlagen in Hilbersdorf mit der Zweiglinie Küchwald — die einschliesslich der bisherigen Haltestellen-Anlagen zu Hilbersdorf die Benennung „Bahnhof Hilbersdorf“

erhielten — eröffnet. Am gleichen Tage wurden auch die neuen Güterzugsverbindungsstrecken der Linien Kieritzsch—Chemnitz und Riesa—Chemnitz nach den Hilbersdorfer Anlagen in Betrieb genommen. Die neuen Verbindungsstrecken, die nur dem Güterverkehre dienen, werden nach der „Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands" betrieben. Aenderungen treten vorläufig sowohl in der Personen- und Gepäcksabfertigung, wie auch in den Personen-, Gepäcks- und Gütertarifen nicht ein. Oeffentlicher Güterverkehr findet auf Bahnhof Hilbersdorf nicht statt.

Schweden. (Westliche Centralbahn, Eisenbahu-Actiengesellschaft.) Den „Hamb. Nachr." zufolge hat ein Consortium einen Antrag eingereicht, wegen Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft mit der Bezeichnung: „Westliche Centralbahn, Eisenbahn-Actiengesellschaft". Das Actiencapital soll mindestens 2·5 Millionen Kronen betragen, darf aber nicht 6 Millionen Kronen übersteigen. Die Actien lauten auf K 100·— per Stück.

Russland. (Russische Schienenbestellungen.) Dem „Reuter'schen Bureau" wird aus St. Petersburg gemeldet, dass nach dem „Novosti" russische Eisenwerke von der Regierung Bestellungen auf 15,000.000 Puds Schienen zum Preise von 1 Rubel 25 Kopeken per Pud erhielten.

Korea. (Baubeginn der Eisenbahn von Söul über Pochjönjan zur chinesischen Grenze.) Wie der „Köln. Ztg." aus Söul gemeldet wird, hat die Koreanische Regierung den Bau der Eisenbahn, die von Söul über Pochjönjan zur chinesischen Grenze führen soll, begonnen. Zu den Erbauern gehören auch französische Officiere.

Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft. (Aus dem Geschäftsberichte 1901.) Für das verflossene Betriebsjahr 1901 wird — die noch ausstehende Genehmigung des russischen Finanzministeriums vorausgesetzt — der bevorstehenden Generalversammlung der Actionäre nachstehende Vertheilung des Reingewinnes in Vorschlag gebracht werden: Die Roheinnahmen für das Betriebsjahr 1901 betragen R. 18,571.044. Davon kommen in Abzug: die Betriebsauslagen, in Summa R. 12,751.147, 2·5 pCt. der Roheinnahmen für den Erneuerungsfonds R. 464.276, die dem Staat laut § 3 der Concessionsurkunde zustehende Rente R. 250.000, zusammen R. 13,465.423, bleibt an Reingewinn Rubel 5,105.621. Rückerstattung auf Grund des § 12 des Zusatzes zum Concessionsvertrage der Tilgungsrate vom Actiencapitale der II. Serie R. 927.511, zusammen R. 6,033.132. Die Ausgaben für Verzinsung und Tilgung betragen R. 3,453.352, der Reinertrag beziffert sich sonach auf R. 2,579.780. Davon sind abzuschreiben: Zusatzrente an den Staat R. 275.000, zur Tilgung der Actien R. 338.400, für den Reservefonds R. 108.711, Dividende zu R. 6 für jede nicht verloste Actie R. 1,165.338, Dividende zu R. 3 für jede verloste Actie R. 167.331, vertragsmässiger Gewinnantheil der Directoren R. 29.099, Jubeljahrsgratificationen an die Beamten R. 7533, Zusatzgratification an die Beamten R. 63.368, zusammen R. 100.000, im Ganzen R. 2,204.780, bleiben zur Vertheilung unter die Regierung und die Actionäre R. 375.000. Antheil der Regierung R. 187.500. Es wird die Zuerkennung einer Ergänzungsdividende von 75 Kop. von sämmtlichen verlosten nnd unverlosten Actien vorgeschlagen werden.

China. (Betrieb und Baufortschritt der Eisenbahn Peking-Hankou.) Der vor einigen Monaten von dem Peking-Hankou-Syndicat nach China entsendete französische Chefingenieur Bousigues, dessen Aufgabe darin bestand, die fertigen und im Bau begriffenen Arbeiten in Augenschein zu nehmen, den Kostenvoranschlag für die noch fehlenden Strecken der grossen französisch-belgischen Hauptverkehrsader, welche „Le Grand Central Chinois" genannt wird und bei der grosse französische Capitalien betheiligt sind, aufzustellen, ist dem „Journ. des transp." zufolge zu nachstehenden Ergebnissen gelangt. Am 1. December 1901 waren 507 km Bahn bereits fertiggestellt, theils gingen sie ihrer baldigen Fertigstellung entgegen, wozu noch eine Summe von Frcs. 5,450.000 erforderlich sein werde. Es sind dies die Linien Peking—Paotingfu—Tschentingfu mit Abzweigung von Liontiho nach Chokotien, zusammen 283 km, uud die Strecke Hankou—Syniang (222 km). Die noch nicht in Angriff genommenen 753 km zwischen Tschentingfu und Syniang, die aber voraussichtlich bis znm 1. Jänner 1906 fertiggestellt werden, erfordern noch eine Summe von 100 Millionen Francs. Die erforderliche Gesammtsumme von Frcs. 105,450.000 setzt sich aus folgenden Geldern zusammen: Die Gesellschaft hat von der chinesischen Regierung als Ersatz für die während der Unruhen im Jahre 1900 entstandenen Schädigungen Frcs. 26,312.413, ferner den Rest des für diese Bahn festgesetzten Beitrages, nämlich Francs 27,216.000, erhalten; dazu muss die chinesische Regierung die Zinsen dieser beiden Summen in der Höhe von etwa Francs 3,900.000 zahlen. Ausserdem kann die Gesellschaft auf den Rest der Anleihe vom Jahre 1898, der sich auf Frcs. 41,175.000 beläuft und der von dem Syndicat am 22. März 1902 ausgegeben ist, rechnen. Eine Anweisung an den chinesischen Staatsschatz in der Höhe von 7 Millionen Francs, zahlbar am 1. August 1903, kommt auch noch hinzu, so dass sich nach Zusammenzählung aller dieser Gelder eine Summe von Frcs. 105,603.413 herausstellt. Dazu kommen noch die Einnahmen aus dem Betriebe der immer zahlreicher werdenden Theilstrecken der Gesammtlinie, die, nach den Ergebnissen der beiden schon betriebenen Linien Peking—Paotingfu und Paotingfu—Ting-tschou zu schliessen, bedeutend sein werden. Die 152 km lange Bahn Peking—Paotingfu hat im August 1901 eine Gesammteinnahme von Frcs. 78.725, im September 1901 eine solche von Frcs. 104.217·50, die Linie Paotingfu—Ting-tschou im August eine Einnahme von Frcs. 7125, im September eine solche von Frcs. 9527 ergeben. Der Personen- und Güterverkehr ist gleichfalls vom August bis zum September sehr gewachsen und wird sich voraussichtlich immer mehr steigern. Zum Schlusse spricht Herr Bousigues seine Ansicht dahin aus, dass, wenn innerhalb der nächsten vier Jahre nichts Störendes dazwischen kommt, voraussichtlich die ganze Bahn von Peking nach Hankou am 1. Jänner 1906 vollständig betriebsfähig und zur Erreichung dieses Zweckes keine neue Anleihe erforderlich sein wird.

Schiffahrt.

Deutsches Reich. (Stapellauf des Dampfers „Schleswig" für den Norddeutschen Lloyd.) Wie die „Hamb. Nachr." mittheilen, lief am 10. Mai auf der Werft der Actiengesellschaft „Vulkan" in Stettin ein grosser Doppelschraubendampfer für den Norddeutschen Lloyd vom Stapel. Das Schiff, welches den Namen „Schleswig" erhielt, ist 137 m lang, 15·9 m breit und 12·2 m tief. Der Raumgehalt des Schiffes beträgt etwa 7000 Registertonnen Brutto. Der für die La Plata-Fahrt bestimmte Dampfer besitzt Einrichtungen für circa 150 Passagiere erster und 20 zweiter Classe und vermag ausserdem 1000 Zwischendecks-Passagiere zu befördern. Die Ausstattung wird eine äusserst elegante sein, wobei namentlich auf die Fahrt durch die Tropen besondere Rücksicht genommen ist. Grosse Sorgfalt ist ferner auf die Sicherheitsvorkehrungen gelegt worden. Das Schiff ist durch 10 eiserne Querschoten in 11 Abtheilungen getheilt. Die beiden Maschinen haben eine Stärke von zusammen circa 4500 Pferdekräften. Die Geschwindigkeit des Schiffes wird etwa 14 Meilen in der Stunde betragen.

— (Verordnung an die Schiffs-Aichbehörden, betreffend die Giltigkeit der Messbriefe.) Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat mit Rücksicht auf die bei den Schiffs-Aichbehörden eingetretenen Geschäftsüberhäufungen verfügt, dass die zuständigen Behörden ermächtigt sind, den im § 18 der Aichordnung für die Binnenschiffahrt auf den Wasserstrassen festgesetzten Zeitpunkt, mit dem die auf Grund der früheren Vermessungsvorschriften ausgestellten Messbriefe ihre Giltigkeit verlieren, bis zum 1. Juli dieses Jahres hinauszuschieben und auch die im § 17, Absatz 6 a. a. O., bezeichnete Frist bis dahin zu verlängern. Für Fahrzeuge, die vor Ablauf dieses Zeitpunktes behufs Ersetzung des bisherigen Messbriefes zwar angemeldet, vor dem 1. Juli d. J. aber nicht mehr geaicht werden, beträgt die Gebühr für die später erfolgende Vermessung Pfg. 3 von der Tonne Tragfähigkeit. Auf die Aichordnung für die Binnenschiffahrt auf der Elbe erstreckt sich vorstehende Verordnung nicht.

Statistische Mittheilungen, betreffend die Dampferflotten der Welt. In der letzten Aufstellung von Lloyds-Register über die Schiffsverluste von 1901 ist eine Tabelle über den Seedampferbesitz der zwölf hauptsächlichsten Schiffahrtsländer in Europa und Amerika beigegeben. Dieser Tabelle entnimmt ein deutsches Blatt Folgendes: In den zwölf Ländern sind 14.077 Dampfer mit 20,342.028 Brutto Registertonnen (Registertonne, das immer allgemeiner eingeführte Mass für die Tragfähigkeit der Seeschiffe = 100 englische Cubikfuss oder 2·8316 m³) vorhanden; es sind nur die grösseren Schiffe von 100 Bruttotonnen an aufgenommen. Von dieser Summe kommen auf England 7930 Dampfer mit 12,149.090 Bruttotonnen, davon 910 mit 635.391 t auf die britischen Colonien. An zweiter Stelle folgt Deutschland mit 1209 Dampfer und 2,159.919 t, an dritter Frankreich mit 662 Dampfern und 1,052.193 t, erst an vierter Stelle die Vereinigten Staaten von Amerika mit 690 Seedampfern und 878.564 t. Wenn in neueren

Aufstellungen von Amerika her eine wesentlich grössere amerikanische Tonnage angegeben wurde, so konnte diese nur durch Hinzurechnung der kleineren Fahrzeuge, der Flussschiffe und der erheblichen Flotte auf den grossen amerikanischen Binnenseen erreicht werden. Das nächste europäische Land ist Norwegen mit 806 Dampfern und 764.683 t; dann folgen der Reihe nach Spanien mit 422 Dampfern und 642.231 t, Italien mit 312 Dampfern und 540.319 t, Russland mit 496 Dampfern und 469.496 t, Holland mit 289 Dampfern und 467.209 t, Schweden mit 678 Dampfern und 418.550 t, Dänemark mit 369 Dampfern und 412.273 t und an letzter Stelle Oesterreich-Ungarn mit 214 Dampfern und 337.471 t.

Die Mercantilflotte des Erdballes am 1. Jänner 1902. (Flagge, Anzahl und Tonnengehalt der die Meere des Erdballes befahrenden Handelsdampfer und Segelschiffe.) Dem Berichte des Londoner Bureau „Veritas“ zufolge standen am 1. Jänner 1902 unter den Flaggen der seefahrenden Nationen dampfende und segelnde Mercantilschiffe mit einem 100 t, beziehungsweise 50 t überschreitenden Tonnengehalt im Dienste des internationalen transmarinen Welthandels (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 32 ex 1901), und zwar:

A. Dampfer mit mehr als 100 t Tonnengehalt:

Flagge	Anzahl der Dampfer	Tonnengehalt
Grossbritannien	5611	12,457.111
Deutschland	1115	2,430.206
Vereinigte Staaten von Nordamerika	747	1,369.410
Norwegen	758	779.398
Frankreich	560	1,079.683
Italien	329	671.804
Russland	570	550.250
Spanien	428	736.011
Schweden	562	425.365
Japan	366	518.893
Holland	269	505.790
Dänemark	329	433.779
Oesterreich-Ungarn	210	468.944
Griechenland	137	219.287
Diverse Staaten	410	440.000

B. Segler mit mehr als 50 t Tonnengehalt.

Flagge	Anzahl der Segler	Tonnengehalt
Grossbritannien	7134	2,352.378
Deutschland	966	536.744
Vereinigte Staaten von Nordamerika	3726	1,397.865
Norwegen	2002	883.934
Frankreich	1406	401.353
Italien	1533	510.887
Russland	2693	502.480
Spanien	602	100.889
Schweden	1542	288.546
Japan	1502	170.790
Holland	681	121.597
Dänemark	739	125.031
Oesterreich-Ungarn	119	27.752
Griechenland	925	181.473

Die Anzahl und der Tonnengehalt jener Schiffe diverser Flaggen, die nie oder nur ausnahmsweise in „Langer Fahrt“ segeln, somit keinen Antheil am Weltverkehr nehmen, konnte ebensowenig wie jene der Küstenfahrer registrirt werden.

Weltschiffahrt. (Statistik der Schiffsunfälle im Jahre 1901.) Dem Berichte des Bureau „Veritas“ zufolge ereigneten sich im Bereiche der Meere des Erdballes (mit Ausschluss jener der Schiffe der Cabottage) circa 1000 Schiffsunfälle zum Schaden der internationalen Handelsmarine. Von den hievon betroffenen: a) 732 Seglern gehörten 214 der englischen Flagge, 142 jener der Vereinigten Staaten von Amerika, 61 der französischen, 43 der russischen, 39 der schwedischen und 31 der deutschen Flagge an; b) 270 Dampfern gehörten 127 der englischen, 38 der deutschen, durchschnittlich je 15 der amerikanischen, französischen und spanischen, durchschnittlich je 6 der österreichisch-ungarischen, der holländischen, japanischen und russischen Flagge an. Der Untergang von 513 Schiffen erfolgte durch Sturm und Schiffbruch an den Küsten, hievon 31 durch Feuersbrunst, 190 durch Zusammenstösse, 77 durch Kesselexplosionen und die übrigen durch sonstige Unfälle.

Frankreich. (Mercantil-Schiffahrt im Jahre 1901.) Das Gewicht der durch die Schiffe der französischen Mercantil-Flotte und Schiffe fremder Flaggen im transmarinen Verkehr bewegten Güter betrug, wie „Veritas“ berichtet, im Jahre 1901 31,324.732 t gegenüber 31,254.740 t im Jahre 1900. Es ergab sich somit zu Gunsten des Jahres 1901 eine Zunahme um 69.993 t. Am Seeverkehr waren betheiligt, und zwar:

A. Im Importe, Gütertonnen.

	1901	1900
Französische Schiffe mit	4,783.209	4,678.506
Schiffe fremder Flaggen mit	13,405.794	13,681.942
Insgesammt Tonnen	18,199.003	18,360.448

B. Im Exporte, Gütertonnen.

	1901	1900
Französische Schiffe mit	4,505.131	4,332.585
Schiffe fremder Flaggen mit	8,622.599	8,561.707
Insgesammt Tonnen	13,115.730	12,894.292

Während das percentuelle Verhältniss des französisch-heimischen Schiffsverkehres im Vergleiche zu jenem durch fremde Flaggen vermittelten im Jahre 1900 sich auf 28·83 pCt. : 71·17 pCt. stellt, ergab dieses im Jahre 1901 29·67 pCt. : 70·33 pCt.

Den Verkehr der Haupthäfen der französischen Küsten betreffend (vergl. Vrdgs-Bl. Nr. 75 ex 1901) ergab dieser in Tonnen:

	1901	1900		pCt.
Marseille	9,204.440	+ 469.084	= +	5·37
Havre	3,881.371	+ 283.460	= +	7·87
Cherbourg	3,097.573	— 377.269	= —	10·85
Boulogne	2,580.007	— 36.856	= —	1·41
Bordeaux	1,766.163	— 151.406	= —	7·89
Dunquerque	1,716.549	+ 87.357	= +	5·36
Calais	1,336.832	— 25.237	= —	1·85
Rouen	1,135.724	— 30.850	= —	2·35

Der überwiegend bedeutendere Verkehr wickelte sich, wie seit jeher im Hafen von Marseille ab, dessen Umfang, Tiefe und Einrichtung in jeder Beziehung den Anforderungen der Grossschiffahrt entspricht. Nichtsdestoweniger gewärtigt man in nächster Zukunft eine wesentliche Besserung der commerciellen Verhältnisse in den Häfen der Westküste, und zwar dadurch, dass durch die Erweiterung ihrer Bassins, insbesondere aber durch deren Vertiefung die Hindernisse beseitigt wurden, welche derzeit die Möglichkeit der Einfahrt von Dampfern moderner Typen mit bedeutendem Tiefgange ausschliessen. Die Durchführung dieser Arbeiten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 74 und 82 ex 1901 und Nr. 25 ex 1902), deren Erfolg von besonderer Bedeutung für den commerciellen Verkehr mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika, England und Deutschland, d. i. speciell jener Staaten sein wird, die ihre Handelsmarine den modernen Anforderungen entsprechend umgestalten, soll ungesäumt und mit Beschleunigung durchgeführt werden.

Abbruch des ältesten Schiffes der Welt. Das älteste Schiff der Welt ist — wie einem englischen Blatte aus Teneriffa berichtet wird — dort verkauft und abgebrochen worden. Es ist dies das italienische Schiff „Anita“, welches im Hafen zu Genua registrirt ist. Die im Jahre 1548 in Genua gebaute „Anita“ ähnelte der „Santa Maria“ des Christof Columbus. Sie machte ihre letzte Reise Ende März 1902 von Neapel nach Teneriffa, also vor nur wenigen Wochen. Die „Anita“ war aussergewöhnlich kräftig gebaut und hat zahllose Stürme und Tornados in allen Theilen der Welt ausgehalten, aber sie war auch das langsamste Schiff auf dem Meere, denn sie gebrauchte 205 Tage zu einer Reise von Baltimore nach Rio de Janeiro.

[„Hamburger Nachrichten.“]

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Zufolge des Geschäftsberichtes der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft für das Betriebsjahr 1901 bestand der Schiffspark aus der gleichen Anzahl Dampfer und eiserner Schleppkähne wie im Jahre 1900, nämlich aus 9 Dampfern mit 3480 HP und 51 eisernen Kähnen. Die Anzahl der Ende 1900 vorhandenen 17 hölzernen Kähne hat sich aber durch Verkauf von 7 Kähnen auf 10 Stück reducirt.

Im Betriebsjahre waren 2 Dampfer ausser Betrieb; mit den übrigen Dampfern wurden in 23.104 Fahrstunden (1900: 24.959) 160.623 km (1900: 173.728) zurückgelegt; dieselben be-

wältigten im Ganzen 85,152.062 Tonnenkilometer gegenüber 91,471.068 Tonnenkilometern im Vorjahre.

Die 57 eisernen Kähne weisen einen Durchlauf von 331.044 km, die hölzernen Kähne einen solchen von 31.536 Kilometer auf.

Mit diesen Leistungen wurden 190.256 t gegen 184.682 t im Jahre 1900 verfrachtet.

Hieraus, sowie aus den Remorquirungen und verschiedenen Einnahmen ergab sich ein Gesammteinnahmenbetrag von Mark 1,341.300·62, mit dem nach Abzug der Betriebskosten, Zinsen und der Mk. 110.000 betragenden Abschreibungen in der Gesammthöhe von Mk. 1,136.469·96 ein Reingewinn von Mark 204.830·66 erzielt wurde. Dieser Ueberschuss wurde ebenso wie jener des vorigen Jahres im Betrage von Mk. 10.973·63 zur Herabminderung der bestehenden Unterbilanz verwendet.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 4. bis 10. Juni 1902.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

4. Juni, *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Metcovich", Capitän G. Kuezevich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

5. „ *) um 8½ Uhr Früh (Kildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän B. Bednarz, mit Berührung von Pola,[1] Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsendungen nach Bari.

6. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro). Dampfer „Sultan", Capitän G. Grando, mit Berührung von Rovigno, Pola,[1] Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

7. „ *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B). Dampfer „Danubio", Capitän M. Mareglia, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

10. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Selene", Capitän D. Mandich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7.10 Uhr Früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien. NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

5. Juni, Dampfer „Venus", Capitän U. Laneve } um
9. „ Dampfer „Venus", Capitän U. Laneve } Mitternacht

Vergnügungsfahrten nach Venedig.

4. Juni, um Mittag, Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän B. Bednarz.
8. „ 8 Uhr Früh, Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän B. Bednarz.

Levante und Mittelmeer.

5. Juni, um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Capitän R. Colledani, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

5. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Castore", Capitän E. Winterhalter, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus, Smyrna, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

8. „ um 11 Uhr Vorm. (Linie Triest-Alexandrien B), Dampfer „Carinthia", Capitän F. de Marocchino, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Alexandrien, Port Said, Beyruth, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Lattaquie, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen und Constantinopel.

8. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A) Dampfer „Polluce", Capitan A. Foresti, mit Berührung von Fiume,† Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Smyrna, Cesmé, Chios und Vathy.

10. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Styria", Capitän B. Badessich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Varna, Kustendje, Sulina, Galatz und Braila. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura, und Prevesa.

12. „ um 11½ Uhr Vorm. (Kildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Capitän A. Leva, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

12. Juni, um 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bombay**), Dampfer „Erzherzog Franz Ferdinand", Capitän A. Martinolich, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Rangoon und Calcutta.

25. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Nippon", Capitän G. Klausberger, [von Fiumet) am 21. Juni] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

Brasilien.

10. Juli, Dampfer „. . . . . ", Capitän . . . . . , mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

**) Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Italien und England. (Einrichtung einer neuen Dampferlinie.) Der „Tr. Ztg." zufolge wurde in Newcastle on Tyne eine neue Schiffahrtslinie „The Mediterranean Line" gebildet, welche alle 10 bis 15 Tage regelmässige Dampferfahrten zwischen den Tynehäfen (Northumberland) und den grossen Hafenplätzen an der Westküste Italiens (Genua, Livorno, Neapel, Messina, Palermo etc.) unternehmen soll. Diese Linie soll insbesondere Kohle nach Italien und italienische Agrarproducte nach der englischen Nordostküste möglichst schnell und ohne die bisher meist erfolgende Vertheuerung durch Umladespesen transportiren.

Bukowina. (Flossverkehr auf den Flüssen in der Bukowina im Jahre 1901.) Nach der von der k. k. Landesregierung in Czernowitz verfassten statistischen Zusammenstellung gestaltete sich der Flossverkehr auf den flössbaren Flüssen der Bukowina im Jahre 1901 nachstehend.

Dorna- und Bistritz-Fluss. Es verkehrten insgesammt 11.313 (1900: 10.757) Flösse mit einem Holzbestande von 1,131.300 (1900: 1,075.700) q und einer beigegebenen Ladung von 43.027 (1900: 37.739) q Sägewaaren. Längs der Strecke wurden 1900 (1900: 1959) Flösse mit einem Holzbestande von 190.000 (1900: 195.000) q zerschlagen; in das Ausland (Rumänien) gingen ab 9413 (1900: 8807) Flösse mit einem Holzbestande von 941.300 (1900: 880.700) q und einer beigegebenen Ladung von 43.027 (1900: 37.739) q.

Czeremosz- und Pruth-Fluss. Es verkehrten insgesammt 17.671 (1900: 11.640 Flösse mit einem Holzbestande von 1,767.100 (1900: 1,164.000) q und einer beigegebenen Ladung von 30.845 (1900: 48.600) q Sägewaaren. Von diesen 17.671 Flössen entfielen auf die weisse Czeremosz 8215, auf die schwarze Czeremosz 6000, auf die Putillówka 2456 und auf die vereinigte Czeremosz 1000. Längs der Strecke wurden 11.000 (1900: 7012) Flösse mit einem Holzbestande von 1,100.000 (1900: 701.200) q zerschlagen; in das Ausland (Russland) gingen ab 6671 (1900: 4628) Flösse mit einem Holzbestande von 667.100 (1900: 462.800) q und einer beigegebenen Ladung von 30.845 (1900: 48.600) q.

Der Gesammtflossverkehr in der Bukowina im Jahre 1901 belief sich daher auf 28.984 (1900: 22.397) Flösse mit einem Gesammtholzbestande von 2,898.400 (1900: 2,239.700) q und einer beigegebenen Ladung von 73.872 (1900: 86.339) q; von diesen gingen insgesammt in das Ausland ab 16.084 (1900: 13.435) Flösse mit einem Holzbestande von 1,608.400 (1900: 1,343.500) q und einer beigegebenen Ladung von 73.872 (1900: 86.339) q. Die beigegebene Ladung bestand durchgehends aus Sägewaaren.

Der Verkehr auf den Wasserstrassen Berlins im Jahre 1901. Während der Verkehr der durchgehenden Güter im Jahre 1901 eine Steigerung von 292.805 t aufweist, ist die Menge der angekommenen und abgegangenen Güter zurückgegangen.

Das Gesammtgewicht betrug in Tonnen:

	1891	1900	1901
a) durchgehende . .	427.587	801.336	1,094.141
b) angekommene .	4,777.073	4,781.210	4,608.123
c) abgegangene . .	396.668	672.561	558.506

Die Anzahl der Schiffe betrug:

	1891	1900	1901
a) durchgehende . .	4.215	4.130	5.620
b) angekommene .	46.599	55.427	52.087
c) abgegangene . .	45.754	54.513	51.227

Der gesammte locale Güterverkehr, der die angekommenen und abgegangenen Güter umfasst, betrug in Tonnen:

1891	1900	1901
5,173.741	5,453.771	5,166.629

Die Anzahl der angekommenen Personendampfer ist von 4269 auf 4891 gestiegen, die der Schleppdampfer hat sich von 18.042 auf 16.519 und die der Güterdampfschiffe von 858 auf 794 mit 59.922 t Güter vermindert. Die Anzahl der Segelschiffe betrug 29.883 mit 4,548.201 t Gütern und 4,990.194 t Tragfähigkeit. Unter den abgegangenen Schiffen befanden sich 4891 Personendampfer, 16.586 Schleppdampfer, 764 Güterdampfschiffe, beladen mit 47.259 t Gütern und 28.986 Segelschiffe mit einer Tragfähigkeit von 4,848.631 t und einer Ladung von 511.247 t. Unter den durchgehenden Schiffen waren 127 Schleppdampfer, 11 Güterdampfschiffe und 5482 Segelschiffe (davon 13 unbeladen) mit 1,093.136 t Gütern.

An Flössen sind:

	durchgefahren		angekommen	
	Anzahl der Flösse	Tonnengehalt	Anzahl der Flösse	Tonnengehalt
1899 . .	5	957	47	3216
1900 . .	2	528	34	1768
1901 . .	8	779	39	1918

Im Ganzen sind zu Berg 2,874.672 t, zu Thal 1,733.406 t Güter angekommen und zu Berg 276.581 t, zu Thal 281.925 t Güter abgegangen. [„Das Schiff".]

Sachsen. (Elbestrombauten im Jahre 1901.) Im Jahre 1901 wurden an der Elbe innerhalb des Königreiches Sachsen Mk. 549.892 auf Stromufer und Hafenbauten, sowie auf Räumung des Fahrwassers verwendet. Von diesem Betrage entfielen auf Neuherstellungen Mk. 193.505; und zwar auf Normalisirung der Stromsohle zwischen Pratzschwitz und Birkwitz durch Baggerung und Befestigung der Stromsohle mit Granitbruchsteinen Mk. 24.207; auf Befestigung des Ufers entlang der Pillnitzer Insel im rechten Stromarm Mk. 13.158; auf Stromregulirung im Stadtbezirk Dresden durch Ausführung eines Uferdeckwerkes am linken und eines Leitwerkes am rechten Ufer, sowie Normalisirung der Stromsohle mittelst Kopfschwellen, beziehungsweise Baggerung Mk. 2262; auf Stromregulirung unterhalb Dresden zwischen Mickten und Nebigau durch Abgrabung des Hegers und Ausführung eines Leitwerkes am linken Ufer, sowie Normalisirung der Stromsohle mittelst Kopfschwellen, beziehungsweise Baggerung Mk. 96.870; auf Stromregulirung in Meissen, einschliesslich Ausschiffungsplatzanlage Mk. 14.128; auf Ausschüttung unverlandeter fiscalischer Stromabschnitte bei Zadel-Zehren Mk. 41.210; auf Erweiterung des Fahrwassers bei Riesa und Ausbau der Stromrinne mit Grundschwellen Mk. 272; auf Herstellung eines Ausschiffungsplatzes bei Seusslitz Mk. 1398.

Für die Räumung der Elbstrom-Fahrbahn und der Winterhäfen innerhalb Sachsen wurden Mk. 89.835·65 verwendet. Hievon entfielen auf die Räumung des Fahrwassers durch Kiesbaggerung mittelst Dampfbaggers Mk. 61.262·16; auf die Räumung des Fahrwassers durch Heben von Steinen mittelst Steinhebemaschinen, beziehungsweise Taucherschacht Mk. 28.573·49.

Der Rest des aufgewendeten Gesammtbetrages entfiel auf die Kosten der Unterhaltungsarbeiten (Regulirungswerke, Pflanzung und Cultivirung, Bezeichnung des Fahrwassers, Unterhaltung der Fahrzeuge und Geräthe, Unterhaltung der Dienstetablissements u. A.)

Verschiedene Mittheilungen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Actiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 28. Mai l. J. fand in Budapest unter Vorsitz des Vicepräsidenten des Directionsrathes Eduard Loisch und in Anwesenheit von 61 Actionären als Repräsentanten von 23.725 Actien die diesjährige Generalversammlung der Actionäre der Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Actiengesellschaft statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureaus gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1901 zur Verlesung (vergl. Generalversammlungsbericht pro 1900, Vrdgs.-Bl. Nr. 78 ex 1901). Dem sehr umfangreichen und erschöpfenden mit 15 Tabellen instruirten Elaborate zufolge ergaben die Betriebsresultate:

	1900	1901
a) Betriebseinnahmen . .	K 17,627.066·01,	K 17,056.772·21
b) Betriebsausgaben . .	„ 11,260.895·34,	„ 11,917.716·21
c) Betriebsüberschuss . .	K 6,366.170·67,	K 5,139.056·—

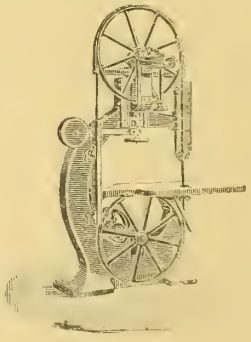
Im abgelaufenen Jahre wurde infolge der allgemeinen ungünstigeu Verhältnisse ein um K 1,227.114·67 geringerer Betriebsüberschuss erzielt als im Vorjahre. Laut den dem Berichte beigegebenen Tabellen wurden auf den gesellschaftlichen Linien befördert: 2,882.800 Personen (+ 164.695), 4714 t Reisegepäck (— 3·11 pCt.), 16.717 t Eilgüter, 4,413.323 t Frachtgüter (— 2·6 pCt.) und 155.230 t Regiegüter.

Den Stand und die Verwendung der schwebenden Anlehen ex 1901 betreffend (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 78 ex 1901) hebt der Bericht hervor, dass von der K 7,700.000 betragenden Gesammtsumme die Theilbeträge von K 2,400.000 und K 3,800.000 zur Gänze, jener von K 1,500 000 zum grössten Theile aufgebraucht wurden. Nachdem die Miethdauer eines grossen Theiles der fremden Güterwagen im Jahre 1901 ablief und sich die Aufhebung des Miethvertrages als vortheilhaft erwies, wurden die Leihwagen zurückgestellt und mit Genehmigung der kgl. ungar. Regierung eine schwebende Schuld von K 5,000.000 contrahirt und zur Vermehrung des eigenen Fahrparkes 1500 Güterwagen angeschafft. Zu Lasten der diversen schwebenden Schulden wurden bis Ende 1901 die folgenden Kosten verrechnet: Auf der ungarischen Strecke: Für Legung des zweiten Geleises, für Stations- und andere Erweiterungsbauten, Herstellungen und Ergänzungen, Ersatz ausgemusterter Personenwagen, endlich zur Anschaffung von 8 Locomotiven, 10 Gepäcks-, 10 Personen- und 1500 Güterwagen K 9,614.022·76. Ferner wurden ausser den bereits früher angeschafften 20 Locomotiven im Jahre 1901 weitere 10 Locomotiven beschafft, und auf der österreichischen Strecke für Legung des zweiten Geleises und Stationserweiterungen K 2,233.395·76 verausgabt. Von den in die Conversion einbezogenen 5percentigen Prioritätsanlehen waren mit Ende 1901 noch 1421 Obligationen im Nominalbetrage von 284.200 Gulden im Umlauf.

Zur Verzinsung und Amortisation des Anlagecapitals nimmt die Gesellschaft die Staatsgarantie pro 1901 von Seiten des ungarischen Staatsschatzes mit K 1,591.772·36 und von Seiten des österreichischen Staatsschatzes mit K 91.062·58, zusammen mit K 1,682.834·94 in Anspruch.

Schliesslich constatirt der Bericht, dass die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäcksverkehr auch im vergangenen Jahre wesentlich höher waren, als im Vorjahre, so dass auf Grund dieser seit Jahren wahrnehmbaren Einnahmensteigerung eine weitere constante Entwicklung des Personenverkehres erhofft werden kann. Nachdem die quantitative Abnahme des Güterverkehres keine namhafte war (2 pCt. gegenüber dem Jahre 1900) hat sich auch die Transportleistung nicht nur nicht vermindert, sondern einigermassen erhöht, weil zur Befriedigung der Anforderungen des gesteigerten Personenverkehres eine Vermehrung der Anzahl der personenbefördernden Züge erforderlich war. Demgemäss hat sich die Transportleistung im Jahre 1901 gegenüber jener des Jahres 1900 um 101.377 Zugskilometer erhöht. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes, sowie der Anträge der Direction ertheilte die Generalversammlung dieser, sowie dem Aufsichtsrathe das Absolutorium, worauf die Wahlen in diese beiden Körperschafteu erfolgten. In einer nach Schluss der Versammlung abgehaltenen Sitzung des Directionsrathes wurde an Stelle des bisherigen Präsidenten Max Ritter von Falk, der als Reichsrathsabgeordneter infolge des Incompatibilitätsgesetzes aus der Verwaltung der Actiengesellschaft, welcher er seit dem Jahre 1868 angehörte, ausschied (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 127 ex 1901), der bisherige Vicepräsident Eduard Loisch zum Präsidenten gewählt.

Weltausstellung Wien 1873 Fortschrittsmedaille. Gegründet 1853. Weltausstellung Paris 1900 Grand Prix.



G. Topham

Maschinenfabrik und Eisengieserei

Wien, Favoriten.

Specialitäten: 665

Sägewerks- und Holzbearbeitungsmaschinen in vollkommenster Ausführung nach neuesten formvollendeten Modellen für alle Zwecke der Holzindustrie.

Dampfmaschinen mit Präcisions-Schieber- und zwangläufiger Ventilsteuerung (Patent Elsner). Über 400 im Betriebe.

Transmissionen mit und ohne Ringschmierlager, sowie auf Maschinen geformte **Zahnräder** aller Art.

Spindel- und Excenterpressen, hydraulische Pressen und die zugehörigen Pumpwerke.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Rumänischer Personenverkehr.

Einführung directer Fahrkarten und Gepäckssätze.

Mit 15. Juni 1902 gelangen directe Fahrkarten für combinirte Züge und für Personenzüge, sowie Gepäckssätze von Valeputna, Kimolung und Kaczyka nach Burdujeni zur Einführung.

Wien, am 1. Juni 1902. [487]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederösterreichisches Landeseisenbahnamt.

Einführung von Rückfahrkarten mit einer Ermässigung von 25 Percent und mit Giltigkeit für Sonn- und Feiertage, beziehungsweise für zwei oder etwa drei unmittelbar aufeinander folgende Sonn- und Feiertage auf der schmalspurigen Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank und auf der schmalspurigen Niederösterreichischen Waldviertelbahn Gmünd-Litschau-Heidenreichstein.

Vom 8. Juni 1902 an werden auf der schmalspurigen Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank und auf der schmalspurigen Niederösterreichischen Waldviertelbahn Rückfahrkarten mit einer Ermässigung von 25 Percent und mit Giltigkeit für Sonn- und Festtage, beziehungsweise für zwei oder etwa drei unmittelbar auf einander folgende Sonn- und Festtage für den Verkehr zwischen den Stationen St. Pölten k.k.St.B.H., beziehungsweise St. Pölten L.B. und Ober-Grafendorf, Hofstetten, Rabenstein, Kirchberg a. d. Pielach, Bischofstetten, Kilb, Mank und umgekehrt einerseits, ebenso zwischen den Stationen Gmünd k.k.St.B.H., beziehungsweise Gmünd Böhmzeil H. und Neu-Nagelberg, Brand, Litschau, Heidenreichstein und umgekehrt andererseits, zur Ausgabe gelangen.

Die Karten nach Kirchberg a. d. Pielach, Rabenstein und Hofstetten sind für Touristen combinirt und kann mit denselben auch die Rückfahrt ab Mank, beziehungsweise Kilb und Bischofstetten stattfinden. Ebenso berechtigen die nach Kilb und Bischofstetten gelösten Karten zur Rückfahrt ab Rabenstein, beziehungsweise Hofstetten.

Für die Hin- und Rückfahrt wird nur eine Karte ausgegeben; es darf die für die Hinfahrt giltige Hälfte nicht abgetrennt werden, sondern ist die Karte bei der Rückfahrt den Revisionsorganen ungetheilt vorzuweisen, respective erst in der Endstation, gleichzeitig Ausgangsstation, abzugeben. Eine Fahrtunterbrechung ist bei Benützung dieser Karten nicht gestattet.

Wien, am 4. Juni 1902. [488]

Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit 15. Juni 1902 gelangen directe Fahrkarten für einfache Fahrt, sowie Rückfahrkarten von Cainsdorf nach Karlsbad C.B. über Johanngeorgenstadt und Gepäcksfrachtsätze in beiden Richtungen zur Einführung.

Wien, am 2. Juni 1902. [489]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VI zum Tarifheft 2.

Am 1. Juli 1902 tritt zu dem vom 1. Februar 1898 giltigen Tarifheft 2 des in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbandes der Nachtrag VI in Kraft.

Derselbe enthält u. A.: Einbeziehung neuer Stationen in die Verbandstarife (Classen- und Ausnahmetarife), neue Frachtsätze für den Classengutverkehr, sowie für verschiedene Ausnahmetarife mit den Wiener Bahnhöfen etc., neue ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 13/b (Graphit, unreinen), neue Ausnahmetarife Nr. 39 (für Leimleder) und Nr. 40 (für Umzugsgut), sowie diverse Aenderungen und Berichtigungen.

Soweit durch Nachtrag VI Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. August 1902 in Giltigkeit.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 85 Pfennig oder 1 Krone für das Stück erhältlich.

Wien, am 4. Juni 1902. [490]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung des XVI. Nachtrages zum Personentarife für die westlichen Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1902 rücksichtlich der Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald, sowie der Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifes vom 1. October 1899 und des XI. Nachtrages hiezu, ferner vom Tage der Betriebseröffnung rücksichtlich der Ergänzungslinie Tannwald—Grünthal und der Localbahn Laun-Libochowitz gelangt der XVI. Nachtrag zum vorerwähnten Tarife zur Einführung.

Derselbe enthält Tarifbestimmungen und Kilometerzeiger der genannten Localbahnen, ferner Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifes und des XI. Nachtrages.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Directionen, sowie auch im Wege der Stationen zum Preise von 20 Hellern erhältlich.

Wien, am 3. Juni 1902. [491]

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Sächsische Staatsbahnen.

Einführung neuer Gepäcksfrachtsätze.

Mit sofortiger Giltigkeit gelangen directe Gepäcksfrachtsätze von Karlsbad B.E.B. und Teplitz nach Kattowitz zur Einführung.

Wien, am 2. Juni 1902. [492]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.

Einführung des Nachtrages I zum directen Personen- und Gepäckstarife.

Mit 1. Juli 1902 gelangt der Nachtrag I zu dem vom 1. August 1899 giltigen Tarife für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen Karlsbad und Franzensbad andererseits über Brünn—Prag zur Einführung.

Derselbe enthält Berichtigungen des Tarifes.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst von den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 5. Juni 1902. [493]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1901. (Einführung eines neuen Ausnahmetarifes 5 für Wegebaustoffe.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1902 gelangte ein neuer „Ausnahmetarif 5 für Wegebaustoffe" zur Einführung. Das Waarenverzeichniss und die Anwendungsbedingungen sind die gleichen wie im Bayerischen Binnengütertarif, Heft C, Abschnitt II vom 1. April 1902, Seite 161 und 162 unter Ausnahmetarif 5 b (Wegebaustofftarif) angegeben. Die Berechnung der Frachtsätze erfolgt nach den im Kilometerzeiger E angegebenen Entfernungen und der im Tarif Seite 266 aufgeführten Kilometer-Tariftafel für den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif).

Wegen Berechnung des besonderen Zuschlages im Verkehre mit den Stationen der Maunheim—Weinheim—Heidelberg—Mannheimer Nebenbahn und der Umladegebühr, sowie Ueberfuhrgebühr in Heidelberg gelten die Bestimmungen auf Seite 8 des Nachtrages I vorletzter Absatz auch für den Ausnahmetarit 5.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899. (Aenderungen.)

1. Die Bestimmung auf Seite 3 des Nachtrages VI zum vorgenannten Gütertarife unter Ziffer 2 b (Güterabfertigung nach Orten mit mehreren Stationen) ist in Rubrik 3 wie folgt zu ändern:

„Weun im Frachtbriefe eine nähere Bezeichnung „Hochspeyer (alt)" oder „Hochspeyer (neu)" nicht angegeben ist, sind Wagenladungen nach „Hochspeyer (alt)" abzufertigen.

Eil- und Frachtstückgüter gehen ausschliesslich nach „Hochspeyer (neu)".

2. Der im Vrdg.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 45 vom 22. April 1902 im obigen Betreff kundgemachte Localbahnzuschlag für Thon gilt nur im Verkehre von Eisenberg i. d. Pfalz, Hettenleidelheim und Tiefenthal. Im Verkehre nach diesen Stationen entfällt dieser Zuschlag.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Februar 1899. (Ergänzung des Ausnahmetarifes 10a.) Auf Seite 81 des Nachtrages VII ist beim Ausnahmetarif 10a (Saatgut) als letzter Absatz nachzutragen:

„Auf Eilgutsendungen (auch nach dem Specialtarife für bestimmte Eilgüter) findet dieser Ausnahmetarif keine Anwendung."

Insoweit hiedurch Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachten noch bis 20. Juni 1902.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände, Theil II, vom 1. Jänner 1899. (Einbeziehung der Station Mundenheim in den Ausnahmetarif Nr. 25/III etc.) Am 15. Mai 1902 wurde die Station Mundenheim der Pfälzischen Eisenbahnen mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 25 III für die Beförderung von Petroleumnaphtha (Rohbenzin) rumänischeu Ursprunges einbezogen:

Kilometer	Nach Mundenheim von	Ausnahmetarif Nr. 25 III Pfennig für 100 kg
503	Passau Donaulände transit . .	122
385	Regensburg „ „ . .	105
460	Deggendorf „ „ . .	121

Mit Wirksamkeit vom gleichen Tage ab wurden die einschlägigen Ausnahmefrachtsätze für Neustadt a. d. Haardt auf Seite 39 des Nachtrages I von 138, bezw. 121 und 137 auf 132, bezw. 115 und 131 Pfennig für 100 kg abgeändert.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Einführung ermässigter Frachtsätze.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1902 wurden im Tarifheft 6 (Verkehr Baden — Main - Neckarbahn) vom 1. September 1901 für folgende Frachtgegenstände:

a) Getreide, als Weizen, Roggen, Gerste, Hafer;
b) Hülsenfrüchte (auch geschälte), Raps und Rübsen;
c) Malz;
d) Mühlenerzeugnisse aus den unter a) genannten Getreidearten

im Versandt von Frankfurt a. M. Hauptbhf. und Frankfurt a. M. rechtsm. nach Basel Bad. Bahn und Schaffhausen ermässigte Frachtsätze eingeführt. Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze und die Anwendungsbestimmungen ertheilen die Stationen.

Sodann wurde mit gleicher Giltigkeit im Tarifheft 8 (Verkehr Baden—Pfalz) vom 1. Februar 1896 für Schwerspath in Ladungen von 10.000 kg von Wolfstein nach Mannheim ein Ausnahmefrachtsatz von Mk. 0·30 für 100 kg eingeführt.

Hanseatisch - Ostdeutscher Güterverkehr. (Neue Fassung des Ausnahmetarifes 14a für Rohzucker etc.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1902 trat innerhalb des bisherigen Geltungsbereiches eine anderweite Fassung des Ausnahmetarifes 14a für Rohzucker jeder Art an Raffinerien auf dem directen Bahnwege oder von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstelleu und das Auskunftsbureau auf dem Bahnhof Alexanderplatz in Berlin.

Nordostdeutsch-Sächsischer Verband. (Einführung eines neuen Gütertarifes.) Am 15. Mai 1902 trat im obgenannten Verbande ein neuer Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Directionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg, der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn und der Ostpreussischen Südbahn einerseits und Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen und der Station Reichenberg der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn andererseits in Kraft. Durch den neuen Tarif wurde der Gütertarif desselbeu Verbaudes vom 1. August 1896 nebst Nachträgen aufgehoben.

Neben vielfachen Frachtermässigungen und Erweiterungen der directen Verkehrsbeziehungen wurden iu einzelnen Fällen durch den neuen Tarif auch Frachterhöhungen herbeigeführt. Letztere gelten erst vom 1. Juli 1902 ab.

Staatsbahn-Gütertarif der Gruppe V und Staatsbahn-Wechselverkehre mit der Gruppe V, Magdeburg-Halle-Sächsischer und Magdeburg-Halle-Bayerischer Gütertarif. (Einbeziehung der Station Ruhland in den Ausnahmetarif 6 etc.) Vom 1. Juni 1902 ab wurde Ruhland als Versandtstation iu den Allgemeinen Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe einbezogen. Gleichzeitig werden, soweit besondere Ausnahmetarife in obigen Tarifen für Braunkohlen, Braunkohlenbriquettes u. s. w. bestehen, auch für Ruhland besondere Frachtsätze eingeführt. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Dnrchführung der Verordnnng des k. k. Handelsministerinms vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnnng, welche anf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden znr Decknng der Publications- und Liquidirnngskosten vom Rückvergütnngsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzng gebracht. Bei Vorlage mehrerer anf ein und dasselbe Zngeständniss Bezng habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zngeständniss wird gemacht					Tarif, anf welchen das Zngeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehnngsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	nnd gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1296	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Pflastersteine	Lititz a. d. Adler	Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif, bezw. Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	127 Heller	94 Heller	33 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
1297	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Siehe untenstehende Tabelle			Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von oder nach Iglau Stadt

Nach oder von	Eilgut			Frachtgut								
	gewöhnliches	ermässigtes	besonders ermässigtes	Sperrige Güter	Classe I	Classe II	Wagenladungsclasse A	Wagenladungsclasse B	Wagenladungsclasse C	Specialtarif 1	Specialtarif 2	Specialtarif 3
	Frachtsätze für 100 kg in Hellern											
Heraletz-Pollerskirchen	233	141	131	81	74	72	60	58	52	55	51	42
Humpoletz	277	185	175	85	78	76	66	64	64	64	61	50

1298	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel der Pos. Z—1 der Güterclassification Im Tarif, Theil I	Lobositz St.E.G.	Aussig St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	16 Heller	14 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		Auf. nnd Abladen obliegt den Parteien

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1299	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Cement der Tarif-Pos. C—6	Golleschau	Arnau Böhm. Skalitz Böhm. Trübau Braunau Chrudim (Oe.N W.B.) Deutsch Gabel Freiheit-Johannishad Haida Hohenelbe Hronow Josefstadt-Jaromeř Jičin (Oe.N.W.B.) Königgrätz (Oe.N.W.B.) Königinhof Kolin (St.E.G.) Leitmeritz (Oe.N.W.B.) Liebenau Nachod Nenbydschow Opočno Pardubitz (St.E.G.) Rochlitz Rumburg Schluckenau Trautenau Turnau (S.N.D.V.B.) Warnsdorf (B.N.B.) Wildenschwert (St.E.G.)	Anfgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 135 143 100 102 134 171 132 166 143 118 146 171 136 161 140 185 167 122 157 127 125 179 136 136 126 175 139 104		Im Kartirungswege		Das Aufladen obliegt dem Absender
1300	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Geflügel, lebendes, als Eilgut	Siehe untenstehende Tahelle		Aufrechthaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	vom 10. Juni 1902 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1902	Tarif für den Ungarisch-Deutschen Viehverkehr, vom 1. April 1895	Bestehen keine directen Sätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach	Von Gáttája		
	Kilometer	Frachtsatz für 100 kg	Fahrgeld für einen Begleiter für die Hinfahrt
		Markpfennig	
Berlin Anhalt-Dresdener Bahnhof . . .	1206	1416	1863
Berlin Görlitzer Bahnhof	1206	1416	1863
Dresden Alt- und Neustadt	1157	1070	1697
Dresden Friedrichstadt	1159	1074	1701
	Von Nagy Szalonta		
Cassel Oberstadt	1357	1623	2195

Fortlaufende Nummer	1	1301	1302
Die Publication erfolgt	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der von der	3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Rohzucker als Frachtgut	Holz zu Grubenzwecken a) der Tarif-Pos. H—20a b) der Tarif-Pos. H—20b
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Hohenmauth	Cerekwitz-B. Hruschau	Kornitz	Mähr.-Trübau	Skutsch (Oe.N.W.B.)	Türnau	Kornitz	Mähr.-Trübau	Skutsch (Oe.N.W.B.)	Türnau	Kornitz	Mähr.-Trübau	Skutsch (Oe.N.W.B.)	Türnau	Kornitz	Mähr.-Trübau	Skutsch (Oe.N.W.B.)	Türnau
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Aussig (St.E.G.), Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen	Brüx (A.T.E.)	Duby	Kladno	Ossegg	Strebichowitz-Winaritz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende August 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	besteben keine directen Frachtsätze
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	168 Heller	176 Heller	Heller a) 142 b) 144	136	134	—	91	91	139	141	—	105	105	97	97	99	102	102	—	109	110	97	99	104	105	112	113	—	147	148	139	140	95	95	141	145	—	65	95	87	87	97	99	92	92
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11		
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis Ende December 1902	bethelligten Verwaltungen
Besondere Bemerkungen	14	Der im Verordnungs-Blatte Nr. 96 vom 17. August 1901 unter fortlaufender Nr. 1756 für Rohzucker in den neben angeführten Relationen publicirte Refactiefrachtsatz von 184 Hellern per 100 kg wird hiemit ausser Kraft gesetzt	Die sub a) angeführten Frachtsätze gelangen nur dann zur Anwendung, wenn die betreffenden Sendungen mit auf eine Grube als Empfängerin lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden. Ausser den nebenstehenden Frachtsätzen gelangen noch die bezüglichen Flügelbahn-, bezw. Einfahrtsgebühren für die Beförderung über die bestehenden Schleppbahnen zur Einhebung

Fortlaufende Nummer	1	1303	1304	1305
Die Publication erfolgt	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen und im der	3	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordhahn	Anssig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Rühenscbnitze der Pos. Z—10 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Schotter ans der Pos. S—55 a der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Kokes
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Gross-Wisternitz	Perg	Staab
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Mähr.-Neustadt	Floridsdorf	Mariascbein
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut nnd Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezieliungsweise Empfänger	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzablung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- nnd Abladen obliegt dem Absender, beziehungsweise Empfänger	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlnng für das wirkliche Gewicht der Sendnng, mindestens jedoch für 10.000 kg für jeden verwendeten Wagen. Einbaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	7	vom 10. Juni 1902 his auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	his anf Widerrnf, längstens bis 31. December 1902	bis anf Widerruf, längstens bis 31. December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Tarif, Theil II, für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband	Localtarife	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	39	Es besteht kein directer Frachtsatz	Besteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	26	66 Heller	710 Heller per Tonne
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	13		
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerknngen	14			

Buschtěhrader Eisenbahn

Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspackete) als gewöhnliches Eilgut

Graslitz (oberer Bahnhof)

Karlsbad (B.E.B.)

1. Abfertigung erfolgt mittelst Gepäckscheines, d. i. ohne Beibringung eines (Eilgut-) Frachtbriefes.
2. Jedes Zeitungspacket muss in einer conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges, an der Gepäckcassa abgeliefert werden.
3. Der Absender haftet für alle Folgen, welche wegen der etwaigen Nichtbeachtung der behördlichen Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen.
4. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferzeit wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen.
5. Die entfallenden Transport- und Stempelgebühren sind jedesmal sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Aufnahmebescheinigung wird nicht ausgefertigt.
6. Eine Avisirung der Sendungen findet nicht statt, der Adressat hat vielmehr für die rechtzeitige Abnahme derselben in der Adressstation vorzusorgen.
7. Die Bestätigung des Empfängers ist nachträglich im Aviso-Zustellungsbuche der Bestimmungsstation zu leisten

vom 15. Juni 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902

Localgütertarif

Verschieden

Tarifmässiger Frachtsatz für gewöhnliche Eilgüter von 174 Hellern per 100 kg, bezw. der auf Grund der auf Seite 7 der Abtheilung B des Tarifes, Theil I, der österr., ungar. und bosnisch-hercegov. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902 unter Punkt 4 enthaltenen Bestimmungen sich ergebende Frachtsatz von 130 Hellern per 100 kg, falls den daselbst normirten Bedingungen entsprochen ist

Im Kartirungswege

Die mindeste Transportsgebühr beträgt 40 Heller per Sendung. Ausserdem wird für jede Sendung die ärarische Stempelgebühr von je 10 Hellern eingehoben

1	Fortlaufende Nummer	
2	Die Publication erfolgt	von der
3		und im der Namen
4	Das Zugeständniss wird gemacht	für Artikel
5		für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von / nach
6		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen
7		und gilt in der Zeit
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnung
9		Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg
10	per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)
11		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)
12	Art der Durchführung	
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	
14	Besondere Bemerkungen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1307	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Mauerziegel aus Lehm (gewöhnlichem Thon)	Chodau (B.E.B.)	Graslitz oberer Bahnhof	1. Aufgabe als Frachtgut in unverpacktem Zustande und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen, für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarif	26 Heller	24 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		Wenn sich auf Grund der Gebührenberechnungstabelle des Localgütertarifes höhere Frachtsätze für vorgelegene Stationen ergeben, so wird der zugestandene billigere Frachtsatz auch für die vorgelegenen Stationen berechnet
1308	**Buschtěhrader Eisenbahn**	bethelligten Verwaltungen	Kartoffeln (Erdäpfel)	Nussdorf Wien II (K.F.J.B.)	Karlsbad (B.E.B.) Karlsbad K.J. Karlsbad Centralbahnhof	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 3. Einhaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localgütertarife, bezw. Tarif, Theil II, Heft 1, des österreichischen Eisenbahnverbandes	Heller 153	Heller 131	Heller 22	Im Kartirungswege		
				Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)					165	141	24			
				Wien Südbahn Matzleinsdorf) transit					167	144	23			
1309	Oesterr. Nordwestbahn	bethelligten Bahnen												

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.

Der im Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899 laut Ausnahmetarif Nr. 3 für Zucker aller Art für den Verkehr von Aussig, Nestomitz und Schönpriesen nach Laube enthaltene Frachtsatz von 11 Pfennig für 100 kg findet bei Aufgabe von 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen auch auf solche Rohzuckersendungen im Rückvergütungswege Anwendung, welche nach erfolgter Einlagerung in Tetschen oder Bodenbach von da nach einer Zuckerraffinerie in Aussig, Nestomitz oder Schönpriesen zurück befördert werden.

Dieses Zugeständniss gilt bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902. Die Liquidirung der Frachtdifferenz erfolgt gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate bis spätestens 30. April 1903

1310	1311
K. k. Betriebsleitung der k. k. österr. Staatsbahnen in Czernowitz	**Oesterr. Nordwestbahn**
Bukowinaer Localbahnen	
Brennholz	Stärkezucker
sämmtlichen Stationen der Bukowinaer Localbahnen (Hliboka - Berhometh a. S. mit der Abzweigung Karapczin a. S.-Czudin, Berhometh a. S.-Mezebrody, Hatna-Valeputna [-Dorna-Watra], Wama-Russ. Moldawitza)	Iglau Oe.N.W.B.
sämmtlichen Stationen der in den Abschnitten A—C des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, enthaltenen Linien und darüber hinaus	Kornenburg
Abwaage sämmtlicher durch eine Firma aufgelieferter Transporte auf den Geleisewaagen in **Berhometh a. S.**, bezw. **Lukawetz a. S., Czudin, Petrontz a. S. (Dorna-Watra, Jakobeni*), Valeputna, Pozoritta, Kimpolung, Wama, Molit, Frassin a. M., Gurahumora, Paltinoasa, Kaczyka, Russ. Moldawitza Säge** und **Dragosza.** Die Uebernahme dieser Verpflichtung seitens der Firmen, welche auf das in der Rubrik 10 ausgedrückte Zugeständniss reflectiren, ist vorher mit einer bei der k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz einzureichenden gestempelten und legalisirten Erklärung anzumelden. In den Frachtbriefen muss die bahnämtliche Abwaage schriftlich verlangt werden *) Erst vom Tage der Eröffnung dieser Theilstrecke	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen b) 10.000 kg „ „ „ „ Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
vom 11. Juni 1902 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1902	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902
Tarif, Theil I, Abtheilung B	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898
Wägegeld 120 Heller per Waggon	a) 152 b) 140 Heller
Wägegeld 60 Heller per Waggon	141 97 Heller
60 Heller per Waggon	11 43 Heller
Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Die in Rubrik 10 ausgedrückte Begünstigung findet auf Sendungen, welche in den Uebergangsstationen Hatna und Hliboka oder wegen Waagedefectes auf einer sonstigen Hauptbahnbrückenwaage gewogen werden, keine Anwendung. Das Fehlen der Clausel: „Beantrage hahnseitige Gewichtsfeststellung“ auf dem Frachtbriefe zieht den Verlust der Begünstigung nach sich	Sendungen müssen ab Kornenburg per Donau weiterverfrachtet werden

Fortlaufende Nummer	1	1
Die Publication erfolgt	2	2
von der Namen der	3	3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	6
und gilt in der Zeit	7	7
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	8
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	11
Art der Durchführung	12	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	13
Besondere Bemerkungen	14	14

TELEPHON No 13517.
ÖSTERR. ASPHALT-ACT.-GES. WIEN.
SCHUTZ-MARKE Ö. A. A.
TELEGR. ADR. ASPHALT WIEN
BUREAU: EBENDORFERSTR.
AUSFÜHRUNGEN v. COMPRIMÉ u. COULÉ in NATURASPHALT.
HERSTELLUNG v. FAHRSTRASSEN, PERRONS,
TROTTOIRS, HÖFEN, GÄNGEN, TERASSEN, BEDACHUNGEN etc.
SÄUREFESTER ASPHALTBELAG in ACCUMULATORENRÄUMEN.

Praktische Einfriedungsgitter.

Joh. Meerkatz, Wien, VII/1, Neubaugasse 68

k. u. k. Hoflieferant und ausschl. priv. Sieb- und Drahtwaarenfabrik

offerirt **Drahtgitter** für Garten- und Waldeinfriedungen, Hühnerhöfe, Fasanerien, Wildparks-Volièren, Rasen-, Blumenbeet- und Bassineinfassungen; verzinkten Patentstahlstacheldraht eigener Erzeugung und besonders guter Qualität, schmiedeiserne Staketengitter, Oberlichten-, Sand-, Schotter- und Fenstergitter, Funkenfänger, Drahtmatratzen solidester Construction.

Illustrirte Kataloge und Kostenvoranschläge gratis.

Grassamen

für

Eisenbahndämme und Böschungen,

Parks, Gärten etc. in bekannter zweckentsprechender Qualität. Preislisten zu Diensten.

Samenhandlung

P. Hüttig

I. Weihburggasse 17

Lieferant der k. k. Staatsbahnen, der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der österr. Nordwestbahn, der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und vieler Bahnbau-Unternehmungen.

Wilhelm Beck & Söhne, Wien

k. u. k. Hoflieferanten.

Eigenes Geschäftshaus: VIII. Langegasse 1. Telephon.

Stadt-Niederlage: I. Graben, Palais Equitable. Telephon

Uniformen und Uniformsorten für jede Rangsclasse. — Feine Herrengarderobe. Sportcostüme. — Wäscheausstattung.

Entgegenkommendste Zahlungsbedingungen. 668

Illustrirte Preislisten frei.

Coursbuch für die Beförderung von Vieh und Fleisch auf den österr. Eisenbahnen.

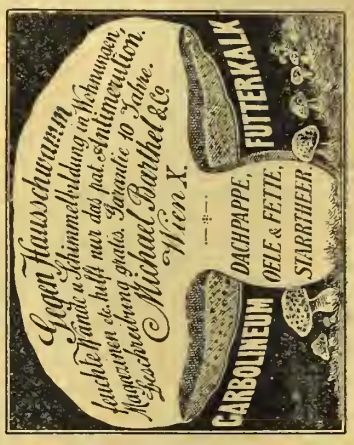
Dasselbe erscheint im **Mai** und **October** jeden Jahres und ist mit Rücksicht auf Inhalt und Anordnung ein äusserst willkommenes Nachschlagebuch für den Gebrauch der Viehverfrächter und sonstiger Interessenten, sowie der Eisenbahnorgane. Zu beziehen durch die

Administration

Otto Maass' Söhne, Wien

I. Wallfischgasse 10

zum Preise von K 1·— und bei Postbezug zum Preise von K 1·20 per Ausgabe.



Patent-Anwalt

Ingr. V. MONATH

Telegramm-Adresse: Privileg Wien. — Telephon Nr. 7884.

Wien, I. Jasomirgottstrasse 4.

„COURIER"

Internationales Reise- und Fahrkarten-Bureau

NAGEL & WORTMANN 663

Fahrkarten-Stadtbureau der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn

FAHRKARTENBUREAU der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

WIEN, I. Operngasse 6. — **ABBAZIA,** Südbahn Hotel Stefanie.

Der seit **1807** schon bekannte und als Specialität berühmte

Becher'sche Karlsbader Englisch-Bitter

ist der beste aller Magenliqueure. Ueberall käuflich. Vielfach prämiirt. Firma beachten, da viele werthlose Nachahmungen ausgeboten werden. **Johann Becher,** Liqueurfabrik, **Karlsbad** in Böhmen 691. Vertreter in Wien: **Carl Zechmeister,** XVIII. Gentzgasse 19.

Königshofer Cementfabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Hegelgasse 8, offerirt 677

Schlacken-Cement

in stets gleichmässiger, insbesondere auch bei den **Wiener Communalbauten,** sowie bei den bedeutendsten Eisenbahnbauten **(Jeschken-Tunnel, Elbe-Brücke der Aussig-Teplitzer Bahn)** etc. im weitesten Umfange erprobter Qualität zu billigsten Preisen. — Anfragen und Bestellungen erledigt umgehend die Direction der **Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Hegelgasse 8.** Telephon 9265.

Zur coulanten Besorgung aller im **Coursblatte** notirten **Effecten und Valuten** bestens empfohlen:

Wechselstube des Bankhauses

Schelhammer & Schattera

Gegründet 1832.

WIEN
I. Bezirk,
Stefansplatz
Nr. 11
Parterre

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 65. **Wien, 10. Juni 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Jahresbericht der Commission für die Canalisirung des Moldau- und Elbeflusses in Böhmen über ihre Thätigkeit im Jahre 1901. — Ausweis über die im Jahre 1901 vorgenommenen Locomotivkesselproben und Locomotivkesselrevisionen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Jahresbericht der Commission für die Canalisirung des Moldau- und Elbeflusses in Böhmen über ihre Thätigkeit im Jahre 1901.

Die von der Commission zu canalisirende Flussstrecke umfasst die Moldau von Prag bis Melnik (Länge 51 km, absolutes Gefälle 22·15 m) und die Elbe von Melnik bis Aussig (Länge 69 km, absolutes Gefälle 22·17 m). Bei Normalwasser führt die Moldau in der Strecke Prag—Melnik eine Wassermenge von 69 m^3 per Secunde und ist auf 57 bis 66·5 m Breite und 1 m Tiefe regulirt. Die Elbe führt bei Normalwasser in der Strecke Melnik—Leitmeritz eine Wassermenge von 114 m^3 per Secunde, in der Strecke Leitmeritz—Aussig 136 m^3 per Secunde und ist auf 76 m Breite und 1·50 m Tiefe regulirt.

Als Grundlage für die Canalisirung dient ein generelles, von der Bauunternehmung A. Lanna verfasstes Project, nach welchem an der Moldau von Prag bis Melnik sechs Staustufen, u. zw. bei Troja, Klecan, Libschitz, Mířowitz, Wraňan und Wrbno, an der Elbe von Melnik bis Aussig sieben Staustufen u. zw. bei Beřkowitz, Záluž, Raudnitz, Třebauditz, Czalositz, Czernosek und Sebusein, zusammen also 13 Staustufen mit einem Kostenaufwande von rund 26 Millionen Kronen projectirt waren. Von diesen Kosten übernahm der Staat $^2/_3$ und das Land Böhmen $^1/_3$.

Die unter dem Vorsitze des Statthalters von Böhmen constituirte Canalisirungs-Commission hat im Juli 1897 mit dem Bau der Staustufe Nr. II bei Klecan begonnen, der mit Schluss des Jahres 1898 beendet wurde. Im Jahre 1898 wurde auch der Bau der Staustufe Nr. III bei Libschitz in Angriff genommen und im Jahre 1899 jener der Staustufe Nr. I bei Troja. Im Jahre 1900 sodann wurde mit dem Bau der Staustufe Nr. IV. bei Mířowitz begonnen.

Ueber die Thätigkeit der Canalisirungs-Commission im Jahre 1901 ist dem Jahresberichte derselben zu entnehmen:

Staustufe Nr. I bei Troja. Die Bauarbeiten begannen am 18. März und wurden bis zum Jahresschlusse fast ohne Unterbrechung fortgesetzt. In dieser Zeit hat die Erdbewegung eine Cubatur von rund 300.000 m^3 erreicht. An Bruchsteinmauerwerk wurden 10.700 m^3 ausgeführt, die Felssprengungen beliefen sich auf 4000 m^3 und die Anzahl der hiemit, sowie mit den übrigen Arbeiten beschäftigten Personen betrug in den Sommer- und Herbstmonaten stets circa 800 Mann. Durch eine forcirte Thätigkeit in der abgelaufenen Saison ist es der Bauleitung gelungen, sämmtliche Bauarbeiten soweit zu vollenden, dass die Staustufe Troja im heurigen Frühjahre in Betrieb gesetzt werden kann. Ueber die einzelnen Arbeiten wäre noch zu bemerken, dass das Nadelwehr vollständig fertiggestellt worden ist.

Die Arbeiten an der Flossschleuse konnten erst in vorgeschrittener Jahreszeit intensiver in Angriff genommen werden, trotzdem ist aber der Bau der Flossschleuse bis auf einige Arbeiten, die auf das Jahr 1902 verschoben werden mussten, als vollendet anzusehen; ebenso auch die Anlage des Schiffahrtscanales, mit welcher bereits 1899 begonnen worden war. Die in Baumgarten über den Schiffahrtscanal führende, eiserne Brücke hat am 18. December die Belastungsprobe bestanden. Die Zug- und die Kammerschleuse sind gekuppelt neben einander angelegt. Für den Abschluss der Schleusen gegen das Oberwasser kamen nicht die üblichen Stemmthore in Anwendung, sondern wurde die 11·0 m breite Einfahrtsöffnung mittelst eines einflügeligen Klappthores abgesperrt, welches um eine horizontale, unter Wasser am Drempel befestigte Achse drehbar ist und nach Ausspiegelung der Wasserhöhen im Obercanal und in den Schleusen sich in der Richtung gegen das

Oberwasser zu umlegen lässt, so dass sich das Schiff bei der Ein- und Ausfahrt über das niedergelegte Thor bewegt.

Am Untercanale, der schon im Jahre 1900 ausgebaggert war, wurde unter Anderem im Jahre 1901 noch die Verlegung der Scharkabachmündung durchgeführt.

Von den Nebenarbeiten, welche bei der Staustufe Troja zur Ausführung gelangten, sind besonders die vielen Canäle zu erwähnen, welche die Commission für die Wasserzu- und Ableitung der benachbarten Fabriksbetriebe errichten musste; diese Canäle hatten bereits mit Ende des Jahres 1900 eine Länge von 1820 m erreicht und einen Kostenaufwand von K 200.000 verursacht.

Staustufe Nr. II bei Klecan. Die Staustufe bei Klecan war im Jahre 1901 in der Zeit vom 30. April bis zum 25. Juni, dann vom 7. August bis 11. October und vom 23. October bis 10. December, zusammen also 198 Tage, im Betriebe. Sowohl beim Wehre als bei den Schleusen functionirten alle Constructionstheile zur Zufriedenheit. Durch die Schiffsschleusen bei Klecan wurden flussaufwärts durchgeschleust: 176 Dampfer, 69 Elbekähne, 422 Steinzillen, 2 Bagger, 31 Pontons, 12 kleinere Kähne und 1 Elevator; thalwärts gingen durch die Schleusen: 174 Dampfer, 68 Elbekähne, 455 Steinzillen, 4 Bagger, 34 nackte Zillen mit Quadern, 59 Pontons, 26 kleine Kähne und 35 Flösse.

Die Lebhaftigkeit der Flossfahrt bei aufgestelltem Wehre lässt sich aus folgender Tabelle beurtheilen:

	Monat								Summa	Anmerkung
	April und Mai	Juni	Juli	August	September	October	November	December		
Anzahl der Tage, an denen die Flossschleuse benützt wurde	32	30	24	24	30	19	30	9	198	Solange der Wasserstand in Karolinenthal nicht unter — 40 cm gesunken war, blieb die Flossschleuse auch bei Nacht offen, so dass gewiss auch bei Nacht eine grosse Anzahl Flösse passirten, welche hier nicht angeführt sind.
Anzahl der durchgeschleusten Flösse	530	412	281	150	211	127	50	12	1773	
täglich im Mittel	16—17	14	12	6—7	7	6—7	1—2	1		

Staustufe Nr. III bei Libschitz. Diese Staustufe wurde im grossen ganzen schon im Jahre 1900 fertiggestellt. Nach kleinen Vollendungsarbeiten wurde die amtliche Erprobung der Staustufe für die ersten Tage des Monats Mai angesetzt. Am 30. April wurde nach Aufstellung des Wehres die erste Durchschleusung vorgenommen, wobei sich kein Anstand ergab, und die Schleusen entsprechend functionirten. Das Füllen der Kammer- und Zugschleuse ging ruhig von statten und dauert bei ersterer 7, bei beiden zusammen circa 26 Minuten; das Entleeren nahm bei der kleinen Schleuse 4, bei beiden Schleusen 14 Minuten in Anspruch.

Bei der Erprobung der Flossschleuse, welche nach jener bei der Staustufe Klecan reconstruirt worden war und am Absturzboden ein mittleres Gefälle von 1 : 33 hat, ergab sich der Nachtheil, dass infolge zu geringer Strömung des Unterwassers beim Eintritt des Flosses in dasselbe ein Anstau entsteht, wodurch die Führung des Flosses unsicher wird. Um diesem Uebelstande abzuhelfen, wurden unter der Flossschleuse Führungswände angelegt, worauf am 20. Juni eine neuerliche Erprobung der Flossschleuse vorgenommen wurde. Das Durchschleusen ging diesmal glatt von statten und dauerte per Floss, von der Einfahrt des Vordertheiles in die Wehröffnung bis zur Ausfahrt des rückwärtigen Theiles aus dem Leitwehr gerechnet, circa 2 Minuten.

Im Herbste wurde die Collaudirung aller baulichen und maschinellen Theile der Anlage vorgenommen. Die Staustufe blieb bis 11. December in Thätigkeit, worauf das Wehr, nachdem es im Ganzen 156 Tage aufgestellt gewesen war, für den Winter niedergelegt wurde.

Das Niederlegen der Böcke des 65 m breiten Schützenwehres nahm 6 Stunden 8 Minuten in Anspruch, während welcher Zeit auch die Böcke des 48·8 m breiten Nadelwehres niedergelegt wurden.

Seit dem 20. Juni, dem Tage der eigentlichen Inbetriebstellung der Flossschleuse, wurde dieselbe im Ganzen von 922 verschiedenen Flössen passirt; der stärkste Verkehr war am 22. Juli, an welchem Tage 22 Flösse durchgingen. Die Schiffsschleuse weist in den 156 Tagen des Anstaues 998 Schleusungen auf. Hievon waren flussaufwärts 537 und flussabwärts 461. Der Gattung nach wurden durchschleust: 46 Dampfer, 78 Elbekähne, 5 Bagger, 16 nackte Zillen, 667 Steinzillen, 132 Baggerpontons und kleinere Schiffe und 54 Flösse.

Staustufe Nr. IV bei Mířowitz. Mit den Vorarbeiten für diese Staustufe war schon am 24. October 1900, an welchem Tage die Uebergabe des Baues an die Firma A. Lanna erfolgte, begonnen worden. Die günstigen Wasserstands- und Wetterverhältnisse im Jahre 1901 ermöglichten es, die Bauthätigkeit bis in den Monat December fortzusetzen. Am 8. Mai wurde mit der Ausgrabung im Oberwassercanal begonnen; die Gesammt-Cubatur dieses Aushubes, der mit Handbetrieb bewerkstelligt wurde, betrug 7350 m^3.

Bei den Schleusen war das Planum für den Trockenbagger bereits im Jahre 1900 vorbereitet worden. Die Arbeit fand im Jahre 1901 ihre Fortsetzung, so dass am 1. Juli der von der Maschinenbau-Actiengesellschaft in Lübeck construirte Dampfbagger der Commission mit dem Aushube der Schleusengrube beginnen konnte. Dieser Bagger hat 36 Pferdekräfte und eine Maximaltagesleistung von 2800 m^3. Der

Vorgang bei der Baggerungsarbeit war folgender: Der Bagger fuhr längs eines in der Richtung der Schleusenachse gelegten Geleises auf und ab, worauf sodann das Geleise nach Erzielung der Aushubtiefe landeinwärts in die nächste Stellung verlegt wurde. Die Tagesleistung stieg bis zu 37 Materialzügen zu 15 Waggons à 2·5 m^3 Inhalt, d. i. 1390 m^3, betrug aber in der Regel 25 solche Züge. Die Thätigkeit des Baggers dauerte bis 12. November; gleichzeitig war an den Seitenmauern und den Häuptern der Schleusen gearbeitet worden. Diese Arbeiten wurden erst am 12. December eingestellt und waren bis zu diesem Zeitpunkte 3098 m^3 Fundamentbeton, 470 m^3 Cementbeton und 2230 m^3 Bruchsteinmauerwerk hergestellt. Die Anzahl der während der regsten Bauperiode auf dem ganzen Baue beschäftigten Arbeiter betrug 470.

Mit der Wehrconstruction der Staustufe in Mířowitz wird zufolge Beschlusses der Plenarversammlung der Commission vom 23. Mai 1899 eine Strassenbrücke über die Moldau in der Weise combinirt, dass das 56 m weite Mittelfeld der Brücke die Oeffnung des Schiffsdurchlasses bildet. Zwischen diesem Mittelfelde und der am linken Ufer situirten Schleusenanlage wird ein 20·25 m breites Nadelwehr errichtet und zwischen dem Mittelfelde und der am rechten Ufer gelegenen Flossschleuse ein Nadelwehr von 55·55 m Breite.

Die Combination der Wehranlage hat zur Folge, dass ein Theil der Brückenpfeiler zugleich als Wehrpfeiler dient und für das Schützenwehr nicht unlegbare Wehrböcke sondern Losständer verwendet werden. welche am Wehrrücken als Stützpunkt einen eisernen Anschlag haben und mit ihrem oberen Ende an der Brückenconstruction aufgehängt sind, zu der sie über den höchst bekannten Hochwasserstand emporgehoben, bezw. in horizontale Lage aufgedreht werden können. Diese Losständer dienen, paarweise vereint, als Träger für die Schützentafeln.

Der Brückenbau wurde im Jahre 1901 mit dem Bau des linksseitigen Uferpfeilers am 4. April eingeleitet. Bis zu Ende der Bausaison wurde dieser Pfeiler bis zur Höhe des Parapetes, der Pfeiler Nr. II in der Baugrube der Schleuse über das Normalwasser und die Pfeiler Nr. VI und VII mit dem Rücken der Flossschleuse bis zur Höhe 169·00 ausgeführt.

Staustufe Nr. V bei Wraňan mit dem Lateralcanale von Wraňan nach Hořin. Wegen der äusserst ungünstigen Flussverhältnisse der unteren Moldau wurde bereits im Jahre 1899 beschlossen, die Mündung des Flusses durch einen linksseitigen Lateralcanal von Wraňan bis Hořin an der Elbe zu umgehen. Dieser Canal soll eine Länge von 10 km erhalten; in km 9 ist die Errichtung der Zugschleuse mit 8·9 m Gefälle vorgesehen. In der Staustufe Wraňan wird also das Gefälle der ursprünglich zwischen Mířowitz und der Moldaumündung in Aussicht genommenen zwei Staustufen von Wraňan und Wrbno concentrirt. Der Lateralcanal kreuzt insgesammt 9 Communicationen, für welche Brücken angelegt werden müssen.

Im Jahre 1901 wurden die Projecte für diese Anlage verfasst, auch fand noch im October die wasserrechtliche Verhandlung statt, so dass am 14. November mit den Verhandlungen über die Grundeinlösungen begonnen werden konnte. Mit dieser Anlage hängt auch eine grössere Action zusammen, welche die Errichtung von Inundationsdämmen an den Moldauufern zum Gegenstande hat.

Für die Elbecanalisirung von Melnik abwärts, ist im Jahre 1901 an die Ausarbeitung der Detailprojecte der ersten drei Staustufen bei Křiwenitz, Wegstädtl und Raudnitz geschritten worden, gleichzeitig wurden die Terrainaufnahmen für die weiteren zwei Staustufen an der Elbe bei Třebantitz und bei Lobositz vollzogen und die bezüglichen Aufnahmspläne angefertigt.

Der Moldau—Elbe-Canalisirungs-Commission ist im Jahre 1901 eine weitere Aufgabe zugefallen, indem dieselbe mit den vorbereitenden Massnahmen für die Schiffbarmachung der Moldau im Weichbilde der Stadt Prag und die Ausgestaltung des Hafens in Holeschowitz betraut wurde. Demgemäss schritt die Bauleitung an die Verfassung eines Projectes für den Anschluss der Prager Moldaustrecke an die canalisirte Moldau. Das diesbezügliche generelle Project, welches nach eingehenden Studien der Plenarversammlung der Commission vom 21. October vorgelegt und von derselben im Principe genehmigt wurde, beantragt an Stelle des heutigen, ungünstig situirten Schittkauer Wehres ein neues, senkrecht auf den Stromstrich gehendes Wehr, das in sich das Gefälle des heutigen Schittkauer Wehres und des gleichfalls zu beseitigenden Altstädter Wehres vereinigt, so dass das Gesammtgefälle dieses Wehres 2·20 m betragen wird. In dieses neue Wehr wird am rechten Ufer bei der Sophieninsel eine einfache für die Personendampfer bestimmte Kammerschleuse eingebaut. In den Moldauarm zwischen der Judeninsel und dem Ferdinandsquai kommt eine Zugschleuse für die Frachtschiffe.

Eine eigene Kammerschleuse für die Personendampfer ist wegen des zu gewärtigenden Personenverkehres nothwendig, da sonst der Frachtenverkehr durch ersteren, dem jedenfalls das Vorschleusungsrecht eingeräumt werden müsste, sehr behindert wäre. Die nutzbare Länge der Kammerschleuse beträgt 55·0 m, die Breite 11·0 m. Um die Schleusungsdauer für die Schraubendampfer abzukürzen, wird die Kammerschleuse mit einem Mittelthore ausgestattet, so dass die nutzbare Länge der kürzeren Schleusenkammer 25·0 m betragen wird. Da die Zugschleuse aus zwei hintereinander liegenden Kammerschleusen besteht, so bildet das Unterthor der oberen Schleuse zugleich das Oberthor der unteren Schleuse. Die Abmessungen jeder Kammerschleuse entsprechen den Dimensionen der einfachen Kammerschleusen auf der canalisirten Moldau unterhalb Prag und beträgt also die Gesammtlänge 156·0 m und die Breite 11·0 m.

Die Flossschleuse wird in die Mitte des neuen Schittkauer Wehres verlegt, so dass die Flossfahrt weder dem Personendampferverkehre noch der Frachtschiffahrt hindernd in den Weg tritt. Um den Oberwassercanal der Zugschleuse vor Eisanschoppungen und vor Hochwasser zu schützen, wird bei der Einfahrt eine Sperrschleuse angebracht, wodurch dieser Canal dann im Winter und bei Hochwasser auch als Schutzhafen benützt werden kann. In der unteren Partie vom František- bis zur Mündung des Karolinenthaler Hafens soll projectgemäss das Neumühl-Wehr abgetragen, das Helmer-Wehr erhöht und eine Doppelschleuse am rechten Ufer der Hetzinsel hergestellt werden. Das Gefälle der Kammerschleusen, deren Dimensionen mit jenen der oberen Staustufe übereinstimmen und von

denen die kleinere ebenfalls für Personendampfer bestimmt ist, beträgt 4·40 m. Die hier durchgeschleusten Schiffe gelangen durch den Untercanal, der einerseits von der Hetzinsel, andererseits von der 0·60 m über den höchsten schiffbaren Wasserstand hervorragenden Trennungsmauer gebildet wird, zur Ostspitze der genannten Insel, bis wohin auch die Stauwirkung der Staustufe Troja reicht. Damit die Einfahrt in die Kammerschleusen selbst bei höheren Wasserständen gänzlich gefahrlos vor sich gehen kann, wird vom Oberhaupte stromaufwärts eine 120·0 m lange Theilungsmauer hergestellt, deren Krone am oberen Ende 0·60 m über dem höchsten schiffbaren Wasserstande liegt und gegen das Oberhaupt hin sanft ansteigt. Am linken Ufer des Hauptarmes wird die Flossschleuse, am rechten Ufer desselben Armes eine 12·0 m breite Entlastungsschleuse angelegt.

Das rechte Ufer von der Kaiser Franz Josef-Brücke bis zu der über die Hetzinsel projectirten Brücke wird als Güterumschlagsplatz in der Weise ausgebildet, dass ein 2·0 m über dem normalen Wasserstande hoher, mindestens 16·0 m breiter Unterquai erbaut wird, der durch entsprechende Rampen mit dem Oberquai in Verbindung steht und in den Güterbahnhof der priv. österreichischen Nordwestbahn rampenartig verläuft.

Für die Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens liess die Commission ein Project durch die Firma Reiter & Štěpán in Prag ausarbeiten, welches in der Plenarsitzung der Canalisirungs-Commission vom 21. October 1901 genehmigt wurde. Auf Grund dieses Projectes ist bereits vom k. k. Eisenbahnministerium die politische Begehung angeordnet worden.

Der Jahresbericht der Moldau-Elbe-Canalisirungs-Commission gedenkt ferner der im abgelaufenen Jahre stattgefundenen Besichtigungen der Canalisirungsbauten, darunter in erster Linie der Anwesenheit Seiner Majestät des Kaisers bei dem Baue der Schleusenanlage der Staustufe Troja am 15. Juni 1901. Zur Erinnerung an diesen feierlichen Anlass wurde eine lateinische, von Seiner Majestät mit Allerhöchst seinem Namen gezeichnete Gedenkschrift in den Schlussstein des Oberhauptes versetzt.

Endlich sei noch erwähnt, dass die Canalisirungs-Commission im Vorjahre in der Zeit vom 1. Februar bis 31. März im Gebäude des Technologischen Gewerbemuseums eine Localausstellung jener Objecte veranstaltete, welche bei der Weltausstellung in Paris 1900 zur Ausstellung gelangt waren.

Ausweis

über die im Jahre 1901 vorgenommenen Locomotivkesselproben und Locomotivkesselrevisionen.

Gegenstand	Anzahl	Heizfläche							Atmosphären						
		bis 40 m²	über 40 bis 60 m²	über 60 bis 80 m²	über 80 bis 100 m²	über 100 bis 150 m²	über 150 bis 200 m²	über 200 m²	bis 6	über 6 bis 8	über 8 bis 10	über 10 bis 12	über 12 bis 14	über 14 bis 16	über 16
	Anzahl														
Gesammtstand der Locomotivkessel im Jahre 1901	6019	467	545	146	218	3577	941	95	7	188	2329	2581	825	89	—
Von der k. k. Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1901 vorgenommene Locomotivkesselproben	742	41	53	19	39	379	193	18	—	13	218	287	213	11	—
Von der k. k. Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1901 vorgenommene Locomotivkesselrevisionen	717	19	50	19	29	484	116	—	—	21	323	328	42	3	—
Von den Heizhaus- und Werkstättenorganen der Bahnverwaltungen im Jahre 1901 im eigenen Wirkungskreise vorgenommene Locomotivkesselrevisionen	881	80	98	28	29	515	131	—	—	15	350	397	71	48	—

Von den ausgewiesenen 6019 Locomotivkesseln waren in Verwendung: bei Hauptbahnen 4735, bei Localbahnen 904 und bei Industriebahnen und Industrieunternehmungen 380.

Von den im Jahre 1901 vorgenommenen Locomotivkesselproben entfielen auf Hauptbahnen 493, auf Localbahnen 101, auf Industriebahnen und Industrieunternehmungen 25, auf fremde Bahnen 111 und auf Reservekessel 12; von den Locomotivkesselrevisionen auf Hauptbahnen 613, auf Localbahnen 103 und auf Industriebahnen und Industrieunternehmungen 1. Von den seitens der Heizhaus- und Werkstättenorgane der Bahnverwaltungen im eigenen Wirkungskreise vorgenommenen Locomotivkesselrevisionen endlich entfielen 661 auf Hauptbahnen und 220 auf Localbahnen.

Der Gesammtstand der Locomotivkessel erhöhte sich gegenüber dem Jahre 1900 um 171 Stück.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 148. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 3. Juni 1902 wurden nachfolgende Interpellationen eingebracht, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Dr. Schreiner, Peschka und Genossen an den Herrn Ministerpräsidenten als Leiter des Ministeriums des Innern, den Herrn Ackerbauminister, den Herrn Finanzminister und den Herrn Eisenbahnminister, betreffend Massnahmen zur Linderung der in Böhmen bestehenden Futternoth;

2. der Herren Abgeordneten Dr. Šusteršič und Genossen an den Herrn Ministerpräsidenten als Leiter des Ministeriums des Innern, betreffend die finanzielle Lage der Südbahn-Gesellschaft;

3. der Herren Abgeordneten Kleewein und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Aenderung der Uniformirungsvorschriften für die Eisenbahnbeamten und Conducteure während der heissen Jahreszeit.

Bericht
des
Justizausschusses des Abgeordnetenhauses
über die
Regierungsvorlage, betreffend die Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27.

Als das Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869 geschaffen wurde, herrschte in Oesterreich und im gemeinen Rechte ziemlich einwandlos die Theorie, dass eine Pflicht zur Leistung von Schadenersatz nur durch ein Verschulden, und zwar der Regel nach nur durch ein persönliches Verschulden des Ersatzpflichtigen begründet werden könne.

Schon dass nach der Eisenbahnbetriebsordnung vom 6. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, § 15, eine Eisenbahnunternehmung nicht nur für ihr eigenes Verschulden, sondern ohneweiters auch für das Verschulden ihrer Beamten und Diener zu haften hat, galt als eine Ausnahme.

Völlig fremd war aber der herrschenden Lehrmeinung der Gedanke, dass jemand auch für solche Beschädigungen haftbar sein sollte, die ohne irgendein Verschulden aus der Beschaffenheit seiner Sache oder Unternehmung selbst hervorgehen.

Der Druck, den jene Lehrmeinung damals auf den gesunden Sinn der Praxis allerorts ausübte, zeigt sich am springendsten in einer bekannten Entscheidung des Oberappellationsgerichtes München (16. April 1861, Seuffert's Archiv XIV). Durch Funkensprühen aus einer Locomotive war ein der Bahn benachbartes Haus in Brand gerathen, ohne dass jemanden ein Verschulden im Bahnbetriebe zur Last gelegt werden konnte. Um nun dem Eigenthümer des verbrannten Hauses zu einer Entschädigung zu verhelfen, die ihm nach dem natürlichsten Rechtsgefühle gebührte, half sich das Obertribunal damit, zu erklären, dass im Betrieb einer Locomotiveisenbahn überhaupt ein Verschulden liegt, weil er häufig mit Funkensprühen verbunden ist!

Erst späteren Erörterungen (vergleiche insbesondere Pfaff: „Schadenersatz und Genugthuung nach österreichischem Rechte") blieb es vorbehalten zu zeigen, dass unser eigenes bürgerliches Gesetzbuch, sowie auch andere moderne Gesetzgebungen zahlreiche Fälle solcher Haftungen ohne Verschulden dennoch kennen.

Unter den damaligen Verhältnissen aber war das Eisenbahnhaftpflichtgesetz vom Jahre 1869 eine Errungenschaft der lauten Anforderungen der Praxis gegenüber der herrschenden Lehrmeiuung. (Thatsächlich lag der unmittelbare Anlass zu seinem Entstehen auch in schweren Unfällen, die sich zur Zeit ereignet hatten.)

Mit der Lehrmeinung aber fand man sich in der Weise ab, dass man eine gesetzliche Vermuthung aufstellte, wonach die Unternehmung in solchen Fällen regelmässig im Verschulden sei.

Zunächst hatte man hiemit eine einfache Umkehrung der Beweislast im Auge.

In Wirklichkeit aber ging das Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869 schon über diese blosse Umkehrung der Beweislast hinaus, indem es zugleich den für den Unternehmer zulässigen Entlastungsbeweis auf drei bestimmte Fälle beschränkte: Vis major — eigenes Verschulden des Verletzten — Verschulden eines Dritten, den die Unternehmung nicht zu vertreten hat.

Hiemit war aus der Entlastungsmöglichkeit der Unternehmung bereits jene breite Masse von Fällen ausgeschieden, in denen ein Unfall aus der Natur des stets mit Gefahren verbundenen Betriebes hervorgeht, ohne dass irgend jemanden eine Schuld trifft oder vis major eingetreten wäre, unter der stets nur ganz unüberwindliche äussere Ereignisse verstanden werden.

Der zulässige Entlastungsbeweis war genau genommen nicht mehr ein Exculpationsbeweis im eigentlichen Sinne, sondern ein Exceptionsbeweis — Enthaftungsbeweis (Unger: „Handeln auf eigene Gefahr", Seite 69, Anm. 18, Seite 87 u. ff., dann betreffs vis major insbesondere auch Anm. 23, Seite 92 und 93).

Hat die Bahnunternehmung in einer Reihe von Fällen zu haften, ohne dass ein wirkliches Verschulden ihrerseits oder seitens ihrer Organe vorliegt, so ergibt sich hieraus, dass ihr vermuthetes Verschulden in solchen Fällen nur ein fingirtes Verschulden ist.

Beruht also die Ersatzpflicht der Unternehmung thatsächlich nicht immer auf einem Verschulden, so fusst sie auf einem anderen Gedanken.

Dieser entwickelt sich nur dahin: Wer einen mit Gefahren verbundenen Betrieb führt, hat auch für alle Schäden aufzukommen, welche aus diesen Gefahren hervorgehen, falle ihm nun eine Schuld zur Last oder nicht.

Der schädliche Erfolg selbst verpflichtet den Unternehmer zum Ersatz, denn dieser Erfolg ist eine Folge seiner Unternehmung.

Im französischen Recht mit seinem hervorragend praktischen Geiste war dieser Satz eigentlich schon mit Artikel 1384 des Code civil angebahnt, der sowohl durch seinen Inhalt (vide insbesondere Alinea 1), als durch seine Begründung („Rapport fait au tribunal au nom de la section de législation" bei Steinbach, Vermögensschäden, Seite 39) über eine blosse Haftung des Unternehmers für ein Verschulden seiner Bediensteten hinausgeht, und bereits den Grund zu einer wirklichen Haftung für die durch den Betrieb verursachten Schäden legte. Präcise ausgesprochen wurde dieser Grundsatz zum erstenmal im preussischen Eisenbahngesetz vom 3. November 1838, § 25.

Von einem moralisirenden Standpunkte aus könnte man vielleicht die Frage aufwerfen, ob es überhaupt recht sei, Unternehmungen zu betreiben, welche auch bei aller Vorsicht weitgehende Gefahren mit sich bringen.

Die Antwort wird sein, dass der allgemeine Nutzen den Ausschlag für diese Betriebe gibt, da gewaltige Naturkräfte ohne gewisse Gefahren überhaupt nicht dienstbar gemacht werden können.

Niemals wird aber die Antwort dahin gehen können, dass der einzelne Unglückliche, der diesen Gefahren zum Opfer fällt, die Folgen allein zu tragen hat, und jener materiellen Entschädigung entbehren soll, die möglich und billig ist.

Die Kosten hiefür sind eben Kosten des Betriebes. Sie gehen auf Rechnung seines Gewinnes oder wenn dieser hiezu nicht reicht, drücken sie sich in höheren Preisen aus. (Steinbach, l. c. S. 59; Unger, l. c. S. 84, Anm. 5.)

Wer an den grossen Vortheilen eines raschen und bequemen Verkehres theilnimmt, muss eben auch die Lasten mittragen, die dieser Verkehr mit sich bringt. Alle, die geniessen, müssen leisten, nicht aber der einzelne, der das Opfer ist. Qui sentit commodum, sentire debet et onus.

Diese Entwicklungen würden nun zunächst den Gedanken nahe legen, zugleich mit der in Rede stehenden Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes auf alle mit motorischer Kraft betriebenen Bahnen, auch die rechtliche Formulirung desselben einer Revision zu unterziehen.

Diese Forderung ist auch schon in der XV. Session zum Ausdruck gelangt, und zwar sowohl im Initiativantrage Verkauf und Genossen, Beil. 230, als auch in der Interpellation Pattai und Genossen vom 17. November 1898.

Seither ist jedoch die unmittelbar praktische Seite der Sache noch um vieles acuter geworden.

Die Einführung des elektrischen Bahnbetriebes hat aussergewöhnliche Fortschritte gemacht. Sogar Vollbahnen werden andernorts schon mit dieser motorischen Kraft betrieben.

Es müsste das öffentliche Rechtsbewusstsein beleidigen, verschiedene Grundsätze lediglich nach dem rein äusseren Momente angewandt zu sehen, ob jemand durch einen mittelst Dampf oder mittelst Elektricität geführten Betrieb getödtet oder verletzt wird.

Das erste ist also, die Gesetzgebung für alle durch elementare Kraft betriebene Bahnen conform zu machen. Die theoretische Neuberathung und etwaige Umgestaltung des Gesetzes muss für später vorbehalten werden.

Sie braucht naturgemäss auch längere Zeit, zumal auch andere Fragen gründlich erörtert werden müssen:

So zum Beispiel die Haftpflicht für Sachbeschädigungen, während bisher nur die Transportgüter, nicht aber die beschädigten Güter Fremder qualificirten Schutz geniessen.

Ferner die etwaige Ausdehnung auf Beschädigungen durch das Automobil, wofür die Debatte im bevorstehenden deutschen Juristentag ein reiches Material liefern wird.

Gegenwärtig handelt es sich darum, zunächst mit einem Schlage die schreiende praktische Difformität zu beseitigen.

Dies wird am einfachsten durch ausdrücklichen Ausspruch der Geltung des Gesetzes von 1869 auf alle durch elementare Kraft betriebenen Eisenbahnen erreicht.

Dabei müssen aber zwei Gedanken festgehalten werden:

Erstens darf die nun auch gesetzlich zu sanctionirende erweiterte Anwendung dieses Gesetzes unter keiner Bedingung mit einer Verengerung seines Inhaltes Hand in Hand gehen. Die ganze Entwicklung würde hiedurch auf die verkehrte Bahn gelenkt.

Zweitens hat sich schon jetzt in der Judicatur eine Richtung gezeigt, welche der analogen Anwendung des bereits bestehenden Haftpflichtgesetzes auch auf solche Bahnen, die mit einer anderen elementaren Kraft als mit Dampf betrieben werden, geneigt ist.

Dieser sinngemässen Interpretation, welche nach der wahren ratio legis forschte, soll nun durch das neue Gesetz mit Rücksicht auf noch schwebende Processe keineswegs entgegengetreten werden, sondern dieselbe vielmehr hiedurch eine feste gesetzliche Grundlage erhalten.

Aus diesem zweiten Grundsatze ergibt sich, dass jene Terminologie der Regierungsvorlage vermieden werden muss, wonach durch das gegenwärtige Gesetz die Haftpflicht auf die mit einer anderen elementaren Kraft betriebenen Bahnen erst ausgedehnt werden soll. Der Ausschuss hat daher alle derartigen Ausdrücke (im Titel des Gesetzes, dann § 1 und § 3 der Vorlage) sorgfältig ausgeschieden und insbesondere im § 1 durch die Form ersetzt: „Die Bestimmungen des Gesetzes von 1869 gelten für alle mit elementarer Kraft betriebenen Bahnen."

Hiemit wurde auch einer wohlüberdachten Anregung des Initiativantrages Ofner Rechnung getragen.

Aus dem oben entwickelten ersten Grundsatz (keine Verengerung der Haftpflicht) aber folgt, dass der Ausschuss wohl die Annahme des § 1 der Vorlage mit der eben erörterten Aenderung beantragt, gegen § 2 aber entschieden Verwahrung einlegt und dessen Streichung beantragt.

Dies ergibt sich aus den vorausgeschickten allgemeinen Erwägungen, soll aber nun auch an der Hand des Regierungsvorschlages selbst erhärtet werden.

Vor Allem schien dem Ausschusse der im Motivenberichte ausgedrückte Grundgedanke irrig, es müsse deshalb, weil die Strassenbahn kein Monopol auf ihrer Linie besitzt, sondern eine auch anderen Verkehrszwecken dienende Strasse benützt, eine Einschränkung ihrer Haftpflicht eintreten.

Im Gegentheile: Gerade, weil die Strassenbahn-Unternehmung unter Dienstbarmachung kolossaler Naturkräfte und Anwendung sonst ungewohnter Geschwindigkeiten und Massenbewegungen auf der öffentlichen Strasse fährt, ist ihre strenge Haftpflicht erst recht geboten.

Weiters scheint es auch unrichtig, diejenigen „Folgen, die sich aus der allgemeinen Strassenbenützung ergeben" mit „unabwendbaren Handlungen dritter Personen zu vergleichen, deren Verschulden die Bahnunternehmung nicht zu vertreten hat".

Dort, wo der dritten Person, die die Strasse benützt, ein Verschulden zur Last fällt, cessirt ja ohnehin die Haftpflicht auch nach der Vorschrift des Gesetzes von 1869.

Man kann aber unmöglich von vornherein die Benützung der Strasse durch den allgemeinen Verkehr mit schuldbaren Handlungen Dritter in eine Linie stellen.

Im Gegentheile, wenn jemand diesfalls etwas absonderliches thut, so ist es viel eher die Bahnunternehmung, die mit ihren vehementen Verkehrsmitteln in den allgemeinen Verkehr hineinrollt, nicht aber jener, der an den stets bestandenen Verkehrsarten theilnimmt.

Auch jener Unfall, der zwar aus einer Ereignung im Bahnverkehre hervorgeht, aber dennoch, wie es die Regierungsvorlage ausdrückt, „nur eine Folge des aus der allgemeinen Strassenbenützung sich ergebenden Verkehres" sein soll, stellt sich daher richtig als Folge der Mitbenützung dieser Strasse zu Bahnzwecken dar.

Nur in diesem Umfange wird er durch das Gesetz von 1869 getroffen — in diesem Umfange soll er aber auch getroffen werden.

Die vorgeschlagene Bestimmung des § 2 würde aber auch zu geradezu unlösbaren Schwierigkeiten der Praxis führen und wäre eine Quelle unabsehbarer Processe.

Die Aufgabe, vor die man sich mit den Distinctionen des § 2 gestellt hat, erscheint überhaupt als eine unlösbare, wie sich sogleich zeigen wird.

Der Motivenbericht sagt: „§ 2 bezeichnet nur einen Fall, in dem die Haftpflicht ausnahmsweise nicht eintreten soll, unter ausdrücklicher Hervorhebung der wichtigsten Fälle, in welchen die volle Haftung auch bei Strassenbahnen ungeschwächt besteht."

Die Sache liegt aber umgekehrt:

Die Unfälle, die nicht mit der allgemeinen Strassenbenützung zusammenhängen, werden stets die geringste Zahl ausmachen.

Zumeist wird es ein die Strasse passirender Mensch oder der Insasse eines solchen Fuhrwerkes sein, der verletzt wird. Selbst wenn es die eigenen Fahrgäste der Strassenbahn sind, die zufolge eines Zusammenstosses mit einem anderen Fuhrwerke oder einer raschen Bremsung Verletzungen erleiden, so wird der gewöhnlichste Anlass hiezu wieder im allgemeinen Verkehre oder in der Rücksicht hierauf liegen.

Der Fall, den die Regierungsmotive als singuläre Ausnahme von der Haftpflicht hinstellen, ist daher gerade die Regel für dieselbe.

Wie sieht es nun mit den zwei anderen Fällen aus, welche laut der Regierungsmotive demonstrative Exempel für den Eintritt der vollen Haftpflicht sein sollen?

Dieselben lauten: Die volle Haftpflicht tritt ein, wenn die Verletzung „entweder unmittelbar durch die Betriebskraft der Bahn bewirkt wird, oder durch die Beschaffenheit der Betriebseinrichtungen verursacht wird".

Zunächst sei bemerkt, dass unter „unmittelbar durch die Betriebskraft bewirkt" unmöglich blos Unfälle verstanden sein können, wo der Verletzte in unmittelbare Berührung mit der kraftzuführenden Einrichtung (etwa dem Stromleiter) getreten ist. Denn auch der durch diese Kraft bewegte Wagenzug ist ein Träger der Betriebskraft.

Ebenso wäre es ganz unhaltbar, nur den Passanten, der durch den Motorwagen direct niedergeworfen wird, als unmittelbar durch die Betriebskraft beschädigt zu bezeichnen, nicht aber denjenigen, der durch ein vom Motorwagen auf ihn geschleudertes Fuhrwerk oder ein anderes zwischenliegendes Object verletzt wird. Auch hier ist es ja die Betriebskraft selbst, welche die Beschädigung bewirkt.

Sei es aber wie immer, fast stets wird derjenige, der durch die Betriebskraft der Bahn verletzt wird, selbst ein Subject der allgemeinen Strassenbenützung sein.

Ebenso werden auch entferntere Opfer des allgemeinen Verkehres zumeist auf die Beschaffenheit der Betriebseinrichtungen der Bahn zurückzuführen sein, die kein plötzliches Stillstehen etc. gestatten.

Hieraus ergibt sich sofort, dass diese Fälle dem oben behandelten sogenannten Ausnahmsfalle, in dem die Haftpflicht cessiren soll, durchaus nicht logisch entgegengesetzt sind. Sie sind vielmehr selbst Fälle dieses Falles.

Sie sind nicht demonstrative Erläuterungen der Regel, sondern sie sind selbst Ausnahmen von der Ausnahme, zurück zur Regel. Im Conflicte zwischen dem Strassenverkehre einerseits und der Betriebskraft, sowie den Betriebseinrichtungen der Bahn andererseits liegt eben die Ursache der meisten Unfälle.

Der Richter würde daher im einzelnen Falle nicht wissen, ob er es mit der Ausnahme von der Regel oder mit der Gegenausnahme zur Regel zu thun hat. Die Kennzeichen beider treffen eben allermeist zusammen.

Nach einem Chaos von Processen könnte der Endertolg doch nur der sein, dass bei jenen Einwirkungen eines Unfalles auf den Verkehr, bei denen ein Verschulden dritter Personen erweislich ist, die Haftpflicht entfällt.

Dies tritt aber auch nach dem Haftpflichtgesetze von selbst ein.

Es kann daher mit Recht behauptet werden, dass die vorgeschlagenen Bestimmungen des § 2 verwirrend und überflüssig zugleich sind.

Schliesslich ist nur noch der Vollständigkeit halber auch über jene Argumente zu sprechen, welche die Vorlage aus den Regierungsmotiven des Gesetzes vom 5. März 1869 zu ziehen versuchte. Sie findet dort zwei Grundsätze niedergelegt, welche für die Statuirung der Haftpflicht massgebend gewesen seien:

1. die Rücksicht auf die gewaltigen Naturkräfte, welche bei dem Dampfbetriebe einer Eisenbahn in Thätigkeit gesetzt werden und die auch bei dem geringsten Versehen unabwendbar zerstörend wirken;

2. die ausschliessliche Beherrschung des Betriebsgebietes durch die Bahnunternehmung.

Allein, wie schon aus der historischen Entwicklung hervorgeht, war bei jener Motivirung auch das Bestreben massgebend, eine Rechtfertigung dafür zu finden, dass entgegen den sonstigen Beweisregeln das Verschulden der Bahnunternehmung vermuthet werde.

Für diese, heute obsolet gewordene Schuldvermuthung konnte die ausschliessliche Beherrschung des Betriebsgebietes ein bestärkendes Moment sein.

Für die nun anerkannte Gefahrenhaftung aber verkehrt sich die Sache ins gerade Gegentheil. Hier liegt gerade in der Benützung eines allgemeinen Verkehrsweges das bekräftigende Moment für die Verantwortung der dadurch erhöhten Gefahr.

Uebrigens war schon im Motivenbericht pro 1869 die Beherrschung des Betriebsgebietes nur ganz nebenbei, als eine Art bestärkenden Superfluums erwähnt, während der leitende Grundgedanke, die hohe Betriebsgefahr, überall zum Durchbruch kommt.

Auch das Haftpflichtgesetz für das Deutsche Reich endlich kennt Haftungsunterschiede zwischen Vollbahnen und Strassenbahnen nicht im Entferntesten.

§ 1 des deutschen Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 bestimmt einfach:

„Wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getödtet oder körperlich verletzt wird, so haftet der Betriebsunternehmer für den dadurch entstehenden Schaden, soferne er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten verursacht ist.

Auf Grund des deutschen Haftpflichtgesetzes wird seit 30 Jahren judicirt. Durch zahllose Entscheidungen ist der Begriff der Eisenbahn durch das einzige Merkmal der Fortbewegung der Transportobjecte auf metallischen Schienen abgegrenzt, findet aber selbst auf Bahnen mit animalischem Betriebe Anwendung. Ein Ausschluss der Strassenbahnen von der allgemeinen Haftung wurde niemals rege gemacht.

Das Reichshaftpflichtgesetz wurde durch das Einführungsgesetz zum bürgerlichen Gesetzbuche für das Deutsche Reich ex 1896, wirksam seit 1. Jänner 1900, in mehrfachen Punkten abgeändert. Eine Abänderung betreffs des in Rede stehenden Eisenbahnparagraphen hat nicht stattgefunden. Derselbe hat sich also bewährt.

Schliesslich darf nicht übersehen werden, dass auch unser österreichisches Haftpflichtgesetz schon seit Jahren auf zahlreiche Strassenbahnen in voller Anwendung steht.

Denn auch dieses Gesetz kennt den Unterschied zwischen Vollbahnen und Strassenbahnen nicht, sondern macht bekanntlich die einzige Distinction nach dem Dampfbetrieb. Dieser Betrieb ist aber schon seit langem auch bei Strassenbahnen in Verwendung, die mitunter auch sehr belebte Verkehrsgebiete durchfahren.

Betreffs aller dieser Bahnen wird einwandsfrei nach dem Gesetze vom 5. März 1869 judicirt, und nun sollte plötzlich die Haftung betreffs dieser Strassenbahnen statt erweitert, verengt und zugleich unklar gemacht werden.

Die Vertretung der Regierung hat nach Abführung einer gründlichen Debatte im Ausschusse erklärt, dass sie sich dem Gewichte der vorstehenden Argumente nicht verschliesst und weder aus der Streichung des § 2, noch aus Annahme der übrigen vom Ausschusse beantragten Aenderungen eine Frage für das Zustandekommen des Gesetzes macht.

Ein von Dr. Sylvester gestellter Antrag des Inhaltes: „Der Herr Referent werde ersucht, den vorliegenden Entwurf in der Weise umzugestalten, dass unter Aufhebung des Gesetzes vom 5. März 1869 und unter Zugrundelegung der in Aussicht genommenen Ausdehnungen der Haftpflicht ein neuer Entwurf geschaffen werde, worin der gesammte Rechtscomplex der Haftpflicht in Betreff der Fahrbetriebsmittel vereinigt ist", fand allseitige Sympathien, wurde jedoch von der Mehrheit des Ausschusses abgelehnt, da durch eine allgemeine Regelung der Haftpflicht die vorstehende, sehr dringende Regelung hinausgeschoben würde.

Dem österreichischen Haftpflichtgesetze steht wie dem deutschen eine reiche Judicatur zur Seite.

Gerade ein Bericht, der aus dem Abgeordnetenhause selbst hervorgeht, darf aber auch gewisse Imponderabilien nicht unberücksichtigt lassen, selbst wenn sie officiös nicht zum Ausdruck gekommen sind.

Es möge daher nicht unerwähnt bleiben, dass auch Stimmen sich vernehmen liessen, welche Befremden über diese Judicatur aus dem Gesichtspunkte der Lasten äussern, die dadurch den Unternehmungen auferlegt werden!

Als Aeusserungen aus den unmittelbar betroffenen Privatkreisen haben solche Stimmen naturgemäss wenig Gewicht. Sie könnten aber an Nachdruck gewinnen, wenn grosse Corporationen und der Staat, die immer häufiger in den Betrieb von Bahnen treten, sich ihnen anschlössen.

Glücklicherweise ist ein so engherziger Standpunkt nicht zu erwarten.

Dennoch ist es angebracht, an dieser Stelle zu bemerken: Wenn die Gerichte in solchen Schadensfällen einigermassen ausreichende Ersätze zusprechen, so drückt sich hiemit nur das allgemeine Rechtsbewusstsein in einer zweifachen Richtung aus:

Erstens in Betreff des kaum je zu ersetzenden Werthes der körperlichen Integrität.

Zweitens in Betreff der Erkenntniss, dass aus bestem Rechtsgrund der Betrieb, der die Vortheile des Verkehrsmittels geniesst, auch die volle Entschädigung seiner Opfer zu tragen hat.

War es doch nur zu lange eine Klage, dass in Schadensfällen häufig nur ganz ungenügende Ersätze zuerkannt würden, und wurde diesfalls mit Neid auf das Muster französischer und englischer Gerichte mit ihren reichen Zusprüchen hingewiesen. Eine Wendung zum Besseren war hoch erwünscht, und wenn sie überhaupt auffällt, so erklärt sich das nur aus dem Vergleiche zu den früheren Unzulänglichkeiten.

Sofern aber etwa über das häufige Auftreten künstlich aufgebauschter Ansprüche aus schwer controlirbaren Allgemeinstörungen der Gesundheit etc. geklagt wird, so kann die einzige Remedur wohl nur in einer sachgemässen Anwendung der richterlichen Beweiswürdigung, auch gegenüber Expertenaussprüchen bestehen, wofür die Civilprocessordnung die Handhabe bietet — vielleicht kann auch eine Reform unseres Expertenwesens überhaupt angestrebt werden.

Keineswegs dürfen solche vereinzelte Fälle von Einfluss auf die Verwirklichung der als richtig anerkannten Rechtsidee sein.

Betreffs des § 3 der Vorlage (nach diesem Berichte nunmehr § 2) wird nur eine stilistische Aenderung vorgeschlagen.

Seit der Erlassung des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869 sind drei neue Gesetze erschienen, die auf dasselbe Bezug haben:

1. die Unfallversicherungsnovelle vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, welche die Bediensteten der Eisenbahnen, die mit irgendwelcher motorischer Kraft betrieben werden, betreffs ihrer Entschädigungsansprüche ausser das Haftpflichtgesetz stellt,

jedoch als Ersatz dafür mit erhöhten Unfallversicherungsrenten bedenkt;

2. das Einführungsgesetz zur Jurisdictionsnorm vom 1. August 1895, R.-G.-Bl. Nr. 110, welches laut Artikel VI/2 die handelsgerichtliche Competenz des § 3 des Haftpflichtgesetzes aufrecht erhält;

3. das Einführungsgesetz zur Civilprocessordnung vom 1. August 1895, R.-G.-Bl. Nr 112, welches an Stelle des im citirten § 3 normirten summarischen Verfahrens, das nach der Gerichtscompetenz eintretende Verfahren des neuen Processes setzt.

Mit dem einfachen Ausspruche der Geltung des Haftpflichtgesetzes für alle mit elementarer Kraft betriebenen Bahnen versteht sich eigentlich von selbst, dass auch die Bestimmungen späterer Gesetze, die auf das Haftpflichtgesetz sich beziehen, diese Geltung theilen.

Betreffs der unter 2 und 3 erwähnten Competenz und Processbestimmungen theilt auch die Regierungsvorlage diesen Standpunkt, da sie nicht für nöthig fand, diese Gesetze in ihrem Texte zu citiren.

Betreffs der unter 1 angeführten Bestimmungen der Unfallversieherungsnovelle erscheint aber die ausdrückliche Citirung allerdings erwünscht, schon um Zweifel auszuschliessen, zumal laut derselben auch wichtige positive Rechte an Stelle der Ersätze des Haftpflichtgesetzes treten.

Es dürfte sich jedoch empfehlen, auch dies in Form eines einfachen Ausspruches der Geltung der bezüglichen Bestimmungen der Unfallversicherungsnovelle auszudrücken.

Hiedurch wird einerseits die Conformität mit § 1 hergestellt.

Hiedurch wird aber auch zugleich vermieden, im ersten Absatz des § 3 (nunmehr § 2) zuerst für die Eisenbahnbediensteten die Haftpflichtansprüche auszuschliessen, im zweiten Absatze aber wieder von einem Falle zu sprechen, wo diese Ansprüche zustehen würden.

Es wird daher für § 3, nunmehr § 2, die beigedruckte Formulirung empfohlen.

Mit dem Antrage des Ausschusses erledigt sich auch der Initiativantrag Ofner, dessen Absichten hiemit Rechnung getragen ist. Auf den speciellen Vorschlag des Artikels II jenes Antrages (Erklärung der Wirksamkeit des Gesetzes für alle noch nicht rechtskräftig entschiedenen Fälle) war zufolge der Fassung des Ausschussentwurfes nicht weiter einzugehen nöthig. Denn diese Fassung wurde ohnehin so gewählt, dass sie der sinngemässen Anwendung des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869 auf alle noch nicht entschiedenen Schadensfälle aus Ereignungen im Verkehre einer mit elementarer Kraft betriebenen Eisenbahn zur Grundlage dient.

Es wird sonach beantragt:

Das hohe Haus wolle dem Gesetzentwurf über die Haftpflicht der Eisenbahnen in der beiliegenden Fassung des Ausschusses die verfassungsmässige Genehmigung ertheilen.

Wien, 22. Mai 1902.

Dr. Ferjančič,
Obmann.

Dr. Robert Pattai,
Berichterstatter.

Gesetz

vom . . . . . .

betreffend

die Haftpflicht der Eisenbahnen.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Regierungsvorlage.	Antrag des Ausschusses.	Referentenantrag.
§ 1.	§ 1.	§ 2.
Die Bestimmungen des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, über die Haftung der Unternehmungen, die Eisenbahnen mit Anwendung von Dampfkraft betreiben, werden auf alle mit Anwendung einer elementaren Kraft betriebenen Eisenbahnen ausgedehnt.	Die Bestimmungen des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, über die Haftung der Unternehmungen, die Eisenbahnen mit Anwendung von Dampfkraft betreiben, **gelten für** alle mit Anwendung einer elementaren Kraft betriebenen Eisenbahnen.	Die Bestimmungen des Artikels VII des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, über die Entschädigungs- und Versicherungsansprüche der gemäss Artikel I, Z. 1, und Artikel V jenes Gesetzes versicherten Eisenbahnbediensteten und ihrer Hinterbliebenen gelten betreffs aller mit Anwendung einer elementaren Kraft betriebenen Eisenbahnen.
§ 2.	§ 2.	
Hat die Ereignung im Verkehre der Eisenbahn auf eine a von der Bahn mitbenützten, dem allgemeinen Verkehre dienenden Theile eines öffentlichen Weges stattgefunden, so gelangen — ohne Unterschied der Betriebskraft der Bahn — die Bestimmungen des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, nicht zur Anwendung, wenn die körperliche Verletzung oder die Tödtung eines Menschen weder unmittelbar durch die Betriebskraft der Bahn bewirkt, noch durch die Beschaffenheit der Betriebseinrichtungen verursacht wurde, vielmehr nur eine Folge des aus der allgemeinen Strassenbenützung sich ergebenden Verkehres ist.	(Entfällt.)	
§ 3.		
Insoweit zufolge Artikel VII, Absatz 4, des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung, das Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, keine Anwendung findet, bestehen auch nach dem gegenwärtigen Gesetze keine Haftpflichtansprüche. Die im Artikel VII, Absatz 5, des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, mit Rücksicht auf das Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, verfügte Erhöhung von Versicherungsansprüchen tritt jedoch auch dann ein, wenn ein Entschädigungsanspruch auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes zustehen würde.		
§ 4.		§ 3.
Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, das mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, ist Mein Justizminister beauftragt.		(Gleichlautend mit § 4 der Vorlage.)

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung der Linie Nr. 65 [der Concessionsurkunde] von der Gumpendorferlinie durch die Sechshauserstrasse und den Wienfluss entlang bis zur Schönbrunnerbrücke.) Die k. k. Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen wurde beauftragt in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung für die fertiggestellte Linie Nr. 65 [der Concessionsurkunde] der Wiener elektrischen Strassenbahnen, und zwar von der Gumpendorferlinie durch die Sechshauserstrasse und den Wienfluss entlang bis zur Schönbrunnerbrücke vorzunehmen. Gleichzeitig wurde dieselbe ermächtigt bei anstandslosem Ergebnisse der genannten Amtshandlung den Benützungsconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu ertheilen. [E.-M.-Z. 23.967.]

Projectirte normalspurige Eisenbahn von Neumarkt-Karlsbach nach Persenbeug. (Vorlage des generellen Projectes: Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 26. Mai 1902 die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des von Dr. Rudolf Mayreder, behördlich autorisirter Bauingenieur in Wien, namens der Stadtgemeindevertretung in Ybbs vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Eisenbahn von der Haltestelle Neumarkt-Karlsbach der k. k. Staatsbahnstrecke Wien—Amstetten nach Ybbs und von da mittelst Uebersetzung der Donau nach Persenbeug im Sinne der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 4793.]

Elektrische Kleinbahn Linz - Kleinmünchen. (Namhaftmachung der bauleitenden Ingenieure.) Laut Anzeige der Tramway- und Elektricitäts-Gesellschaft „Linz-Urfabr" wurden als bauleitende Ingenieure für die zu erbauende Kleinbahn von Linz nach Kleinmünchen Herr Ingenieur Anton Strobl für den allgemeinen bautechnischen und Herr Betriebsleiter Franz Scheinig für den elektrischen Theil bestellt. [E.-M.-Z. 19.226.]

Elektrische Strassenbahnen in Pola. (Projecte für die Varianten km 0·0/3 und km 2·5/3·7 der Linie Staatsbahnhof Pola — k. u. k. Marine-Schwimmschule und des Remisengeleises: Ergebniss der Trassenrevision, Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Auf Grund des von der k. k. Statthalterei in Triest mitgetheilten Ergebnisses der am 3. und 4. Jänner 1902 durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission, dann der politischen Begehung rücksichtlich der Detailprojecte für die elektrischen Strassenbahnen in Pola, und zwar a) der Varianten km 0·0 bis km 0·3, dann km 2·5 bis km 3·694 der Linie k. k. Staatsbahnhof — k. u. k. Marine-Schwimmschule, b) der Abzweigung aus der Nebenlinie k. u. k. Marine-Casino — Kaiserwald zur Remise und Kraftstation, sowie der gleichzeitig stattgefundenen Localverhandlung, betreffend die Führung der Hauptlinie k. k. Staatsbahnhof — k. u. k. Marine-Schwimmschule längs der Riva zwischen km 0·8 und km 1·3/4 hat nunmehr das k. k. Eisenbahnministerium unterm 25. Mai 1902 Herrn Alfred Fürst Wrede den Bauconsens für die Linien a) k. k. Staatsbahnhof — k. u. k. Marine-Schwimmschule, b) k. u. k. Marine-Casino—Kaiserwald und für das Remisegeleise einschliesslich der generellen Anlage der Centralstation nach Massgabe der Commissionsbestimmungen und mit dem Vorbehalte ertheilt, dass dieser Bauconsens erst nach erfolgter Concessionsertheilung in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 6146.]

Elektrische Strassenbahn in Krakau. (Variantenproject für die Endstrecke der Linie Ringplatz—Rogatka zwierzyniecka: Ergebniss der politischen Begehung.) Das von der k. k. Statthalterei in Lemberg mitgetheilte Ergebniss der am 18. April 1902 durchgeführten politischen Begehung des Variantenprojectes für die Endstrecke der elektrischen Strassenbahnlinie Ringplatz—Rogatka zwierzyniecka in Krakau, auf Grund dessen für die vorbezeichnete Endstrecke der Bauconsens ex commissione ertheilt worden ist, wurde vom k. k. Eisenbahnministerium unter Genehmigung der Commissionsbestimmungen und des Commissionsantrages zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 21.639.]

Schmalspurige Localbahn Gmünd—Gross-Gerungs. (Projecte für die hölzernen Ueberfahrtsbrücken in km 10·3/4, 14·3/4 und 21·7/8, sowie für die gewölbten Viaducte in km 15·3/4 und 17·3/5 und schliesslich für die Ueberfahrtsbrücke im Zuge der Bezirksstrasse Weitra—Zwettl in km 14·3.) Die vom niederösterreichischen Landes-Eisenbahnamte vorgelegten Projecte für die beiden gewölbten Viaducte in km 15·3/4 und km 17·3/5 der im Bau befindlichen Localbahn Gmünd—Gross-Gerungs, ferner die gleichzeitig überreichten Projecte für die auf derselben Localbahn auszuführenden hölzernen Ueberfahrtsbrücken in km 10·3/4, 14·3/4 und 21·7/8 und endlich das unter Zustimmung des niederösterreichischen Landesausschusses verfasste Project für die Ueberfahrtsbrücke im Zuge der Bezirksstrasse Weitra—Zwettl in km 14·3 nach dem System der Cementbalkenträger wurden vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt. [E.-M.-Z. 18.616.]

Projectirte elektrische Kleinbahn Linz—Kleinmünchen. (Vorlage des Detailprojectes; Anordnung der Stationscommission, politischen Begehung und der Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 28. Mai 1902 die k. k. Statthalterei in Linz beauftragt, rücksichtlich des durch Dr. Carl Beurle, Hof- und Gerichtsadvocaten in Linz, namens der Tramway- und Elektricitäts-Gesellschaft „Linz - Urfahr" vorgelegten Detailprojectes für die mit der Spurweite von 0·90 m auszuführende, elektrisch zu betreibende Kleinbahn von Linz nach Kleinmünchen die Stationscommission, sowie die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung, soweit die Projectslinie auf die Wiener Reichsstrasse zu liegen kommt, einzuleiten. Gleichzeitig wurde die genannte k. k. Statthalterei ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Commissionsergebnisses den Bauconsens für das ganze begangene Project oder nur für einzelne Theilstrecken desselben im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen und im Hinblicke auf die bereits erflossene Concession auch mit der Fällung der Enteignungs-Erkenntnisse vorzugehen. [E.-M.-Z. 17.211.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsunfälle auf deutschen Eisenbahnen im Monate Februar 1902.) Im Monate Februar 1902 sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 7 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 6 bei Personenzügen), 12 Entgleisungen in Stationen (davon 5 bei Personenzügen), 1 Zusammenstoss auf freier Bahn (bei Personenzügen) und 13 Zusammenstösse in Stationen (davon 3 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 3 Reisende, 2 Bahnbedienstete und 1 fremde Person verletzt.

— (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen: Stationsnamenänderung.) Die Station Mülhausen i. E. hat die Bezeichnung „Mülhausen Wanne" erhalten.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Hannover: Eröffnung der Haltestelle Lübberstedt für den Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr.) Ab 1. Juni ist die an der Bahnstrecke Bremen—Geestemünde zwischen den Stationen Oldenbüttel und Stubben gelegene, bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre dienende Haltestelle Lübberstedt für den Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen aus erfolgen kann, sowie von Sprengstoffen ist daselbst ausgeschlossen.

— (Directionsbezirk Berlin: Aenderung der Abfertigungsbefugnisse der Stationen Coschen, Neubabelsberg und Ziltendorf.) Ab 1. Juni sind die Abfertigungsbefugnisse der Stationen Coschen, Neubabelsberg und Ziltendorf dahin erweitert, dass von und nach diesen Stationen auch Fahrzeuge abgefertigt werden können.

— (Aenderung der Abfertigungsbefugnisse der Station Berlin Nordbahnhof.) Ab 1. Juni wurden die Abfertigungsbefugnisse der Station Berlin Nordbahnhof wie folgt geändert: Es werden zugelassen

a) Milchsendungen,
b) Frachtgut in Wagenladungen und
c) Eil- und Frachtstückgut in Sendungen von mindestens 2000 kg von und nach dem Anschlussgeleise der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft.

— (Abstandnahme von der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit gewisser Gattungen Schnell- und Personenzugslocomotiven.) In einem an die kgl. Eisenbahn-Direction gerichteten Erlass hat der Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmt, dass von der Erhöhung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit von 90 auf 100 km in der Stunde bei den 2/9 gekuppelten Schnellzugslocomotiven, den 2/4 gekuppelten Personenzugslocomotiven mit vorderem Drehgestelle und den 3/5 gekuppelten viercylinderigen Personenzugslocomotiven Grafenstadener Bauart Abstand genommen wird.

— (Main-Neckarbahn.) Aus Berlin wird den „Hamb. Nachr." gemeldet, dass die Budgetcommission des Abgeordnetenhauses in der Sitzung vom 31. Mai den Vertrag, betreffend die Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckarbahn, nach einer eingehenden Besprechung des Staatsvertrages mit Baden und Hessen einstimmig angenommen hat.

— (Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft: Aenderung der Abfertigungsbefugnisse der Stationen Derne und Preussen.) Einer Kundmachung der obigen Eisenbahn-Gesellschaft vom 16. Mai zufolge wurden die Abfertigungsbefugnisse der nur dem allgemeinen Wagenladungsverkehre dienenden Stationen Derne und Preussen dahin erweitert, dass fortan nach und von den genannten Stationen auch Stückgüter für die angeschlossenen Zechen und Werke abgefertigt werden können.

— (Spessartbahn-Actiengesellschaft in Köln: Aus dem Geschäftsberichte für 1901.) Der Bruttogewinn betrug nach dem Abschlusse für 1901 Mk. 23.815 (im Vorjahre Mk. 17.249), wovon nach Ueberweisung von Mk. 13.500 an den Erneuerungsfonds 1·5 pCt. (wie im Vorjahre) Dividende gleich Mk. 6.750 vertheilt wurden.

— (Malbergbahn-Actiengesellschaft in Köln: Aus dem Geschäftsberichte für 1901.) Der Abschluss für 1901 ergab einen Bruttogewinn von Mk. 28.090 (im Vorjahre Mk. 30.455), woraus 5·5 pCt. (im Vorjahre 6 pCt.) gleich Mark 14.850 zur Vertheilung gelangen. Den Erneuerungsbeständen wurden Mk. 10.000 überwiesen.

Preussen. (Beaufsichtigung und Revision der Eisenbahn-Hauptwerkstätten.) Das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat in einem im „Eisenb.-Verordgs-Blatt" veröffentlichten Erlass über die Beaufsichtigung der Werkstätten durch die Vorstände der Werkstätten-Inspectionen im Wesentlichen Folgendes bestimmt:

Die Inspectionsbezirke in den Werkstätten — bei den grösseren durch Trennung nach Locomotiven und Wagen u. s. w. — sind so zu bemessen, dass den Vorständen täglich der Gang durch alle Arbeitsstellen und ausserdem häufige Stichproben möglich sind. Bei den Gängen und Stichproben haben die Inspectionsvorstände sich davon zu überzeugen, dass das Aufsichtspersonal zur Stelle ist und seinen Obliegenheiten in vollem Umfange nachkommt. Während der regelmässigen Arbeitszeit soll entweder der Vorstand selbst oder sein Vertreter (Regierungsbaumeister und Betriebsingenieur) auch dann, wenn die Werkstättenbureaux geschlossen sind, in der Werkstätte anwesend sein, sofern nicht besondere dienstliche Behinderung vorliegt. Es ist vom Vorstande mit Nachdruck darauf zu halten, dass die Aufsichtsbeamten ihre Zeit und Kraft nicht sowohl zu Schreibarbeiten, als vielmehr hauptsächlich zum Aufenthalt in den Arbeitsräumen verwenden und dabei die Arbeiten in allen Einzelheiten auf ihre Nothwendigkeit und Zweckmässigkeit beaufsichtigen, die Arbeiter jederzeit unterweisen, die eingehenden ebenso wie die ausgebesserten und revidirten Betriebsmittel eingehend besichtigen. Durch häufige Stichproben während und am Schlusse der Arbeitsausführung hat der Vorstand dahin zu wirken, dass die Ausbesserungen und Revisionen vorschriftsmässig und den Anforderungen der Betriebssicherheit entsprechend ausgeführt, zugleich aber auch die Grundsätze der Wirthschaftlichkeit nach allen Richtungen beobachtet werden. Mit besonderer Sorgfalt ist über die sparsame Verwendung von neuem und die vortheilhafte Wiederverwendung von altem Material zu wachen; es wird sich empfehlen, jedenfalls bei den hauptsächlichsten und bei den werthvollen Materialien die in den Berichten nachzuweisenden Mengen wenigstens überschläglich (durch Vergleiche mit Vorjahren, Zurückführung auf die Leistungen n. s. w.) nachzuprüfen.

Es ist beobachtet worden, dass häufig Wagen mit nur unbedeutenden Schäden, die bestimmungsmässig von dem Wagenmeisterpersonal zu beseitigen sind, den Werkstätten zugeführt werden. Auch in Bezug auf die Zuführung der Wagen erscheinen daher häufigere stichweise Controlen durch den Vorstand oder seinen Vertreter geboten. Ueber den Stand der geleisteten Tagewerke und des Arbeiterpersonales, über den Reparaturstand und über den Stand der Ausgaben soll der Vorstand jederzeit sich unterrichtet halten. Mindestens monatlich einmal sind dieserhalb Ermittlungen anzustellen; der Vorstand soll zu dem Zweck kurze eigenhändige Aufzeichnungen nach einem beigefügten Muster führen.

Bezüglich der durch die Werkstättenordnung vorgeschriebenen Revisionen durch die Directionsdecernenten bestimmt der Erlass, dass diese fortan gemeinsam vom zuständigen maschinentechnischen Decernenten und dem Etatsrathe vorgenommen werden. Diese Revisionen und Besichtigungen haben sich stichweise auf den gesammten Werkstättenbetrieb in allen seinen Theilen zu erstrecken. Es ist durch stichweise Erhebung und Beobachtung insbesondere festzustellen, ob die Anlagen und Einrichtungen ausreichend und zweckmässig sind, ob eine sachgemässe Arbeitstheilung eingeführt ist, ob die Platzvertheilung so getroffen ist, dass unnütze Wege und Transporte thunlichst vermieden werden, ob auch sonst die vorhandenen Einrichtungen wirthschaftlich ausgenützt werden, ob der Vorstand und die übrigen Aufsichtsbeamten ihre Aufsichtsthätigkeit richtig handhaben, ob die Arbeiten nothwendig sind und ob sie rechtzeitig und zweckentsprechend ausgeführt werden, ob die Art der Beschäftigung des Arbeiterpersonales (Stück- oder Tagelohn, Einzelverding oder Gruppenarbeit u. s. w.) zweckmässig und der Verdienst im Einzelnen wie im Ganzen nach den Einrichtungen der Werkstätte und nach den örtlichen Verhältnissen angemessen ist, ob der Verbrauch von neuem und die Wiederverwendung von altem Material vortheilhaft, ob bei der Abnahme der angelieferten Materialien sorgsam verfahren wird u. s. w. Zur Ueberwachung der Innehaltung der etatlichen Bewilligungen werden die Directionsdecernenten an der Hand von Aufzeichnungen des Rechnungsbureau der Eisenbahn-Direction die Unterlagen der Werkstätteninspection, namentlich auch die Schätzungen für die noch nicht abgelaufene Zeit des Jahres mit dem Inspectionsvorstande zu erörtern und dabei nachträgliche Berichtigungen der etatlichen Bewilligungen (nachträgliche Ueberweisungen, anderweite Vertheilungen, Bildung von Reserven u. s. w.) vorzubereiten haben.

Preussen. (Sterbecasse für die Beamten des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin.) Nach dem Jahresabschlusse für das Jahr 1901 betrugen die Einnahmen Mk. 114.451 (hierunter laufende Beiträge Mk. 73.061, Verwaltungskostenbeiträge und Eintrittsgelder Mk. 2219) und die Ausgaben Mk. 64.076; mithin ergibt sich ein Ueberschuss von Mk. 50.375. Ende 1901 waren vorhanden 11.458 Versicherungen mit Mk. 3,032.175 Versicherungscapital, und zwar 933 zu Mk. 600, 6235 zu Mk. 300, 3735 zu Mk. 150 und 555 zu Mk. 75. Das Durchschnittsalter der Versicherten betrug am Ende des Berichtsjahres 49·88 gegen 49·81 Jahre am Schlusse des Vorjahres. Durch Tod sind im Jahre 1901 erledigt 242 Versicherungen (gegen 223 im Vorjahre) und dafür gezahlt Mk. 56.100 (54.075) oder 1·85 (1·81) pCt. des Gesammt-Versicherungscapitales. Das Durchschnittsalter der Verstorbenen betrug 59·15 (58·35) Jahre. Ausser durch Tod sind 23 Mitglieder ausgeschieden. Seit dem $52^1/_2$jährigen Bestehen der Casse sind den Hinterbliebenen verstorbener Mitglieder Mk. 1,064.553 an Begräbnissgeldern baar ausgezahlt worden. Durch den Jahresüberschuss von Mk. 50.375 (49.912) stellt sich das gesammte Cassenvermögen am Jahresschlusse auf Mk. 985.142 (934.768). Nach den Cassensatzungen sind zum Eintritte (bis zum 45. Lebensjahre) berechtigt: alle Beamten, alle der Abtheilung B der Pensionscasse für die Arbeiter der preussischen Staatsbahnverwaltung als Mitglieder angehörenden Hilfsbeamten und Arbeiter, ihre Ehefrauen (auch wenn der Ehemann nicht Mitglied ist) und die in selbstständigen Stellungen befindlichen weiblichen Bediensteten im Cassenbezirke

— (Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Coaks- und Briquettesversandtes im Ruhrkohlenrevier.) Von den im Ruhrbezirke an die Strecken der Eisenbahn-Directionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Coaksereien und Briquetteswerken sind vom 1. bis 7. April in $5^1/_2$ Arbeitstagen 76.629 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 13.933 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Coaks und Briquettes beladen und auf der Eisenbahn versendet worden, gegen 77.226 und auf den Arbeitstag 15.445 Doppelwagen in demselben Zeitraume des Vorjahres bei fünf Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 7. April auf den Arbeitstag 1512 und im Ganzen 597 Doppelwagen oder 0·8 pCt. weniger gefördert und zum Versandt gebracht, als im gleichen Zeitraume des Vorjahres. Für andere Güter als Kohlen, Coaks und Briquettes wurden in der Zeit vom 1. bis 7. April im Ruhrbezirk 17.517 gegen 15.296 offene Wagen im Jahre 1901, mithin 2221 Wagen gleich 14·5 pCt. mehr gestellt und beladen abgefahren. [„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn: Aus dem Geschäftsberichte für 1901.) Nach dem Geschäftsberichte obiger Eisenbahn für 1901 wurden im verflossenen Jahre befördert 452.744 (im Vorjahre 436.711) Personen und daraus vereinnahmt Mk. 370.156 (+ Mk. 7113). Im Güterverkehre wurden befördert 554.261 t (im Vorjahre 641.145 t) und vereinnahmt Mk. 1,394.856 (— Mk. 315.783 gleich 18·46 pCt.). Dieser Ausfall beruht hauptsächlich auf der Missernte der von der Bahn durchschnittenen Gebietstheile Ost- und Westpreussens, sowie auf einem erheblichen Rückgang der russischen Zufuhr. Aus Gebühren für Benützung von Fahrzeugen blieb ein Ueberschuss von Mk. 101.324 (im Vorjahre Mk. 148.373). Die ausserordentlichen Einnahmen einschliesslich des Staatszuschusses von Mk. 80.000 für die Unterhaltung des zweiten Geleises ergaben Mk. 564.987 (im Vorjahre Mk. 526.987). Die Gesammteinnahmen betragen Mk. 2,362.422 (im Vorjahre Mk. 2,600.958), die Betriebsausgaben einschliesslich der für Restausgaben zurückgestellten Beträge Mk. 1,238.132 (im Vorjahre Mk. 1,256.726), so dass ein Ueberschuss bleibt von Mk. 1,124.289 (im Vorjahre Mk. 1,344.262). Davon sind zu verwenden: Zu Rücklagen in den Erneuerungsbestand I Mk. 188.025 (im Vorjahre Mk. 194.567), für Rücklage II Mk. 43.930 (im Vorjahre Mk. 54.070) und an Erneuerungsbestand II Mk. 30.000, als 5perc. Dividende (wie im Vorjahre) auf Mk. 12,840.000 Vorzugsactien Mk. 642.000, als 1·5perc. Dividende auf Mk. 12,840.000 Stammactien Mk. 192.600 (im Vorjahre 3 pCt. gleich Mk. 385.200), als Gewinnantheile der Verwaltung Mk. 8420 (im Vorjahre Mk. 10 272), zu Eisenbahnsteuer Mk. 21.400 (im Vorjahre Mk. 26.338). Es bleiben verfügbar Mk. 27.914 (im Vorjahre Mk. 1815) zu einem etwaigen Vortrag auf neue Rechnung. Die Betriebsausgaben haben 52·41 pCt. (im Vorjahre 48·32 pCt.) der Betriebseinnahmen in Anspruch genommen, was hauptsächlich der erheblichen Steigerung der Preise für Kohlen und sonstige Materialien, sowie der weiteren Erhöhung der Gehalte und Löhne zuzuschreiben ist.

Schweiz und Elsass-Lothringen. (Bahnlinie St. Johann-Hauptbahnhof Basel.) Zwischen der Schweiz und Elsass-Lothringen ist ein Vertrag abgeschlossen, wonach die

Bahnlinie vom Hauptbahnhof Basel bis zur deutschen Reichsgrenze den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen zum ausschliesslichen Betriebe verpachtet wird, die an dieser Linie errichtete Güterstation St. Johann aber nur eine Filiale des Hauptbahnhofes Basel bildet und daher von der Centralbahn (den Bundesbahnen) als Bestandtheil des der gemeinsamen Benützung durch Centralbahn, Bötzbergbahn, Jura-Simplonbahn, Badische Bahnen und den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen dienenden Güterbahnhofes verwaltet wird. Bei der Tariferstellung werden die Beförderungssätze für Frachtgüter aller Art von und nach der Güterstation St. Johann den Taxen für Basel Centralbahnhof gleichgestellt, sowohl im Verkehre mit der Schweiz als mit Deutschland. Für den Eilgüterverkehr wird die Güterstation St. Johann vorerst nicht eröffnet.

Schweiz. (Bezeichnung der Wagen und Uniformirung der Bediensteten bei den Bundesbahnen.) Laut endgiltiger Entscheidung der Direction der Bundesbahnen erhalten die Wagen in der Mitte der beiden Längsseiten eine wappenähnliche Zeichnung mit dem weissen Kreuz im rothen Felde, an deren Seiten die Anfangsbuchstaben S. B. B. und die Anfangsbuchstaben der Linie, zu welcher die Wagen gehören, angebracht werden. Als einheitliche Uniform für das Zugspersonal und für die Angestellten und Beamten der Bahnhöfe ist die jetzige Uniform der Centralbahn-Angestellten gewählt. Das Zugspersonal wird an der Kopfbedeckung die Anfangsbuchstaben S. B. B. tragen.

Sachsen. (Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate März.) Die vorläufig festgestellten Verkehrseinnahmen im Monate März betragen Mk. 9,025.820 (+ 125.073), wovon Mk. 3,105.870 (+ 304.881) auf den Personenverkehr, Mk. 5,919.950 (— 179.808) auf den Güterverkehr entfallen. Die Gesammteinnahmen vom 1. Jänner bis 31. März betragen Mark 24,321.710 (+ 174.475). Hiezu trugen der Personenverkehr Mark 7,835.810 (+ 631.178), der Güterverkehr Mk. 16,485.900 (— 456.703) bei. Die Mehreinnahme im Personenverkehre ist zum Theil auf den Osterverkehr zurückzuführen, der in diesem Jahre in den Monat März, im Vorjahre dagegen in den April fiel.

Bayern. (Eröffnung der Fortsetzungsstrecke der Localbahn von Schaftlach nach Gmund bis Tegernsee.) Am 1. Mai wurde die der Eisenbahn-Actiengesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee gehörige Fortsetzungsstrecke der normalspurigen Localbahn von Schaftlach nach Gmund bis Tegernsee mit dem Zwischenbaltepunkte St. Quirin dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben. Der Betrieb auf der genannten Strecke erfolgt auf Grund der Eisenbahn-Verkehrsordnung, dann der unter der Bezeichnung „Eisenbahn-Verkehrsordnung und Tarife für den inneren Verkehr der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen". (Vergl. Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 59 vom 27. Mai, Seite 1530.)

— (Errichtung eines Verkehrsministeriums ab 1. Jänner 1905.) Einem Münchner Berichte der „Köln. Ztg.", betreffend die bevorstehende Umgestaltung der bayerischen Ministerien ist unter Anderem Folgendes zu entnehmen: Den äusseren Anlass hiezu bietet der Uebergang der Pfälzischen Bahnen aus privatem in staatlichen Betrieb. Die Regierungsvorlagen werden das wichtigste Arbeitsmaterial der nächsten Landtagssitzung, also derjenigen des Jahres 1904 bilden. Schon seit Jahren weiss man, dass mit der Angliederung der Pfälzischen Privatbahnen an das rechtsrheinische Staatseisenbahnnetz Bayerns die bisherige Vereinigung des Verkehrswesens mit dem Ministerium des Aeussern wegfallen soll. Nunmehr hat der Prinzregent auch formell seine Zustimmung zu den einleitenden Schritten gegeben und es wird mit dem 1. Jänner 1905 ein besonderes Verkehrsministerium ins Leben treten, dem Eisenbahnen, Posten, Telegraphen und wahrscheinlich auch das gesammte Bauwesen unterstehen sollen. Die Organisation wird dem neuen Verkehrsminister überlassen bleiben. Er wird die beiden jetzigen General-Directionen zunächst wahrscheinlich bestehen lassen. Auch scheint es festzustehen, dass das Marsfeld im Westen Münchens für das neue Ministerialgebäude ausersehen ist.

Schweden. (Eisenbahnproject Stockholm-Kapellskär.) Ueber die geplante Eisenbahnanlage Stockholm-Kapellskär, für welche das Concessionsgesuch bereits bei der Regierung eingereicht worden ist, haben sich den „Hamb. Nachr." zufolge die massgebenden militärischen Stellen dahin geäussert, dass es als eine nothwendige Bedingung für diese Concession festgestellt werde, im Zusammenhange mit Brückenbauten eventuell nöthige Zerstörungsanordnungen auf Kosten der Eisenbahn-Gesellschaft zu treffen. Diese Bahn, die im Hinblicke auf den Transitverkehr nach Finnland angelegt werden soll, hat ohne Zweifel eine grosse strategische Bedeutung, da sie Stockholm mit einem Ostseehafen, welcher Finnland zunächst liegt, verbinden wird.

England. (Londoner Verkehrswesen: Gefährlichkeit der elektrischen Untergrundbahnen für Bauten und Denkmäler.) Die „Hamb. Nachrichten" berichten im obigen Gegenstande Folgendes: So nothwendig und nützlich auch die Reform des Londoner Verkehrswesens in jeder Beziehung erscheinen mag, so bringen gerade die elektrischen Untergrundbahnen doch auch ihre kleinen und grossen Sorgen für alle Betheiligten mit sich. Vor wenigen Monaten erst wurden eingehende Untersuchungen über die Sicherheit der St. Pauls-Kathedrale angestellt, die das unerfreuliche Resultat ergaben, dass bereits an verschiedenen Stellen die Spuren mangelhafter Festigkeit des Untergrundes sichtbar wurden. Infolge dessen musste der Plan, die neue elektrische Untergrundbahn, die den ersten derartigen „Ring" vollenden sollte, unter der berühmten Kirche durchzuführen, aufgegeben werden und wurden die umfassendsten Sicherheitsmassregeln in Aussicht genommen. Bald darauf verlor die „Central London Railway" ihren ersten Process gegen einen Hausbesitzer, dessen Gebäude unter der durch die schweren Locomotiven verursachten Erschütterung zu leiden hatten. Es wurden leichtere Locomotiven angeschafft und an der Tunnelconstruction einige Verbesserungen angebracht, so dass die Gesellschaft bisher unbehelligt geblieben ist. Neuerdings ist es das populärste Denkmal der Hauptstadt, die Nelsonsäule, das durch weitere Tunnelbauten in Gefahr gebracht sein soll. Die von den verschiedenen Gesellschaften angestellten und in der Sache befragten Ingenieure verneinen natürlich diese Möglichkeit energisch, aber der Glaube hat einmal Wurzel gefasst und es hat bereits ein regelrechter Feldzug begonnen, der darauf hinausgeht, im Parlament der Concessionirung weiterer Untergrundbahnen den entschlossensten Widerstand entgegenzusetzen.

Italien. (Italienische Meridionalbahn: Aus dem Geschäftsberichte 1901.) Die Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Linie Lecco—Cotico, die bereits im vorigen Herbste stattfinden sollte, hat, dem Geschäftsberichte obiger Eisenbahn für 1901 zufolge, noch immer nicht bewirkt werden können, da sich bei den Probefahrten Fehler ergaben, die zu beseitigen, die ausführende Firma verpflichtet und gegenwärtig eifrig bestrebt ist. Der auf verschiedenen Nebenlinien eingeführte Secundärbahnbetrieb mit billigen Tarifen ist zwar für das Publicum und die Regierung von Vortheil gewesen; für die Gesellschaft jedoch nicht, trotzdem der Verkehr sich wesentlich gehoben, denn die erhofften Ersparnisse in den Ausgaben liessen sich bisher nicht erzielen. Trotzdem sollen die Versuche auf diesem Gebiete fortgesetzt werden. Was die finanziellen Erträgnisse im Jahre 1901 betrifft, so waren dieselben wenig befriedigend, theilweise eine Folge der schlechten Ernte in Unteritalien. Bei alldem übersteigen schliesslich die Einnahmen um Lire 1,326,204 diejenigen des Vorjahres. Dem stehen aber um Lire 8,341.779 gewachsene Ausgaben gegenüber; dann der 3. Theil allein für höhere Gehalte, das Uebrige für höhere Kohlenpreise und sonstige Anschaffungen; doch haben letztere nur einen vorübergehenden Charakter, erstere dagegen nicht. Daher schliesst der Betrieb statt mit einem Ueberschusse mit einem Verluste von L. 4,831.660, dem noch der Schadenersatz aus dem grossen Eisenbahnunglück von Castel Giubelio mit L. 1,942.438 hinzutritt. Als Gegengewicht für dieses ungünstige Ergebniss sind dagegen L. 2,450.000 bereits vollständig liquidirter Baugewinn vorhanden, wodurch es ermöglicht wurde, für das abgelaufene Jahr L. 30 Dividende (gegen L. 33 im Vorjahre) zur Vertheilung zu bringen. Der im laufenden Jahre sich erfreulich entwickelnde Verkehr und der Rückgang der Kohlenpreise lassen erhoffen, dass nunmehr das richtige Verhältniss zwischen Einnahmen und Ausgaben sich nunmehr wieder herstellen lassen wird.

Russland. (Moskau-Kasan-Eisenbahn-Gesellschaft: Aus dem Geschäftsberichte für 1901.) Der Geschäftsbericht obiger Eisenbahn-Gesellschaft für 1901 weist einen Bruttoertrag von Rubel 21,273.537 aus. Derselbe beträgt sonach um R. 1,200.953 weniger als im Jahre 1900. Gleichzeitig wuchsen die Betriebsausgaben (R. 12,275.752) gegen das vorhergehende Jahr um R. 580.209, der Reingewinn beziffert sich demnach auf R. 8,997.786, das ist um R. 1,781.163 weniger als im Jahre 1900. Seitens der Direction wurde den Actionären die Vertheilung des Reingewinnes in der nachfolgenden Weise vorgeschlagen: Es kommt diesmal nur die erste Dividende in der Höhe von R. 27 für jede nicht ausgeloste Actie, und von R. 22·95 für jede ausgeloste Actie zur Vertheilung; eine Ergänzungsdividende fällt demnach weg, während dieselbe für das Jahr 1900 auf je R. 6·47 normirt worden war. Ebenso

wird auch an die Regierung eine Summe nicht gezahlt werden, die den Statuten gemäss 50 pCt. des nach Vertheilung der ersten Dividende verbleibenden Restes beträgt. Die Mindereinnahmen des Jahres 1901 sind hauptsächlich durch die ungünstige Ernte der von der Bahn durchquerten Provinzen herbeigeführt worden. Dagegen hat sich der Personenverkehr im Verhältniss zum Vorjahre stark entwickelt. Zum Schlusse wurde die Directiou ermächtigt, behufs Anschaffung von automatischen Bremsen beim Finanzminister wegen der Genehmigung einer Obligationsanleihe von R. 1,300.000 vorstellig zu werden.

Südamerika. (Aus dem Geschäftsberichte der Grossen Venezuela-Eisenbahn für 1901.) Wie der Geschäftsbericht dieser Eisenbahn für 1901 ausführt, hat die venezolanische Regierung den seit dem Herbste 1900 in beschränktem Masse wieder aufgenommenen Dienst der 1896er Anleihe seit September 1901 wieder gänzlich eingestellt. Es konnte aus den Ueberweisungen bis jetzt nur auf den am 31. December 1898 fällig gewesenen Zinsscheine und die zur Rückzahlung am 31. December 1898 verlosten Stücke eine Abschlagszahlung von 56 pCt. geleistet werden. Die Verzinsung und Tilgung der im März 1898 in Zahlung gegebenen Salzbonds ist ebenfalls eingestellt worden. Alle Bemühungen, Zahlung zu erlangen, blieben erfolglos. Die Forderung der Bahn an Frachtschulden der Regierung betrug am 31. December noch 584.490 Bolivares. Das im Vorjahre mit der venezolanischen Regierung getroffene Abkommeu über Abzahlung dieser Frachtschulden ist seit September 1901 nicht mehr eingehalten worden. Die während der letztjährigen Revolutionen für Bahnzerstörungen entstandenen Reclamationen sind angemeldet und auch zur Kenntniss der deutschen Reichsregierung gebracht worden. Die Erträgnisse der Bahn haben sich auf vorjähriger Höhe gehalten und es war eine Dividende von drei Viertel Percent in Aussicht genommen. Mit Rücksicht auf die noch immer fortdauernden unerfreulichen politischen Zustände des Landes hat man es jedoch vorgezogen, die Dividende wie im Vorjahre auf ein halbes Percent festzusetzen und den Uebertrag auf 1902 reicblicher zu bemessen. [„Köln. Ztg."]

Deutsch-Südwestafrika. (Baufortschritt der Eisenbahn Swakopmund-Windhock.) Am 31. März ist, den letzten Nachrichten aus Deutsch-Südwestafrika zufolge, der Bau der Eisenbahn Swakopmund-Windhock mit seiner Spitze bei km 340 angelangt, während der Unterbau ungefähr bis zur Militärstation Brakwater (km 360) fertiggestellt war.

Schiffahrt.

Deutsches Reich. (Seeleichterdienst der Hamburg—Amerika-Linie nach Bremen.) Wie die „Hamb. Börsenhalle" erfährt, gedenkt obige Gesellschaft infolge der günstigen Ergebnisse ihres Eilschleppverkehres nach den Plätzen des Rheines einen gleichen Dienst zwischen Hamburg und Bremen einzurichten.

Russland. (Regulirung der Weichsel bei Warschau und Bau einer neuen Brücke daselbst.) Einer Meldung des „Kuryer Warszowski" zufolge übernahm die Pariser Gesellschaft Batignolles den Bau einer neuen Brücke über die Weichsel und Regulirung des Stromlaufes bei der Stadt. Die Kosten sollen von der Stadt binnen 15 Jahren bezahlt werden.

Türkei. (Hafenanlagen in Smyrna.) Wie die „Pol. Corresp." aus Constantinopel meldet, hat die Bahn Smyrna-Aïdin und die französische Bahn Smyrna-Cassala einen Vertrag für gemeinsame Hafenanlagen in Smyrna abgeschlossen, den das türkische Bautenministerium nunmehr zu genehmigen hat.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die Strecken Schwebda—Treffurt (16·7 km) und Nuttlar—Steinhelle (7·73 km) der kgl. Eisenbahn-Direction Cassel, welche am 1. Mai dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden, sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Generalversammlungen.

Im Monate Juni:

10. (Wien.) Localbahn Starkenbach-Rochlitz.
10. (Czernowitz.) Czernowitzer Elektricitätswerk- und Strassenbahn-Gesellschaft.
11. (St. Pölten.) Localbahn St. Pölten - Kirchbach a. d. Pielach-Mank.
12. (Wien.) Localbahn Asch-Rossbach.
12. (Krakau.) Krakauer Tramway-Gesellschaft.
13. (Czernowitz.) Neue Bukowinaer Localbahnen.
14. (Wien.) Unterkrainer Bahnen.
14. (Wien.) Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor.
14. (Lemberg.) Actiengesellschaft der Ostgalizischen Localbahnen.
16. (Wien.) Localbahn Saitz-Czeicz-Göding.
16. (Wien.) Localbahn Stramberg-Wernsdorf.
16. (Salzburg.) Gaisbergbahn-Gesellschaft.
20. (Wien.) Localbahn Deutschbrod-Saar.
21. (Wien.) Localbahn Beneschau-Wlaschim.
26. (Wien.) Actiengesellscbaft der Schneebergbahn.
26. (Wien.) 3 pCt. Südbahn-Prioritätsobligationen-Besitzer.
26. (Budapest.) Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.
28. (Tachau.) Localbahn Plan-Tachau.
30. (Budapest.) Barcs-Pakraczer Eisenbahu.

Verlosungen.

Am 2. Juni:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1886 (Rückzahlung ab 1. September).

Ausgabe neuer Couponsbogen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Der letzte an den Genussscheinen der Gesellschaft de dato Wien, 1. Jänner 1863 (erste Auflage Nr. 1 bis inclusive 10.000) haftende Coupon wird am 1. Juli 1902 fällig. Behufs Erlangung des neuen Couponsbogens, welcher 30 Coupons Nr. 41 bis inclusive 70 und einen Talon enthält, sind die vorbezeichneten Genussscheine vom 1. Juli 1902 angefangen einzureichen.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. Der zweite Couponbogen zu den Prioritätsobligationen der Emission vom 5. September 1887 der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn gelangt vom 1. Juli 1902 angefangen zur Ausgabe. Derselbe wird mit 30 Coupons (Nr. 31 per 1. Jänner 1903 bis inclusive Nr. 60 per 1. Juli 1917) und einem Talon ausgestattet sein.

Dividenden.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Coupon per 1. Juli für die Actie Frcs. 15.50, für den Genussschein Frcs. 3.—.

Oesterr. Nordwestbahn. Coupon per 1. Juli für die Stammactie K 9.—, für die Actie lit. B K 21.—, für den Genussschein lit. B K 1.—.

Szatmár-Nagybányaer Eisenbahn. Für die Prioritätsactie Coupon per 1. Juli K 10.—.

Ueberetscherbahn. Für die Prioritätsactie ab 20. Mai. K 90.—.

Internationale Waggonleih-Actiengesellschaft K 50.—.

Allgemeine Waggonleih-Gesellschaft in Budapest K 50.—.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. Coupon per 1. Juli ab 22. Mai K 128.—.

Zwolenoves-Smečnaer Eisenbahn-Gesellschaft. Für die Actie K 51.—, für den Genussschein K 31.—.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Coupon per 1. Juli K 9.—.

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. Ab 1. Juli K 3.—.

Vicinalbahn Haraszti-Ráczkeve. Für die Prioritätsactie K 5.90.

Böhmische Nordbahn. Ab 1. Juli K 17.—.

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. Für die Prioritätsactie ab 1. Juli K 16.—.

Ybbsthalbahn. Für die Prioritätsactie ab 1. Juli K 4.—.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Coupon per 1. Juli für die ganze Actie K 191.—, für die halbe Actie K 95.50, für die Fünftel-Actie K 38.20.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Ab 31. Mai K 42.—.

Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen. Ab 1. Juli für die Stammactie K 11.—, für die Prioritätsactie K 6.—.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des österreichischen Lloyd. Ab 1. Juli K 42.—.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. Für die Prioritätsactien I., II. und III. Emission K 20.—, für die Stammactie lit. A I. Emission K 4.—.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXIV. Stückes.) Das am 14. Mai herausgegebene LXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 745: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 7. Mai 1902, Z. 22.622, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere vom Central-Viehmarkte zu St. Marx.

Nr. 746: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 10. Mai 1902, Z. 47.864, betreffend die Beschränkungen im Viehverkehre vom Central-Viehmarkte in St. Marx.

— (Inhalt des LXXV. Stückes.) Das am 15. Mai herausgegebene LXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 747: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 15. Mai 1902, Z. 19.448, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern bis auf Weiteres geregelt wird.

Nr. 748: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 10. Mai 1902, Z. 10.098, betreffend die Aufhebung der Sperre gegen den Verkehr mit Schweinen im politischen Bezirke Rudolfswert und im Gerichtsbezirke Grosslaschitz.

— (Inhalt des LXXVI. Stückes.) Das am 16. Mai herausgegebene LXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 749: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 10. Mai 1902, Z. 46.834, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus Krain.

Nr. 750: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 13. Mai 1902, Z. 8218, betreffend die Reactivirung der Station Möllbrücke-Sachsenburg als ständige Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Nr. 751: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 10. Mai 1902, Z. 47.290, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Steiermark.

— (Inhalt des LXXVII. Stückes.) Das am 20. Mai herausgegebene LXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 752: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 15. Mai 1902, Z. 19.569, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern nach Croatien-Slavonien.

Nr. 753: Verordnung der Landesregierung in Sarajevo vom 11. April 1902, Z. 58.776/I, betreffend die Bestimmung der Eisenbahnstation Pazarić als Viehverladestation.

Nr. 754: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 13. Mai 1902, Z. 10.235, betreffend die Aufhebung der Sperre im Gerichtsbezirke Illyr.-Feistritz gegen den Verkehr mit Schweinen.

— (Inhalt des LXXVIII. Stückes.) Das am 22. Mai herausgegebene LXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 755: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 22. Mai 1902, Z. 20.738, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 756: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 6. Mai 1902, Z. 18.836, betreffend das Einfuhrverbot für gefrorenes Fleisch.

Nr. 757: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 17. Mai 1902, Z. 103.527, betreffend die Aufhebung des Ausfuhrverbotes für Nutz- und Zuchtvieh aus dem politischen Bezirke Kladno nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des LXXIX. Stückes.) Das am 23. Mai herausgegebene LXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 758: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 21. Mai 1902, Z. 51.925, betreffend die Beschränkungen im Viehverkehre vom Central-Viehmarkte in St. Marx.

— (Inhalt des LXXX. Stückes.) Das am 24. Mai herausgegebene LXXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 759: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 23. Mai 1902, Z. 52.519, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des LXXXI. Stückes.) Das am 26. Mai herausgegebene LXXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 760: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 20. Mai 1902, Z. 12.919, betreffend die Gestattung der Zufuhr von Schweinen aus mehreren Gemeinden des politischen Bezirkes Gurahumora auf den Markt in Suczawa.

— (Inhalt des LXXXII. Stückes.) Das am 27. Mai herausgegebene LXXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 761: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. Mai 1902, Z. 21.530, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 762: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 24. Mai 1902, Z. 12.127, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 763: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 24. Mai 1902, Z. 11.230, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des LXXXIII. Stückes.) Das am 28. Mai herausgegebene LXXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 764: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 28. Mai 1902, Z. 21.885, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 765: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 13. Mai 1902, Z. 90.951, betreffend die Festsetzung zweier Controltage beim k. k. Nebenzollamte II. Classe in Vollmau für die Vieh-Ein- und Ausfuhr.

Nr. 766: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 26. Mai 1902, Z. 7737, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 767: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 26. Mai 1902, Z. 21.525, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 768: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 24. Mai 1902, Z. 107.588, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des LXXXIV. Stückes.) Das am 30. Mai herausgegebene LXXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 769: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. Mai 1902, Z. 21.886, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus den politischen Bezirken Gurkfeld, Rudolfswert (Krain) und Lussin (Küstenland) nach Croatien-Slavonien.

Nr. 770: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 26. Mai 1902, Z. 13.930, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 771: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 27. Mai 1902, Z. 11.285/X, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 772: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 25. Mai 1902, Z. 9643, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 31. Mai d. J. dem Magazins-Diurnisten der landesbefugten Maschinenfabrik der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien Alexander Pamper das silberne Verdienstkreuz mit der Krone und dem Schlosser derselben Fabrik Anton Patzelt das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

K. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.

Offert-Ausschreibung

für die

Lieferung und Aufstellung zweier neuen Eisenconstructionen.

Nachstehend in zwei Abtheilungen gesonderte Lieferungen gelangen im Offertwege zur Verfügung:

1. Abtheilung.

Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues für die neu herzustellende sechste Oeffnung der Stryj-Hauptbrücke von 46·60 m Stützweite in km 4·3/7 der Linie Stryj—Chodorów.

2. Abtheilung.

Lieferung und Aufstellung der an Stelle der bestehenden Eisenconstruction von 15·84 m Stützweite neu einzulegende Eisenconstruction von 31·24 m Stützweite für die zu reconstruirende Dniester-Inundationsbrücke in km 34·9/10 der Linie Stryj—Chodorów.

Das Angebot kann auf eine oder beide der Abtheilungen lanten, muss aber mindestens sämmtliche Arbeiten einer Abtheilung umfassen.

Die approximativen Kosten der in der Abtheilung 1 ausgewiesenen Leistungen belaufen sich auf K 56.000; während dieselben für die Dniester-Inundationsbrücke in km 34·9/10 der Linie Stryj—Chodorów K 34.000 betragen.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die allgemeinen und besonderen Bedingnisse, sämmtliche in Betracht kommenden Bestandespläne, sowie die Pläne der neu herzustellenden Eisenconstructionen können bei der k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau (Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau) eingesehen und daselbst auch Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sammt dem Erlagsscheine für das Vadium im Betrage von K 2800 für die Stryj-Hauptbrücke in km 4·3/7 und K 1700 für die Dniester-Inundationsbrücke in km 34·9/10 beide der Linie Stryj—Chodorów, welches im Erstehungsfalle als Caution rückbehalten wird, sind versiegelt und mit der Aufschrift „Offerte auf die Lieferung der Eisenconstructionen km 4·3/7 und 34·9/10 der Linie Stryj—Chodorów“ versehen **längstens am 21. Juni 1902, 12 Uhr Mittags (Stadtzeit),** bei der k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu überreichen, und wird die Eröffnung der eingelangten Offerten, zu welcher die Offerenten oder deren Bevollmächtigten zugelassen werden, am selben Tage 3 Uhr Nachmittags (Stadtzeit) in einem Amtslocale der k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau erfolgen.

Der Offerent verbleibt mit seinem Angebote bis Ende Juni 1902 im Worte.

Offerte, welche nicht zum vorbezeichneten Einreichungstermine eingebracht wurden oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Stanislau, am 3. Juni 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.

Wiener Wechselstuben-Gesellschaft

KAPUN, HANAKAMP & Co.

Wien, I. Kärnthnerstrasse 18

Eingang: Neuer Markt 3, Halbstock. 661

Coulantester Ein- und Verkauf aller Gattungen Werthpapiere, Münzen und Valuten.

Besorgung von Capitalsanlagen, Heiratscautionen, Vinculirungen, solideste Ausführung von Börseaufträgen, provisionsfreie Einlösung von Coupons, Revisionen, Evidenzhaltung von verlosbaren Werthpapieren, Depotverwahrung und -Verwaltung. Lose auf Raten. Promessen. Commissionsweise Versicherung von verlosbaren Werthpapieren gegen Coursverlust. Belehnung von Werthpapieren. Annahme von Baareinlagen zur conto-corrent-mässigen Verzinsung.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

Lieferungs-Ausschreibung.

Für die Station Salzburg und Hopfgarten eventuell noch in einer dritten Station wird je eine Waggonbrückenwaage für 30 Tonnen Tragfähigkeit mit 8 m langer Brücke, selbstthätiger Registrirvorrichtung und ohne Geleiseunterbrechung benöthigt, deren Lieferung hiemit im öffentlichen Offertwege zur Vergebung gelangt. Die Construction ist dem Normalblatt Nr. 14 (allgem. Normal-Constructionen für Hochbau k. k. österr. Staatsbahnen) entsprechend durchzuführen.

Der Offertpreis ist, einschliesslich der Lieferung der Brückenwaagenbestandtheile, bis franco Waggon der nächsten Station der k. k. österr. Staatsbahnen, der Montirung der Brückenwaagen an Ort und Stelle, und dann der Aichung derselben zu erstellen.

Die erstehende Firma erhält den freien Transport auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie die freie Fahrt III. Classe für den Monteur zugesichert. Das Personale wird von der Bahnanstalt beigestellt. Die Offerte mit präciser Angabe des kürzesten Lieferungstermines sind bis zum 20. Juni a. c. bei der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck einzureichen.

Im Uebrigen wird auf die „allgemeinen Bedingnisse für die Lieferung und Ausrüstung“, sowie auf die „Besonderen Bedingnisse für die Lieferung und Aufstellung von Gegenständen der mechanischen Ausrüstung bei Staatseisenbahnbauten“ verwiesen. Die k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor über die Annahme oder Nichtannahme der eingelaufenen Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco

Moritz **TILLER** & Co. k. k. Hoflieferanten

Firma-Inhaber M. Tiller — J. Toffler 659

WIEN, VII. Mariahilferstrasse 22.

Specialfabriken für

Pumpen und Waagen

Grösstes Lager. 669

W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

Liman & Petzold WIEN III, Matthäusgasse 8.

Im Nu entfernt den Rost

„Antoxin“. Erspart 5/6 Arbeitszeit und eine Menge Putzwolle.

„Rostschutzöl“ schützt jeden Gegenstand vor Rost unter allen Verhältnissen. 655

TELEPHON No 13517. ÖSTERR. SCHUTZ-MARKE A.A.Ö. **ASPHALT-ACT.-GES. WIEN.**

TELEGR. ADR. ASPHALT WIEN BUREAU: EBENDORFERSTR.

AUSFLEHRUNGEN v. COMPRIMÉ u. COULÉ i. NATURASPHALT.

HERSTELLUNG v. FAHRSTRASSEN, PERRONS, TROTTOIRS, HÖFEN, GÄNGEN, TERASSEN, BEDACHUNGEN ETC.

SÄUREFESTER ASPHALTBELAG in ACCUMULATORENRÄUMEN.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr.

Einbeziehung der Artikel Zinkweiss und Zinkgrau in den Ausnahmetarif Nr. 14.

Die im Tarife für den obenbezeichneten Verkehr vom 1. März 1902 bestehenden Frachtsätze der Serie II des Ausnahmetarifes Nr. 14 gelten ab dem Tage der Verlautbarung auch für Zinkweiss und Zinkgrau ab Aussig (Station der Oe.N.W.B. und der St.E.G.).

Wien, am 6. Juni 1902. [494]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Ausgabe eines Nachtrages I zum Tarife für Rückfahrkarten im combinirten Bahn- und Schiffsverkehre.

Am 10. Juni 1902 wird zum Tarife für Rückfahrkarten mit wahlweiser Benützbarkeit der Eisenbahn- oder Schiffsstrecken Dresden—Bodenbach—Tetschen und Dresden—Meissen ein Nachtrag I eingeführt, der bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von Mk. 0·20 erhältlich ist.

Dresden, am 5. Juni 1902. [495]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen
zugleich namens der mitbetheiligten Direction der Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung des Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Innsbruck.

Am 10. Juni 1902 wird in dem Gebäude der Handels- und Gewerbekammer in Innsbruck, Meinhardstrasse Nr. 14, 1. Stock, ein Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen mit ganzjährigem Betriebe eröffnet.

In diesem Stadtbureau, dem ein Beamter der k. k. österr. Staatsbahnen vorsteht, werden unentgeltliche Auskünfte über Reiseverkehr, Fahrpreise, Tarife u. dgl. ertheilt, soweit hiefür die Behelfe im Bureau zur Verfügung stehen.

Das Bureau ist an Wochentagen Vormittags von 8—12 Uhr und Nachmittags von 2—6 Uhr, an Sonn- und Feiertagen Vormittags von 9—12 Uhr für den Parteienverkehr eröffnet.

Ueber die in den gleichen Räumen mit dem Stadtbureau untergebrachte Auskunfts- und Fahrkartenausgabestelle des Landesverbandes für Fremdenverkehr in Tirol, die Ausgabestelle der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft für zusammenstellbare Fahrscheinhefte, die Vertretung der Weltreisefirma Cook & Son u. A. m. werden besondere Bekanntmachungen erfolgen.

Innsbruck, am 5. Juni 1902. [496]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Kilometer- und Zonenzeiger für die Personenhaltestelle Schönborn-Ratschendorf**.

Für die zwischen den Stationen Einsiedel und Habendorf liegende Personenhaltestelle Schönborn-Ratschendorf, welche demnächst zur Eröffnung gelangt, wird nachstehender Kilometer- und Zonenzeiger Geltung haben:

Von oder nach	Kilometer	Zone
Seidenberg	36	4
Tschernhausen	34	4
Weigsdorf	29	3
Minkwitz-Dörfel**	27	3
Friedland i. B.	21	3
Raspenau	15	2
Hemmrich**	8	1
Einsiedel	5	1
Habendorf	3	1
Reichenberg	7	1
Heinersdorf**	12	2
Langenbruck	17	2
Radl**	19	2
Reichenau bei Gablonz	24	3
Liebenau	29	3
Sichrow	35	4
Turnau	43	5
Klein-Skal	52	6
Eisenbrod	58	6
Semil	65	6
Liebstadtl	72	7
Alt-Paka	82	8
Engelthal-Jeseny	64	6
Nawarow	67	7
Plaw***	71	7
Swarow-Hammer	72	7
Tannwald-Schumburg	77	7

Wien, am 5. Juni 1902. [497]

Oesterreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Ergänzung der Reexpeditionstabelle im Tarife, Theil III, Heft 2, vom 1. Jänner 1899.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1902 ist in der Reexpeditionstabelle auf Seite 15 des Tarifes, Theil III, Heft 2, vom 1. Jänner 1899 nachzutragen:

Die Einlagerung, bezw. Reexpedition ist weiters zulässig im Lagerhause der Landes-Lagerhäuser-Actiengesellschaft in Kaposvár für Sendungen mit Herkunft von den Stationen Adony-Szabolcs, Báté, Báttaszék, Czecze, Döbrököz, Ercsi, Érd, Hidas-Bonyhád, Hidegkut-Gyönk, Hidja-Apati, Kölesd-Tengelics, Kurd-Csibrák, Mágocs, Nagy-Dorog, Ó-Dombovár, Pinczehely, Sárbogárd, Sárosd, Simontornya, Szakály-Högyesz, Szaszvár-Máza Szegzárd, Tolna-Mözs und Vajtá.

Wien, am 5. Juni 1902. [498]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung im Tarife, Theil II, Heft 2, vom 1. März 1896.

Im obenbezeichneten Tarife sind folgende Druckfehler zu berichtigen:

Auf Seite 68 Prossnitz—Lauterach ist der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 6 b von 253 kr. auf „353 kr.“ und auf Seite 70 Troppau—Buchs etc. der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 6 d von „254 kr.“ auf „354 kr.“ abzuändern.

Wien, am 3. Juni 1902. [499]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personenhaltestelle Kiczira.

Die zwischen den Stationen Kuczurmare und Hliboka der Linie Lemberg—Itzkany errichtete Personenhaltestelle Kiczira wird am 7. Juni 1902 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die Entfernungen von Kiczira betragen nach
Kuczurmare 7 Tarifkilometer.
Hliboka . . 8 „

Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt im Wächterhause Nr. 238 durch den Wächtercassier daselbst. Die Gepäcksabfertigung hingegen wird durch den Zugsführer im Nachzahlungswege besorgt.

Die Abfahrtzeiten der in Kiczira Aufenthalt nehmenden Züge sind in den Fahrplanplacaten, Blatt V A vom 1. Mai 1902 bereits enthalten.

Czernowitz, am 25. Juni 1902. [500]

K. k. Betriebsleitung.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung von Kartirungssätzen.

Am 1. Juli 1902 treten Kartirungssätze nach und von Reichenberg transit und Tannwald-Schumburg transit für den directen Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn andererseits in Kraft.

Exemplare derselben sind bei den betheiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 20 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 7. Juni 1902. [501]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Einführung eines ermässigten Uebergangstarifes für Holz des Specialtarifes II etc.) Am 1. Juni 1902 kam für Holz des Specialtarifes II und des Rohstofftarifes, für Kartoffeln, sowie Rüben und Rübenschnitze des Rohstofftarifes, für Wegebaustoffe, sämmtliche Düngemittel, Torfstreu und Torfmüll, ferner für Steinkohlen, Braunkohlen, Coaks und Briquettes ein um Mk. 0·02 für 100 kg ermässigter Uebergangstarif von und nach Anklam, Buddenhagen, Greifswald, Wolgast und Züssow im Uebergangsverkehre der Greifswald-Jarmener, Anklam-Lassaner und Greifswald-Wolgaster Kleinbahnen nach und von Stationen der Directionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Cassel, Danzig, Erfurt, Essen, Halle, Hannover, Kattowitz, Magdeburg und Stettin, sowie nach und von Hamburg, Station der Lübeck-Büchener Eisenbahn, widerruflich zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Gleichstellung der Frachtsätze der Station Altona mit jenen für Hamburg H.) In den Ausnahmetarifen Nr. 1 für Baumwolle und Nr. 6 für Petroleum und Naphtha des Tarifes, Theil II, Heft 4, erste Abtheilung vom 1. September 1899 und in den Ausnahmetarifen Nr. 1 für Baumwolle und Nr. 9 für Petroleum und Naphtha des Tarifes, Theil II, Heft 4, zweite Abtheilung, vom 15. September 1899, wurden mit Wirkung vom 10. Mai 1902 an die Frachtsätze der Station Altona mit den in diesen Ausnahmetarifen für Hamburg H. vorgesehenen Frachtsätzen gleichgestellt.

Frankfurt a. M.-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. (Einführung eines Ausnahmetarifes für die Beförderung von Getreide etc.) Mit sofortiger Giltigkeit wird ein Ausnahmetarif 10 a für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps- und Rübsaat, Malz und Mühlenerzeugnissen von verschiedenen Stationen der Directionsbezirke Frankfurt a. M. und Mainz und der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft nach Basel und Schaffhausen eingeführt.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Gandringen.) Mit Giltigkeit vom 15. Mai 1902 wurde die Station Gandringen der Reichs-Eisenbahn in Elsass-Lothringen in den Ausnahmetarif Nr. 7 (Cement) des Tarifheftes II B einbezogen. Die directen Frachtsätze ergeben sich durch Zuschlag von 22 Cts. für 100 kg an die in diesem Ausnahmetarife für die Station Heming vorgesehenen Frachtsätze.

Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutscher Verband. (Einführung neuer Nachträge, bezw. Tarifhefte.) Am 1. Juni 1902 traten in Kraft:

1. der Nachtrag VI zum Tarifheft „Theil II“,
2. neue Tarifhefte 1 (Köln), 2 (Elberfeld), 3 (Essen), 4 (Münster) und 5 (Rheinisch-Westphälische Privatbahnen) der Abtheilung A (Badische Staatsbahn),
3. ein neues Tarifheft der Abtheilung G (Basel),
4. die Nachträge IV zu den Heften 1—4 und III zum Heft 5 der Abtheilung C (Pfälzische Eisenbahnen), enthaltend Aufnahme neuer Stationen der Bezirke Elberfeld und Münster, sowie Anderung des Stationstarifes für Ludwigshafen.

Die neuen badischen Tarife, sowie die Nachträge zu den pfälzischen Tarifen enthalten neben vielfachen Frachtermässigungen auch einige Frachterhöhungen; der neue Baseler Tarif enthält zahlreiche, aber nicht wesentliche Frachterhöhungen. Soweit die neuen Tarife oder die Nachträge Frachterhöhungen gegen die bisherigen Sätze aufweisen, bleiben die letzteren noch bis zum 15. Juli 1902 giltig. Im Uebrigen traten die auf den Titelblättern der neuen Tarife bezeichneten bisherigen Tarifhefte nebst ihren Nachträgen am 1. Juni 1902 ausser Kraft, jedoch behalten die im Heft 5 der Abtheilung A vom 1. November 1896 vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze für die Station Elten der Niederländischen Staatsbahn und für die Stationen der Meppen-Haselünner Eisenbahn noch bis auf Weiteres Geltung.

Die Frachtsätze der neuen badischen Tarife für die Stationen Friedrichsfeld, Heidingsfeld, Mannheim, Immendingen, Mengen, Mühlacker, Pfullendorf, Schiltach, Sigmaringen und Villingen haben gleichzeitig auch für die Stationen Friedrichsfeld der Main-Neckar-Bahn, Heidingsfeld der Bayerischen Staatsbahn, Mannheim des Directionsbezirkes Mainz und Immendingen, Mengen, Mühlacker, Pfullendorf, Schiltach, Sigmaringen und Villingen der Württembergischen Staatsbahn Giltigkeit, soweit für die letzteren überhaupt directe Frachtsätze bestehen. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 9 (Eisen) für Konstanz werden mit einer Erhöhung von je Mk. 0·24 in Classe I und II als Frachtsätze des gleichen Ausnahmetarifes im Verkehr mit Friedrichshafen der Württembergischen Staatsbahn angewendet.

Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, bei denen die neuen Tarife und Nachträge auch käuflich zu haben sind.

Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. (Getreideverkehr Altona, Hamburg, Lübeck etc. — Basel und Schaffhausen.) Mit der ab 1. Mai 1902 erfolgten Aufhebung des vom 1. Jänner 1897 giltigen Ausnahmetarifes für Getreide etc. nach der Schweiz und Oesterreich kamen die für den Verkehr von Altona, Hamburg, Lübeck, Cassel, Rangirstation Göttingen, Nordhausen, Northeim, Salzgitter nach Basel und Schaffhausen in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze vom 1. Mai 1902 im obgenannten Verkehre weiter zur Anwendung.

Sachsen. (Eisenbahnanträge im sächsischen Landtag.) Die Finanzdeputation B der zweiten sächsischen Kammer hat im allgemeinen Theil ihres Berichtes über das Capitel Staatseisenbahnen im Etat für 1902/1903 folgenden Antrag vorgeschlagen: „Die königliche Staatsregierung zu ersuchen:

a) im Sinne des Artikels 42 der Reichsverfassung mit allen Mitteln darauf hinzuwirken, dass das mit Benachtheiligung der gesammten deutschen Volkswirthschaft verbundene Befahren von Umwegen im Eisenbahngüterverkehr, wie er jetzt aus Rücksichten des Wettbewerbes zwischen deutschen Eisenbahnverwaltungen stattfindet, abgestellt wird und

b) demzufolge die in dieser Richtung mit der kgl. preussischen Staatseisenbahnverwaltung eingeleiteten Verhandlungen mit aller Energie zu betreiben."

Bayerisch-Sächsischer Viehverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 15. Mai 1902 ab wurden die Stationen Rottershausen der Bayerischen Staatsbahnen und Priestewitz der Sächsischen Staatsbahnen in den Tarif für den obgenannten Viehverkehr für die Beförderung von Pferden und sonstigem Vieh bei Aufgabe in Wagenladungen einbezogen und für den Verkehr zwischen Mellrichstadt und Leipzig I (Bayer. Bahnhof), sowie Leipzig I Vieh- und Schlachthof) directe Einzel- (Stück-) Frachtsätze für Grossvieh eingeführt. Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Ostdeutsch-Hessischer und Berlin-Stettin-Hessischer Güterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen etc.) Am 15. Mai 1902 wurde die Neubaustrecke Gau-Algesheim—Münster a. St. des Directionsbezirkes Mainz dem öffentlichen Verkehre übergeben. Gleichzeitig werden die an dieser Strecke liegenden Stationen Ockenheim und Planig in die Tarife für die obenbezeichneten Verkehre einbezogen. Ferner traten infolge Eröffnung dieser Strecke vom 15. Mai 1902 ab für die Stationen Büdesheim - Dromersheim, Gensingen - Horrweiler, Sprendlingen (Rheinhessen) und Welgesheim-Zotzenheim ermässigte Entfernungen in Kraft.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Aufnahme der Station Nuttlar in den Ausnahmetarif 11.) Die Station Nuttlar des Directionsbezirkes Cassel wurde mit Giltigkeit vom 16. Mai 1902 ab als Versandtstation in den Ausnahmetarif 11 (für Dachschiefer) des Gruppentarifes VI, der Staatsbahnwechseltarife der Gruppe VI, mit den Gruppen I, II, III, IV, V, VII, VIII und des Oldenburg-Hessischen Gütertarifes einbezogen.

„COURIER"

Internationales Reise- und Fahrkarten-Bureau

NAGEL & WORTMANN 663

Fahrkarten-Stadtbureau der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn

FAHRKARTENBUREAU der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

WIEN, I. Operngasse 6. — ABBAZIA, Südbahn Hotel Stefanie.

Coursbuch für die Beförderung von Vieh und Fleisch auf den österr. Eisenbahnen.

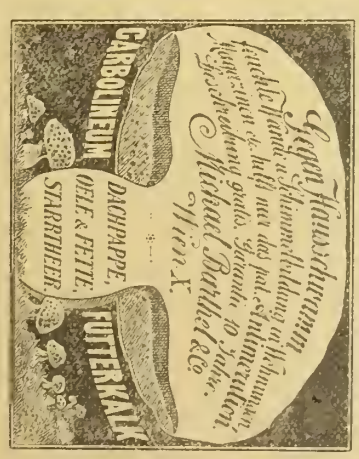
Dasselbe erscheint im Mai und October jeden Jahres und ist mit Rücksicht auf Inhalt und Anordnung ein äusserst willkommenes Nachschlagebuch für den Gebrauch der Viehverfrachter und sonstiger Interessenten, sowie der Eisenbahnorgane. Zu beziehen durch die

Administration

Otto Maass' Söhne, Wien

I. Wallfischgasse 10

zum Preise von K 1·— und bei Postbezug zum Preise von K 1·20 per Ausgabe.



Lack-, Firniss- und Farbenfabriken

Christoph Schramm

WIEN.

Offenbach am Main. — Berlin.
Raab an der Donau. 654

Gegründet 1837. Prämiirt London 1862.

SPECIALITÄT:

Eisenbahnwagenlacke, Kutschenlacke, Schleif- und Präparationslacke, Emaillfarben, Spachtelkitt, Filling up, Terebine, Siccatif, Locomotivlacke etc.

JULIUS PINTSCH

WIEN, IV. Schleifmühlgasse 1.

Fabrik für Gasmesser, Gasapparate und Laternen. 670

Mechanische Werkstätte u. Metallgiesserei

übernimmt den **Bau** und **Betrieb** von **Gasanstalten** für **Steinkohlengas, Leuchtwassergas** System Humphreys & Glasgow (besonders als **Ergänzung** für bestehende **Steinkohlengasanstalten**), **Oelgas** und **Acetylengas.**

Gasbeleuchtungs-Einrichtungen

für **Eisenbahnwaggons, Locomotiven** etc.

= = Gascompressions- und Füllanlagen. = =

Leuchtthurm-Einrichtungen u. Leuchtbojen. Geschweisste Kessel, geschweisste Holzstoffkocher. . . Specialfabrik für Bau v. Laternen aller Art.

Ausschliesslicher . . . Licenzträger für **Deutschland** und . . **Oesterreich-Ungarn** . . . . . der . . . . .

Slavianoff-Benardos'schen Patente für elektr. Giess- und . . . . . Schweissverfahren.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1312	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Pferde und Fohlen	Felsö-Eör Német-Szt. Mihály Vörösvár (Stationen der Szombathely-Pri-kafüer Local-Eisenbahn)	Wr. Neustadt	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	70 Kronen pro verwendeten vierrädrigen Wagen		Im Kartirungswege		Bei Aufgabe Eines Wagens wird einem Begleiter, bei Aufgabe mehrerer Wagen wird für je 2 Wagen einem Begleiter die freie Hin- und Rückfahrt gewährt
			Fohlen	Felsö-Eör Német-Szt. Mihály Vörösvár (Stationen der Szombathely-Pri-kafüer Local-Eisenbahn)	Wien-Matzleinsdorf									
1313	**Südbahn-Gesellschaft**		Torfstreu und Torfmull	Laibach S.B.	Stationen der Strecke Hetzendorf bis Wr. Neustadt (incl. Laxenburg), ferner nach Stationen der Strecke Inzersdorf-Pottendorf-Landegg-Wr. Neustadt der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. **Auflieferung eines Quantums von mindestens 500 Tonnen zu 1000 kg innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe von mindestens 10 000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Im Falle seitens des Absenders die Verladung in gedeckt gebauten Wagen im Frachtbriefe vorgeschrieben wird, gelangt im Sinne der Bestimmungen des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, Abschnitt A—VII—h die entfallende Fracht mit einem Zuschlage von 10 pCt. zur Erhebung	bis Ende December 1902	Anhang zum Localtarife, Theil II vom 1. Jänner 1902	100 Heller	90 Heller	10 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direction der Südbahn-Gesellschaft (Controle der Einnahmen) in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nummer	1314	1315	1316
Die Publication erfolgt von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
und im Namen der		betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Eier der Pos. E—2 des Tarifes, Theil I	Cement	Nadelholz aus der Pos. H—18, Ziffer 1 u. 3 des Tarifes, Theil I Schindeln der Pos. H—18, „ 5 „ „ „ I Weinstecken
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Csáktornya Marburg-Hauptbahnhof Pöltschach Rann	Lobositz St.E.G.	Eisenerz Reifnigg-Fresen Maria-Rast Feistritz Paal Wachern-Mahrenberg Unter-Drauburg St. Lorenzen Saldenhofen
nach	Hall	Laibach k.k.St.B. und S.B.	Fridau
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe in beliebigen Mengen. Sendungen müssen in Hall mittelst Strassenfuhrwerken abgeführt werden	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen in Fridau mittelst Strassenfuhrwerken abgeführt werden
und gilt in der Zeit	vom 15. Juni 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 15. Juni 1902 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1902	vom 15. Juni 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Heller, bezw. incl. ungar. Steuer: 465 / 408 / 440 / 520	234 Heller	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	334 / 304 / 321 / 365	201 Heller	34 / 41 / 28 / 37 / 32 / 25 / 23 / 26 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Heller: 131 / 104 / 119 / 155	33 Heller	Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	1317	1318
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht: von der Namen der		
Das Zugeständniss wird gemacht: und im		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Eisen (Rob-) aller Art der Pos. E – 7 des Tarifes, Theil I	Seide, roh und verarbeitet, als: Garne, robe, gezwirnte oder gefärbte Gewebe, Sammet, Stoffe, Bänder, Schnüre, ganz oder vorwiegend aus Seide, ferner Abfälle von Seide und Seidengarnen, als Eilgut
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Leoben (S.B.)	Peri transit
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Pottschach	Wien Südbahnhof
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Anfgabe im Mindestqnantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür bei Eisen (Roh-) aller Art in Masseln (Broden) oder Prismen, bezw. bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief bezüglich der übrigen in nebenbezeichneter Position des Tarifes, Theil I, angeführten Artikel. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendnngen müssen in Pottschach mittelst Strassenfuhrwerken abgeführt werden	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen in Mailand oder Lecco anf Grund der Vorschriften des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zur Anfgabe gelangen. Die Instradirung der Sendnngen erfolgt via Franzensfeste—Marburg
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	vom 15. Juni 1902 bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 15. Juni 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Tarif vom 1. Jänner 1900 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	61 Heller	17·73 Francs
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	50 Heller	15·38 Francs
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11 Heller	2·35 Francs
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Kartirung
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen		

| | | |

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1321	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Localbahnen	Bruchsteine und Schotter	a) Frasin a/M. b) Požoritta	Czernowitz Volksgarten	Anfgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zum Baue und zur Instandhaltung der städtischen Communicationen in Czernowitz bestimmt sein und mit an den Stadtmagistrat in Czernowitz als Empfänger lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	Heller a) b) 50 63 48 61	a) b) 33 43 31 41	a) b) 17 20 17 20	Im Kartirungswege		In diese Publication wurde die Publication im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 145 vom 14. December 1901 unter fortlaufender Post-Nr. 3343 einbezogen und ist sobin letztere Publication als gegenstandslos zu betrachten
			Steine aller Art der Pos. 8—55/b (excl. Marmorsteine und Mühlsteine) in Quadern und Platten, roh bebauen, dann Pflaster-, Saum- und Bordsteine, auch Pflasterplatten aus Stein		Czernowitz Volksgarten			Localtarif Verschieden	a) u. b)	a) 58 56	b) 71 69	a) u. b) Verschieden		
1322	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Thon, auch Schiefertbon, gebrannt, lose oder in Säcken	Rakonitz (B.E.B. und k.k.St.B.	Lindau transit Basel (S.B.B. und Bad. B.) Basel-St. Johann Bülach Luzern Moutier Romanshorn Schaffhausen (S.B.B. und Bad. B.) Sursee Wauwil	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Der Frachtsatz nach Lindau transit findet nur Anwendung auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter	vom 15. Juni 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901 Es bestehen keine directen Frachtsätze		Centimes 171 199 199 206 240 234 192 185 244 241		Im Kartirungswege	In den Fällen, in welchen im Verkehre mit den binnenschweizerischen Stationen verwendete Wagen von mehr als 10.000 kg Ladegewicht nicht voll ausgenützt sind, wird von den schweizerischen Bahnen für die Strecken ab Romanshorn die Differenz zwischen ihrem Frachtantheile für das berechnete Gewicht und demjenigen für das wirklich zur Verladung gelangte Gewicht, das jedoch auf mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen anzusetzen ist, rückvergütet	

Fortlaufende Nummer	1323	1324	1325
Die Publication erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Eisen und Stahl der Pos. E—5, sowie Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Holz der Pos. H—18/3 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Petrolenmnaphtha (Rohbenzin) des Ausnahmetarifes 15 A des in der 8. Rubrik genannten Tarifes
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Szinóbánya-vasgyár	Stationen der Strecke Grünau-Voitsdorf (incl.)	Mogosoaia, Station der rumänischen Eisenbahnen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Czernowitz Kolomea Krakau K. F. N. B. und k. k. St. B. Lemberg Rzeszów Stanislau Tarnów	Stockerau	den im Ausnahmetarife Nr. 15 A des in der 8. Rubrik genannten Tarifes angeführten Stationen, für welche Theilfrachtsätze a) der Abtheilung A, bestehen
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Aufgabe als Frachtgut a) in Mengen unter 5000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, c) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen der Sendungen obliegt dem Absender	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf-, bezw. Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen von oder Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes 15 A des in der 8. Rubrik genannten Tarifes
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	vom 15. Juni 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarife	Localtarife	Tarif, Theil II, Heft 1, des Tarifes für den Rumänisch-Deutschen Eisenbahnverband (Verkehr mit Süddeutschland), giltig vom 1. April 1900
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	Es bestehen keine directen Frachtsätze	
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg — Heller	a) 427 / b) 370 / c) 267 389 325 222 321 275 204 369 318 229 379 323 238 376 330 227 363 305 234	118 Heller	
Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			Zur Bildung der Gesammtfrachtsätze sind die Theilfrachtsätze a), der Abtheilung A, des Ausnahmetarifes Nr. 15 A, an die hier angeführten Theilfrachtsätze b), der Abtheilung A, anzustossen Zugestandener Frachtsatz — Theilfrachtsätze b — Abtheilung A — bis zu den Schnittpunkten I / II / III — Centimes: 138 / 50 / 114

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1326	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Oświęcim	Iglau	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Transporte müssen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen die k. k. österr. Staatsbahnen oder eine ihrer Dienststellen als Absender und Empfänger erscheinen, zur Anlieferung gelangen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil II, Heft 2 des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1901	177 Heller	130 Heller	47 Heller	Im Kartirungswege		
1327	Böhmischen Nordbahn		Steine, behauene (ausgenommen geschliffene, sowie Syenitsteine)	Hainspach-Wölmsdorf	Bodenbach	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localgütertarif	Verschieden	Heller 37	Verschieden	Im Kartirungswege		
					B.-Kamnitz					31				
					B.-Leipa					34				
					Georgswalde-Ebersbach					19				
					Haida					31				
					Schönlinde					19				
					Tetschen					37				
					Zwickau i/B.					39				
1328	Oesterr. Nordwestbahn		Steine, welche nach Classe C tarifiren	Jarmeritz	Gröschelmanth	Bei Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1902	Localgütertarife vom 1. Jänner 1898	Heller 17	Heller 8	Heller 9	Im Kartirungswege		Diese Grenzsteine müssen bei der amtlichen Commassation der Liegenschaften der Gemeinde Bojanowitz zur Verwendung gelangen. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss die Gemeinde Bojanowitz als Adressatin erscheinen
				Kojetitz					22	12	10			

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 66. **Wien, 12. Juni 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Staatseisenbahnrath. — Eisenbahnverkehr im Monate April 1902 und Vergleich der Einnahmen in den ersten vier Monaten 1902 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1901. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Aenderung der Statuten der Welser Localbahn-Gesellschaft.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium der Eisenbahnen und der Finanzen die von der ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der „Welser Localbahn-Gesellschaft“ vom 10. August 1901 beschlossene Aenderung des § 31 der Statuten dieser Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 21. Mai 1902. — Z. 20.358 ex 1902. E.-M.-Z. 23.936 ex 1902.

Staatseisenbahnrath *).

Unter dem Vorsitze Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnministers fand am 6. Juni die diesjährige Frühjahrssession des Staatseisenbahnrathes statt.

Nach Eröffnung der Sitzung und Begrüssung der Erschienenen gedachte Se. Excellenz mit warm empfundenen Worten der Verluste, welche der Staatseisenbahnrath seit seiner letzten Sitzung durch das Hinscheiden des Mitgliedes Sectionschefs Friedrich Zechner und der Ersatzmänner Josef Kušar und Egon von Pistor erlitten und brachte sodann die seit der Herbstsession 1901 in der Zusammensetzung des Staatseisenbahnrathes eingetretenen Veränderungen zur Kenntniss der Versammlung.

Hierauf wurde zur Tagesordnung übergegangen; kaiserlicher Rath Boschan referirte über die allgemeinen Angelegenheiten, und zwar zunächst hinsichtlich des Antrages der Mitglieder Baczewski, Dr. Pilat, Kussmann und Skibiński betreffend Vorbereitung der Einlösung der Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Der Antrag gelangte in nachstehender Form zur Annahme: „Der Ausschuss für allgemeine Angelegenheiten wird beauftragt, in der Herbstsession des Staatseisenbahnrathes über die unverweilte Einlösung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Grund des § 12 der Concessionsurkunde vom 1. Jänner 1886 (R.-G.-Bl. Nr. 7) Bericht zu erstatten.“ Zur Vorbereitung der bezüglichen Vorschläge wurde ein Subcomité, bestehend aus den Mitgliedern Dr. Russ, kaiserlichen Rath Boschan und Baczewski, gewählt.

In gleicher Weise wurde der Antrag der Mitglieder Cofler und Freiherr von Mersi, betreffend die Verstaatlichung der Südbahnstrecken Kufstein — Ala und Villach—Franzensfeste, über Vorschlag des Referenten, welcher auf die grossen Schwierigkeiten der theilweisen Einlösung einer Eisenbahn hinwies, einem Subcomité zum Studium zugewiesen. In dieses Comité wurden gewählt die Mitglieder Cofler, Dr. Marani, Schadelook, Dr. Russ, Boschan, Rathausky und Walz.

Eine längere Discussion entwickelte sich bei Besprechung des Antrages der vorgenannten Antragsteller wegen Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes in Süd-Tirol. Nach eingehender Erörterung, bei welcher sich Kammerpräsident von Schumacher gegen die von Trient gewünschte Fleimsthalbahn Lavis-Moena und für die nach Bozen gravitirende Verbindung des Fassathales aussprach, wogegen Freiherr von Mersi die vertrauensvolle Erwartung ausdrückte, dass die Regierung in dieser Frage

*) Das Protokoll wird seinerzeit zur Veröffentlichung gelangen.

eine gerechte und sachgemässe Entscheidung treffen werde, fand der vorerwähnte Antrag in der Form die Zustimmung der Versammlung, dass von der Anführung bestimmter Eisenbahnprojecte Abstand genommen wurde.

Nachdem noch der Antrag des Mitgliedes Josef Gregor, betreffend die Ausgestaltung des Wirkungskreises der Betriebsleitung Czernowitz nach dem Muster der bestandenen Verkehrsleitung Mährisch-Schönberg, und der Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Riedl von Riedenstein wegen Erstellung von Warteschutzhütten und Verlängerung der Perrons der Haltestellen auf der Linie der Staatseisenbahn-Gesellschaft, in der Nähe von Prag, zum Beschlusse erhoben worden war, wurde zur Behandlung der commerciellen und Tarifangelegenheiten übergegangen und referirte zunächst Mitglied Dr. Pilat über den Personen- und Gepäcksverkehr.

Von den hier behandelten Gegenständen verdient besondere Hervorhebung der Antrag des Mitgliedes Kaftan, nach welchem den vom Arbeits-Vermittlungsamte in Prag in die Arbeitsorte entsendeten Arbeitern auf den österreichischen Staatsbahnen und Privatbahnen eine Fahrpreisermässigung zugestanden werden soll. Auf Vorschlag des Referenten wurde der Antrag mit der Erweiterung, dass eventuell zu gewährende Fahrpreisermässigungen auf alle Arbeitsvermittlungs-Bureaux Anwendung zu finden hätten, dem Eisenbahnministerium zur Würdigung empfohlen.

Sodann gelangte bezüglich der den Güterverkehr betreffenden Angelegenheiten kaiserlicher Rath Deutsch zum Worte.

Nach eingehender Besprechung der „Mittheilungen“ wurde zur Wahl zweier Specialcomités geschritten, und zwar für die Vorberathung und Formulirung der bei der nächsten Revisionsconferenz zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr zu stellenden Anträge, bezw. für die Mitwirkung bei der Fortsetzung der systematischen Revision der Güterclassification.

In das erste dieser Specialcomités wurden gewählt als Mitglieder: Freiherr von Mauthner, Luckmann, Dr. Pilat, kaiserlicher Rath Deutsch, kaiserlicher Rath Boschan, Baczewski und Kaftan, als Ersatzmänner: Kammerrath Bries, Ritter von Gutmann, Freiherr von Mersi und Ritter von Lindheim, und constituirte sich dieses Comité noch während der Plenarsitzung durch Wahl des Freiherrn von Mauthner zum Obmanne, des kaiserlichen Rathes Boschan zum Obmannstellvertreter und des kaiserlichen Rathes Deutsch zum Referenten.

In das zweite der obengenannten Comités wurden die Mitglieder Lemach und Gregor (für die Artikel Minerale und Steinwaaren) und Lemach und Wolfbauer (für Fette und Oele) gewählt.

Von den hier behandelten Initiativanträgen ist von Interesse für weitere Kreise der Antrag des Mitgliedes Kubr, betreffend Verlängerung der Giltigkeitsdauer der für Futter und Streumittel bestehenden Nothstandstarife („Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 7/02, Pos. 462).

Derselbe gelangte nach längerer Debatte, an welcher die Mitglieder Laimer, Kammerrath Bondy und der Ersatzmann Bauer theilnahmen, mit der Modification zur Annahme, dass in die bestehenden Nothstandstarife der Artikel Mais einbezogen, dagegen der Artikel Kleie eliminirt werden soll.

Nachdem noch eine Reihe von Anträgen bezüglich des Güterverkehres die Zustimmung des Staatseisenbahnrathes gefunden hatte, wurde zu den Fahrordnungs-Angelegenheiten übergegangen, hinsichtlich welcher Ritter von Lindheim das Referat erstattete.

Anlässlich der Mittheilung über die in der Strecke Tarnów—Neu-Sandec—Orló an den Schnellzug Eperjes—Budapest erstellte Schnellzugsverbindung sprach Mitglied Dattner namens der Interessenten dem Eisenbahnministerium den Dank für die in dieser Frage eingenommene entgegenkommende Haltung aus.

Das Mitglied Dr. Licht brachte bei der Mittheilung betreffend die Einführung eines neuen Schnellzugspaares zwischen Prag und Karlsbad und eines neuen Schnellzuges Prag—Böhmisch-Trübau behufs Herstellung einer directen Schnellzugsverbindung zwischen Galizien, Schlesien und den böhmischen Bädern über Prag die Anregung vor, das Eisenbahnministerium möge auf die Erstellung einer besseren Schnellzugsverbindung zwischen Brünn über Prag nach Karlsbad hinwirken.

Hierauf wurde zur Behandlung der bezüglich der Fahrordnungs-Angelegenheiten eingebrachten Initiativ-Anträge übergegangen, von denen eine grosse Zahl die Zustimmung der Versammlung fand.

Nach Erledigung der Tagesordnung dankte Seine Excellenz für das allseitige rege und sachgemässe Zusammenwirken der Mitglieder des Staatseisenbahnrathes, wodurch es ermöglicht wurde, die diesmalige reichhaltige Tagesordnung in verhältnissmässig kurzer Zeit zu bewältigen, sowie für die freundliche Anerkennung, welche den Organen der Staatseisenbahnverwaltung seitens der Herren Referenten mit Zustimmung der Versammlung zutheil wurde. Der Minister beglückwünschte die betheiligten Functionäre des Ministeriums zu dieser Kundgebung und gedachte insbesondere der Vereinheitlichung der Localbahntarife, einer mühevollen Arbeit, welche unter der massgebenden Leitung des Ministerialrathes Dr. Max Freiherrn von Buschman durchgeführt wurde.

Hieran anknüpfend, sprach Mitglied Ritter von Rainer Seiner Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister den Dank für die exacte und hingebungsvolle Leitung der Versammlung aus und gab dem Wunsche Ausdruck, dass den innerpolitischen Wirren eine dauernde Grenze gesetzt sein und dies, sowie der in Afrika soeben geschlossene Friede der allgemeinen Hebung der für die Prosperität unseres Eisenbahnwesens massgebenden wirthschaftlichen Entwicklung zugute kommen möge.

Eisenbahnverkehr im Monate April

1902 und Vergleich der Einnahmen in den ersten vier Monaten 1902 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1901.

Im Monate April 1902 wurden nachstehende neue Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 1. April die 59·7 km lange Theilstrecke Triest (St. Andrae) — Buje der Localbahn Triest-Parenzo und

am 25. April die 0·445 km lange Strecke „Maroldingergasse“ der Wiener elektrischen Strassenbahnen.

Im Monate April 1902 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im Ganzen 13,453.221 Personen und 8,476.867 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von K 48,528.235 erzielt, das ist per Kilometer K 2454. Im gleichen Monate 1901 betrug die

Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 13,696.810 Personen und 8,382.959 t Güter K 47,903.257, oder per Kilometer K 2466, daher resultirt für den Monat April 1902 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 0·5 pCt.

In den ersten vier Monaten 1902 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 47,630.578 Personen und 32,474.306 t Güter, gegen 44,422.166 Personen und 32,979.161 t Güter im Jahre 1901, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1902 auf K 181,332.825, im Jahre 1901 auf K 180,512.289.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die viermonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 19.729·2 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 19.415 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Zeitperiode 1902 auf K 9191, gegen K 9298 im Vorjahre, d. i. um K 107 ungünstiger, oder auf das Jahr berechnet, pro 1902 auf K 27.573, gegen K 27.894 im Vorjahre, d. i. um K 321, mithin um 1·2 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten vier Monate 1902 pro Jahr ermittelten kilometrischen Einnahmen-Resultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1902 Kronen
A. Hauptbahnen.	
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	121.053
2. Leoben-Vordernberger Bahn	90.846
3. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	89.113
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	70.986
5. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	51.636
6. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	50.474
7. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	41.922
8. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	37.308
9. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	36.243
10. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	35.568
11. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	32.919
12. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	32.652
13. Böhmische Nordbahn	27.702
14. K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	25.479
15. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	24.225
16. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	23.157
17. Eisenbahn Wien-Aspang	18.123
B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	
1. Wiener Stadtbahn	134.913
2. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	46.899
3. Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft (Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	34.704
4 Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	34.344
5. Localbahn Swoleňowes-Smečna	29.508
6. Stauding-Stramberger Localbahn	26.712
7. Kuttenberger Localbahn	26.487
8. Bozen-Meraner Bahn	25.089
9. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	22.803
10. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	21.672
11. Neutitscheiner Localbahn	20.709
12. Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	16.398
13. Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	15.348
14. Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	14.895
15. Localbahn Dolina-Wygoda	14.700
16. Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	14.333
17. Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	13.059
18. Aussig-Teplitzer Eisenb.: Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	11.466
19. Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	11.310
20. Localbahn Königshof-Beraun-Konĕprus	10.366
21. Friedländer Bezirksbahnen: Localbahn Raspenau-Weissbach	10.260
22. Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	10.077
23. Localbahn Starkenbach-Rochlitz	9.495
24. Bukowinaer Localbahnen	9.195
25. Unterkrainer Bahnen	9.156
26. Localbahn Gleisdorf-Weiz	8.979
27. Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	8.676
28. Südbahn-Gesellschaft (Localbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	8.211
29. Localbahn Stramberg-Wernsdorf	8.172
30. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	7.998
31. Localbahn Fehring-Fürstenfeld	7.890
Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl	
32. Sauerbrunn	7.683
33. Kremsthal-Bahn	7.164
34. Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	6.495
35. Friauler Bahn	6.489
36. Steiermärkische Landesbahnen (Localb. Cilli-Wöllan)	6.486
37. Neue Bukowinaer Localbahnen	6.366
38. Localbahn Plan-Tachau	6.345
39. Localbahn Asch-Rossbach	6.240
40. Localbahn Mösel-Hüttenberg	6.000
41. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	5.976
42. Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	5.745
43. Localbahn Postelberg-Laun	5.700
44. Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	5.628
45. Localbahn Beneschau-Wlaschim	5.583
46. Mährische Westbahn	5.472
47. Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	5.443
48. Valsugana-Bahn	5.268
49. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	5.187
50. Localbahn Vöcklabruck-Kammer	5.154
51. Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	5.118
52. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	4.962
53. Ostgalizische Localbahnen	4.752
54. Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	4.743
55. Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	4.620
56. Localbahn Auspitz	4.602
57. Localbahn Chabówka-Zakopane	4.578
58. Gailthal-Bahn	4.569
59. Zillerthal-Bahn (Jenbach-Zell a/Z.)	4.560
60. Böhmische Commercialbahnen	4.485
61. Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	4.389
62. Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	4.350
63. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. und Schwarzenau-Zwettl	4.344

	Kronen
64. Localbahn Krakau-Kocmyrzów	4.200
65. Gurkthal-Bahn	4.086
66. Murthal-Bahn	4.053
67. Localbahn Wotic-Selčan	4.041
68. Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft Localbahn Mutenitz-Gaya	3.987
69. Localbahn Wolframs-Teltsch	3.951
70. Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft Localbahn Lundenburg-Eisgrub	3.897
71. Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	3.891
72. Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	3.855
73. Ybbsthal-Bahn	3.837
74. Localbahn Strakonitz-Winterberg	3.654
75. Localbahn Deutschbrod-Saar	3.645
76. Steyrthal-Bahn	3.621
77. Welser Localbahn	3.594
78. Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	3.594
79. Localbahn Potscherad-Wurzmes	3.582
80. Localbahn Trzebinia-Skawce	3.579
81. Localbahn Mauthausen-Grein	3.561
82. Pielachthal-Bahn	3.432
83. Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	3.321
84. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	3.282
85. Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	3.258
86. Localbahn Delatyn-Kołomea-Stefanówka	3.114
87. Localbahn Schönwehr-Elbogen	3.081
88. Localbahn Stankau-Ronsperg	3.069
89. Localbahn Triest-Parenzo (Theilstrecke Triest—Buje)	3.000
90. Friedländer Bezirksbahnen: Friedland-Reichsgrenze (Hermsdorf)	2.997
91. Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	2.931
92. Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	2.904
93. Kołomeaer Localbahnen	2.883
94. Localbahn Piła-Jaworzno	2.871
95. Pinzgauer Localbahn	2.778
96. Localbahn Radkersburg-Luttenberg	2.748
97. Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	2.730
98. Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	2.592
99. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	2.568
100. Localbahn Wodňan-Prachatitz	2.538
101. Localbahn Modřan-Čerčan	2.490
102. Localbahn Laibach-Oberlaibach	2.457
103. Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	2.454
104. Chrudim-Holitzer Localbahn	2.415
105. Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2.295
106. Localbahn Lambach-Haag a. H.	2.295
107. Localbahn Raudnitz-Hospozin	2.268
108. Niederösterr. Waldviertelbahn	2.214
109. Localbahn Lupków-Cisna	2.196
110. Localbahn Kolin-Čerčan	2.142
111. Localbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	2.097
112. Localbahn Rakonitz-Mlatz	1.914
113. Brüx- Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	1.866
114. Localbahn Melnik-Mšeno	1.845
115. Localbahn Wodňan-Moldauthein	1.785
116. Localbahn Strakonitz-Březnitz	1.638
117. Localbahn Neuhaus-Neubistritz	1.608
118. Localbahn Hintertreban-Lochowitz	1.557
119. Localbahn Chlumetz-Königstadtl	1.221
120. Localbahn Neuhof-Weseritz	1.149
121. Localbahn Mšeno—Unter-Četno	1.002

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten vier Monaten 1902 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1901 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Eisenbahn Wien-Aspang	6·0
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	5·4
K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	4·9
Böhmische Nordbahn	2·5
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	0·3

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Localbahn Piła-Jaworzno	298·8
Localbahn Dolina-Wygoda	47·2
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	45·0
Kołomeaer Localbahnen	39·5
Kuttenberger Localbahn	36·7
Localbahn Postelberg-Laun	35·8
Localbahn Delatyn-Kołomea-Stefanówka	35·2
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft (Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	26·2
Gailthal-Bahn	25·7
Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	25·5
Niederösterreichische Waldviertelbahn	23·3
Murthal-Bahn	18·6
Pinzgauer Localbahn	18·1
Friedländer Bezirksbahnen: Localbahn Raspenau-Weissbach	17·2
Localbahn Krakau-Kocmyrzów	16·9
Localbahn Starkenbach-Rochlitz	16·8
Localbahn Wolframs-Teltsch	16·3
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	15·9
Ostgalizische Localbahnen	15·8
Unterkrainer Bahnen	15·5
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	15·5
Localbahn Deutschbrod-Saar	14·8
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	14·2
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	13·6
Localbahn Rakonitz-Mlatz	13·5
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	12 1
Localbahn Laibach—Ober-Laibach	11·9
Localbahn Plan-Tachau	11·6
Friedländer Bezirksbahnen: Friedland-Reichsgrenze (Hermsdorf)	11·1
Localbahn Wodňan-Prachatitz	10·9
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	10·4
Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	10·2
Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	9·6
Friauler Bahn	9·2
Localbahn Stramberg-Wernsdorf	9·1
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. und Schwarzenau-Zwettl	8·5
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	8·4
Localbahn Strakonitz-Březnitz	8·3
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	8·2
Localbahn Gleisdorf-Weiz	8·1
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	7·8
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	7·8
Localbahn Wodňan-Moldauthein	7·2
Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	7·2
Localbahn Mauthausen-Grein	6·9

	%
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	6·9
Localbahn Stankau-Ronsperg	6·7
Bukowinaer Localbahnen	6·3
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	6·3
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	5·6
Localbahn Königshof-Beraun-Koněprus	5·4
Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	5·3
Localbahn Strakonitz-Winterberg	5·3
Ueberetscher Bahn (Bozen-Kaltern)	5·0
Valsugana-Bahn	4·9
Mährische Westbahn	4·8
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	4·7
Neue Bukowinaer Localbahnen	4·6
Localbahn Lupków-Cisna	4·6
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	4·5
Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	4·4
Chrudim-Holitzer Localbahn	4·3
Localbahn Modřan-Čerčan	4·1
Localbahn Asch-Rossbach	3·7
Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	3·6
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3·3
Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs	3·2
Localbahn Neuhaus-Neubistritz	2·7
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	2·6
Gurkthal-Bahn	2·3
Kremsthal-Bahn	2·2
Localbahn Lemberg-Kleparów-Janów	2·1
Localbahn Beneschau-Wlaschim	1·8
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	1·8
Localbahn Tirschnitz-Schönbach	1·6
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	1·4
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	1·3
Neutitscheiner Localbahn	1·3
Bozen-Meraner Bahn	1·1
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	1·0
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	1·0
Localbahn Wotic-Selčan	0·6
Localbahn Auspitz	0·5

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten vier Monaten 1902 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1901 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	1·3
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	3·5
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	3·8
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	4·7
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	5·1
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	5·7
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	6·3
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	6·4
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	9·3
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	11·3
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	11·4
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	21·1

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Pielachthal-Bahn	1·3
Steiermärkische Landesb. (Localbahn Cilli-Wöllan)	1·6
Steyrthal-Bahn	2·7
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft Localbahn Mutenitz-Gaya	2·9
Localbahn Chabówka-Zakopane	3·5
Böhmische Commercialbahnen	3·6
Zillerthalbahn (Jenbach Zell a/Z.)	4·3
Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	4·8
Ybbsthal-Bahn	5·0
Wiener Stadtbahn	5·1
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	5·6
Welser Localbahn	6·2
Localbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	8·0
Localbahn Melnik-Mšeno	8·1
Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	8·4
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	8·8
Localbahn Raudnitz-Hospozin	9·5
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	9·5
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	9·6
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen	11·2
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	13·0
Stauding-Stramberger Localbahn	13·4
Localbahn Swoleňowes-Smečna	14·1
Localbahn Potscherad-Wurzmes	15·4
Localbahn Kolin-Čerčan	15·5
Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	17·4
Localbahn Mšeno—Unter-Četno	19·3
Localbahn Mösel-Hüttenberg	19·9
Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	23·6
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	30·8
Localbahn Trzebinia-Skawce	34·1

Ausser den in den vorstehenden Tableaux angeführten Hauptbahnen, Localbahnen und Dampftramways umfasste das österreichische Eisenbahnnetz im Monate April 1902 noch weiters 5 Zahnradbahnen, 25 städtische Bahnen mit elektrischem Betriebe und 3 Drahtseilbahnen mit einer Gesammtlänge von 397·47 km, wovon 369·06 km im Betriebe gestanden sind.

Im Monate April 1902 wurden auf diesen Bahnen 16,773.413 Personen und 9280 t Güter befördert und hiefür K 2,234.787 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 2,222.799 und auf den Güterverkehr K 11.988 entfallen.

Im gleichen Monate 1901 resultirte eine Gesammteinnahme von K 1,229.503 bei einem Verkehre von 9,721.269 Personen, 6265 t Güter und einer Gesammtlänge des Bahnnetzes von 292·22 km (davon 263·81 km im Betriebe).

In den ersten vier Monaten 1902 betrug die Gesammtfrequenz 41,147.570 Personen und 40.132 t Güter. Die aus diesen Verkehren erzielte Gesammteinnahme bezifferte sich auf K 8,225.314 (Personenverkehr K 8,175.055 und Güterverkehr K 50.259).

In der gleichen Zeitperiode 1901 betrug die Gesammteinnahme, bei einer Frequenz von 33,150.364 Personen und 27.173 t Güter, K 4,208.776, wobei auf den Personenverkehr K 4,173.331 und auf den Güterverkehr K 35.445 entfallen.

(Fortsetzung auf Seite 1688.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April 1902	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April 1901	Im Monate April 1902 wurden befördert: Personen	Im Monate April 1902 wurden befördert: Güter	Die Einnahme betrug im Monate April 1902: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	Die Einnahme betrug im Monate April 1901: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende April 1902	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende April 1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	8.478	8 391	3,547.700	2,796 100	5,067.100	13,994.300	19,061.400	2.248	17,762 509	2.117	+ 6·2	8.478	8.391
b) Wiener Stadtbahn	38	31	2,816.000	28.900	394.600	76.700	471.300	12.403	428.387	13.819	— 10·2	38	31
c) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:													
Asch-Rossbach	15	15	6.100	8.400	1.200	7.200	8.400	560	8.278	552	+ 1·4	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	23	6.100	1.500	4.400	7.200	11.600	504	12.512	544	— 7·4	23	23
Borki wielkie-Grzymalów	33	33	2.300	1.700	3.100	8.000	11.100	336	11.801	358	— 6·1	33	33
Brüx-Lobositzer Verbindungsb.	37	37	3.500	900	1.900	4.200	6.100	165	6.704	181	— 8·8	37	37
Bukowinaer Localbahnen	187	187	20.600	42.500	22.700	121.000	143.700	768	138.936	743	+ 3·4	187	186
Neue Bukowinaer Localbahnen	166	166	31.000	22.400	26.300	68.800	95.100	573	94.418	569	+ 0·7	166	166
Chabowka-Zakopane	43	43	9.100	2.900	9.600	7.900	17.500	407	17.453	406	+ 0·2	43	43
Chlumetz-Königstadtl	14	. . .	300	600	100	1.300	1.400	100	. . .	. . .	. . .	14	. . .
Chrudim-Holitzer Localbahn	59	59	7.500	9.000	2.400	12.000	14.400	244	133.98	227	— 7·5	59	59
Delatyn-Kołomea-Stefanówka	112	112	8.600	5.300	9.000	18 300	27.300	244	22.252	199	+ 22·6	112	112
Deutschbrod-Saar	33	33	3.000	2.700	2.500	8 800	11.300	342	9.945	301	+ 13 6	33	33
Dolina-Wygoda	9	9	1.200	7.000	400	10.200	10.600	1.178	7.714	857	+ 37·5	9	9
Fehring-Fürstenfeld	20	20	6.700	3.500	4.600	9.100	13.700	685	13 249	662	+ 3·5	20	20
Friauler Bahn	16	16	6.600	1.600	6.300	2.500	8.800	550	8.773	548	+ 0·4	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	7.200	2.700	3.500	5.100	8.600	221	8.245	211	+ 4·7	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	5.400	3.700	3.900	11.400	15 300	494	11.612	375	+ 31·7	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	7.600	6 000	3.500	10.500	14.000	933	13.059	871	+ 7·1	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	19	19	3.100	1.300	1.400	2.100	3.500	184	4.490	236	— 22·0	19	19
Gurkthalbahn	29	29	6.900	2.900	3.800	7.100	10.900	376	10.267	354	+ 6·2	29	29
Hinter-Třeban — Lochowitz	27	. . .	1.900	1.100	1.200	2.400	3.600	133	. . .	. . .	. . .	27	. . .
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	47	47	13.500	10.000	9.000	18.000	27.000	574	25.649	546	+ 5·1	47	47
Kolin-Cerčan	81	33	7.400	2.900	6.500	12 800	19.300	238	8.107	246	— 3·3	81	33
Kolomeaer Localbahnen	33	33	800	4.700	300	8 200	8.500	258	8.252	250	+ 3·2	33	33
Krakau-Kocmyrzów	20	20	3.800	2.700	1.600	3.700	5.300	265	5.801	290	— 8 6	20	20
Lambach-Haag a. H.	26	. . .	4.500	1.100	2.600	3.000	5 600	215	. . .	. . .	. . .	26	. . .
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	17.200	5.200	24.800	11.200	36.000	404	44.685	502	— 19·5	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	22	1.300	800	2 100	600	2.700	123	2.768	126	— 2·4	22	22
Lupków-Cisna	25	25	700	2.000	500	7.800	8.300	332	8.317	333	— 0·3	25	25
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	21	3.600	1.200	2.700	5.900	8.600	410	9.426	449	— 8·7	21	21
Mährische Westbahn	90	90	12.600	10.300	7.600	34.500	42.100	468	39.940	444	+ 5·4	90	90
Marienbad-Karlsbad	53	53	25.200	6.000	24 000	23.000	47.000	887	49.568	935	— 5·1	53	53
Mauthausen-Grein	31	31	8.800	2.500	5.500	4.500	10.000	323	9.234	298	+ 8·4	31	31
Modřan-Cerčan	74	74	5.300	4 400	4.800	11.600	16.400	222	15.320	207	+ 7·2	74	74
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.900	2.700	500	2.200	2.700	540	3.607	721	— 25·1	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	12.000	5.400	9.100	21.800	30.900	407	27.331	360	+ 13·1	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	14	14	3.000	800	1.500	2.000	3.500	250	3.299	236	+ 5·9	14	14
Neuhaus-Neubistritz	33	33	2.200	2.400	1.300	5.400	6.700	203	5.024	152	+ 33·6	33	33
Neuhof-Weseritz	24	. . .	1.100	600	900	1.200	2.100	87	. . .	. . .	. . .	24	. . .
Ostgalizische Localbahnen	196	196	19.900	18.000	31.600	56 700	88.300	450	87.028	444	+ 1·4	196	196
Pila-Jaworzno	21	21	600	6.600	200	6.000	6.200	295	1.582	75	+293·3	21	21
Pinzgauer Localbahn	53	53	7.900	3.100	4.900	10.000	14.900	281	14 009	264	+ 6·4	53	53
Plan Tachau	13	13	4.400	1.800	2.500	5.600	8.100	623	7.467	574	+ 8·5	13	13
Postelberg-Laun	11	11	800	3.300	400	3.500	3.900	355	2.614	238	+ 49·2	11	11
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.600	1.600	500	3.100	3.600	212	4.166	245	— 13·5	17	17
Rakonitz-Mlatz	39	39	3.800	1.800	3.000	3.800	6.800	174	5.933	152	+ 14·5	39	39
Rakonitz-Pladen-Petschau	104	104	13.400	5.400	8.900	12.300	21.200	204	21.568	207	— 1·4	104	104
Raudnitz-Hospozin	25	25	2.700	2.000	1.100	3.400	4.500	180	4 144	166	+ 8·4	25	25
Schlackenwerth-Joachimsthal	8	8	3.000	1.200	1.500	1.600	3.100	387	2.936	367	+ 5·4	8	8
Schönwehr-Elbogen	15	. . .	3.700	1.700	1.600	2.600	4.200	280	. . .	. . .	. . .	15	. . .
Schwarzenau-Waidhofen a./T. und Schwarzenau-Zwettl	31	31	6.400	3.200	3.800	8.700	12.500	403	12.224	394	+ 2·3	31	31
Stankau-Ronsperg	22	22	6.000	2.100	2.000	4.300	6.300	286	6.194	282	+ 1·4	22	22

Vom 1. Jänner bis Ende April 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende April									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1902				1901				Differz. per Kilom. in Percent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1902	1901	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatsbahnbetrieb.
													a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen.
12,320.500	10,575.700	17,654.500	54,349.600	72,004.100	8.493	16,321.560	51,605.821	67,927.381	8.095	+ 4·9	25.479	24.285	
10,552.600	101.600	1,463.400	245.500	1,708.900	44.971	1,271.756	197.430	1,469.186	47.393	— 5·1	134.913	142.179	b) Wr. Stadtbahn.
													c) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:
24.900	29.600	5.200	26.000	31.200	2.080	4.136	25.942	30.078	2.005	+ 3·7	6.240	6.015	Asch-Rossbach
17.900	8.400	12 900	29.900	42 800	1.861	10.491	31.555	42.046	1.828	+ 1·8	5.583	5.484	Beneschau-Wlaschim
6.400	14.100	10.000	32.400	42.400	1.285	8.453	25.335	33.788	1 024	+ 25·5	3 855	3.072	Borki wielk.-Grzymalow
14.000	5.500	7.400	15.600	23.000	622	8.019	13.968	21.987	594	+ 4·7	1.866	1.782	Brüx-Lobositzer Localb.
84.000	156.000	83 300	489 900	573.200	3.065	71.024	465.092	536.116	2.882	+ 6·3	9.195	8.646	Bukowinaer Localb.
115.600	91.600	95.900	256.400	352.300	2.122	91.354	245 235	336.589	2.028	+ 4·6	6.366	6.084	N. Bukowinaer Localb.
29.700	12.200	32.100	33.500	65.600	1.526	28.335	39.649	67.984	1.581	— 3·5	4.578	4.743	Chabowka-Zakopane
2.700	2.100	1.400	4.300	5.700	407	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.221	. . .	Chlumetz-Königstadtl
28.900	29.500	10.100	37.400	47.500	805	10.084	35 468	45.552	772	+ 4·3	2.415	2.316	Chrudim-Holitzer L.B.
34.100	24.200	36 300	80.000	116.300	1.038	30.739	55.318	86.057	768	+ 35 2	3.114	2.304	Delatyn-Kołomea-Stef.
11.700	9 100	9.200	30.900	40.100	1.215	8.779	26.128	34.907	1.058	+ 14·8	3.645	3.174	Deutschbrod-Saar
3.900	31.700	1.400	42 700	44.100	4.900	1.226	28.737	29.963	3.329	+ 47·2	14.700	9.987	Dolina-Wygoda
24.600	13.300	15.500	37.100	52.000	2.630	14.213	36.711	50.924	2.546	+ 3·3	7.890	7.638	Fehring-Fürstenfeld
23.300	5.400	24.900	9.700	34.600	2.163	24.266	7.412	31 678	1.980	+ 9·2	6.489	5 940	Friauler Bahn
29.100	11.200	13.400	20 000	33.400	856	13.065	17.913	30 978	794	+ 7·8	2.568	2.382	Fürstenfeld-Hartberg
18.800	10.800	12 300	34.900	47.200	1.523	11.788	25.797	37.585	1.212	+ 25·7	4.569	3.636	Gailthal-Bahn
27 100	18.600	12.400	32.500	44.900	2.993	10.999	30.538	41.537	2.769	+ 8·1	8.979	8.307	Gleisdorf-Weiz
12.300	7.400	5.900	12.500	18.400	968	6 313	11.509	17.822	938	+ 3·2	2.904	2.814	Göpfritz—Gr.-Siegharts
26 600	11.600	12.700	26.800	39.500	1.362	12.255	26.386	38.641	1.332	+ 2·3	4.086	3.996	Gurkthalbahn
7.500	5.000	4.600	9.400	14.000	519	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.557	. . .	Hint.-Třeban-Lochowitz
42.200	39.500	27.300	62.700	90.000	1.915	27.422	57.275	84.697	1.802	+ 6·3	5.745	5.406	Karlsb.-Johanngeorgst.
24.100	11.300	20.600	37.200	57.800	714	14.011	13.858	27.869	845	— 15·5	2.142	2.535	Kolin-Cerčan
2.700	19.600	1.000	30.700	31.700	961	717	22.028	22.745	689	+ 39·5	2.883	2.067	Kolomeaer Localbahnen
12.800	17.600	5.600	22.400	28.000	1.400	5.982	17.969	23 951	1.198	+ 16·9	4.200	3.594	Krakau-Kocmyrzów
17.000	3.700	9.600	10.300	19.900	765	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.295	. . .	Lambach-Haag
69.600	28 100	91.900	62.000	153.900	1.729	88.753	63.180	151.933	1.707	+ 1·3	5.187	5.121	Lemberg-Bełzec
11.100	6.100	8.400	9.600	18.000	818	8.358	9.264	17.622	801	+ 2·1	2.454	2.403	Lemberg (Klep.)-Janów
1.900	6.900	1.400	16.900	18.300	732	924	16.581	17.505	700	+ 4·6	2.196	2.100	Lupków-Cisna
11.500	7.100	7.900	25.300	33.200	1.581	7.773	23.758	31.531	1.501	+ 5·3	4.743	4.503	M.-Budwitz-Jamnitz
56.500	39.700	31.400	132.800	164.200	1.824	33.450	123.116	156.566	1.740	+ 4·8	5.472	5.220	Mährische Westbahn
89.000	24.100	73.700	79.600	153.300	2.892	75.693	75.532	151.225	2.853	+ 1·4	8.676	8.559	Marienbad-Karlsbad
32.800	8.500	17.500	19.300	36.800	1.187	15.993	18.416	34.409	1.110	+ 6·9	3.561	3.330	Mauthausen-Grein
24 400	17.200	20.600	40.800	61.400	830	21.469	37.495	58.964	797	+ 4·1	2.490	2.391	Modřan-Cerčan
8.500	9.100	2.000	8.000	10.000	2.000	1.993	10.490	12.483	2 496	— 19·9	6.000	7.488	Mösel-Hüttenberg
41.600	21.700	29.500	73.200	102.700	1.351	27.135	59.432	86.567	1.139	+ 18·6	4.053	3.417	Murthal-Bahn
9 500	2.700	4.100	8.000	12.100	864	3.902	7.543	11.445	818	+ 5·6	2.592	2.454	Nakři-Netolitz Net.
8.800	5.200	4.700	13.000	17.700	536	4.425	12.810	17.235	522	— 2·7	1.608	1.566	Neuhaus-Neubistritz
3.900	2.600	3.000	6 200	9.200	383	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.149	. . .	Neuhof-Weseritz.
70.700	69.700	107.400	203.100	310.500	1.584	99.498	168.654	268.152	1 368	+ 15·8	4.752	4.104	Ostgalizische Localb.
2·100	20.500	800	19.300	20.100	957	818	4.223	5.041	240	+298·8	2.871	720	Pila-Jawoczno
30.800	10.800	17.500	31.600	49.100	926	17.491	24.096	41.587	784	+ 18·1	2.778	2.352	Pinzgauer L.B.
13.900	6.800	7.800	19.700	27.500	2.115	7.069	17.536	24.605	1.893	+ 11·6	6.345	5.679	Plan-Tachau
4.600	18.200	2.000	18.900	20.900	1.900	1.809	13.582	15.391	1.399	+ 35·8	5.700	4.197	Postelberg-Laun
6.800	10.500	2.200	18.100	20.300	1.194	2.030	21.974	24.004	1.412	— 15·4	3.582	4.236	Potscherad-Wurzmes
12.200	7.300	9.800	15.100	24.900	638	9.733	12.171	21.904	562	+ 13·5	1.914	1.686	Rakonitz-Mlatz
48.200	21.100	28.400	51.200	79.600	765	27.819	48.405	76.224	733	+ 4·4	2.295	2.199	Rakonitz-Pl.-Petschau
10.300	7.500	5.100	13.800	18.900	756	5.847	15.037	20.884	835	— 9·5	2.268	2.505	Raudnitz-Hospozin
8.700	5.800	4.400	7.300	11.700	1.463	4.169	6.456	10.625	1.328	+ 10·2	4.389	3.984	Schlackenwerth-Joach.
14.900	5.000	6.200	9.200	15.400	1.027	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	3.081	. . .	Schönwehr-Elbogen
20.700	10 500	13.000	31.900	44.900	1.448	12.686	28.685	41.371	1.335	+ 8·5	4.344	4.005	Schwarzenau-Waidhofen u. Schwarzenau-Zwettl
21.600	7.700	7.100	15.400	22.500	1.023	7.921	13.172	21.093	959	+ 6·7	3.069	2.877	Stankau-Ronsperg

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April 1902	1901	Im Monate April 1902 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate April 1902: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1901: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende April 1902	1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Starkenbach-Rochlitz	20	20	4.400	4.800	2.500	13.100	15.600	780	14.253	713	+ 9·4	20	20
Strakonitz-Březnitz	83	83	6.200	2.300	4.800	8.300	13.100	158	12.116	146	+ 8 2	83	83
Strakonitz-Winterberg	71	71	15.800	6.400	7.700	20.900	28.600	403	28.024	395	+ 2·0	71	71
Tirschnitz-Schönbach	21	21	5 000	6.500	2.600	8.100	10.700	510	11.152	531	— 4·0	21	21
Triest-Parenzo	59	. . .	10.600	1.500	10.700	4.300	15.000	254	. . . .	. . .	. . .	15	. . .
Trzebinia-Skawce	60	60	3.800	7.100	2.700	12.100	14 800	247	26.263	438	— 43·6	60	60
Unterkrainer Bahnen	134	134	29.800	19.800	29.600	79.200	108.800	812	102.794	767	+ 5·9	134	134
Valsugana-Bahn	63	63	30.600	3.200	26.300	11 600	37.900	601	38.670	614	— 2·1	63	63
Vöcklabruck-Kammer	11	11	3.300	1.700	1.600	4.400	6.000	545	5.527	502	+ 8·6	11	11
Welser Localbahn	84	54	23.600	10.400	14.000	20.000	34.000	405	23.019	426	— 4·9	84	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	8.000	18.800	6.000	16.500	22.500	1.324	18.062	1.062	+ 24·7	17	17
Wodňan-Čičenitz-Moldauthein	21	21	2.500	600	2.000	1.200	3.200	152	3.013	143	+ 6 3	21	21
Wodňan-Prachatitz	56	56	10 300	2.400	6.500	7.300	13.800	246	13.083	234	+ 5·1	56	56
Wolframs-Teltsch	23	23	3.000	2.100	2.100	5.700	7.800	339	7.870	342	— 0·9	23	23
Wotic-Selčan	17	17	3.700	1.200	2.300	3.600	5.900	347	6.897	406	— 14·5	17	17
Ybbsthalbahn	76	76	11.700	4.600	8.200	18.600	26.800	353	27.725	365	— 3 3	76	76
Zeltweg-Fohnsdorf	6	6	3.400	24.300	700	20.900	21.600	3.600	24.328	4.055	— 11·2	6	6
Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	87	87	17.400	16.700	14 300	33.400	47.700	548	41 073	472	+ 16·1	87	87
Zwittau-Polička-Skuč	52	52	8.100	5 000	5.600	9.200	14.800	285	14.239	274	+ 4·0	52	52
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Caslau-Zawratetz	24	24	2 615	3.550	1.184	5.412	6.596	275	8 352	348	— 2·1	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.495	8 279	356	4.641	4.997	999	7.368	1.474	— 32·2	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges.													
a) Hauptbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alt. L.	101	101	248.074	825.590	86.774	1,170.494	1,257.268	12.448	1,359.888	13.464	— 7·5	101	101
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	151	151	91.680	38.474	50.390	101.967	152.357	1.009	140.177	928	+ 8·7	151	151
Böhmische Nordbahn	328	328	219.606	189.159	189.091	630.186	819.277	2.498	814 443	2.483	+ 0·6	328	328
Buschtěhrader Eisenbahn Linie lit. A	186	186	84.012	182.428	95.746	449.430	545 176	2.931	575.476	3.094	— 5·3	186	186
Linie lit. B	236	236	146.882	357.516	129.044	941.385	1,070.429	4 536	1,083 029	4.589	— 1·2	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	43.849	58.195	36.208	212.590	248.798	2.734	315.675	3.469	— 21·2	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Hauptbahnnetz	1.036	1.036	1,064.806	970.135	1,310.299	4,788.301	6,098.600	5.887	6,333.506	6.113	— 3·7	1.036	1.036
Localbahnen	301	301	117.140	55.675	49.547	101.776	151.323	503	178.620	593	— 15·2	301	301
Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Oesterreichische Strecke	64	64	77.181	111.972	66.254	406.785	473.039	7.391	440.592	6.884	+ 7·4	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	11.461	106.656	4.919	109.229	114.148	7.610	107.172	7.145	+ 6·5	15	15
Oesterr. Nordwestbahn: Garantirte Strecken	628	628	385.396	266.508	460.165	1,435.280	1,895.445	3.018	1,951.710	3.108	— 2·9	628	628
Ergänzungsnetz	310	310	169.658	263.674	182.304	813.076	995.380	3.211	1,195.850	3.858	— 16·8	310	310
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.: Oesterreichische Linien	1.366	1.366	860.196	727 236	1,023.635	3,643.463	4,667.098	3 417	4,748 631	3.476	— 1·7	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	43.598	27.140	17.456	44.030	61.486	1.863	64.364	1.950	— 4·5	33	33
Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.516	1.516	1,538.213	524.985	2,291.083	4.968.108	7,259.191	4.788	7,258.338	4.788	0	1.516	1.516
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	18.782	. . . .	4.530	. . . .	4.530	1.133	4.570	1.143	— 0·9	4	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	181.994	144.904	121.317	444 541	565.858	1.985	601.394	2.110	— 5·9	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	77.061	51.339	51.494	104.911	156.405	1.757	149.881	1.684	+ 4·3	89	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	29 603	82.320	19.252	205.865	225.117	3.463	221.125	3.402	+ 1·8	65	65

Vom 1. Jänner bis Ende April 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende April									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1902				1901				Differz. per Kilom in Percent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1902	1901	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
17.000	18.200	9.300	54.000	63.300	3.165	10.194	44.009	54.203	2.710	+ 16·8	9.495	8.130	Starkenbach-Rochlitz
18.500	9.700	15.300	30.000	45.300	546	14.566	27.252	41.818	504	+ 8·3	1.638	1.512	Strakonitz-Březnitz
48.500	23.400	23.200	63.300	86.500	1.218	24.220	57.933	82.153	1.157	+ 5·3	3.654	3.471	Strakonitz-Winterberg
19.600	19.600	10.100	29.300	39.400	1.876	10.997	27.792	38.789	1.847	+ 1·6	5.628	5.541	Tirschnitz-Schönbach
10.600	1.500	10.700	4.300	15.000	1.000	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	3.000	. . .	Triest-Parenzo
13.600	48.900	10.200	61.400	71.600	1.193	9.858	98.786	108.644	1.811	— 34·1	3.579	5.433	Trzebinia-Skawce
106.800	77.100	100.800	308.200	409.000	3.052	92.351	261.876	354.227	2.643	+ 15·5	9.156	7.929	Unterkrainer Bahnen
89.100	9.200	75.800	34.800	110.600	1.756	76.835	28.656	105.491	1.674	+ 4·9	5.268	5.022	Valsugana-Bahn
14.300	5.800	5.600	13.300	18.900	1.718	5.192	16.524	21.716	1.974	— 13·0	5.154	5.922	Vöcklabruck-Kammer
85.200	36.200	47.300	53.300	100.600	1.198	33.398	35.568	68.966	1.277	— 6·2	3.594	3.831	Welser Localbahn
24.300	74.400	16.900	67.500	84.400	4.965	15.381	59.944	75.325	4.431	+ 12·1	14.895	13.293	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
8.500	2.300	6.700	5.800	12.500	595	5.979	5.683	11.662	555	+ 7·2	1.785	1 665	Wodňan-Moldauthein
38.900	11.500	19.900	27.400	47.300	845	18.678	23.976	42.654	762	+ 10·9	2.535	2.286	Wodňan-Prachatitz
12.000	8.000	7.700	22.600	30.300	1.317	6.881	19.151	26 032	1.132	+ 16·3	3.951	3.396	Wolframs-Teltsch
12.000	6.000	7.500	15.400	22.900	1.347	7.084	15.674	22.758	1.339	+ 0·6	4.041	4.017	Wotic-Selčan
40.100	18.200	26.300	70.900	97.200	1.279	25.818	76.513	102.331	1.346	— 5·0	3.837	4.038	Ybbsthalbahn
13.100	124.900	2.700	91.100	93 800	15.633	2.392	84.148	86.540	14.423	+ 8·4	46.899	43.269	Zeltweg-Fohnsdorf
63.600	53.900	49.500	98.900	148.400	1.706	46.380	92.057	138.437	1.591	+ 7·2	5.118	4.773	Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan
25.900	11.800	18.100	29.200	47.300	910	15.856	29.791	45.647	878	+ 3·6	2.730	2.634	Zwittau-Polička-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
9.975	16.189	4.637	24.108	28.745	1.198	4 703	27.094	31.797	1.325	— 9·6	3.594	3.975	Časlau-Zawratetz
6.064	34.703	1.482	20.282	21.764	4.353	1.548	29.900	31.448	6.290	— 30 8	13.059	18.870	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angef. Localb. u. Hauptb. zweiten Ranges.
													a) Hauptbahnen.
905.816	2,840.234	356.402	3,719.064	4,075.466	40.351	345.459	3,892.688	4,238.147	41.962	— 3·8	121.053	125.386	Aussig-Teplitzer E. a. L.
309.073	161.136	178.755	398 357	577.112	3.822	168.629	354.000	522.629	3.461	+ 10·4	11.466	10.383	Teplitz (Settenz)-R.
788.134	711.307	633.286	2,395.437	3,028.723	9 234	622.685	2,333 458	2,956.143	9.013	+ 2 5	27.702	27.039	Böhmische Nordbahn
295.291	733.973	317.944	1,887.253	2,205.197	11.856	300.440	2,037.157	2,337.597	12.568	— 5·7	35.568	37.704	Buschtěhrader Eisenb. Linie lit. A
511.879	1,372.088	414.749	3,555.924	3,970.673	16.825	389.181	4,091.892	4,481.073	18.988	— 11·4	50.475	56.964	Linie lit. B
154.980	238.504	125.903	872.668	998.571	10.973	121.913	1,143.762	1,265.675	13.908	— 21·1	32.919	41.714	Graz-Köflacher Eisenb.
3,876.705	4,011.131	4,728.729	19,785.387	24,514.116	23.662	4,654.040	21,174.573	25,828.613	24.931	— 5·1	70.986	74.793	Kaiser Ferdinands-Ndb. Hauptbahnnetz
456.670	212.711	194.304	405.400	599.704	1.992	194.604	463.127	657.731	2.185	— 8·8	5.976	6 555	Localbahnen
299.785	439.152	260.102	1,640.965	1,901.067	29.704	259.857	1,771.262	2,031.119	31.736	— 6·4	89.113	95.209	Kaschau-Oderberger B. Oesterr. Strecke
45.201	427.411	19.389	434.836	454.225	30.282	18.128	413.027	431.155	28.744	+ 5·4	90.846	86.232	Leoben-Vordernberger
1,393.048	1,103.532	1,669.108	5,165.775	6,834.883	10.884	1,737.043	5,075.910	6,812.953	10.849	+ 0·3	32.652	32.547	Oesterr. Nordwestbahn Garantirte Strecken
618.411	1,076.570	682.486	3,172.544	3,855.030	12.436	690.378	3,560.659	4,251.037	13.713	— 9·3	37.308	41.139	Ergänzungsnetz
3,026.347	2,902.034	3,522.149	12,980.074	16,502.223	12 081	3,638.970	13,466.311	17,105.281	12.522	— 3·5	36.243	37.566	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
166.734	110.002	68.609	186.109	254.718	7.719	70.394	196.993	267.387	8.103	— 4·7	23.157	24.309	Ostrau-Friedlander Eb.
4,634.684	1,884.829	7,622.351	18,470.560	26,092.911	17.212	7,718.601	18,711.699	26,430.300	17 434	— 1·3	51.636	52.302	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
45.677	. . . . .	10 946	. . . . .	10.946	2.737	9.584	. . . . .	9.584	2.396	+ 14·2	8.211	7.188	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
655.134	609 050	462.191	1,839.110	2,301.301	8.075	484.467	1,972.717	2,457.184	8.622	— 6·3	24.225	25.866	Süd-Nordd. Verbindgsb.
285.789	159.024	179.452	358.261	537.713	6.041	193 804	313.364	507.168	5 698	+ 6·0	18.123	17.094	Wien-Aspang Bahn
117.398	311.582	76.130	832.164	908.294	13.974	75.087	959.222	1,034.309	15.759	— 11·3	41.922	47.277	Wien-Pottd.-Wr. Neust.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate April		Im Monate April 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate April						Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende April	
					1902				1901				
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	im Ganzen	per Kilom.			
	1902	1901	Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			1902	1901
	Kilometer											Kilometer	
b) Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	4.245	1.886	1.068	1.912	2 980	426	2.807	401	+ 6·2	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	34.538	18.028	18.754	50.228	68.982	357	80.760	418	— 14·6	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	35.448	8.139	55.527	31.390	86.917	2.804	82.473	2.660	+ 5·4	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	16	2.362	2.244	900	2.377	3.277	205	4.982	311	— 34·1	16	16
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	3.686	1.646	3.229	5.311	8.540	342	9.436	377	— 9·3	25	25
Friedlander Bezirksbahnen:													
Friedland-Reichsgr. (Hermsd.)	11	11	4.216	1.233	1.492	1.480	2.972	270	2.866	260	+ 3·9	11	11
Raspenau-Weissbach	6	6	7.651	2.593	1.954	3.220	5.174	862	5.198	866	— 0·5	6	6
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.245	999	1.353	3 245	4.598	184	5.016	201	— 8·5	25	25
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	8	8	7.750	83	4.305	307	4.612	577	4.286	536	+ 7·7	2·2	2
Königshof-Beraun-Koneprus	12	12	. . . .	13.810	. . . .	15.076	15.076	1.256	14.475	1.206	+ 4·2	12	12
Kremsthal-Bahn	70	70	21.124	11.578	15.879	31.615	47.494	678	46.383	663	+ 2·3	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	16.263	2.827	3.377	3.016	6.393	2 131	5.147	1.716	+ 24·2	3	3
Laibach-Oberlaibach	19	19	2.586	542	2.325	1.498	3.823	201	3.821	201	. . .	19	19
Lundenburg-Eisgrub	12	. . .	2.530	5.580	1.093	4.175	5.268	439	. . . .	. . .	. . .	12	. . .
Melnik-Mšeno	30	30	2 165	3.468	1.643	2.780	4.423	147	5.853	195	— 24·6	30	30
Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.253	531	479	820	1.299	87	1.440	96	— 9·4	15	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	13.762	1.494	23.263	6 296	29.559	1.231	32.265	1.344	— 8·4	24	24
Mutenitz-Gaya	15	15	2.079	4.938	824	3.305	4.129	275	4.327	288	— 4·5	15	15
Neutitscheiner Localbahn	8	8	12.554	6.222	4.498	9.250	13.748	1.719	14.369	1.796	— 4·3	8	8
Niederösterr. Waldviertelbahn	38	38	3.947	2.085	2.654	4.843	7.497	197	6.395	168	+ 17·2	38	38
Otrokowitz-Wisowitz	25	25	7.476	1.037	3.788	3.553	7.341	294	7.700	308	— 4·6	25	25
Pielachthalbahn	49	49	9.829	3.287	6.896	8.803	15.699	320	17.021	347	— 7·7	49	49
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	3.235	1.392	1.951	3.483	5.434	362	7.643	510	— 29·0	15	15
Radkersburg Luttenberg L.-B.	25	25	2.991	3.643	1,851	5.081	6.932	277	4.478	179	+ 54·7	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	46.760	18.862	33 678	36.239	69.917	2.056	66.085	1.944	+ 5·8	34	34
Saitz-Göding	38	38	6.846	2.864	2.948	5.263	8.211	216	10.335	272	— 20·6	38	38
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	9.301	2.888	5.684	5.355	11.039	442	14.161	567	— 22·0	25	25
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	10.351	5.640	10.475	10.079	20.554	307	20.832	311	— 1·3	67	67
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	42	42	17.732	12.245	8.000	19.164	27.164	646	21.403	509	+ 26·9	42	42
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	11.270	33.841	3.980	40.052	44.032	2.446	49.562	2.753	— 11·2	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	9.419	2.948	6.540	9.080	15.620	325	16.450	343	— 5·2	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	7	917	4.972	376	5.930	6.306	901	5.514	788	+ 14·3	7	7
Swoleňowes-Smečna	10	10	2.817	18.560	385	22.646	23.031	2.303	25.672	2.567	— 10·3	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	10.096	10.300	6.595	15.123	21.718	557	20.422	524	+ 6·3	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	11.867	8.135	5.632	14.744	20.376	416	17.798	363	+ 14·6	49	49
Ueberetscherbahn(Bozen-Kaltern)	15	15	10.387	2.820	7.480	10.911	18.391	1.226	18.232	1.216	+ 0·8	15	15
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	461	2.415	154	7.092	7.246	906	6.213	777	+ 16·7	8	8
Zillerthalbahn (Jenbach-Zell a/Z.)	24	17	7.214	1.049	6.677	3.520	10.197	425	8.447	497	— 14·5	24	16
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.:													
Přivoz-M. Ostrau-Witk.-Ellgoth	10	10	160.579	2.249	24.426	3.156	27.582	2.758	27.064	2.706	+ 1·9	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm Krauss & Co.	42	42	224.031	356	60.112	1.513	61 625	1.467	67.564	1.609	— 8·8	42	42
Innsbruck-Hall	12	12	71.657	. . . .	16.087	. . . .	16.087	1.340	15.838	1.320	+ 1·5	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.:													
Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	100.978	. . . .	14.720	. . . .	14.720	2.103	17.504	2.501	— 15·9	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	134.316	. . . .	19.542	. . . .	19.542	3.257	19.966	3.328	— 2·1	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	13.010	5.737	4.828	8.484	13.312	951	12.202	872	+ 9·1	14	14
Wiener Localbahn-Actien-Ges.:													
Wien-Güntramsdorf-Baden	25	25	67.283	36.366	16.639	35.741	52.380	2.095	54.398	2·175	— 3·7	25	25
Summe	19.779	19.423	13,453.229	8,476.867	12,496.109	36,032.126	48,528.235	2.454	47,903.257	2.466	— 0·5	19.729·2	19.41

Vom 1. Jänner bis Ende April 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende April									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate		Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		1902				1901				Differz. per Kilom. in Percent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1902	1901	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													b) Localbahnen
18.339	5.453	4.618	6.119	10.737	1.534	5.434	5.251	10.685	1.526	+ 0·5	4.602	4.578	Auspitzer Localbahn
122.737	83.090	66.753	221.801	288.554	1.495	60.788	238 525	299.313	1.551	— 3·6	4.485	4.653	Böhm. Commercialb.
109.773	27.484	156.333	102 926	259.259	8.363	144.055	122.278	256.333	8.269	+ 1·1	25.089	24.807	Bozen-Meraner Bahn
9.868	10.820	3 807	11.817	15.624	977	4.012	13.066	17.078	1.067	— 8·4	2.931	3.201	Brandeis-Neratowitz
12.835	6.298	11.075	21.347	32.422	1.297	10.035	24.319	34.354	1.374	— 5·6	3.891	4.122	Deutschbrod-Humpoletz
													Friedlander Bezirksb.:
16.613	4.289	5.570	5.421	10.991	999	5.425	4.471	9.896	899	+ 11·1	2.997	2.697	Friedland-Grenze
26.853	9.369	7.066	13.457	20.523	3.420	6.829	10.676	17.505	2.917	+ 17·2	10.260	8.752	Raspenau-Weissbach
9.627	3.744	5.805	11.670	17.475	699	5.906	13.143	19.049	762	— 8·3	2.097	2.286	Gr.-Priesen-W.-Auscha
													Innsbr. Mittelgebirgsb
7.929	83	4.455	307	4.762	2.165	4.241	45	4.286	2.143	+ 1·0	6.495	6.429	(Berg Isel-Igls)
. . . .	37.560	. . . .	41.465	41.465	3.455	. . . .	39.348	39.348	3.279	+ 5·4	10.366	9.837	Königshof-B.-Koněprus
73.334	41.596	53.314	113.837	167.151	2.388	51.159	112.351	163.510	2.336	+ 2·2	7.164	7.008	Kremsthal-Bahn
62.409	13.327	11.928	14.558	26.486	8.829	8.808	10.570	19.378	6.459	+ 36·7	26.487	19.377	Kuttenberger Localb.
9.852	2.714	8.679	6.883	15.562	819	6.719	7.190	13.909	732	+ 11·9	2.457	2.196	Laibach-Oberlaibach
8.909	17.308	3.824	11.759	15.583	1.299	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	3.897	. . .	Lundenburg-Eisgrub
8.800	12.186	6.833	11.631	18.464	615	7.516	12.540	20.056	669	— 8·1	1.845	2.007	Localb. Melnik-Mšeno
5.571	1.922	1.986	3.022	5.008	334	2.154	4.052	6.206	414	— 19·3	1.002	1.242	Mšeno—Unter-Cetno
40.897	5.291	58.290	22.329	80.619	3.359	58.511	20.021	78 532	3.272	+ 2·6	10.077	9.816	Mori-Arco-Riva a. G.
9.279	20.450	3.734	16.194	19.928	1.329	3.570	16.953	20.523	1.368	— 2·9	3.987	4.104	Mutenitz-Gaya
46.366	25.014	16.645	38.582	55.227	6.903	15.627	38.877	54.504	6.813	+ 1·3	20.709	20.439	Neutitscheiner Localb.
15.201	7.750	9.855	18.205	28.060	738	8.995	13 756	22.751	598	+ 23·3	2.214	1.794	N.-Oe. Waldviertelbahn
27.764	3.940	13.496	14.176	27.672	1.107	13.385	11 860	25.245	1.010	+ 9·6	3.321	3.030	Otrokowitz-Wisowitz
36.922	11.768	25.014	31.055	56.069	1.144	24.430	32.416	56.846	1.160	— 1·3	3.432	3.480	Pielachthalbahn
12.647	5.826	7.562	14.187	21.749	1.450	7.050	21.411	28.461	1.897	— 23·6	4.350	5.691	Reichenau a/K.-Solnitz
12.605	9 065	7.720	15 169	22.889	916	7.252	8.466	15.718	629	+ 45 0	2.748	1.887	Radkersburg-Luttenbg.
184.775	63.961	130.652	127.780	258.432	7.601	123.296	132.482	255.778	7.523	+ 1·0	22.803	22.569	Reichenberg-Gablonz-T.
27.761	15.670	11.989	29.285	41.274	1.086	12.402	37.565	49.967	1.315	— 17·4	3.258	3.945	Saitz-Göding
34.913	11.528	20.366	20 979	41.345	1.654	20.410	26.141	46.551	1.862	— 11·2	4.962	5.586	Salzburg-Lamprechtsh.
36.851	20.935	34.715	38.590	73 305	1.094	32.697	35.210	67.907	1.014	+ 7·8	3.282	3.042	Salzkammergut-Localb.
60.463	29.690	27.823	48.379	76.202	1.814	31.390	38.977	70.367	16.75	+ 8·2	5.443	5.026	Schneebergbahn
52.031	113.901	17.041	143.235	160.276	8 904	16.510	167.803	184.313	10.240	— 13·4	26.712	30.720	Stauding-Stramberger
35.099	11.960	24.220	33 700	57.920	1.207	22.980	36.600	59.580	1.241	— 2·7	3.621	3.723	Steyrthal-Bahn
3 050	14.551	1.518	17.548	19.066	2.724	1.843	15.620	17.463	2.495	+ 9·1	8.172	7.485	Stramberg-Wernsdorf
8.915	76.379	1.219	97.138	98.357	9.836	1.264	113.277	114.541	11.454	— 14·1	29.508	34.362	Swoleňowes-Smečna
33.989	42.407	22.275	62.042	84.317	2.162	20.008	65.699	85.707	2.198	— 1·6	6.486	6.594	Steiermärk. Landesb.: Cilli-Wöllan
39.067	32.262	19.233	56.207	75.440	1.540	17.979	48.436	66.415	1.355	+ 13·6	4.620	4.065	Preding-Wdf.-Stainz / Pöltschach-Gonobitz / Kapfenberg-Seewies
31.596	8 408	21.828	34.726	56.554	3.770	19.415	34.420	53.835	3.589	+ 5·0	11.310	10.767	Ueberetscherbahn
461	7.017	154	20.331	20.485	2.561	161	17.503	17.664	2.208	+ 15·9	7.683	6.624	Welchau - Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
27.163	3.440	23.735	12.756	36.491	1.520	14.014	11.403	25.417	1.589	— 4·3	4.560	4.767	Zillerthalbahn
													Dampftramways.
679.509	8.978	104.138	11.545	115.683	11.568	77.613	14.043	91.656	9.166	+ 26 2	34.704	27.498	BrünnerLocaleisenb.-G.: Ostrau-Witkow.-Ellg.
850.159	1.632	222 232	7.358	229.590	5.466	219.683	5.824	225.507	5.369	+ 1·8	16 398	16.107	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co
235 582	. . . . .	57.334	. . . . .	57.334	4.778	53.654	. . . . .	53.654	4.471	+ 6·9	14.333	13.413	Innsbruck-Hall i. T.
370.857	. . . . .	50.569	. . . . .	50.569	7.224	55.893	. . . . .	55.893	7.985	— 9·5	21.672	23.955	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
478.617	. . . . .	68.688	. . . . .	68.688	11.448	65.716	. . . . .	65.716	10.953	+ 4·5	34.344	32.859	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
39.122	20.200	12.161	25.168	37.329	2.666	10.704	21.609	32.313	2.308	+ 15·5	7.998	6.924	Salzburger Eisenb. u. Tr. Wr.Localb.-A.-G. (Wien-Guntrsd.-Baden)
281.473	62.578	62.819	65.088	127.907	5.116	61.963	72.446	134.409	5.376	— 4·8	15.348	16.128	
7,630.578	32,474 306	43,518.475	137,814.350	181,332.825	9.191	41,956.816	138,555.473	180,512.289	9.298	— 1·2	27.573	27.894	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate April		Im Monate April 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate April							Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende April	
					1902				1901		Differenz per Kilom. in Percent		
	1902	1901	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	im Ganzen	per Kilom.		1902	1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische													
Achenseebahn[1]	6·31	6·31	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn[1]	5·25	5·25	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	13.474	73	8 503	286	7.789	. . .	8.893	. . .	. . .	. . .	. . .
Schafbergbahn[1]	5·83	5·83	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Schneebergbahn[1]	9·67	9·67	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Oesterreichische Eisenbahnen													
Aussiger elektr. Kleinbahnen	7·15	7·15	115.697	. . . .	13.219	. . . .	13.219	. . .	13.447	. . .	. . .	. . .	. . .
Baden-Vöslau	11·09	11·09	25.320	. . . .	4.672	. . . .	4.672	. . .	5.788	. . .	. . .	. . .	. . .
Bielitz-Zigeunerwald	4·84	4·84	26.892	. . . .	3.732	. . . .	3.732	. . .	3.331	. . .	. . .	. . .	. . .
Brünner Strassenbahnen	18·61	18·61	486.252	9 097	56.783	11.576	68.359	. . .	63.041	. . .	. . .	. . .	. . .
Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf	12·90	. . .	77.599	. . . .	13.874	. . . .	13.874	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·43	6·43	93.825	. . . .	10.097	. . . .	10.097	. . .	9.859	. . .	. . .	. . .	. . .
Gablonzer elektr. Strassenbahn	21·90	21·90	111.310	. . . .	21.116	. . . .	21.116	. . .	22.326	. . .	. . .	. . .	. . .
Gmunden Bahnhof-Stadt	2·53	2·53	7.037	. . . .	1.640	. . . .	1.640	. . .	1.685	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer elektrische Kleinbahnen	30·96	21·54	601.777	. . . .	97.167	. . . .	97.167	. . .	89.112	. . .	. . .	. . .	. . .
Graz-Maria Trost	5·12	5·12	28.558	. . . .	6.841	. . . .	6.841	. . .	9.286	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer Schlossbergbahn (Seilbahn m. elektr. Betrieb)	0·21	0·21	10.291	. . . .	1.787	. . . .	1.787	. . .	2.492	. . .	. . .	. . .	. . .
Krakauer elektrische Kleinbahnen	4·42	4.42	216.176	. . . .	22.987	. . . .	22.987	. . .	26.576	. . .	. . .	. . .	. . .
Laibacher elektr. Strassenbahn	5·20	. . .	58.436	. . . .	7.857	. . . .	7.857	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Lemberger elektrische Eisenb.	8·32	8·32	340.960	. . . .	42.772	. . . .	42.772	. . .	43.995	. . .	. . .	. . .	. . .
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	6·04	6·04	165.775	. . . .	26.942	. . . .	26.942	. . .	26.459	. . .	. . .	. . .	. . .
Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südbahn-Gesellschaft)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Olmützer elektrische Strassenb.	5·35	5·35	87.882	. . . .	13.428	. . . .	13.428	. . .	14.040	. . .	. . .	. . .	. . .
Pilsener elektrische Kleinbahnen	10·60	10·60	116.804	. . . .	11.563	. . . .	11.563	. . .	13.027	. . .	. . .	. . .	. . .
Prager elektr. Strassenbahn incl. Prag (Smichow)-Košíř	43·17	31·30	1,750.271	. . . .	217.462	. . . .	217.462	. . .	178.831	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.)	1·37	1·37	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag-Vysočan-Lieben	7·51	7·51	146.655	. . . .	17.464	. . . .	17.464	. . .	20.156	. . .	. . .	. . .	. . .
Reichenberger elektr. Strassenb.	6·19	6·19	121.363	. . . .	15.233	. . . .	15.233	. . .	15.464	. . .	. . .	. . .	. . .
Teplitz-Eichwald	10·51	10·51	125.164	110	15.601	126	15.727	. . .	16 369	. . .	. . .	. . .	. . .
Triester elektrische Kleinbahnen	17·30	17 30	607.513	. . . .	71.085	. . . .	71.085	. . .	76.287	. . .	. . .	. . .	. . .
Wiener elektrische Strassenb.	111·30	45·44	11,319.007	. . . .	1,505.559	. . . .	1,505.559	. . .	552.997	. . .	. . .	. . .	. . .
Wien (Praterstern)-Kagran	5·40	5·40	73.578	. . . .	11.705	. . . .	11.705	. . .	11.837	. . .	. . .	. . .	. . .
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·10	0·10	30.825	. . . .	1.219	. . . .	1.219	. . .	1.265	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf den Laurenziberg in Prag	0·39	0·39	7.225	. . . .	1.036	. . . .	1.036	. . .	1.521	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf die Festung Hohensalzburg[1]	0·19	0·19	7.747	. . . .	1.455	. . . .	1.455	. . .	1.419	. . .	. . .	. . .	. . .

[1]) Im Monate April war der Betrieb noch eingestellt.

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Transporteinnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen.

Für den Monat April 1902 wurden an Einnahmen der k. k. Staatsbahnen nachgewiesen: aus dem Personenverkehre K 5,067.100, aus dem Güterverkehre K 13,994.300, sonach im Ganzen K 19,061.400.

An diesem Ergebnisse sind die westlichen Staatsbahnen im Personenverkehre mit Kronen 3,556.800 (2,695.000 Reisende), im Güterverkehre mit K 10.361.700 (2,288.600 t), die östlichen Staatsbahnen aus dem Personenverkehre mit K 1,510.300 (852.700 Reisende), aus dem Güterverkehre mit K 3,632.600 (507.500 t) betheiligt.

Aus dem Vergleiche der nachgewiesenen Gesammteinnahmen mit jenen des Monates April 1901 ergibt sich für den Monat April 1902 im Personenverkehre eine Mindereinnahme von K 63.477 (— 168.000 Reisende), während aus der Güterbeförderung eine Mehreinnahme von K 1,362.368 (+ 135.800 t) resultirt, wonach also eine Gesammtmehreinnahme von K 1,298.891 verbleibt.

Das Minderergebniss aus dem Personentransporte beträgt bei den westlichen Staatsbahnen K 31.414 (— 152.200 Reisende), bei den östlichen Staatsbahnen K 32.063 (— 15.800 Reisende).

Zu dem Mehrerfolge aus dem Gütertransporte haben die westlichen Staatsbahnen K 847.688 (+ 105.900 t),

vom 1. Jänner bis Ende April 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende April 1902				1901				Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1902	1901	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
Zahnradbahnen.													
													Achenseebahn
													Gaisbergbahn
24.096	206	14.519	472	14.991		10.973	644	11.617					Kahlenbergbahn
													Schafbergbahn
													Schneebergbahn
mit elektrischem Betriebe.													
447.081		50.578		50.578		47.347		47.347					Aussiger elektr. Kleinb.
31.342		5.684		5.684		7.333		7.333					Baden-Vöslau
102.422		16 678		16.678		14.694		14.694					Bielitz-Zigeunerwald
1,820.557	39.584	209.387	49.406	258.793		180.226	34.514	214.740					Brünner Strassenbahn
308.740		53.600		53.600									Brüx-Oberleutensd.-J.
352.297		37.491		37.491		29.593		29.593					Czernowitzer elektr. B
476.376		88.038		88.038		77.555		77.555					Gablonzer elektr. Str.-E
25.425		5.777		5.777		5.671		5.671					Gmunden Bhf. Stadt
2,284.307		378.550		378.550		312.204		312.204					Grazer elektr. Kleinb.
93.745		22.510		22.510		22.235		22.235					Graz-Maria Trost
26.190		4.626		4.626		4.030		4.030					Grazer Schlossbergbahn (Seilb. mit elektr.Betr.)
831.794		89.611		89.611		77.347		77.347					Krakauer elektr. Kleinb.
237.104		32.233		32.233									Laibacher elektr. Str.-B.
1,313.654		164 619		164.619		153.848		153.848					Lemberger Elektr. E.
581.581		89.445		89.445		81.847		81.847					Linz-Urf.-Pöstlingberg
													Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südb.-G.)
348.629		53.974		53.974		51.191		51.191					Olmützer elektr. Str.-B.
431.469		42.786		42.786		42.965		42.965					Pilsner elektr. Kleinb.
6,607.135		858.484		858.484		640.310		640.310					Prager elektr.Str.B. incl. Prag (Smichow)-Košíř
													Prag (Belvedere)-Bubna
581.343		69.187		69.187		70 722		70.722					Prag-Vysočan-Lieben
470.412		59.688		59 688		54.164		54.164					Reichenberger elektr.St.
525.310	342	62.797	381	63 178		60.849	287	61.136					Teplitz-Eichwald
2,213.780		259.644		259.644		239.930		239.930					Triester elektr. Kleinb.
10,637.295		5,454.014		5,454.014		1,942.402		1,942.402					Wiener elektr.Strassenb.
271.169		44.647		44.647		40.665		40.665					Wien-Kagran
Drahtseilbahnen.													
83.856		3.267		3.267		1.900		1.900					Belvedere in Prag
12.414		1.766		1.766		1.911		1.911					Laurenziberg in Prag
7.747		1.455		1.455		1.419		1.419					Festung Hohensalzburg

die östlichen Staatsbahnen K 514.680 (+ 29.900 t) beigetragen.

In den Einnahmen aus dem Personenverkehre des Monates April 1901 sind die Ergebnisse des Osterverkehres, welche im laufenden Jahre schon im Monate März erzielt wurden, enthalten, woraus sich das Zurückbleiben der Einnahmen dieses Transportzweiges im Berichtsmonate erklärt. Der im Verhältnisse zur geringen Mindereinnahme ziemlich hohe Ausfall in der Anzahl der beförderten Reisenden zeigt auch, dass das ausgewiesene Minderergebniss fast ausschliesslich in den Fahrten auf kurze Entfernungen, wie sie der Feiertagsverkehr mit sich bringt, seine Ursache hat.

Im Güterverkehre weisen sowohl die westlichen als auch die östlichen Staatsbahnen beträchtliche Mehrerfolge aus. Auf den ersteren wurden vor Allem stärkere Quantitäten von Baumaterialien (Cement, Holz u. s. w.) verfrachtet; auch der Kohlenexport gestaltete sich, infolge günstigeren Wasserstandes auf der Elbe, etwas lebhafter als in den Vormonaten.

Den östlichen Staatsbahnen brachten zumeist höher tarifirende Transporte, namentlich von Getreide aus Rumänien und Russland, wie auch von Langholz, lebenden Thieren, Mahlproducten, Eiern und Petroleum, eine ansehnliche Steigerung in den Einnahmen zu.

Vom 1. Jänner bis 30. April 1902 betrug die Einnahme der k. k. Staatsbahnen aus dem Personenverkehre K 17,654.500 (+ K 1,332.940), aus dem Güterverkehre K 54,349.600 (+ K 2,743.779).

Wiener Stadtbahn. Im Monate April 1902 hatte die Wiener Stadtbahn aus der Personenbeförderung eine Einnahme von K 394.600 (2,816.000 Reisende) und aus dem Güterverkehre von K 76.700 (28.900 t).

Werden diese Ergebnisse jenen des Monates April 1901 gegenübergestellt, so ergibt sich für den Personenverkehr eine Mehreinnahme von K 17.499 (+ 211.700 Reisende), und für den Güterverkehr von K 25.414 (+ 1200 t).

Die verhältnissmässig geringe Steigerung in den Einnahmen aus dem Personenverkehre ist auf den Umstand zurückzuführen, dass die Witterungsverhältnisse im Berichtsmonate die Entwicklung des Sonntagverkehres nicht besonders begünstigten, und muss hiebei auch, wie schon bei den k. k. Staatsbahnen bemerkt wurde, auf die höhere Vergleichsziffer hingewiesen werden, welche der vorjährige April durch den Osterverkehr erbracht hatte.

Der Güterverkehr zeigt eine steigende Zunahme, besonders in der Verfrachtung höherwerthiger Artikel.

Vom 1. Jänner bis 30. April 1902 wurden im Personenverkehre K 1,463.400, im Güterverkehre K 245.500 eingenommen, welche Ergebnisse gegen die gleiche Periode des Vorjahres aus der Personenbeförderung eine Mehreinnahme von K 191.644 (+ 1,449.800 Reisende), aus dem Gütertransporte von K 48.070 (+ K 13.900 t) ergeben.

Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka Der Personenverkehr erlitt gegen den Monat April 1901, dessen Einnahme durch den Osterverkehr gehoben war, einen Ausfall von K 1971 (— 600 Reisende). Dagegen gewann der Güterverkehr durch stärkere Durchzugstransporte aus Ungarn eine Mehreinnahme von K 7019 (+ 1100 t).

Localbahn Dolina-Wygoda. Der Personenverkehr zeigte eine geringe Zunahme (+ K 25 mit + 300 Reisenden). Aus der Güterbeförderung resultirte durch stärkere Aufgaben von Schnittholz eine Einnahmensteigerung um K 2861 (+ 1500 t).

Gailthalbahn. Die Gesammteinnahme hat um K 3688 zugenommen, davon entfallen K 3581 (+ 1300 t) auf den Güterverkehr, welcher durch stärkere Transporte von Holz und Ziegeln begünstigt wurde.

Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs.) Die Mindereinnahme im Personenverkehre von K 621 (— 1300 Reisende) erklärt sich aus der durch den Osterverkehr erhöhten Vergleichsziffer des Monates April 1901. Das Einnahmenergebniss aus dem Gütertransporte ist gleichfalls um K 369 zurückgeblieben.

Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów). Aus der Personenbeförderung ergab sich eine Mindereinnahme von K 2964 (— 1800 Reisende). Hinsichtlich der Einnahme aus dem Güterverkehre stehen einestheils infolge grösserer Einnahmenrückersätze im April des laufenden Jahres ungleichartige Vergleichsziffern einander gegenüber, anderntheils wurden um 200 t Schnittholz und Kohle weniger verfrachtet, wodurch in diesem Transportzweige ein Gesammtausfall von insgesammt K 5721 entstanden ist.

Localbahn Mösel-Hüttenberg. Die Einnahme aus dem Personenverkehre ist um K 115 (— 700 Reisende) schwächer als jene des Vergleichsmonates im Jahre 1901. Das Ergebniss aus dem Güterverkehre stellte sich gleichfalls um K 792 (900 t) niedriger. Die Ursache des Ausfalles liegt in geringeren Zufuhren von Holzkohle und schwächerem Versandt von Eisen.

Localbahn Neuhaus-Neubistritz. Die Mehreinnahme stammt fast zur Gänze aus dem Güterverkehre her, welcher durch stärkere Verfrachtungen von Holz um K 1644 (+ 700 t) zugenommen hat.

Localbahn Piła-Jaworzno. Die nachgewiesene Einnahmensteigerung um K 4618 (+ 5800 t) resultirt ausschliesslich aus dem Güterverkehre, welcher durch regere Kohlentransporte belebt war.

Localbahn Postelberg-Laun. Durch gesteigerte Aufgaben von Melasse und Rohzucker, sowie stärkere Beförderung von Kalksteinen wurde im Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 1476 (+ 1400 t) erzielt, während sich im Personenverkehre eine Mindereinnahme von K 190 (— 500 Reisende) ergab.

Localbahn Trzebinia-Skawce. Im Personenverkehre ergab sich eine Mindereinnahme von K 305 (— 200 Reisende). Auch das Ergebniss aus dem Gütertransporte ist durch die bedeutende Abnahme von Kohlensendungen um K 11.158 (— 7900 t) gegenüber den Einnahmen des Monates April 1901 zurückgegangen.

Localbahn Wittmannsdorf-Ebenfurth. Sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr brachten Mehreinnahmen. In ersterem betrug dieselbe K 2500, in letzterem K 1934 (+ 1400 t) durch Mehrverfrachtung von Getreide und Mahlproducten.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1901 sind definitiv, jene des laufenden Jahres provisorisch, jedoch auf Grund definitver Abrechnungen des Monates Jänner 1902 richtiggestellt.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien). Die im Monate April 1902 gegen den gleichen Monat des Vorjahres ausgewiesene Mindereinnahme erscheint durch den schwächeren Kohlenverkehr, sowie durch den Ausfall der Osterfeiertage, welche im Jahre 1902 bereits im Monate März, im Jahre 1901 jedoch im Monate April fielen, begründet.

Die Einnahmen des Jahres 1901 sind definitiv, jene des laufenden Jahres provisorisch, jedoch auf Grund definitiver Abrechnungen für den Monat Jänner 1902 richtiggestellt.

Böhmische Nordbahn. Die im Gegenstandsmonate aus dem Personenverkehre erzielte Mindereinnahme hat ihren Grund in der Verschiebung der Osterfeiertage, während die Mehreinnahme im Güterverkehre auf eine grössere Frequenz, besonders in Stückgütern, zurückzuführen ist.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate April 1902 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von K 5877, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 24.423, zusammen daher eine Mindereinnahme von K 30.300; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von K 9656, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 2944, zusammen daher eine Mindereinnahme von K 12.600 ergeben.

Die Mindereinnahmen im Güterverkehre resultiren bei beiden Unternehmungen aus dem schwächeren Kohlenverkehre.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate April 1902 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 92.498 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 77.785.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultirte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Abnahme des Frachtquantums um 23.921 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 157.121.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich bei

Zucker, raffinirt	um	2.114 t
Steinen aller Art	„	10.457 t
Eisen und Stahl	„	1.055 t
Kohlen	„	20.931 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen bei

Getreide aller Art	um	9.319 t
Mehl und Mahlproducten	„	3.534 t
Zucker, roh	„	2.797 t
Holz aller Art	„	3.347 t
Erzen und Schlacken	„	5.675 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 23.268 Personen und das Erträgniss um K 7762 ab.

Der Güterverkehr weist eine Zunahme des Frachtquantums um 34 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 19.535 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere bei

Getreide aller Art	um	476 t
Steinen aller Art	„	1.114 t
Erzen und Schlacken	„	112 t
Eisen und Stahl	„	205 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu constatiren bei

Zucker, roh	um	603 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 6055 Personen und das Erträgniss um K 2312 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 4333 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 566 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel Holz aller Art, sowie Eisen und Stahl eine Mehrverfrachtung, und die Artikel Steine aller Art, sowie Erze und Schlacken eine Minderverfrachtung aufweisen.

Hinsichtlich der Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding ergab sich im Berichtsmonate im Personenverkehre eine Abnahme um 1135 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 298, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 462 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 1826.

Diesbezüglich ist hauptsächlich betreffs des Artikels Mehl und Mahlproducte eine Mehr- und betreffs der Artikel Zucker, roh, sowie Holz aller Art eine Minderverfrachtung zu verzeichnen.

Rücksichtlich der Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz ergab sich im Personenverkehre eine Abnahme um 1392 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 313, ferner im Güterverkehre eine Zunahme des Frachtquantums um 229 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 46.

Auf der Localbahn Auspitz resultirte im April 1902, gegenüber dem April 1901, im Personenverkehre eine Abnahme um 1030 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 196, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 815 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 369.

Diesfalls ist insbesondere rücksichtlich des Artikels Steine aller Art eine Mehr- und rücksichtlich des Artikels Getreide aller Art eine Minderbeförderung wahrzunehmen.

Was schliesslich die Localbahn Mutenitz-Gaya betrifft, so ergab sich auf dieser im Personenverkehre eine Abnahme um 708 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 146, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 1798 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 52.

Diesbezüglich weisen insbesondere die Artikel Getreide aller Art, Mehl und Mahlproducte, sowie Zucker, roh, eine Transportzunahme und der Artikel Steine aller Art eine Transportabnahme auf.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1901 sind definitiv, jene pro 1902 provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnung für den Monat Jänner 1902 richtiggestellt.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Auf die Erhöhung der Einnahmen im Monate April 1902 hat hauptsächlich der im Laufe des Monates stärker gewordene Kohlenverkehr günstigen Einfluss genommen.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate April 1902 auf den gesammten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:

(provisorische Ziffern pro April 1902, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz . . .	— 23.427	Personen	— K 76.895
Ergänzungsnetz . . .	— 10.818	„	— „ 29.643
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	— 19.394	„	— „ 30.423

Die Einnahmen aus dem Personenverkehre waren im Berichtsmonate deswegen geringer, weil die Osterfeiertage im Jahre 1902 in den Monat März fielen.

B. Frachtenverkehr:

(provisorische Ziffern pro April 1902, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn:	Garantirtes Netz .	— 32.773 t	+ K 20.630
„ „	Ergänzungsnetz .	— 49.462 t	— „ 170.827
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	— 10.426 t	— „ 5.113

Auf dem garantirten Netze hat bei einer erheblichen Abnahme der geringer tarifirenden Artikel, wie z. B. Holz, Steine etc., eine Zunahme der höherwerthigen Artikel stattgefunden, wodurch ein günstiger finanzieller Effect erzielt wurde.

Das Ergänzungsnetz hat unter dem schlechteren Export, sowie darunter zu leiden, dass zufolge günstiger Wasserstände grosse Zuckertransporte in Prag und Melnik, statt in Laube umgeschlagen wurden.

Bei der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn ist eine geringere Verfrachtung von Holz, Steinen und Kohlen zu verzeichnen.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesammtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluss der Localbahnen, im Monate April 1902 erzielten Einnahmen haben, im Vergleiche mit dem correspondirenden Monate des Vorjahres, eine Abnahme um K 4403 erfahren, indem der Personenverkehr eine Mindereinnahme von K 245.557, der Frachtenverkehr dagegen eine Mehreinnahme von K 241.154 ergab.

Die elektrische Bahn Mödling-Brühl hat gleichfalls eine Mindereinnahme von K 40 zu verzeichnen.

Dagegen traten bei den Localbahnen Liesing-Kaltenleutgeben und Spielfeld-Radkersburg Steigerungen in den Einnahmen ein.

Dieselben betrugen

bei erstgenannter Bahn		K 172
Personenverkehr	— K 878	
Frachtenverkehr	+ K 1.050	
bei letzterer Bahn		K 4.399
Personenverkehr	— K 730	
Frachtenverkehr	+ K 5.129	

Bei den nachstehenden Pachtbahnen ergaben sich Zunahmen der Erträgnisse:

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn		K 3.992
Personenverkehr	— K 1.768	
Frachtenverkehr	+ K 5.760	
Leoben-Vordernberger Bahn		K 6.976
Personenverkehr	— K 562	
Frachtenverkehr	+ K 7.538	
Localbahn Radkersburg-Luttenberg		K 2.454
Personenverkehr	— K 165	
Frachtenverkehr	+ K 2.619	
Localbahn Cilli-Wöllan		K 1.296
Personenverkehr	+ K 245	
Frachtenverkehr	+ K 1.051	
Localbahn Laibach—Ober-Laibach		K 2
Personenverkehr	+ K 291	
Frachtenverkehr	— K 289	

Ein Rückgang in den Einnahmen trat hingegen ein bei der

Graz-Köflacher Bahn um		K 66.877
Personenverkehr	+ K 328	
Frachtenverkehr	— K 67.205	

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1901 sind definitiv, jene des laufenden Jahres provisorisch ermittelt.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate April 1902 wurden im Personenverkehre um 21.146 Personen weniger befördert und um K 14 029 weniger vereinnahmt, was seine Erklärung in der schlechten Witterung des Monates findet.

Hingegen ergab der Güterverkehr eine um 7269 t grössere Verfrachtung, mit einer Mehreinnahme von K 20.553.

Insgesammt ergibt sich daher eine Steigerung der Einnahmen um K 6524.

Schneebergbahn, Adhäsionsstrecke. Im Personenverkehre zeigt sich ein Einnahmenausfall von K 1861, im Güterverkehre ein Einnahmenzuwachs von K 7622.

Im Ganzen ergibt sich somit eine Mehreinnahme von K 5761.

Berichtigung der im Verordnungs-Blatte Nr. 21 ex 1902 publicirten Transporteinnahmen des Jahres 1901 auf Grund nachträglicher definitiver Buchungen.

Buschtěhrader Eisenbahn.

a) Linie Lit. A.

Publicirte Einnahmen für das Jahr 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	8,393.688
Bis Ende December berichtigte Einnahmen des Jahres 1901	„	8,419.307
Definitive Einnahmen pro 1900	„	8,096.807
Mehreinnahme pro 1901	K	322.500

b) Linie Lit. B.

Publicirte Einnahmen für das Jahr 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	14,646.265
Bis Ende December 1901 berichtigte Einnahmen für das Jahr 1901	„	15,109.468
Definitive Einnahmen pro 1900	„	14,691.345
Daher pro 1901 Mehreinnahme . . .	K	418.123

Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Oesterreichische Strecke.

Publicirte Transporteinnahmen für das Jahr 1901 laut Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1902	K	6,111.316
Bis Ende December 1901 richtiggestellte Einnahmen pro 1901	„	6,386.402
Definitive Einnahmen pro 1900	„	6,252.880
Daher pro 1901 Mehreinnahme . . .	K	133.522

Die Berichtigungen der Einnahmen des Jahres 1901 für die in Vorstehendem nicht angeführten österreichischen Hauptbahnen vide Vrdgs.-Bl. Nr. 54 ex 1902, Seite 1386/1387.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 24. Sitzung des Herrenhauses vom 31. Mai wurde Max Freiherr von Mauthner in die Eisenbahncommission als Mitglied gewählt.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Kimpolung-Dorna watra. (Eisenconstructionsplan des Durchlasses in km 108·082.) Der vom Verwaltungsrathe der Bukowinaer Localbahnen vorgelegte Plan für die Eisenconstruction des 2 m weiten Durchlasses in km 108 082 der im Bau befindlichen Theilstrecke Jakobeny—Dorna watra der Localbahn Kimpolung-Dorna watra wurde vom k. k. Eisenbahnministerium unter Vorschreibung gewisser Bestimmungen genehmigt. [E.-M.-Z. 22.633.]

Projectirte Eisenbahn Rakonitz-Laun. (Detailproject: Anordnung der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung, sowie Feststellung der feuersicheren Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 3. Juni 1902 die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von den Concessionären vorgelegten Detailprojectes der als Hauptbahn zweiten Ranges herzustellenden Eisenbahn Rakonitz-Laun die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung, sowie die Verhandlung über Feststellung der feuersicheren Herstellungen nach Massgabe der Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, ehestens durchzuführen. [E.-M.-Z. 19.075.]

Localbahn Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings. (Thayabrücke in km 5·6/7.) Die von der Bauunternehmung „Union-Baugesellschaft" vorgelegten Pläne der Thayabrücke in km 5·6/7 der Localbahn Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-B.-D. 3398.]

— (Brücke in km 21·818.) Die von der Bauunternehmung „Union Baugesellschaft" vorgelegten Mauerwerks- und Eisenconstructionspläne für die Brücke in km 21·818 der Localbahn Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings wurden mit dem Bemerken zur Ausführung genehmigt, dass längs des oberen Grabenrandes, insoweit die Tiefe des Grabens mehr als 0·5 beträgt, Radabweiser oder Geländer anzubringen sind. [E.-B.-D. 4085.]

— (Eiserne Brücken in km 17·031 und 22·162.) Die von der Bauunternehmung „Union Baugesellschaft" vorgelegten Mauerwerks- und Eisenconstructionspläne für die Brücken in km 17·031 und 22·162 der Localbahn Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-B.-D. 3814.]

Projectirte normalspurige Localbahn Hannsdorf—Mährisch-Altstadt. (Detailproject: Anberaumung der Stationscommission, politischen Begehung, Enteignungsverhandlung, sowie Feststetzung der feuersicheren Herstellungen.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des von J. U. Dr. Rudolf Mayreder, beh. aut. Bauingenieur, namens der Concessionswerber vorgelegten Detailprojectes für die normalspurige Localbahn von der Station Hannsdorf der Linie Hannsdorf—Grulich—Wichstadtl-Lichtenau der k. k. Staats-

bahnen nach Mährisch-Altstadt sammt dem gleichzeitig vorgelegten Alternativ-Detailprojecte für die Endstrecke Kratzdorf—Mährisch-Altstadt der genannten Localbahn die Stationscommission, die politische Begehung mit der Enteignungsverhandlung, sowie die Commission zur Festsetzung der feuersicheren Herstellungen in der Zeit vom 24. bis 27. Juni 1902 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am erstgenannten Tage um 9 Uhr Vormittags bei km 71·8854 der Bahnlinie Sternberg—Grulich. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Statthaltereirath G. Nischelwitzer betraut. [E.-M.-Z. 25.304.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung der Haltestelle Táth.) Die Direction der kgl. ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass im Bereiche der in ihrem Betriebe stehenden Eisenbahn Budapest-Eszteryom (Gran)-Tokod-Nyerges-Ujfalu Almás-Füzitö (Anschluss an die Hauptlinie Budapest-Kelenföld-Almás Füzitö-Bruck a. d. L. [-Wien]) zwischen den Stationen Tokod und Nyerges-Ujfalu eine „Táth" benannte Haltestelle, welche vorläufig für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet ist, eröffnet wurde.

— (Eröffnung der Station Aporka für den Verkehr von Personen- und Eil-Lastzugsgütern.) Die Direction der kgl. ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die bisher nur für den bedingungsweisen Personenverkehr eingerichtete Haltestelle Aporka nächst dem Wächterhause Nr. 21 ihrer Hauptlinie Budapest—Aporka—Szabodka (Maria Theresiapol)-Zimony (Semlin) Belgrad für den fahrplanmässigen Verkehr von Personen und Reisegepäck, ferner für den bedingungsweisen Aufenthalt von Eil-Lastzügen, und zwar speciell für den Verkehr von Molkereiproducten, eröffnet wurde.

— (Einrichtung und Eröffnung der bisherigen Haltestelle Sümeg-Bazaltbánya als Station für den Gesammtverkehr.) Die Direction der kgl. ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die auch als Verladebahnhof für Güter in Wagenladungen und für den Personenverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle „Sümeg-Bazaltbánya der in ihrem Betriebe stehenden Localbahnlinie Uk—Sümeg—Sümeg-Bazaltbánya—Tapolcza der Transdanubischen (westungarischen) Localbahnen, als Station für den Gesammtverkehr eröffnet wurde. Von der Aufgabe und Abgabe sind bis auf Weiteres jedoch jene Güter ausgeschlossen, zu deren Auf- und Abladung besondere Ladevorrichtungen erforderlich sind.

— (Ausgabe begünstigter Tour- und Retourkarten im Verkehre mit dem Cur- und Badeorte Rohitsch-Sauerbrunn via Krapina.) Die Direction der kgl. ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass im Verkehre zwischen Budapest, Fiume und Zágráb (Agram) während der Dauer der Badesaison bis 15. September l. J. in den nächst Krapina gelegenen Cur und Badeorte Rohitsch-Sauerbrunn von erstgenannten Hauptstationen aus begünstigte Tour- und Retourkarten mit 60tägiger Giltigkeit nach der Station Krapina der Linie Krapina—Zabok—Podsused—Zágráb der in ihrem Betriebe stehenden Zagorianer Bahn zur Ausgabe gelangen. Die Züge der Zagorianer Bahn verkehren im Anschlusse an die über Zágráb führenden Eilzüge der kgl. ungarischen Staatsbahnen. An diesen Begünstigungen participiren im gleichen Verhältnisse auch jene Reisenden, welche von vorbenannten Relationen aus die Thermalbäder von Krapina Toplicze besuchen.

— (Reconstructionsarbeiten an der die Station „Budapest-Ferenczváros" mit der Station „Kelenföld" verbindenden grossen Eisenbahnbrücke.) Eine von der Direction der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen exmittirte technische Commission äusserte Bedenken bezüglich der Beschaffenheit der den beiderseitigen Kopftheilen der die Donau zwischen den Stationen Budapest-Ferenczváros und Kelenföld überspannenden Eisenbahnbrücke zunächst liegenden beiden Brückenfelder. Die Ausführung der Reconstructionsarbeiten musste, um den überaus dichten Verkehr nicht zu hemmen, mit äusserster Beschleunigung vorgenommen werden, was denn auch, und zwar vorläufig von der linken Uferseite aus folgenderweise vollständig gelang: Unter dem vom Brückenkopfe aus bis zum ersten Strompfeiler reichenden Brückenfeld wurde ein entsprechend breites, bei 80 m langes Gerüst in die Donau eingebaut, auf dessen einem freien Theile die Montirung des neuen, wesentlich stärker construirten Feldes vorgenommen wurde, während die andere freie Seite zur Aufnahme des auszulösenden alten Feldes diente. In der Nacht vom 30. auf den 31. Mai erfolgte nun die Auswechslung innerhalb vier Stunden in der Weise, dass das alte Feld mit Anwendung amerikanischer Krahne aus- und auf das Gerüst überhoben, das neue Feld aber auf Schienen eingeschoben und sofort mit den anstossenden Brückenconstructionstheilen verschraubt und vernietet wurde. Während der letzte Abendzug am 30. Mai noch über die alte Construction verkehrte, rollte der erste Frühzug am 31. bereits über die neue. In correspondirender Weise wird nun auch der Austausch des rechtsuferseitigen Feldes erfolgen. Die Notbwendigkeit der Durchführung dieser Sicherheitsvorkehrung ist dadurch motivirt, dass zur Zeit, als die Brücke erbaut wurde, das Gewicht der Locomotiven ein wesentlich geringeres war, als das der neuen Kolosse, welchen gegenüber die Widerstandskraft der beiden Endbrückenfelder als der längsten der gesammten Construction nicht mehr insoweit entsprach, um die volle Sicherheit des Verkehres auch fernerhin zu gewährleisten.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Erfurt: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Töppeln.) Ab 1. Juni 1902 wurde die an der Bahnstrecke Weimar—Gera zwischen den Stationen Kraftsdorf und Gera gelegene, bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre, sowie dem Wagenladungsverkehr dienende Haltestelle Töppeln nunmehr auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt nach wie vor ausgeschlossen.

— (Neue Schutzvorrichtung für elektrische Strassenbahnwagen.) Eine neue Schutzvorrichtung für elektrische Strassenbahnwagen hat der „Tägl. Rundschau" zufolge ein Breslauer Arzt erfunden. Sie hat, wie das genannte Blatt ausführt, zwei Vorzüge: die der Einfachheit und der Billigkeit. Der letztere, so berichten die „Hamb. Nachr.", ist nicht zu unterschätzen, denn bisher hiess es immer, man könne keine grösseren Aufwendungen für eine noch nicht völlig zuverlässige Vorrichtung machen und deshalb probirt man in Berlin wie in Hamburg noch immer weiter. Dieser Einwand oder diese Ausrede entfällt aber bei der neuen Schutzvorrichtung. Im Wesentlichen besteht die neue, bei der Breslauer elektrischen Strassenbahn schon eingeführte Schutzvorrichtung aus einer Art von Bürste. Die Leiste dieser Bürste ist unter dem Puffergestell mit zwei Winkeleisen am Plattformträger befestigt. Die dick gepolsterte Bürste nimmt die ganze Breite der Plattform ein. Ihre Borsten, 7 dicht nebeneinander stehende Reifen elastischer Stäbe von spanischem Robr hängen bis auf wenige Centimeter über dem Strassenpflaster hinab. Wenn diese Schutzvorrichtung auf einen Körper stösst, der auf dem Geleise liegt, so kann sie ihm bei der Biegsamkeit des Rohres keine schwere Verletzung zufügen. Sollte aber etwa eine Hand, ein Arm, Fuss oder Bein unter die Vorrichtung gerathen, so kann es auch dann zu schwereren Verletzungen nicht kommen, nur Hautabschürfungen sind unvermeidlich. Dass der ganze Körper unter der breiten dichten Bürste hindurch gebt, erscheint ausgeschlossen. Den starren Sandstreuer, der schon so oft böse Verletzungen herbeiführte, hat man hinter die Schutzvorrichtung gelegt.

Italien. (Ausdehnung des elektrischen Bahnbetriebes.) Ab 5. Juni 1902 wurde infolge Einführung des Sommerfahrplanes auf den italienischen Bahnen, der elektrische Betrieb (mittelst der sogenannten dritten Schiene) der Linie Mailand—Varase bis Porto-Ceresio am Luganer See ausgedehnt. Die 78 km lange Strecke Mailand—Porto-Ceresio wird von den Motorwagen, denen nach Bedarf ein Anhängewagen beigegeben wird, in 77 Minuten durchfahren, was einer Geschwindigkeit von 80 km in der Stunde entspricht. Es verkehren zwölf Züge in jeder Richtung zwischen Mailand und Porto-Ceresio.

Württemberg. (Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen: Eröffnung des Personenhaltepunktes Oberheuthal.) Am 3. Juni 1902 wurde der an der Bahnstrecke Rauttingen—Schelklingen zwischen den Stationen Münsingen und Mehrstetten neu errichtete Haltepunkt „Oberheuthal" für den Personenverkehr eröffnet.

Preussen und Hessen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Frankfurt a. M.: Eröffnung der Neubaustrecke Londorf—Lollar.) Am 1. Juni ist die 14·07 km lange, normalspurige, mit Dampfkraft

betriebene Nebenbahn Londorf-Lollar, Fortsetzung der Nebenbahn Grünberg-Londorf für den Personen-, Güter- und Thierverkehr eröffnet worden. Dieselbe ist Eigenthum des hessischen Staates und wird von der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M. betrieben. An der neuen Strecke liegen folgende Stationen mit den Entfernungen von Grünberg: Londorf, Bahnhof, 12·70 km; Allendorf a. d. Lunda, Haltestelle, 16·14 km; Treis, Haltestelle, 18·33 km; Mainzlar, Haltestelle, 23·12 km; Daubringen, Haltepunkt, 23·89 km, und Lollar, Bahnhof, 26·77 km. Der Haltepunkt Daubringen dient nur dem Personenverkehr. In Mainzlar ist nur eine Laderampe für Seitenverladung, in Allendorf a. d. L. und Treis eine solche für Seiten- und Kopfverladung vorhanden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf allen Stationen ausgeschlossen. Die neue Strecke, welche in Lollar an die Main-Weser-Bahn Frankfurt-Cassel anschliesst, ist der Betriebsinspection Giessen 1, Maschinen- und Verkehrsinspection Fulda (mit Ausnahme des Anschlusses auf Bahnhof Lollar, welcher der Maschinen- und Verkehrsinspection Giessen zugetheilt ist) und der Nebenwerkstätte Giessen unterstellt worden. Der zulässige grösste Radstand der Neubaustrecke beträgt 6 m, der Raddruck 7 t. Kleinster Bogenhalbmesser ist 300 m und die grösste Steigung 1 : 70. Bei Beladung offener Güterwagen findet das Lademass I Anwendung. Für die neue Bahnstrecke haben Giltigkeit: Die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. October 1899.

Schweiz und Deutsches Reich. (Schweizerische Expresszüge und Lloyd-Expresszug.) Die sogenannten schweizerischen Expresszüge, sowie der Lloyd-Expresszug werden in diesem Sommer — einer Mittheilung zufolge — nicht zur Beförderung gelangen.

Schweiz. (Jura-Simplonbahn: Aus dem Geschäftsberichte für 1901.) Der Verwaltungsrath der Jura-Simplonbahn genehmigte den Geschäftsbericht und die Abrechnung mit einem Reinertrag für 1901 von Frcs. 6,191.688 und beschloss, wieder eine Dividende von 4·5 pCt. für Prioritätsactien und 4 pCt. für Stammactien, sowie eine Einlage von Frcs. 1,886.888 in die Amortisationsreserve der Versammlung der Actionäre vorzuschlagen. Der Direction wurden wie im letzten Jahre Frcs. 300.000 zur Vertheilung an die Beamten zur Verfügung gestellt. Der Verwaltungrath nahm von dem Stande der Rückkaufsverhandlungen Kenntniss. Indem er den Wunsch nach dem Zustandekommen einer Verständigung ausdrückte, verschob er aber jede Beschlussfassung bis nach dem bundesgerichtlichen Urtheil über den von der Bank von Süddeutschland in Darmstadt eingeleiteten Process. Der Verwaltungsrath nahm ferner Kenntniss von dem mit der Paris-Lyon-Méditerranée-Bahn abgeschlossenen Vertragsproject über den Juradurchstich und die Herstellung eines internationalen Bahnhofes in Vallorbe und ermächtigte die Direction zur Fortsetzung der Unterhandlungen. Schliesslich genehmigte der Verwaltungsrath den Vertrag mit der Freiburg-Murten-Jus-Bahn über die gemeinsame Benützung der Bahnhöfe Freiburg und Murten.

Schiffahrt.

Deutsches Reich. (Ausgabe von Gesetzen und Vorschriften, betreffend die deutsche Schiffahrt.) Die am 6. Juni zur Ausgabe gelangte Nummer des Reichsgesetzblattes enthält unter Anderem: Die Seemannsordnung vom 2. Juni 1902; das Gesetz, betreffend die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute, vom 2. Juni 1902; das Gesetz, betreffend die Stellenvermittlung für Schiffsleute vom 2. Juni 1902; das Gesetz, betreffend Abänderung seerechtlicher Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuches, vom 2. Juni 1902.

— (Schiffsschottenschluss.) Wie ein deutsches Blatt mittheilt, hat ein Deutscher, Herr Dr. Dörr, ein ganz unfehlbares Mittel entdeckt, bei nahender Gefahr die Schotten eines Schiffes im richtigen Augenblicke und mit zureichender Kraft zu schliessen. Der Schluss erfolgt durch einen einzigen Druck auf einen Hebel von der Commandobrücke oder anderen Hauptpunkten des Schiffes aus. Damit bei plötzlichem Schliessen Niemand von den Thüren erfasst werden könne, geht demselben ein elektrisches Warnungssignal voran. Als Kraftmittel dient Wasserdruck, und zwar verzweigt sich von einem im Maschinenhause aufgestellten, mit Druckluft und Wasser gefüllten Accumulator durch das Schiff ein zu den einzelnen Thürcylindern führendes Rohrsystem derart, dass dadurch das Schliessen und Oeffnen der Thür bewirkt werden kann.

Deutsches Reich. (Stapellauf des Postdampfers „Prinz Waldemar" der Hamburg—Amerika-Linie.) Wie die „Hamb. Nachr." berichten, fand kürzlich der Stapellauf des Postdampfers „Prinz Waldemar", des zweiten Dampfers der Prinzenclasse, der für die Hamburg—Amerika-Linie auf der Reiherstieg-Schiffswerft- und Maschinenfabrik-Actien-Gesellschaft in Hamburg erbaut wurde. Der Dampfer, der ein Schwesterschiff des auf der gleichen Werft erbauten Dampfers „Prinz Eitel Friedrich" ist, hat eine Länge von 370 Fuss engl. zwischen den Perpendikeln, eine Breite von 45 Fuss engl. und eine Tiefe von 29 Fuss 6 Zoll engl. Die Tragfähigkeit beträgt 5200 Tons Schwergut. Der Dampfer ist als Dreidecker gebaut und hat zwei feste eiserne Decks, während das dritte Deck, das sich von der Vorderseite der Commandobrücke bis zum Heck erstreckt, ein sogenanntes langes Poopdeck ist. Ein nach dem Zellensystem construirter doppelter Boden läuft von vorne bis nach hinten und acht Querschotten theilen das Schiff in neun wasserdichte Abtheilungen. Die Maschine von ungefähr 2300 indicirten Pferdekräften ist eine vierfache Expansionsmaschine und wird dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 12—13 Knoten per Stunde verleihen. Die Abmessungen der Cylinder sind 570 mm × 820 mm × 1200 mm × 1700 mm bei einem Hub von 1200 mm. Die Maschine erhält ihren Dampf aus zwei stählernen Doppelenderkesseln, die auf 15 Atm. Ueberdruck geprüft sind. Als Takellage erhält der Dampfer zwei eiserne Teleskopmasten, an welchen 15 Ladebäume angebracht sind, die von 11 Dampfwinden grösster und stärkster Construction bedient werden und zur Entlöschung und schnellen Beladung des Schiffes dienen. Das Schiff ist in erster Linie als Frachtdampfer bestimmt, wird aber zur Mitnahme von Passagieren gleichzeitig 25 nach den modernsten Anforderungen eingerichtete Cabinen für Passagiere I. Classe erhalten. Ausserdem werden Einrichtungen getroffen, die es ermöglichen, 550 Zwischendeckspassagiere an Bord unterzubringen. Der die Stapelnummer 409 tragende Neubau ist für die Fahrt nach Westindien, speciell Mexico, bestimmt und unter Aufsicht des Germanischen Lloyd für die höchste Classe aus Stahl erbaut.

— (Hamburger Flussschiffahrt auf der Niederelbe: Statistische Mittheilungen für das Jahr 1901.) Die Bedeutung der Niederelbe als grosse Verkehrsstrasse Hamburgs ist ständig im Wachsen. Im Jahre 1901 gingen nach Plätzen der Niederelbe und nach den deutschen Nordsee-Inseln auf 19.709 Schiffsreisen 711.583 Personen von Hamburg, um 90.000 mehr als im Jahre 1900 und auch 10.000 mehr als im Jahre 1899, das bisher den weitaus stärksten Verkehr hatte. Die grössten Zahlen stellte Harburg mit 228.151, dann Teufelsbrücke und Blankenese mit 149.188. Luhe, Finkenwärder und Buxtehude sind gleichfalls stark betheiligt. Nach Cuxhaven gingen 13.934, nach Helgoland 13.462 und nach Föhr, Sylt etc. 10.566 Reisende. Diese Flussschiffahrt ist jedoch nicht nur für den Personenverkehr wichtig. Im letzten Jahre erhielt Hamburg durch sie 19.783 Stück Schlachtvieh und 720 Pferde und gab 6632 Stück Schlachtvieh und 772 Pferde ab. Es versandte 69.276 und erhielt 60.154 Colli. Der Colliverkehr ist fortdauernd stark gewachsen. Die Viehtransporte waren vor einigen Jahren schon um einige 1000 Stück höher. Im Colliverkehre stehen Buxtehude, Kuenfelde und Cranz weit voran, ausserdem Finkenwärder als Empfänger von Packeten; Schlachtvieh erhielt auf diesem Wege besonders Harburg. Der Personenverkehr Hamburgs ist auch auf der Oberelbe sehr beträchtlich. Er betrug einkommend und ausgehend zusammen im letzten Jahre 222.859 Personen (2457 Dampfer). Der Höhepunkt dieses Verkehres war im Jahre 1898 mit 255.302 Passagieren.

[„Hamburger Nachrichten".]

Stapellauf eines Dampfers für Lussinpiccolo. Wie das „Tr. Tagbl." aus Londonderry, Island, erfährt, ist auf der dortigen Werft der „London derry Ship Building Company" der auf Rechnung der Rhederfirma Eredi Matteo Premuda & Co. in Lussinpiccolo erbaute neue Dampfer „Barone Edmondo Vay" glücklich vom Stapel gelaufen.

Continent—England über Ostende—Dover. (Fahrplanänderungen.) Ab 1. Juli werden im Schiffahrtsdienste der kgl. Postdampferlinie Ostende—Dover Aenderungen eintreten, welche den Zweck haben, die Verbindungen zwischen dem Festlande und England günstiger zu gestalten und langgehegte Wünsche zu berücksichtigen. Die Ueberfahrten von Ostende für Dover um 4 Uhr 57 Min. Morgens und von Dover für Ostende um 8 Uhr Abends kommen in Wegfall; sie werden ab 1. Juli durch folgende, Anschluss an alle internationalen Züge bietenden Ueberfahrten ersetzt: Ostende ab

3 Uhr Nachm., London an 9 Uhr 30 Min. Abends; London ab 1 Uhr 30 Min. Nachm., Ostende an 8 Uhr 20 Min. Abends.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Moravia" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2268 Tonnen Gehalt ist am 23. März 1902 mit 9 Passagieren und 2159 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 1322 Tonnen Zucker, nebst 301 Stück Holz, von Triest in der Reise Nr. 3 der Winterlinie Triest—Karachi—Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 4097 kg Bier, 15 kg Muster, 1520 kg Esswaaren, 83 kg Baumwollwaaren, 329 kg Manufacturwaaren, 100 kg Metallwaaren, 500 kg Holzmöbel, 813 kg Oel, 375 kg Glaswaaren, 19 kg Esswaaren, 35 kg Holzmöbel (aus Venedig) und 301 Stück Holz; nach Suez 121 kg Kurzwaaren (aus Venedig); nach Aden 90 kg Papier, 5000 kg Chemikalien, 518 kg Glaswaaren, 6950 kg Zucker und 180 kg Esswaaren; nach Gibuti 4 kg Esswaaren; nach Zanzibar 158 kg Metallwaaren und 732 kg Seife; nach Hodeidah 3000 kg Zucker; nach Karachi 690 kg Knöpfe, 9790 kg Papier, 72 kg Muster, 2495 kg Kurzwaaren, 78.576 kg Baumwollwaaren, 5734 kg Hopfen, 2350 kg Manufacturwaaren, 7065 kg Metallwaaren, 910 kg Glasperlen, 1190 kg Chemikalien, 1094 kg Tabak und 419.650 kg Zucker; nach Bombay 10 kg Papier und 18.349 kg Kaffee; nach Madras 450 kg Spielkarten, 2570 kg Alkohol, 186 kg Knöpfe, 52.594 kg Papier, 107 kg Muster, 10.080 kg Cement, 1030 kg Eisen-Cbina, 2411 kg Kurzwaaren, 1948 kg Baumwollwaaren, 7144 kg Lampen, 380 kg Manufacturwaaren, 231 kg Kurzwaaren, 23.591 kg Metallwaaren, 237 kg Holzwaaren, 2000 kg Quecksilber, 135.250 kg Mineralöl, 3181 kg Glasperlen, 18.395 kg Glasperlen, 1443 kg Seife, 3659 kg Glaswaaren und 4130 kg Zündhölzchen und nach Calcutta 2540 kg Spielkarten, 519 kg Alkohol, 2073 kg Knöpfe, 113.217 kg Papier, 316 kg Muster, 19.545 kg Kurzwaaren, 6011 kg Baumwollwaaren, 1388 kg Schafwollwaaren, 11.099 kg Lampen, 9433 kg Manufacturwaaren, 2480 kg Holzwaaren, 3025 kg Quecksilber, 115.086 kg Metallwaaren, 136 kg ätherische Oele, 2656 kg Chemikalien, 7378 kg Glasperlen, 10.200 kg Talg, 5514 kg Seife, 21.033 kg Glaswaaren, 39.561 kg Glasperlen, 20.900 kg Zündhölzchen, 892.462 kg Zucker, 30 kg Kurzwaaren, 332 kg Baumwollwaaren, 26.685 kg Glasperlen, 353 kg Seife und 650 kg Glaswaaren (aus Venedig). Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 1,600.018.

— (Ankunft des Dampfers „Teresa" von Calcutta.) Dieser Dampfer von 2381 Tonnen Gehalt ist am 29. März 1902 nach 45tägiger Fahrt für Rechnung des Oesterreichischen Lloyd mit 1 Passagier und 2873 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 363 Tonnen nach Fiume und 959 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, von der Reise Nr. 9 ex 1901 der Linie Triest—Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Calcutta 4560 kg Tbee, 243.930 kg Indigo (wovon 140.400 kg für das Ausland), 1,385.728 kg Jute (wovon 362.355 kg für das Ausland), 270.395 kg Häute (wovon 7510 kg für das Ausland), 3600 kg Sackleinwand, 101.094 kg Reis, 69.730 kg Baumwolle und 5075 kg Ingwer; aus Rangoon 3600 kg Häute und aus Colombo 9000 kg Zimmt (wovon 3000 kg für Fiume), 19.028 kg Indigo (wovon 4310 kg für Fiume), 37.253 kg Häute (wovon 2640 kg für Fiume und 34.613 für das Ausland), 540.182 kg Jute (wovon 313.736 kg für Fiume und 226.446 kg für das Ausland), 113.838 kg Baumwolle (wovon 39.838 kg für Fiume und 74.000 kg für das Ausland), 27.160 kg Hanf (für das Ansland), 8000 kg Cocosnüsse, 24.918 kg Cocosöl und 6090 kg Sapanholz. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 6,742.458.

— (Ankunft des Dampfers „Tirol" von Calcutta.) Dieser Dampfer von 1747 Tonnen Gehalt ist am 1. April 1902 nach 28tägiger Fahrt mit 48 Passagieren und 2190 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 48 Tonnen nach Fiume und 1472 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, von der Reise Nr. 1 der Linie Triest—Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Calcutta 480 kg Thee (wovon 380 kg für das Ausland), 58.711 kg Indigo (wovon 3146 kg für Fiume und 9890 kg für das Ausland), 230.033 kg Häute (wovon 41.243 kg für das Ausland), 1,824.056 kg Jute (wovon 45.269 kg für Fiume und 1,421.000 für das Ausland), 6090 kg Tamarinde, 4567 kg Gummilack, 33 393 kg Mirabellen und 20.097 kg Baumwolle; aus Rangoon 2400 kg Häute; aus Madras 3600 kg Indigo und aus Suez 6545 kg Sennesblätter. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 2,241.851.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurden nachstehende Eintragungen und Löschungen vorgenommen:

Am 18. April:

Wien, II/2, Nordbahnstrasse 50,

„K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn."

Josef Hönigswald als Verwaltungsrathsmitglied über Ableben gelöscht.

Am 22. April:

Wien, I. Schottenbastei 5,

„K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft."

Hippolyt Wolf über Ableben als Verwaltungsrathsmitglied gelöscht.

Am 25. April:

Wien, IV. Favoritenstrasse 9,

„Wiener Tramway-Gesellschaft in Liquidation."

Kasimir Freiherr von Pfaffenhofen-Chledowski und Josef Staffler als Liquidatoren gelöscht und Johann Georg Ritter von Schoen, k. k. Hofrath und o. ö. Professor an der k. k. techn. Hochschule in Wien, als cooptirter Liquidator mit statutenmässigem Firmirungsrecbte eingetragen.

Am 6. Mai:

Wien, I. Freiung 8:

„Localbahn Krakau-Kocmyrzów."

Die Gesellschaft gründet sich nunmehr auf die in der Generalversammlung vom 8. Juli 1901 beschlossenen, theilweise (und zwar in den §§ 8, 9. 10, 14, 47, 49, 50 und 54) geänderten, mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 15. April 1902, Z. 14.793, genehmigten Statuten, wonach insbesondere das Actiencapital per K 2,340.000 nunmehr aus 4000 Stück Prioritätsactien je per K 400 im Gesammtbetrage von K 1,600.000, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, und aus 1850 Stück Stammactien je per K 400 im Gesammtbetrage von K 740.000 bestcht.

Wien, IV. Favoritenstrasse 9,

„Bau und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien."

Auflösung und Liquidation infolge Beschlusses der ausserordentlichen Generalversammlung vom 28. Jänner 1902, genehmigt mit Erlass des Ministeriums des Innern vom 9. April 1902, Z. 10.862. Liquidatoren: Rudolf Bode, Baudirector in Wien, Dr. Hermann Ritter von Feistmantel in Wien, Elkan Heinemann in Berlin, Johann Hubert Müller, Director in Berlin, Dr. Albert Weisbut in Wien und Eugen Walter in Wien. Zeichnung der Liquidationsfirma: „Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien in Liquidation" collectiv von je zwei Liquidatoren durch eigenhändige Unterfertigung des Firmawortlautes.

Am 13. Mai:

Wien,

„Allgemeine Oesterreichische Kleinbahn-Gesellschaft."

I. Gesellschaftsform: Eine auf Grund der mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 12. Jänner 1902, Z. 48.656 ex 1901, ertheilten Genehmigung durch den Constituirungsact vom 29. April 1902 errichtete Actiengesellschaft, welche sich auf die mit dem vorangeführten Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern genehmigten Statuten gründet.

II. Gegenstand der Unternehmung der Gesellschaft ist:

1. der Bau und Betrieb von neu herzustellenden, mit elektrischer Kraft zu betreibenden normal- oder schmalspurigen Kleinbahnen;

2. die Erwerbung, der Umbau und der Betrieb, oder dieser allein, von bestehenden Bahnen niederer Ordnung;

3. die Erwerbung oder Errichtung und demgemäss auch der Bau und Betrieb von elektrischen Kraftwerken und sonstigen Anlagen nebst Zubehör behufs der unter 1 und 2 gedachten Bahnbetriebe;

4. die Erwerbung oder Errichtung und demgemäss auch der Bau und Betrieb von elektrischen Kraftwerken und sonstigen Anlagen nebst Zubehör für elektrische Beleuchtung oder für sonstige Verwerthung der elektrischen Kraft aus solchen Kraftwerken, im Umkreise der unter 1 und 2 erwähnten Bahnen;

5. die Besorgung alles dessen, was für den Bau und Betrieb der unter 1 bis 4 gedachten Bahnen und Kraftwerke jeweils erforderlich ist, daher insbesondere der Ankauf der zum Betriebe der Bahnen und Kraftwerke gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen nach Massgabe des Bedarfes und unter Beobachtung der statutarischen Vorschriften;

6. die Einbeziehung von anderen Bahnen niederer Ordnung und von elektrischen Unternehmungen, wie sie unter 1 bis 4 gedacht sind, sowie die Durchführung der zu diesem Zwecke

erforderlichen Liquidirungen und Fusionirungen, sowie Pachtungen und Peagirungen solcher Unternehmungen;

7. die Berechtigung, sich an ähnlichen inländischen Unternehmungen zu betheiligen und Actien, sowie Obligationen derselben zu erwerben;

8. der Betrieb des Speditions- und Frachtengeschäftes im Zusammenhange mit der auf einzelnen Bahnen der Gesellschaft in Aussicht genommenen Güterbeförderung.

III. Die Dauer der Gesellschaft ist auf eine bestimmte Zeit nicht beschränkt.

IV. Das Actiencapital beträgt K 1,200.000, zerlegt in 4000 Stück auf den Inhaber lautender, volleingezahlter Actien zu je K 300.

V. Der Vorstand der Gesellschaft im Sinne der Art. 227 bis 241 H.-G.-B. ist der Verwaltungsrath; derselbe besteht aus mindestens 7 und höchstens 12 von der Generalversammlung gewählten Mitgliedern.

In der constituirenden Generalversammlung vom 29. April 1902 wurde beschlossen, 7 Mitglieder des Verwaltungsrathes zu wählen, und es sind als solche gewählt worden:

1. Heinrich Schwieger, Director in Wien;
2. Paul Liez, Oberingenieur in Wien;
3. Edmund Hentschel, Oberingenieur in Wien;
4. Dr. Josef Langer, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien;
5. Johann Hasenberger, Oberingenieur in Wien;
6. Raimund Sopauschek, Oberingenieur in Wien;
7. Edmund Gröschl, Oberbuchhalter in Wien.

VI. Die Firma der Gesellschaft wird in der Weise gezeichnet, dass ihr Name „Allgemeine Oesterreichische Kleinbahn-Gesellschaft“ mit Stempel vorgedruckt oder von wem immer geschrieben und von zwei Mitgliedern des Verwaltungsrathes oder von einem Mitgliede des Verwaltungsrathes und einem Procuristen der Gesellschaft, von letzterem mit einem die Procura bezeichnenden Zusatze unterfertigt wird.

VII. Alle Kundmachungen der Gesellschaft haben in der amtlichen „Wiener Zeitung“ zu erfolgen.

Am 20. Mai:

Wien, XX. Engerthstrasse 150,

„Oesterreichische Schuckert-Werke.“

Das Mitglied des Verwaltungsrathes Anton Schobloch über Ableben gelöscht.

Wien, I. Freiung 8,

„Pinzgauer Localbahn-Gesellschaft.“

Franz Ritter von Eisenbach, k. k. Hofrath i. P. in Wien, als Mitglied des Verwaltungsrathes mit statutenmässigem Firmirungsrechte eingetragen.

Am 23. Mai:

Wien, I. Freiung 8,

„Localbahn Krakau-Kocmyrzów.“

Dr. Wilhelm Ritter von Leddihn als Mitglied des Verwaltungsrathes gelöscht.

Am 30. Mai:

Wien, I. Freiung 8,

„Localbahn Krakau-Kocmyrzów.“

Stanislaus von Kozmian als Mitglied des Verwaltungsrathes gelöscht.

Wien, I. Stock-im-Eisenplatz 3,

„Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.“

Josef Hönigsvald als Director und Procurist über Ableben gelöscht, dagegen Moriz Brüll (in Wien) als Director und Procurist mit statutenmässigem Firmirungsrechte eingetragen.

Franzenscanal - Actiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 21. Mai 1902 fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten General Stefan Türr die diesjährige (XXX.) Generalversammlung der Actionäre der „Franzenscanal-Actiengesellschaft“ (vergl. Generalversammlungsbericht pro 1900, „Vrdgs.-Bl.“ Nr. 69 ex 1901) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht über die Gestion im Betriebsjahre 1901 zur Verlesung. Diesem zufolge beträgt das Reinerträgniss des vorjährigen Betriebes K 282.470·19 und beantragt die Direction, die Summe zu Gunsten der Besitzer der Prioritäts-Obligationen mit 1·50 pCt. des Nominalwerthes der Titres zu vertheilen. Die Direction berichtet ferner über die Ausführungs-Modalitäten des Canalbaues im Bereiche der Einmündungs-Section Bács-Földvár—Ó-Becse des Franzenscanales in die Theiss, beziehungsweise die Verlegung der Einmündung von Bács-Földvár aus in südwest-nordöstlicher Richtung von Ó-Becse und die Anlage eines geräumigen Hafens nächst Ó-Becse. Die mit Inbegriff einer Schleuse mit einem Kostenaufwande von K 2,600.000 ausgeführte neue Anlage sichert der Schiffahrt einen durchaus hindernissfreien Weg, sowie auch die rasche Abwicklung des Schiffsverkehres, da die Schleusenthore durch elektrische Kraft innerhalb weniger Minuten geöffnet und geschlossen werden können. Von wesentlich günstigem Einflusse auf die fernere Entwicklung des Franzenscanal-Schiffsverkehres wird auch die bevorstehende Regulirung des Ó-Becse gegenüber in die Theiss ausmündenden Béga-Canales sein, dessen bereits so lange angestrebte Entwicklung im Sinne des vom Ackerbauminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurfes, nunmehr als gesichert zu betrachten ist. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes, sowie der Anträge der Direction, wurde dieser und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt, worauf die Wahlen in diese Körperschaften erfolgten, in welche auch zwei Actionäre der Gruppe der englischen Capitalisten berufen wurden.

Eisenbahn Györ (Raab)-Sopron (Oedenburg)-Ebenfurt. (Generalversammlung.) Am 26. Mai 1902 fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Gustav Gerhardt die diesjährige Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn-Actiengesellschaft Györ-Sopron-Ebenfurt statt (vergl. Generalversammlungsbericht pro 1900, „Vrdgs.-Bl.“ Nr. 71 ex 1901). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Jahre 1901 zur Verlesung. Diesem zufolge waren die Betriebsergebnisse im Güterverkehr die günstigsten seit Bestand der Gesellschaft und betrugen K 2,190.817 gegenüber K 2,085.994 im Jahre 1900, d. i. eine Mehreinnahme von K 104.828. Der Personenverkehr ergab K 522.457 gegenüber K 533.966 im Vorjahre 1900, d. i. eine Mindereinnahme von K 11.509. Die Gesammteinnahmen stellten sich auf K 2,713.274 gegenüber den Gesammt-Betriebsausgaben mit K 1,472.420 und der Reingewinn auf K 1,240.854, d. i. um K 15.940 geringer als im Vorjahre 1900, wobei jedoch zu berücksichtigen ist, dass der staatliche Garantiezuschuss per K 97.092 pro 1901 entfallen ist. Die Generalversammlung nahm den Bericht zur Kenntniss und genehmigte diesen sowohl als die Anträge der Direction, welchem zufolge der Actiencoupon mit K 3·— eingelöst wird. Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath erfolgten die Wahlen in beide Körperschaften.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 22. April 1902 allergnädigst zu gestatten geruht, dass der Hofrath und Generaldirector der priv. Südbahn-Gesellschaft Dr. Alexander Eger in Wien den königlich bayerischen Verdienstorden vom heil. Michael zweiter Classe;

der Ministerialsecretär im Handelsministerium Dr. Alexander Poppović in Wien das Ritterkreuz des französischen Ordens der Ehrenlegion, den königlich serbischen St. Sava-Orden dritter Classe und die französische Decoration eines Officier de l'Instruction publique;

der Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium Doctor Adalbert Ritter von Lana in Wien die französische Decoration eines Officier de l'Instruction publique;

der kaiserliche Rath und Verkehrsdirector der priv. Südbahn-Gesellschaft Emil Casper in Wien den königlich bayerischen Verdienst-Orden vom heil. Michael dritter Classe;

der Oberconducteur i. P. der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Prerau Franz Ignaz Rummel den königlich preussischen Kronen-Orden vierter Classe

annehmen und tragen dürfen.

Der Eisenbahnminister hat an Stelle des verstorbenen Mitgliedes des Staatseisenbahnrathes, Commercialrath Gottfried Schenker, dessen bisherigen Ersatzmann, Commercialrath Oskar Wolf, zum Mitgliede dieser Körperschaft und den Director der k. k. Lagerhäuser in Triest, Regierungsrath Georg Minas, zum Ersatzmanne ernannt.

Der Eisenbahnminister hat an Stelle des aus dem Staatseisenbahnrathe ausgeschiedenen Mitgliedes Friedrich Helm den Präsidenten der Handels- und Gewerbekammer in Pilsen, Josef Houdek, zum Mitgliede und an Stelle des bisherigen Ersatzmannes, Heinrich Seminger, den Ingenieur Bernhard Riha zum Ersatzmanne im Staatseisenbahnrathe ernannt.

Der Eisenbahnminister hat an Stelle des Ersatzmannes im Staatseisenbahnrathe, k. und k. Oberstlieutenant des Generalstabscorps Johann Löbl den k. und k. Major des Generalstabscorps Eduard Zanantoni zum Ersatzmanne in dieser Körperschaft ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

1. Einbeziehung der Stationen Pontafel und Pontebba.
2. Aufnahme der Station Ternitz in den Ausnahmetarif Nr 14.
3. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 29.

Im Tarife, Theil I, Abtheilung B, sind folgende Nachtragungen vorzunehmen:

Im Waarenverzeichnisse ist bei den Positionen 1558/1445 und 1602/1052 (Seite 79 und 81) in der Rubrik „Ausnahmetarife" die Ziffer „29" einzustellen.

In den Verkehrsleitungsvorschriften, Seite 158, ist nach dem Stationsnamen Pola einzuschalten:

Pontafel	—	—	Pontebba

Im Verzeichnisse 2a1), auf Seite 175, ist nach dem Stationsnamen Ponigl einzuschalten:

Pontafel	k.k.St.B.	—	—	—	—	—	—	—	I—VII	—	

Auf Seite 190 hat Ziffer 51 zu lauten:

In Pontebba findet eine Güteraufnahme nach allen im Tarife, Theil II, Heft 1a, enthaltenen, über Pontafel hinaus gelegenen österreichischen Stationen statt.

Eine Aufnahme von Sendungen nach Pontafel loco erfolgt in Pontebba nicht.

Sendungen ab österreichischen Stationen nach Pontebba loco können im directen Verkehre nicht stattfinden; eine Ausnahme hievon bilden Sendungen ab Wien Südbahnhof nach Pontebba loco, deren Abfertigung im directen Verkehre stattfinden kann.

Auf Sendungen ab Pontebba loco nach über Pontafel hinaus gelegenen österreichischen Stationen finden die im Tarife, Theil II, Heft 1a, für die Transitstation Pontebba vorgesehenen Schnittsätze Anwendung.

Im Tarife, Theil II, Heft 1a, ist Folgendes nachzutragen:

Auf Seite 36 und 37 ist die Relation „Pontafel—Pontebba" aufzunehmen, und zwar ist auf Seite 36 nach der Relation „Pola—Cormons" in der ersten Rubrik „Pontafel 1)", in der zweiten Rubrik „Pontebba", und auf Seite 37, gleichfalls nach der Relation „Pola—Cormons", in der vorletzten Rubrik „Pontebba", in der letzten Rubrik „Pontafel 1)" einzustellen; weiters sind daselbst für diese Relation nachstehende Schnittsätze einzustellen:

Eilgut a und b	Frcs. 0·05[2]) per 100 kg
Sperrige Güter	Frcs. 0·03[2]) per 100 kg
Stückgutclassen I und II	Frcs. 0·02[2]) per 100 kg
Wagenladungsclassen	
A. B. C. Specialtarife	Frcs. 0·01[2]) per 100 kg
I, II, III, Ausnahmetarife Nr. 1—10	

Auf denselben Seiten sind folgende Fussnoten anzubringen:

1) Nur für Sendungen, welche nach italienischen, über Pontebba hinaus gelegenen Stationen bestimmt sind; eine Güteraufgabe nach Pontebba loco findet nicht statt.

2) In minimo werden Frcs. 0·05 für jede Sendung berechnet.

Im Ausnahmetarife Nr. 14 ist nachzutragen:

Von den nachverzeichneten Stationen	a	b	c	a	b	c	a	b	c
	Nach den Transitstationen								
	Cormons			Peri			Pontebba		
	Frachtsätze in Francs pro 100 Kilogramm inclusive Manipulationsgebühr								
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft									
Ternitz	—	—	—	—	2·22	—	—	1·85	—

Im Ausnahmetarif Nr. 29 ist an entsprechender Stelle einzuschalten:

Laufende Nummer der allgemeinen Waarenclassification		Artikel	Von, bezw. nach den nachverzeichneten Stationen	Nach, bezw. von den Transitstationen								
				Cormons			Peri			Pontebba		
				bei Aufgabe von								
Deutsche Nummer	Italienische Nummer			Stückgut	5000 Kilogramm per verwendeten Wagen und per Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür	10.000 Kilogramm per verwendeten Wagen und per Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür	Stückgut	5000 Kilogramm per verwendeten Wagen und per Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür	10.000 Kilogramm per verwendeten Wagen und per Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür	Stückgut	5000 Kilogramm per verwendeten Wagen und per Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür	10.000 Kilogramm per verwendeten Wagen und per Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür
				Frachtsätze in Francs per 100 kg inclusive Manipulationsgebühr, bezw. inclusive ungarischer Transportsteuer								
1558	1445	Mus als: Pflaumenmus (Powidl, Lequar)*)	Barcs Sziszek Zágráb	—	—	2·09 1·63 1·43	—	—	—	—	—	—
1602	1052	Obst als: Zwetschken, Pflaumen, getrocknete *)	Barcs Sziszek Zágráb	—	—	2·09 1·63 1·53	—	—	—	—	—	—

Die vorstehenden Ergänzungen, respective Abänderungen treten mit 15. Juni 1902 in Wirksamkeit.

Wien, am 7. Juni 1902. [502]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Einführung directer Fahrkarten.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1902 gelangen zwischen Krzeschitz Oe.N.W.B. einerseits und Teplitz, sowie Mariaschein andererseits über Aussig directe Personenzugsfahrkarten III. Classe zum Preise von 132 Hellern zur Einführung,

Teplitz, am 8. Juni 1902. [503]

Die Directon der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn auch namens der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Kohlenverkehr aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Kohlenrevier ab Kralup und Bubna.

Einführung des Nachtrages I zu dem ab 1. Jänner 1900 giltigen Tarife und des Nachtrages II zu dem ab 1. April 1895 giltigen Tarife.

Mit 1. Juli 1902 gelangt:

a) der Nachtrag I zu dem ab 1. Jänner 1900 giltigen Tarife für den Transport mineralischer Kohle und Coaks aus dem angeführten Reviere ab Kralup und Bubna nach Stationen der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Localbahn Brandeis a/E.-Celakowitz-Mochow, sowie der im Betriebe derselben stehenden Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz), enthaltend:

Ergänzung der allgemeinen Tarifbestimmungen und geänderte Frachtsätze für die Station Tauschim;

b) der Nachtrag II zu dem ab 1. April 1895 giltigen Tarife für den Transport mineralischer Kohle und Coaks ab Kralup und Bubna nach Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn etc. via B.-Brod, enthaltend:

Aenderung der allgemeinen Tarifbestimmungen und Aufnahme von Frachtsätzen für die Station Falgendorf-Widach

zur Einführung.

Exemplare dieser Nachträge können demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und von den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 9. Juni 1902. [504]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarisch - Rumänischer Personenverkehr über Oderberg, Dzieditz, Oświęcim, Myslowitz und Troppau.

Einführung directer Fahrpreise.

Mit 1. Juli 1902 gelangen nachstehende Fahrpreise in beiden Verkehrsrichtungen zur Einführung:

Zwischen Chyrów über Przemyśl—Krakau—Oderberg oder Oświęcim— oder Szczakowa—Myslowitz und	Einfache Fahrt für alle Züge		
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Mark		
Breslau	49·80	33·30	20·10
Berlin (Stadtbahn)	79·80	55·50	35·60
Posen über Przemyśl—Krakau—Oderberg—Breslau	68·10	46·40	28·30
Posen über Przemyśl—Krakau—Oderberg—Breslau	66·40 *)	45·30 *)	27·20 *)

*) Posen—Breslau Personenzug.

Wien, am 9. Juni 1902. [505]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Westösterreich.

Einführung des Tarifnachtrages II.

Mit 1. Juli 1902, für Erschwerungen und Frachterhöhungen mit 1. August 1902, tritt der Nachtrag II zum Elbe-Umschlagstarife für Westösterreich vom 1. April 1901 in Kraft.

Der Nachtrag enthält unter Anderem die Aenderungen der besonderen Bestimmungen, die Ergänzung der Classengut- und Ausnahmetarife im Kartirungs- und Rückvergütungswege.

Exemplare des Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen, sowie bei der unterzeichneten Direction zum Preise von 20 Heller = 17 Pfennig erhältlich.

Wien, am 9. Juni 1902. [506]

Oesterr. Nordwestbahn
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages VII zum Tarifheft 3.

Mit dem 1. Juli l. J. tritt zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag VII in Kraft. Der Nachtrag enthält neu einbezogene Stationen, directe Frachtsätze nach Harburg U.E. transit für die Seehafenausnahmetarife a (Weizen etc.) und c (Kleie etc.), Erweiterung der Giltigkeit des Ausnahmetarifes a (Weizen etc.) auf Oelsaaten, neue, zum Theil erhöhte Frachtsätze für Bohnen (Ausnahmetarif b), sowie Berichtigungen. Soweit Tariferhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Sätze noch bis zum 31. Juli l. J. einschliesslich. Abzüge des Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 15 Pfennig oder 18 Heller zu haben.

Breslau, am 10. Juni 1902. [507]

Kgl. Eisenbahn-Direction.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Aufhebung einer Kundmachung.

Die Kundmachung [459] in Nr. 52 dieses Blattes vom 8. Mai 1900, Seite 1241, betreffend die Anwendung der im Tarife, Theil II, Heft 5, erste Abtheilung, des Norddeutsch - Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1900 enthaltenen Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen Dzieditz, Oderberg und Oświęcim der kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz für den Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn wird mit 1. Juli 1902 aufgehoben.

Im Bereiche des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes sind die bezüglichen, den Concurrenztarifen des Norddeutsch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes entsprechenden Frachtsätze im Tarife, Theil II, Heft 3, bezw. 4, enthalten.

Wien, am 7. Juni 1902. [508

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Einführung des Nachtrages 5 zum Verbandsgütertarife, Theil II.

Zu dem vom 1. August 1897 giltigen Verbandsgütertarife, Theil II, tritt der Nachtrag 5 in Kraft, und zwar mit Giltigkeit vom 1. Juli 1902, soweit nicht in dem Nachtrag selbst ein anderer Zeitpunkt angegeben ist.

Dieser Nachtrag enthält Ergänzungen des alphabetischen Waarenverzeichnisses, Einbeziehung von Stationen in den Classentarif, bezw. in die Ausnahmetarife, neue Ausnahmetarife Nr. 32 (für condensirte Milch) und Nr. 33 (für Wolle), diverse sonstige Aenderungen, sowie Ergänzungen des Kilometerzeigers und Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 9. Juni 1902. [509]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordseebäderverkehr.

Directe Gepäcksabfertigung.

Mit 1. Juli 1902 wird eine directe Gepäcksabfertigung auf Grund der bis und ab Dresden, bezw. Berlin bestehenden Gepäckssätze im Verkehre mit Nordseebädern eingeführt.

Oesterreichische Stationen sind mit folgenden Verkehrsbeziehungen daran betheiligt:

a) über Bodenbach zwischen Wien Nord- oder Staatsbahnhof und Prag St.E.G.
b) über Tetschen zwischen Wien Nordwestbahnhof und
c) über Oderberg zwischen Wien Nordbahnhof einerseits und Helgoland, Westerland a/Sylt, Norderney und Borkum andererseits.

Ausserdem findet noch directe Gepäcksabfertigung über Tetschen zwischen Wien Nordwestbahnhof einerseits und Amrum, Wyk a. d. Föhr und Sylt andererseits statt.

Die directe Gepäcksabfertigung, die im Verkehre mit Helgoland, Juist und Borkum alljährlich nur in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September erfolgt, ist an die

Bedingung geknüpft, dass bei der Gepäcksaufgabe nebst einer directen Fahrkarte nach Dresden auch eine von Dresden nach einem der genannten Nordseebäder lautende Fahrkarte oder ein Fahrscheinheft des Vereinsreiseverkehres vorgezeigt wird.

Auf der Rückfahrt erfolgt die directe Gepäcksabfertigung, wenn bei der Gepäcksaufgabe in den Nordseebadeorten nach Wien oder Prag gleichfalls die vorgenannten Fahrtausweise bis dahin vorgezeigt werden.

Wien, am 9. Juni 1902. [510]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Staatsbahn - Direction Prag.

Bau-Ausschreibung.

In der Station Bodenbach der Linie Bodenbach—Komotau gelangt eine neue Wagenmontirungswerkstätte zur Ausführung. Diese Arbeiten werden exclusive der eisernen Dachconstruction vergeben werden. Die Bausumme beträgt rund K 148.000, das Vadium K 7400.

Weiters gelangen in der Station Přibram, Linie Rakonitz—Protivin, die Herstellung von Veranden mit Nebengebäuden beim Aufnahmsgebäude, Erweiterung der Gütermagazinsanlage und freistehende Passagieraborte zur Ausführung. Die Bausumme beträgt rund K 62.600, das Vadium K 3100.

Alle diese Bauten werden in öffentlicher Offertverhandlung, jedoch nach den Stationen getrennt, an einzelne Offerenten vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse und Projectspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Prag (Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau), Hybernergasse E. 1564/II, während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis spätestens **24. Juni 1902, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Prag zu überreichen.

Die Eröffnung der Offerte findet statt zwei Stunden nach Ablauf des Einreichungstermines und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. Staatsbahn-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Prag, im Juni 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Das
k. k. Versteigerungs-Amt
WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17
übernimmt: **Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen, Partiewaaren, Gegenstände jeder Art,**
wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**
Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 680

K. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.

Offert-Ausschreibung

für die

Reconstruction und Erweiterung der Dniester-Inundationsbrücke in km 34·92 der Linie Stryj—Chodorów.

Die Herstellungsarbeiten dieser Reconstruction und Erweiterung im approximativen Gesammtkostenbetrage von K 50.000 werden im Offertwege zur Vergebung gelangen.

Dieselben bestehen im Wesentlichen in dem Aufbau zweier Widerlager sammt Böschungsflügel, auf einem auf Stelzpiloten gelagerten Betonklotz fundirt, wobei die Fundamente ringsherum von Spundwänden umgeben; Demolirung des alten Objectsmauerwerkes; Herstellung zweier Provisorien und sonstigen Nebenarbeiten.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die allgemeinen und besonderen Bedingnisse, sowie die bezüglichen Projectspläne können bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau (Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau) während der Amtsstunden eingesehen und daselbst auch Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sammt dem Erlagscheine für das Vadium im Betrage von K 2750, welches im Erstehungsfalle als Caution rückbehalten wird, sind versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für die Reconstruction und Erweiterung der Dniester-Inundationsbrücke in km 34·92 der Linie Stryj—Chodorów" versehen spätestens am **28. Juni 1902, 12 Uhr Mittags (Stadtzeit),** bei der k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu überreichen.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte, zu welcher die Offerenten oder deren Bevollmächtigten zugelassen werden, findet am selben Tage um 3 Uhr Nachmittags (Stadtzeit) in einem Amtslocale der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau statt.

Der Offerent verpflichtet sich, mit seinem Angebote bis zum 10. Juli 1902 im Worte zu verbleiben.

Offerte, welchen eine der vorgeschriebenen Beilagen mangelt oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche, in welchen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden nicht berücksichtigt.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen.

Stanislau, im Juni 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction.

M. WOLF
k. u. k. Hoflieferant 664
Wien, VI. Mariahilferstrasse 29
Telephon 4435
Uniformen, feine Civil-Garderobe.
Preiscourante auf Wunsch.

Patent-Anwalt
Ingr. V. MONATH
Telegramm-Adresse: Privileg Wien. — Telephon Nr. 7884.
Wien, I. Jasomirgottstrasse 4.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1329	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Getreide aller Art	Grammat-Neusiedl St.E.G.	Wien St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	21 Heller	18 Heller	6 Heller	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen von **Grammat-Neusiedl nach Wien**: auf den Reclamanten als Absender lautende Duplicat-Frachtbriefe; bei den Sendungen von **Wien nach Grammat-Neusiedl**: auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1903 in Vorlage zu bringen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Dieser Frachtsatz hat für die Strecke Grammat-Neusiedl-Wien St.E.G. auch Giltigkeit für solche Sendungen, welche a) von der Südbahn oder westl. Staatsbahnen in Wien St.E.G. anlangen und von da zum Localtarife nach Grammat-Neusiedl St.E.G. weitergesendet werden, b) von Grammat-Neusiedl St.E.G. nach Wien St.E.G. zum Localtarife abgefertigt werden und für Stationen der Südbahn oder der westlichen Staatsbahnen bestimmt sind; c) von oder nach Stationen der Oe.N.W.B. oder K.F.N.B. mit nach oder von Grammat-Neusiedl St.E.G. direct lautenden Frachtbriefen abgefertigt werden
				oder vice versa										
1330	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin)	Stadt Weideuau	Tetschen (Oe.N.W.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens für 10.000 Kilogramm für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	110 Heller		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1	1931	1932	1933
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn
von der Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	Eisenbahn Wien-Aspang	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Petroleum, roh und raffinirt, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, in Fässern oder Cisternen-(Reservoir)-Wagen	Ermässigtes und besonders ermässigtes Eilgut	Verschiedene Artikel
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	Wien St.E.G. loco; Wien St.E.G. transit; Wien K.F.N.B. loco; Wien K.F.N.B. transit; Floridsdorf	Garsten	verschiedenen Stationen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	5	Wien (Matzleinsdorf) transit	Scheiblingkirchen	Anssig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai, sowie vice versa
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Bei frachtgutmässiger Beförderung und Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Aufgabe in beliebigen Quantitäten und Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bei Erfüllung der für die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege giltigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	7	Ab 15. Juni 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1902	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	vom 1. Juli 1902 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt C. bezw. Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien vom 1. Mai 1894, bezw. Localgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	-Localtarife	Elbenmschlags-Tarif für West-Oesterreich vom 1. April 1901
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Es besteht kein directer Frachtsatz	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Wien St.E.G. loco: 18 Heller; Wien St.E.G. transit: 10; Wien K.F.N.B. loco: 18; Wien K.F.N.B. transit: 10; Floridsdorf: 21	298 Heller	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden		
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			Gegen Vorlage der im Elbenmschlags-Tarife für West-Oesterreich vom 1. April 1901 für die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege vorgeschriebenen Documente
Besondere Bemerkungen	14			Die vollständigen auf dieses Zugeständniss bezugbabenden Tarif-Tabellen sind in dem mit 1. Juli 1902 zur Einführung kommenden Nachtr. II zum Elbeumschlags-Tarife für West-Oesterreich enthalten

Fortlaufende Nummer	1	1335	1334
Die Publication erfolgt	2		
von der und im Namen der	3	k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz	Südbahn-Gesellschaft
			betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände gegen vorherige Anmeldung der zu verfrachtenden Mengen und Bekanntgabe der Versandtstationen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Olmütz	Güter der Classen A, B und C, sowie der Specialtarife 1 und 2, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg
			Güter der: Classe B / Classe A / Classe II / Classe I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	verschiedenen Stationen	Moslavina (Station der Slavonischen Drauthalbahn)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach		Mähr.-Rothwasser	Wien St.E.G. / Wien K.F.N.B. / Wien-Matzleinsdorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Juni 1902 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Es bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Verschieden	324 Heller / 209 Heller / 286 Heller / 442 Heiler / 573 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	50 Percent Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 3, 1. Abth., für die Localbahn Grulich-Schildberg vorgesehenen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle unter Wahrung einer dem ermässigten Frachtsatze für die Entfernung von 41 km entfallenden Minimalgebühr	
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Olmütz zu bewirken ist	
Besondere Bemerkungen	14	Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Sendungen müssen zum Baue und zur Einrichtung einer Appretur in Mähr.-Weisswasser bestimmt sein	Die ermässigten Frachtsätze werden nicht angewendet für lebende und todte Thiere, frisches Fleisch, auch Wildpret, Bier, unverpacktes Mineralwasser in Flaschen, unverpacktes Porzellan, explosive und selbstentzündliche Güter, sowie für solche feuergefährliche und sonstige Güter, welche ihrer Natur nach mit anderen Gütern nicht zusammengeladen werden können, ferner für Flüssigkeiten in Reservoirwagen und schliesslich für beladene und leere Möbelwagen. Für die Umladung in Noskovci werden die laut des Localtarifes der Slavonischen Drauthalbahn entfallenden Gebühren separat eingehoben

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1336	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Holz der Position H—18, 3, a) und b) der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Hatna	Pontebba transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. **Anlieferung eines Quantums von mindestens 3000 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe von mindestens 10.000 kg genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen und nach italienischen Stationen bestimmt sein. Die Instradirung der Sendungen erfolgt über Wien S.B.—Leoben—Villach	vom 15. Juni 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis 14. Juni 1903	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	1·52 Francs		Kartirung	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma, als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu erfolgen hat	
								Vorstehender Kartirungssatz		3·00 Francs	1·52 Francs	Rückvergütung		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
43	Nr. 147 vom 13. December 1901	3446	K. k. österr. Staatsbahnen		Kohlen, mineralische, und Kokes	Brnch, Ossegg und Ossegg II, Ossegg-Riesenberg, Wiesa-Oberleutensdorf	Aesling und Jauerburg	Der ermässigte Frachtsatz von 1560 h per Tonne gilt vom 15. Juni 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902 auch von der Versandtstation Dux-Liptitz	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 67. **Wien, 14. Juni 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Commission für Verkehrsanlagen in Wien. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen im Monate April 1902. — Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen im Monate April 1902. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Dieser Nummer liegt die „Uebersicht der Längen der auf dem Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder gelegenen, für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen mit 31. December 1901“ bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 2. Mai 1902, Z. 19.195, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wittek m. p.

Verzeichniss

jener vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium an anspruchsberechtigte Unterofficiere ertheilten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren infolge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
10475	Sponer Franz				1		1
11529	Lesiak Johann				1		1
11949	Čadil Karl	1					1
13797	Hałunków Nikolaj	1					1
14408	Wollanka Mathias	1					1
14772	Kozák Cyprian	1					1
15404	Pavliček Josef	1					1
15456	Macák Franz	1					1
15556	Bartik Wenzel	1					1
15616	Schipek Theofil	1					1
15849	Derfler Alois	1					1
15915	Woldřich Franz	1					1
16080	Hiess Heinrich	1					1
16234	Pudivitz Josef	1					1
16302	Delja Sava	1					1
16335	Andrúsiak Ilko	1					1
16591	Hamele Josef	1					1
16685	Albustin Wenzel	1					1
16889	Palat Wenzel	1					1
16924	Lustig Hubert	1					1
16984	Blaha Franz	1					1
16991	Jasiński Hippolyt	1					1
17114	Marka Karl	1					1
17324	Muralt Josef	1					1
17351	Melzig Konrad	1					1
17361	Wás Johann	1					1

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren infolge des Anspruchsberechtigten: Anstellung	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablehens	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
17485	Kaliwoda Felix	1					1
17685	Kopřiwa Jakob	1					1
17696	Pyra Alexander	1					1
17754	Volánek Karl	1					1
17776	Břichač Josef	1					1
17800	Wotik Johann	1					1
17809	Vimmer Eduard	1					1
17824	Ehrlich Leo	1					1
17856	Prohaska Karl	1					1
17872	Bonaventura Emanuel	1					1
17929	Tesař Johann	1					1
17951	Hausch Karl	1					1
17960	Safier Abraham	1					1
17963	Pfeiffer Franz	1					1
17985	Sebera Wenzel	1					1
18003	Witovec Franz	1					1
18036	Mussegg Franz	1					1
18080	Vojik Anton	1					1
18104	Hawlas Johann	1					1
18250	Kaplánek Karl	1					1
18262	Görg Ferdinand	1					1
18266	Markowitsch Wilhelm	1					1
18282	Kunz Leopold	1					1
18283	Koszewicz Piotr	1					1
18287	Mikšovsky Wenzel	1					1
18299	Rejchrt Franz	1					1
18326	Thaller Jakob	1					1
18478	Ridil Ladislaus	1					1
18482	Pirz Karl	1					1
18526	Löbel Simon	1					1
18577	Blaha Franz		1				1
18617	Gerstorfer Eduard	1					1
18642	Goldmann Leib Chaim	1					1
18732	Rippar Franz	1					1
18733	Dvořák Johann	1					1
18789	Kramer Franz	1					1
18793	Oprych Bartholomäus	1					1
18853	Remie Johann	1					1
18854	Kölbl Karl	1					1
18883	Kotol Jakob	1					1
18911	Rosenberg Gustav	1					1
18959	Kazda Josef	1					1
19038	Dastych Vincez	1					1
19052	Tauber Gustav	1					1
19054	Rochelt Hugo	1					1
19059	Peszko Mathias	1					1
19061	Rosam Franz	1					1
19075	Suschanyj Johann	1					1
19087	Görg Franz	1					1
19102	Finkel Chaskol	1					1
19112	Macek Franz	1					1
19116	Kasik Johann	1					1
19132	Zoubek Karl	1					1
19134	Pills Anton	1					1
19136	Kosowski Adalbert	1					1
19181	Brauner Johann	1					1
19194	Kovařik Eduard	1					1
19197	Wiesinger Heinrich	1					1
19221	Sklenař Josef	1					1
19224	Heindl Karl	1					1
19239	Benecke Franz	1					1
19306	Fejtek Gottlieb	1					1
19307	Toth Victor	1					1
19312	Gerber Michael	1					1
19349	Kociuba Kasimir	1					1
19354	Hrásky Wenzel	1					1
19363	Kudrna Alois	1					1
19370	Serctny Stanislaus	1					1
19378	Laszecki Kasimir	1					1
19386	Škopek Josef	1					1
19412	Kretschmer Alois	1					1
19447	Heidler Thomas	1					1
19448	Krch Franz	1					1
19450	Salzborn Peter	1					1
19469	Aplenz Ernst	1					1
19472	Pleil Eduard	1					1
19506	Trybulski Anton	1					1
19523	Pollak Johann	1					1
19550	Maletschek Dominik	1					1
19551	Zatřepálek Josef	1					1
19556	Furschmied Moses	1					1
19558	Klek Martin	1					1
19577	Zabek Thomas	1					1
19587	Dangl Anton	1					1
19608	Müller Anton	1					1
19631	Gorčik Robert Josef	1					1
19662	Buzzi Ernst	1					1
19681	Hattinger Johann	1					1
19721	Wegscheider Johann	1					1
19764	Wotzel Michael	1					1
19783	Himmelberg Max Freiherr von	1					1
19802	Truelsch Martin	1					1
19804	Lanik Rudolf	1					1

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Die Interessenten sind an die mit ihnen seitens des Bahnunternehmens behufs Gewinnung einer festen Grundlage für das Detailproject getroffenen Vereinbarungen gebunden, sofern das begangene und consentirte Project von den in diesen Vereinbarungen enthaltenen Zusagen des Bahnunternehmens in keinem die Interessen des Betheiligten berührenden wesentlichen Punkte abweicht.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde des T. S. in P. gegen die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vom . . . Z. . . betreffend die Consentirung eines von der Staatsbahnverwaltung auszuführenden Ersatzweges in P. nach durchgeführter, öffentlicher, mündlicher Verhandlung zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe;

Bei der am 9. November 1900 abgehaltenen politischen Begehungscommission hinsichtlich des Projectes eines von den k. k. Staatsbahnen zu erbauenden Ersatzweges in der Gemeinde L. rechts der Bahnstrecke Wien—Eger km . . . bis km . . . begehrte der Beschwerdeführer, dass die Bahnverwaltung verhalten werde, in der bei seinen Häusern Nr. 96 und 97 vorbeiführenden Wegstrecke ein „angemessenes“ gepflastertes Rigol zu errichten und ferner die Kosten der Tiefer-

setzung der Eingangsthüren und Verlängerung der Stiegen, welche infolge der Tieferlegung des Strassenniveaus nothwendig geworden sind zu ersetzen.

Mit der heute angefochtenen Entscheidung wurde das gegenständliche Strassenbauproject consentirt, die Bahnverwaltung zur Errichtung eines 60 cm breiten gepflasterten Rigols, jedoch erst nach Vollendung des durch die Hausbesitzer auszuführenden Trottoirs verpflichtet, hinsichtlich des vom Beschwerdeführer angesprochenen Ersatzes der Hausadaptirungskosten aber ausgesprochen, dass diese Frage durch die Bestimmungen des Protokolles vom 4. April 1900 geregelt sei.

Da in Hinblick auf den weiter unten zu besprechenden Inhalt des Protokolles vom 4. April 1900 in diesem Ausspruche eine Abweisung des Begehrens des Beschwerdeführers um Ersatz der Kosten der Tieferlegung der Hausthore und der Errichtung neuer Stiegen gelegen ist, wird hiergerichts Beschwerde geführt, welche nach ihrem Schlusspetite die Rechtsanschauung vertritt, dass der Bahnverwaltung der in Frage stehende Bauconsens nur unter der Bedingung ertheilt werden durfte, dass sie die Kosten für die Thür- und Stiegenherstellung zu ersetzen und ferner ein Rigol in der Breite von 1 m auf eigene Kosten zu errichten hat.

Der Vewaltungsgerichtshof ist bei seiner Entscheidung von den folgenden Erwägungen ausgegangen.

Unbestrittenermassen wird durch das gegenständliche Strassenbauproject der in dasselbe einbezogene, an den Häusern des Beschwerdeführers vorbeiführende Gemeindeweg in seinem Niveau tiefer gelegt, woraus sich für den Beschwerdeführer die Nothwendigkeit ergibt, seine Hauseingänge mit dem künftigen Niveau der Strasse in Uebereinstimmung zu bringen und mithin nicht nur die Hausthore tiefer zu setzen, sondern auch an den Stiegen entsprechende Verlängerungen anzubringen. Es kann bei dieser Sachlage keinem Zweifel unterliegen, dass angesichts des Umstandes, dass die Bahnverwaltung es ist, welche durch ihren Strassenbau die Weiterbenützung der Häuser in ihrem dermaligen consensmässigen Rechtsbestande beeinträchtigt und Herstellungen an diesen Häusern nothwendig macht, damit dieselben von dem neuen Niveau der Strasse zugänglich seien, nur die Bahnverwaltung als Unternehmerin des den alten Zustand ändernden Baues verpflichtet werden könnte, diese Aenderungen auf ihre Kosten zu bewirken, beziehungsweise im Falle der Vornahme der Aenderungen durch den Hausbesitzer die hiefür nothwendigen und zweckmässig aufgewendeten Kosten zu ersetzen, sofern über diesen Gegenstand zwischen den betheiligten Parteien eine anderweitige Vereinbarung nicht zustande kommt.

Als eine solche Vereinbarung wird von der angefochtenen Entscheidung das von der Staatsbahn mit den Interessenten am 4. April 1900 aufgenommene Protokoll angesehen, laut dessen das generelle Project behufs Gewinnung einer festen Grundlage für die Verfassung des Detailprojectes zwischen den Parteien einer Besprechung unterzogen worden ist. Möge diesem Protokolle — wie die Gegenschrift des k. k. Eisenbahnministeriums anführt — auch nur der Charakter einer privatrechtlichen Vereinbarung zukommen, so könnte sich das k. k. Eisenbahnministerium bei der Ertheilung des Bauconsenses keineswegs, wie diese Gegenschrift meint, der Beurtheilung und Auslegung des Inhaltes dieses Protokolles entziehen; denn nach dem Vorausgeschickten dürfte dieses Ministerium den Bauconsens nur unter der Bedingung der Bestreitung, beziehungsweise des Ersatzes der fraglichen Kosten ertheilen, wenn eine die Eisenbahnverwaltung als Bauunternehmerin entlastende Vereinbarung zwischen den Parteien nicht bestünde. Es kann sich also nur darum handeln, ob dieses Protokoll thatsächlich einen diesfälligen Verzicht des Beschwerdeführers enthält.

Wie sich nun aus dem Inhalte des berufenen Protokolles vom 4. April 1900 ergibt, wurde die Strecke des zu erbauenden Weges unter Führung des bei der Verhandlung intervenirenden Vertreters der k. k. Staatsbahnen von den Interessenten und darunter auch vom heutigen Beschwerdeführer begangen, und den Interessenten wurden von dem genannten Organe der Bahnverwaltung über die Situirung, das künftige Niveau und die Construction des neuen Weges Aufschlüsse ertheilt. Unter Anderem wurde insbesondere betont, dass das Gefälle des Weges 6 pCt. betragen, der tiefste Punkt desselben in der Strecke, wo die Häuser des Beschwerdeführers stehen, gegenüber dem Eingange des Hauses Nr. 97 liegen und gegenüber dem alten Bestande um 50 cm tiefer sein werde und endlich, dass die Strasse mit einer Sturzpfläster- und Schotterlage in einer Breite von 4 m für die Fahrbahn errichtet und bei den Häusern noch eine Breite von 2 m für das Trottoir und „1 m für das Rigol belassen werden soll".

In dem Protokolle wird ferner angeführt, dass die „sämmtlichen nothwendigen Herstellungen (úpravy) der Häuschen und Trottoire sich die Eigenthümer auf eigene Kosten durchführen werden" und im Schlusse des Protokolles ist die Bemerkung enthalten, dass „die anwesenden Eigenthümer der angrenzenden Häuser erklären, dass sie mit der vorangeführten Regulirung des Weges einverstanden sind".

Bei der Beurtheilung der Bedeutung und Tragweite dieses Protokolles musste der Verwaltungsgerichtshof erwägen, dass die Beschwerde selbst nicht bestreitet, dass die in diesem Protokolle dargestellte Verhandlung den Zweck hatte, eine Vereinbarung mit der Bahnverwaltung zustande zu bringen, was insbesondere dadurch zum Ausdrucke kommt, dass der Beschwerdeführer jetzt noch seine Verpflichtung zur Herstellung des Trottoirs im Sinne dieser Vereinbarung ausdrücklich zugibt. Er bestreitet nur, dass sich die Vereinbarungen des Protokolles auch auf die Tiefersetzung der Hausthore und die Verlängerung der Treppen bezogen, und wendet eventuell ein, dass — wenn dies auch der Fall gewesen wäre — er an diese Vereinbarung schon aus dem Grunde nicht gebunden wäre, weil auch die Bahnverwaltung ihrerseits von den am 4. April 1900 den Interessenten zugesicherten Herstellungsmodalitäten in mehreren Punkten abgegangen sei.

In beiden Richtungen musste jedoch der Verwaltungsgerichtshof die Beschwerde als unbegründet erkennen. Wenn auch zugegeben werden muss, dass das in Frage stehende Protokoll nicht mit der wünschenswerthen Klarheit und Gründlichkeit verfasst ist, so muss doch erwogen werden, dass die Erklärung eines Hausbesitzers, er werde sich die nothwendigen Herstellungen an seinem Hause auf eigene Kosten durchführen, wenn diese Erklärung in einer Verhandlung abgegeben worden ist, in welcher ihm unmittelbar vorher bekannt gegeben wurde, dass die bei seinem Hause vorbeiführende Strasse um 50 cm tiefer gelegt werden soll, doch wohl keine

andere Auslegung zulässt, als dass unter den Herstellungen, die er auf eigene Kosten übernehmen zu wollen erklärte, die Tiefersetzung der Eingangsthür, beziehungsweise jene Herstellungen gemeint sind, welche erforderlich erscheinen, um die weitere Benützung des Hauses von dem künftigen tieferen Niveau der Strasse aus zu ermöglichen, und es kann die Ausführung der Beschwerde, dass der Beschwerdeführer erst bei der politischen Begehungscommission zur Kenntniss gelangte, dass er die Eingangsthüren tiefer setzen und die Treppen verlängern müsse, bei Erwägung aller Umstände nicht als stichhältig erkannt werden.

Wenn aber der Beschwerdeführer vermeint, an diese Verpflichtungserklärung nicht mehr gebunden zu sein, weil die Bahnverwaltung auch ihre Zusage nicht erfüllt habe, so ist dem zunächst entgegenzuhalten, dass nach allgemeinen, im § 919 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches zum Ausdrucke gelangten, wohl auch auf dem Gebiete des öffentlichen Rechtes anwendbaren Rechtsgrundsätzen die Nichterfüllung eines Vertrages von Seiten eines der Contrahenten den anderen von der übernommenen Verpflichtung nicht entbindet, sondern ihn lediglich berechtigt, die genaue Erfüllung des Vertrages von dem anderen Contrahenten zu fordern, und es wäre daher auch im vorliegenden Falle Sache des Beschwerdeführers gewesen, bei der politischen Begehungscommission alle jene Punkte zum Gegenstande von Einwendungen zu machen, in denen er glaubt, dass die Bahnverwaltung von ihren Zusagen abweicht. Abgesehen davon ist es aber auch nicht richtig, dass das genehmigte Strassenbauproject von den Zusagen der Bahnverwaltung im Protokolle vom 4. April 1900 in irgend einem die Interessen des Beschwerdeführers berührenden, wesentlichen Punkte abweiche. Wenn es auch richtig ist, dass im Zuge der ganzen neu zu erbauenden Strasse sich eine Stelle befindet, deren Gefälle mehr als 6 pCt. beträgt, so ist es die ausserhalb der Strasse — wo sich die Häuser des Beschwerdeführers befinden — liegende Strecke, welche diese Gasse mit dem alten Gemeindewege Katastralzahl 360/2 verbindet. Es ist aber evident, dass das Gefälle dieser Strassenstrecke die Rechte des Beschwerdeführers in keiner Weise berühren kann, zumal das Gefälle jenes Strassentheiles, in welchem seine Häuser stehen, nach den genehmigten Plänen das Gefälle von 6 pCt. bei Weitem nicht einmal erreicht.

Wenn aber der Beschwerdeführer behauptet, dass das ursprünglich mit 50 cm in Aussicht genommene Mass der Herabsetzung des Gassenniveaus vor seinem Hause nicht eingehalten worden sei, so ist — abgesehen davon, dass der Beschwerdeführer bei der commissionellen Verhandlung diesfalls keine Einwendung erhoben hat und daher auch das Eisenbahnministerium keinen Grund hatte, dieser Frage in seiner Entscheidung näher zu treten — diese allgemein lautende und auch in der hiergerichtlichen Beschwerde in keiner Weise näher substantiirte Einwendung auch an sich unbegründet, weil nach den im Acte erliegenden Längen- und Querprofilen des Weges die Niveaudifferenz zwischen dem alten Stande und dem consentirten Projecte unterhalb der Mitte des Hauses Nr. 97 . . 55 cm beträgt, diese Differenz daher bei dem etwas höher gelegenen Hauseingange das Mass von 50 cm entweder gar nicht oder aber in einem so geringfügigen Masse übersteigen kann, dass dadurch auf die Höhe der hier in Frage stehenden Adaptirungskosten gar kein Einfluss ausgeübt werden kann.

Was endlich aber die Breite des Rigols betrifft, welches — wie bereits im Eingang angeführt — schon nach der angefochtenen Entscheidung in einer Breite von 60 cm auf Kosten der Bahnverwaltung hergestellt werden soll, so ergibt sich aus dem Protokolle vom 4. April 1900, dass in demselben keineswegs die Errichtung einer Pflasterung von 1 m zugesagt, sondern lediglich erklärt wurde, es werde ein Grundstreifen von „1 m Breite für das Rigol belassen werden".

Uebrigens hat der Beschwerdeführer selbst bei der politischen Begehungscommission eine bestimmte Breite des Rigols nicht begehrt, sondern lediglich die Errichtung eines „angemessenen" gepflasterten Rigols durch die Bahnverwaltung in Anspruch genommen. Wenn daher das Eisenbahnministerium nach den Anträgen der Commission ein gepflastertes Rigol von 60 cm Breite als den bestehenden Verhältnissen angemessen erkannt hat, so erscheint der erst in der Beschwerde erhobene Anspruch auf eine grössere Breite der Rigolpflasterung nach den §§ 5 und 6 des Gesetzes über den Verwaltungsgerichtshof unzulässig.

Aus diesen Erwägungen gelangte der Verwaltungsgerichtshof zu der Ueberzeugung, dass der angefochtene Bauconsens ohne die vom Beschwerdeführer in Anspruch genommenen Bedingungen ertheilt werden durfte und dass mithin die Beschwerde als unbegründet abzuweisen war.

(Erkenntniss vom 18. März 1902, $\frac{\text{Nr. 2619 ex 1902}}{\text{V.-G.H.}}$; E.-M.-Z. 22524 ex 1902.)

Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

Zu Beginn der am 9. Juni abgehaltenen Vollversammlung begrüsste der Vorsitzende Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek den als Vertreter des Herrn Statthalters in die Commission neu entsendeten Herrn Statthaltereirath Freiherrn von Hock.

Sodann wurde in die Berathung des vom Eisenbahnministerium übermittelten, gegenüber dem von der Commission am 20. März d. J. beschlossenen Texte theilweise modificirten Entwurfes des definitiven Betriebsvertrages betreffend die Wiener Stadtbahn eingegangen und derselbe genehmigt. Zur Unterfertigung des Vertrages selbst, welche baldigst erfolgen soll, wurde je ein Mitglied der in der Commission vertretenen drei Curien delegirt.

Infolge der Umlegung der Lastenstrasse auf die Eindeckung der Wienthal-Linie zwischen den Haltestellen Karlsplatz und Stadtpark wurde es nothwendig, unterhalb der im Zuge der umgelegten Strasse befindlichen Ventilationsöffnungen der Stadtbahn Verschlussklappen anzubringen, damit diese Oeffnungen im Falle einer Belästigung des Verkehres durch die ausströmenden Verbrennungsgase vorübergehend geschlossen werden können. Der für diese Herstellungen erforderliche Credit von K 1400 wurde aus dem Reservefonds bewilligt.

Dem Ansuchen des Pfarrers J. E. Mittendorfer als persönlich haftenden Gesellschafters der Commandit-Gesellschaft für Marchfeldcultur um eine Ersteckung der ihm seinerzeit eingeräumten Frist zur Verwerthung der Abwässer der Hauptsammelcanäle beiderseits

des Donaucanales wurde im Sinne der eingeholten Aeusserung des Wiener Magistrates keine Folge gegeben und hat sich die Commission vorbehalten, weiteren Verhandlungen erst dann näherzutreten, wenn sie von einer Unternehmung aufgenommen werden, welche durch Vorlage eines geeigneten Projectes und durch den Nachweis der erforderlichen Geldmittel ernste Garantien für die Durchführung des Werkes zu bieten imstande ist.

Schliesslich wurde die Mittheilung über den durch die Gemeinde Wien im Vollmachtsnamen der Commission durchgeführten Verkauf der von den Einlösungen für den Bau des rechtsseitigen Hauptsammelcanales in der Bechardgasse im 3. Bezirke restirenden Baustelle I zustimmend zur Kenntniss genommen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 149. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 4. Juni wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Dr. Sláma und Genossen, betreffend Uebelstände auf der Eisenbahnstrecke Chozen—Braunau;
2. der Herren Abgeordneten Fresl und Genossen, betreffend die Entlassung eines Schreibers aus den Diensten der k. k. Staatsbahnen in Prag;
3. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Einführung von Zugsmeldeposten bei der Eisenbahn Wien-Aspang;
4. der Herren Abgeordneten Tambosi und Genossen, betreffend die Herstellung einer kürzeren Eisenbahnverbindung des Trentino mit Wien;
5. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die rascheste Vergebung von Arbeiten für die Eisenbahninvestitionen zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Project für eine Wagenhalle sammt Nebenräumen am Betriebsbahnhofe Rudolfsheim.) Das vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegte Project für eine neue Wagenhalle sammt Nebenräumen, als Materialdepots, Schmiedewerkstätte etc., am Betriebsbahnhofe Rudolfsheim der Wiener elektrischen Strassenbahnen wurde vom fachlichen Standpunkte entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Wien im Sinne des § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, zur Prüfung vom Standpunkte der Wiener Bauordnung und der Localinteressen geleitet. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei in Wien ermächtigt, der Gemeinde Wien im Falle eines anstandslosen Prüfungsbefundes den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 17.244.]

Localbahn Kimpolung-Dorna watra. (Pläne für die maschinelle Einrichtung der Wasserstationen in Jakobeny und Dorna watra.) Die vom Verwaltungsrathe der Bukowinaer Localbahnen vorgelegten Projecte der mechanischen Einrichtung der Wasserstationen in Jakobeny und Dorna watra der Localbahn Kimpolung-Dorna watra wurden vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt. [E.-M.-Z. 22.632.]

Localbahn Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf. (Projecte für die Hochbauten in der Endstation Heinersdorf: Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich der von der Bezirksvertretung in Friedland vorgelegten, unter gewisser Voraussetzung vom Standpunkte der Landesbauordnung, sowie der Localinteressen entsprechend befundenen Projecte der in der Endstation Heinersdorf der Localbahn Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf auszuführenden Hochbauten den Bauconsens mit Umgangnahme von der Abhaltung einer Localcommission im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 24.432.]

Projectirte schmalspurige Pferdebahn Oderberg-Bahnhof—Oderberg-Stadt. (Detailproject: Anberaumung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des vom Stadtvorstande in Oderberg vorgelegten Detailprojectes für eine schmalspurige Pferdebahn vom Bahnhofe Oderberg der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Stadt Oderberg nebst Industriegeleisen die Trassenrevision, Stationscommission und politische Begehung für Freitag den 20. Juni 1902 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am genannten Tage um 9 Uhr Vormittags am Bahnhofe in Oderberg. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Bezirkshauptmann Adalbert Chmel betraut. [E.-M.-Z. 25.127.]

Projectirte schmalspurige Flügelbahn von km 9·2/3 der Kleinbahn Beraun-Konĕprus zur Verladestelle „cisařský lom“. (Detailprojectsvorlage: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 4. Juni 1902 die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Verwaltungsrathe der Kleinbahn Königshof-Beraun-Konĕprus vorgelegten Detailprojectes für eine schmalspurige Flügelbahn von km 9·2/3 der Kleinbahn Beraun-Konĕprus zur Verladestelle „cisařský lom“ die politische Begehung und Enteignungsverhandlung im Wege des abgekürzten Verfahrens vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die genannte k. k. Statthalterei ermächtigt, bei einem anstandslosen Commissionsergebnisse den erst nach erfolgter Concessionsertheilung in Kraft tretenden Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu ertheilen. [E.-M.-Z. 18.289.]

Localbahn Stammersdorf-Auersthal. (Pläne für die Eisenconstructionen der offenen Objecte in km 13·034, 18·461, 18·190, 8·783, 20·260, 16·710, 10·154, 9·080, 18·365, 18·377 und 13·110.) Die vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegten Pläne für die Eisenconstructionen der offenen Unterbauobjecte in km 8·783 (3 m Lichtweite, Fahrbahn „oben“), km 9·080 (9 m Lichtweite, Fahrbahn „unten“), km 10·154 (2 m Lichtweite, Fahrbahn „versenkt“), km 13·034 (2 m Lichtweite, Fahrbahn „oben“), km 13·110 (12·5 m Lichtweite, Fahrbahn „unten“), km 16·710 (4 m Lichtweite, Fahrbahn „oben“), km 18·190 (2 m Lichtweite, Fahrbahn „oben“), km 18·365 und 18·377 (2 m Lichtweite, Fahrbahn „oben“), km 18·460 (2 m Lichtweite, Fahrbahn „oben“) und km 20·260 (3 m Lichtweite, Fahrbahn „oben“) wurden vom k. k. Eisenbahnministerium unter Vorschreibung gewisser Bedingungen genehmigt. (E.-M.-Z. 20.096.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Innsbruck: Eröffnung des Stadtbureau in Innsbruck.) Am 10. Juni wurde in dem Gebäude der Handels- und Gewerbekammer in Innsbruck, Meinhardstrasse Nr. 14, 1. Stock, ein Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen mit ganzjährigem Betriebe eröffnet. In diesem Stadtbureau, dem ein Beamter der k. k. österr. Staatsbahnen vorsteht, werden unentgeltliche Auskünfte über Reiseverkehr, Fahrpreise, Tarife u. dgl. ertheilt, soweit hiefür die Behelfe im Bureau zur Verfügung stehen. Das Bureau ist an Wochentagen Vormittags von 8 bis 12 Uhr und Nachmittags von 2 bis 6 Uhr, an Sonn- und Feiertagen Vormittags von 9 bis 12 Uhr für den Parteienverkehr geöffnet.

— (Betriebsleitung Czernowitz: Eröffnung der Personenhaltestelle Kiczira.) Am 7. Juni ist die an der Linie Lemberg—Itzkany zwischen den Stationen Kuczurmare und Hliboka neu errichtete Personenhaltestelle Kiczira dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Die Entfernung von Kiczira nach Kuczurmare beträgt 7, nach Hliboka 8 Tarifkilometer. Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt im Wächterhause Nr. 238 durch den Wächtercassier daselbst. Die Gepäcksabfertigung hingegen wird durch den Zugsführer im Nachzahlungswege besorgt.

Betriebsergebnisse der ungarischen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate April		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1902				Einnahmen 1901		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates April	
	1902	1901	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer		1902	1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen . . .	8.034·6	8.034·6	3,456.500	1,467.000	3,956.800	10,146.400	14,103.200	1.755	14,824.152	1.845	— 4·9	8.034·6	8.034·6
Südbahn-Gesellsch.(ungar. Linien)	704·1	704·1	217.450	186.600	278.089	1,016.979	1,295 068	1.839	1,295.753	1.840	— 0·9	704·1	704·1
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B. .	119·9	119·9	54.608	35.922	32.474	102 712	135.186	1.128	129.800	1.083	+ 4·1	119·9	119·9
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·6	382·6	147.727	237.941	159.142	775.582	934.724	2.443	915.006	2.391	+ 2·2	382·6	382·6
Mohács-Fünfkirchner Bahn . . .	67·6	67·6	7.137	52.469	5.872	90 012	95.884	1.418	150.328	1.927	— 26·4	67·6	67·6
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	34.700	26.400	15.900	72.200	88.100	1.294	91.888	1.349	— 4·1	68·1	68·1
Hauptbahnen zusammen .	9.376·9	9.376·9	3,918.122	2,006.332	4,448.277	12,203 885	16,662.162	1.776	17,386.927	1.854	— 4·2	9.376·9	9.376·9
II. Selbstständige Localbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	390·5	390·5	81.140	41.300	67.740	167 110	234.850	601	247.800	635	— 5·3	390·5	390·5
Belisče-Kapelna (Slav. Drauthalb.)	80·3	80·3	4.486	19.955	4.007	25.980	29.987	373	26.536	330	+ 13 0	80·3	80·3
Budapester Localbahnen	56·7	56·7	256.641	19.870	61.447	8 006	69.453	1.225	73.162	1.290	— 5·0	56·7	56·7
Budapest-Budafok (elektr. Betr.)	8·7	8·7	77.495	. . . .	15.070	. . . .	15.070	1.732	15.622	1.795	+ 3·5	8·7	8·7
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	11·7	11·7	158.588	1	22.982	3	22.985	1.965	24.444	2.089	— 5·9	11·7	11·7
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	4.386	2.846	5.454	9.991	15.445	344	14.298	318	+ 8·2	44·9	44·9
Holics-Gödinger Localbahn . . .	3·4	3·4	1.594	1.685	376	1.438	1.814	534	2.668	785	— 32·0	3·4	3·4
Keszthély—Balaton-Szt. György .	9·7	9·7	4.273	5.152	3.083	4.955	8.038	829	7.761	800	+ 3·6	9·7	9·7
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges. .	58·0	58·0	18.039	11.856	4.554	27.840	32.394	558	30.465	525	+ 6·3	58·0	58·0
Nagy-Károly—Somkuter L.-B. .	84·6	84·6	4.771	2.696	3.507	10.218	13.725	162	12.889	152	+ 6·6	84·6	84·6
Segesvár—Szent-Agota	50·0	50·0	5.974	2 008	3.448	5.900	9.348	187	7.271	145	+ 28·9	50·0	50·0
Számosthal-Bahn	253·6	253·6	38.393	16.677	47.015	75.957	122.972	485	119.185	470	+ 3·4	253·6	253·6
Szatmár-Erdöder Localbahn . .	28·2	28·2	14 980	1.287	3.509	3.047	6.556	233	9.299	330	— 29·4	28·2	28·2
Térvét-Kovásznaer Bahn	5·7	5·7	. . . .	5.260	. . . .	2.100	2.100	368	2.100	368	. . .	5·7	5·7
Ungthalbahn	42·9	42·9	8.950	12.000	5.663	19.549	25.212	588	24 424	569	+ 3·3	42·9	42·9
Zágráb (Leskovac)-SamoborerL.-B.	19·2	19·2	8.689	665	4.148	1.623	5.771	301	6.095	317	— 5·0	19·2	19·2
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Erste Niederungar. Landwirthschaftl. Eisenbahn-Act.-Ges. .	66·0	66·0	3.854	4.163	1.593	5.964	7.557	115	4.007	61	+ 88·5	66·0	66·0
Borossebes-Menyházaer Localb. .	21·1	21·1	263	1.119	140	1.890	2.030	96	1.330	63	+ 52·4	21·1	21·1
In Verwaltung der Budapester Localbahnen.													
Haraszti-Ráczkever Localbahn .	27·3	27·3	14.069	5.010	6.640	2.504	9·144	335	8.898	326	+ 2·8	27·3	27·3
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakraczer Eisenbahn . . .	123·2	123·2	10.141	21.513	9.855	51.827	61.682	501	54.743	444	+ 12·9	123·2	123·2
Güns-Steinamanger Vicinalbahn .	17·4	17·4	9.326	734	4.809	2.318	7.127	409	7.788	448	— 8·7	17·4	17·4
In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Localbahn	109·2	109·2	13.509	5.219	7.079	10.249	17.328	159	15.481	141	+ 12·7	109·2	109·2
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Arvathalbahn	70·5	70·5	12.467	2.215	9.417	7.878	17.325	246	17.271	245	+ 0·4	70·5	70·5
Gölnitzthal-Bahn	33·0	33·0	3.960	10.475	3.351	31.129	34.480	1.045	26.486	803	+ 30·1	33·0	33·0
Késmark—Szepes-Bélá L.-B. . .	8·6	8·6	2.742	3.406	803	1.928	2.731	318	3.113	362	— 12·2	8·6	8·6
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	5.136	2.176	2.734	3.190	5.924	466	4.583	361	+ 29·1	12·7	9·1
Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz .	9·1	9·1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	9·1	9·1
Poprádthal-Bahn	14·0	14·0	6.034	5.658	3.052	6.570	9.622	687	10.185	728	— 5·6	14·0	14·0
Szepes-Béla—Podoliner Bahn . .	11·0	11·0	1.841	2.066	857	1.774	2.631	239	2.706	246	— 2·9	11·0	11·0
Szepes Olaszi-SzepesVaralja L.-B.	9·3	9·3	2.076	4.256	1.037	3.458	4.495	483	2.036	219	+120 6	9·3	9·3
Zsolna-Rajecser Localbahn . . .	21·2	21·2	6.731	984	2.678	2.055	4.733	223	4.940	233	— 4·3	21·2	21·2
In Verwaltung der Szamosthalbahn.													
Zsibó-Nagybányaer	78 5	78·5	4 047	1.427	. 4.140	3.776	7.916	101	10.420	133	— 24·1	78·5	78·5

Eisenbahnen im Monate April 1902.

Beförderte Personen (Anzahl)	Beförderte Güter (Tonnen)	Einnahmen 1902 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1902 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1902 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1902 per Kilometer (Kronen)	Einnahmen 1901 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1901 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1901 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1901 per Kilometer (Kronen)	Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1902 (Kronen)	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1901 (Kronen)	Benennung der Eisenbahn
		Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates April											
													I. Hauptbahnen.
0,526.600	6,022.900	13,849.200	44,834.800	58,684.000	7.304	13,529.105	47,851 044	61,380.149	7.639	— 4·4	21 912	22.917	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
721.108	779.355	1,065.942	3,745.878	4,811.820	6.834	1,081.069	3,809.224	4,890.293	6.946	— 1·6	20.502	20.838	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
207.126	164.245	120.913	452.587	573.500	4.783	116.427	475.889	592.316	4.940	— 3·2	14.349	14.820	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
522.180	944.223	528.764	3,121.659	3,650.423	9.541	533.094	3,300.282	3,833 376	10.019	— 4·7	28.623	30.857	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
25.770	215.507	20.053	331.323	351.376	5·198	17.574	423.841	441.415	6.529	— 20·4	15 594	19 587	Mohács-Fünfkirchner Bahn
													Fünfkirchen-Bárcser Bahn
96.200	108.400	50.800	288.100	338.900	4.977	47.616	304.303	351.919	5.168	— 3·7	14.931	15.504	(verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
2,101.984	8,234.630	15,635.672	52,774 347	68,410.019	7.296	15,324 885	56,164.583	71,489.468	7.624	— 4·3	21.888	22.872	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Localbahnen.
313.493	181.121	261.990	646.520	908.510	2.327	240.960	687.620	928.580	2.378	— 2·2	6.981	7.134	Arader u. Csánader E.
16.021	63.891	14.298	85.504	99.802	1.243	13.184	93.932	107.116	1.334	— 6.7	3.729	4.002	Belisče-Kapelna(Sl.Drauth.)
988.428	59.117	231.846	25.957	257.803	4.547	220 818	24.751	245.569	4.331	+ 4·9	13.741	12.993	Budapester Localbahnen
286.123	. . . .	55.067	. . . . .	55.067	6.328	49.114	. . . . .	49.114	5.644	+ 12·1	18.984	16.932	Budapest-Budafok
615.412	3	87.929	10	87.939	7.516	83.062	1.289	84.351	7 209	+ 4·3	22.548	21.627	Budapest-Szt. Lörincz
17.687	10.456	21.742	35.450	57.192	1.274	23.083	34.273	57.356	1.277	— 0·2	3.822	3.831	Epcrjes-Bartfeld
6.697	7.381	1.758	6.689	8.447	2.484	1.871	6.864	8.735	2.569	— 3·3	7.452	7.707	Holics-Gödinger Localbahn
13.860	6.302	9.951	17.045	26.996	2.780	9.769	15.098	24.867	2.564	+ 8·4	8.340	7.692	Keszthély—B.-Szt.-György
60.597	53.880	14.895	115.558	130.453	2.249	13.089	127.500	140.589	2.422	— 7·1	7.747	7.266	Marmaroser Salzb. A.-G.
19.299	12.324	13.404	53.562	66 966	791	12.854	61.063	73.917	874	— 9·5	2.373	2.622	Nagy-Károly—Somkut
20.778	5.120	14.538	16.734	31.272	625	12.593	21.957	34.550	691	— 9·6	1.875	2.073	Segesvár—Szent-Agota
146.759	65.534	154.702	302.018	456.720	1.801	155.370	276.760	432 130	1.704	+ 5·7	5.403	5 112	Számosthal-Bahn
54.110	6.369	12.393	13.412	25.805	915	11.692	20.645	32.337	1.147	— 20·2	2.745	3.441	Szatmár-Erdöder Localbahn
. . .	21.040	. . . .	8.400	8.400	1.474	. . . .	8.400	8.400	1.474	. . .	4.422	4.422	Terret-Kovásznaer Bahn
32.600	54.816	21.832	79.803	101.635	2.369	19.685	78.670	98.355	2.293	+ 3·3	7.107	6.879	Ungthalbahn
31.034	1.605	15.058	4.348	19.406	1.011	13.134	2.260	15.394	916	+ 10 4	3.033	2.748	Zágráb-Samoborer Localb.
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
19.867	23.497	8.142	36.436	44.578	675	6.442	11.918	18.360	278	+ 142·5	2.025	834	Erste Niederungar. landw. Eisenb.-Act.-Ges.
1.267	3.235	650	4.930	5.580	264	800	4 600	5.400	256	+ 3·1	792	768	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Localbahnen.
55.083	16.979	23.887	9.044	32.931	1.206	21.429	7.715	29.144	1.067	+ 11·5	3.618	3.201	Haraszti-Ráczkever Localb.
													In Verwaltung der Südb.
36.056	67.210	35.267	162.956	198.223	1.609	32.317	137.144	169.461	1.378	+ 16·8	4.827	4.134	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
33.742	3.011	17.302	9.442	26.744	1.537	16.187	11.462	27.649	1.589	— 3·3	4.611	4.767	Güns-Steinamanger V.-B.
													In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther E.
51.743	15.850	26.998	36.672	63.670	583	24.767	34.976	59.743	547	+ 6·5	1.749	1.641	Fertövidéker Localbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
42.265	10.059	33.857	33.214	67.071	951	27.754	42.961	70.715	1.003	— 5·2	2.853	3.009	Arvathalbahn
15.592	35.392	12.409	96.423	108.832	3·298	7.955	113.497	121.452	3.680	— 10·4	9.894	11.040	Gölnitzthal-Bahn
9 786	15.329	2.855	8.011	10.866	1.263	3.080	9.769	12.849	1.494	— 15·5	3.789	4.482	Késmark—Szepes-Bélá
16.647	7.461	8.893	11.117	20.010	1·576	3.822	7.893	16.715	1.316	+ 19·7	4.728	3.948	Löcsethal-Bahn
. . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
23.102	23.281	11.392	27.601	38.993	2.785	10.830	30.471	41.301	2.950	— 5·5	8.355	8.850	Poprádthal-Bahn
6.307	10.078	2.882	8.302	11.184	1.017	2.952	9.119	12.071	1.097	— 7·3	3.051	3.291	Szepes-Béla—Podoliner B.
8.286	13.841	3.555	10.930	14.485	1.558	2.842	4.233	7.075	761	— 104·7	4.676	2.283	Szepes Olaszi-S.Varalja
24.408	4.983	9.606	10.217	19.823	935	10.450	10.466	20.916	987	— 5·3	2.805	2.916	Zsolna-Rajecser Localbahn
													In Verwaltung der Szamosthalbahn.
14.859	5.261	15.547	14.496	30.043	383	14.630	19.736	34.366	438	— 12·9	1 149	1 314	Zsibó-Nagybánya

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate April		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen: 1902				1901		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates April	
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer			
	1902	1901										1902	1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	129·9	129·9	32.500	6.900	21.800	10.100	31.900	246	32.963	254	— 3·1	129·9	129·9
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	42.100	6.900	32.800	20.600	53.400	368	54.555	376	— 2·1	145·0	145·0
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·4	59·4	5.800	2 200	3.700	6.500	10.200	172	10.485	177	— 2·8	59·4	59·4
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	26.200	4.700	20.700	15.100	35.800	330	37.272	343	— 3·8	108·6	108·6
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	14.300	3.000	8.000	5.500	13.500	163	13.651	165	— 1·2	82·7	82·7
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	88·3	88·3	8.500	2.900	5.000	7.100	12.100	137	12.424	141	— 2·9	88·3	88·3
Bihárer Vicinalbahnen	177·8	177·8	31.500	6 000	28.000	19.900	47.900	270	47.786	269	+ 0·4	177·8	177·8
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	9.800	2.300	5.200	4.300	9.500	164	9.995	173	— 5·2	57·8	57·8
Brassó-Háromszéker Localbahnen	104·6	104·6	32.300	15.100	25.200	37.000	62.200	595	63.145	604	— 1·3	104·6	104·6
Budapest-Gran Localbahn	98·7	98·7	48.800	43.100	24.400	80.100	104.500	1.059	108.401	1.098	— 3·6	98·7	98·7
Budapest-Lájosmizse Localbahn	63·2	63·2	12.000	3.700	11.300	9.600	20.900	331	21 173	335	— 1·2	63·2	63·2
Csetneckthal-Bahn	23·8	23·8	4.400	5.000	1.500	8.500	10.000	420	9.658	406	+ 3·4	23·8	23·8
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	10.200	1.200	5.500	2.000	7.500	191	7 609	194	— 1·5	39·3	39·3
Debreczin-Füzesabony Localbahn	136·1	136·1	24.500	5.300	16.900	16.900	33.800	248	34.045	250	— 0·8	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	22.900	4.900	12.800	10.700	23.500	414	23.604	416	— 0·5	56·8	56·8
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	340·2	70.000	37.600	46.900	122.500	169.400	498	169.722	499	— 0·2	340·2	340·2
Weissenburger und Tolnaer C.-B.	106·4	106·4	11.500	5.400	9.300	11.700	21.000	197	21.338	201	— 2·0	106·4	106·4
Fclek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	6.400	900	6.200	2.800	9.000	173	9.967	192	— 9·9	51·9	51·9
Félegyháza-Majsaer L.-B.	25·0	25·0	3.600	400	1.700	800	2.500	100	2.838	114	— 12·3	25·0	25·0
Garamberzencze-Léva L.-B.	66·1	66·1	11.600	3.100	8.700	8.100	16.800	254	17.273	261	— 2·7	66·1	66·1
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203 2	34.900	12.100	25.100	33.700	58.800	289	59.897	295	— 2·0	203·2	203·2
Gyula-Fehérvár-Zalathna Localb.	42·1	42·1	5.400	2.500	4.600	6.200	10.800	257	10.879	258	— 0·4	42·1	42·1
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	6 200	1.300	4.400	3.690	8.090	144	8.183	147	— 2·0	55·6	55·6
Szekler Bahn	35·3	35·3	7.000	3.200	5.100	7.100	12.200	346	12.929	366	— 5·5	35·3	35·3
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1.200	300	800	600	1.400	112	1.488	119	— 5·9	12·5	12·5
Honter Localbahn	40·5	40·5	4.600	1.900	3.000	3.700	6.700	166	6.064	150	+ 10·7	40·5	40·5
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	6.900	2.200	5.600	4.400	10.000	185	10.099	187	— 1·1	54·0	54·0
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26·2	26·2	3.800	1.200	1.800	1.800	3.600	137	4.341	166	— 17·5	26·2	26·2
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	6.100	1.500	3.500	2.800	6.300	142	6 446	145	— 2·1	44·4	44·4
Kaschau-Torna Localbahn	59·1	59·1	12.300	5.900	9.200	15.700	24.900	421	25.794	437	— 3·7	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.-B.	38·5	38·5	6.500	600	4.700	1.300	6.000	156	5.462	142	+ 9·9	38·5	38·5
Kecskemet—Tisza-Ugher Localb.	30·4	30·4	4.100	400	2.200	700	2.900	96	2.625	86	+ 11·6	30·4	30·4
Kisküküllöthalbahn	102·1	102·1	8.300	2 200	5.800	5.900	11.700	115	12.408	122	— 5·7	102·1	102·1
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	53·2	9.300	1.400	6 300	2.300	8.600	162	8.230	155	+ 4·5	53·2	53·2
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.100	1.700	300	1.400	1.700	91	1.607	86	+ 5·8	18·7	18·7
Körmend-Németujvárer	23·1	23·1	5.600	700	2.400	1.200	3.600	157	3.668	160	— 1·9	23·1	23·1
Körös-Belovár Localbahn	97·4	97·4	18.400	5.000	11.400	11.300	22.700	233	22.062	227	+ 2·6	97·4	97·4
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	5.300	800	2.900	1.800	4.700	212	5.114	230	— 7·8	22·2	22·2
Lonjathalbahn	114·3	114·3	13.300	4 900	11.600	10.900	22.500	197	21.725	190	+ 3·7	114·3	114·3
Losonczvidéker Localbahn	29·0	. . . .	4.900	4.200	2.100	10.000	12.100	417	. . . .	. . . .	. . . .	29·0	. . . .
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	16.200	12.300	11.800	34.100	45.900	245	46.076	246	— 0·4	187·1	187·1
Ungar. Nordwestbahn	121·6	121·6	23.800	6.200	15.500	14.800	30.300	249	29.573	243	+ 2·5	121·6	121·6
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	110·3	110·3	6.100	3.100	6.100	9.800	15.900	144	17.267	157	— 8·3	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	11.800	4.100	7.700	8.400	16.100	498	16.444	509	— 2·2	32·3	32·3
Mátra-Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	309·8	41.100	20.500	27.100	31.300	58.400	189	58.495	189	0	309·8	309·8
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	5.800	1.200	1.900	1.500	3.400	222	3.260	213	+ 4·2	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	6 500	4.100	3.100	11.500	14.600	357	15.288	374	— 4·5	40·9	40·9
Nagy-Belicz—Privigyc	28·4	28·4	6.500	1.800	4.200	3.300	7.500	264	7.644	269	— 1·9	28·4	28·4
Hermannstadt—Nagy-Disznód	11·9	11·9	3.700	400	1.300	600	1.900	159	1.583	133	+ 19·5	11·9	11·9
Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eisenbahn	51·5	. . . .	12.900	4.800	7.200	7.500	14.700	285	. . . .	. . . .	. . . .	51·5	. . . .
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	15.800	8.800	12.200	20.000	32.200	276	32 118	275	+ 0·4	116·7	116·7
Nógráder Comitatsbahnen	112·4	112·4	24.000	5.200	19.700	18 400	38.100	339	38.224	340	— 0·3	112·4	112·4

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates April												
Beförderte		Einnahmen									Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1902				1901						
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1902	1901	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsb.
116.400	29.700	78.300	49.800	128.100	987	74.418	46.457	120.875	931	+ 6·0	2.961	2.793	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
142.700	23.900	109.000	53.300	185.300	1,278	103.194	74.019	177.213	1.222	+ 4 6	3.834	3.666	Baja-Zombor-Neusatz
25.100	7.600	15.400	14.900	40.300	678	14.839	22.181	37.020	623	+ 8·8	2.034	1.869	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
101.100	19.800	75.900	61 500	137.300	1.264	73.463	64.024	137.487	1.266	— 0·2	3.792	3.798	Bács-Bodrogher Comitatsb.
56.900	15.100	29.400	26.500	55.900	676	29.633	27.152	56.785	687	— 1·6	2.028	2.061	Békés-Csanáder Bahn
39 200	11·000	22.500	22.100	44 600	505	22.186	24.241	46.427	526	— 3 8	1.515	1.578	Bicske—Sárbogárd
116.900	23.200	101.400	84.400	185.800	1.047	96.709	83.179	197.888	1.012	+ 3·5	3.141	3.036	Bihárer Vicinalbahnen
35.400	12 800	19.400	18.100	37 400	647	21.823	19.432	41.255	714	— 9·4	1.941	2.142	Boldvathalbahn
118.700	43 200	92.100	121 900	214.000	2.046	89.505	116.193	205.698	1.967	— 4·0	6.138	5.901	Brassó-Háromszéker L.B.
156.000	186.900	80.300	364.600	384.900	3.900	78.735	311.574	390.309	3.954	— 1·4	11.700	11.862	Budapest-Gran Localb.
38.000	13.000	28.900	35.500	74.400	1.177	36.451	34.520	70.971	1.123	+ 4 8	3.531	3.369	Budapest-Lájosmizse
14.600	21 600	5.000	32.300	37.200	1.567	4.462	35.685	40.147	1.687	— 7·1	4.701	5.061	Csetnekthal-Bahn
64.600	4.600	19.700	9 100	28.800	733	19.683	9.992	29.630	754	— 2·8	2.199	2.262	Debreczin—Nagy-Léta
86.700	32.400	58.100	96.600	143 700	1.137	56.901	96.081	152.982	1.124	+ 1·2	3.411	3.372	Debreczin-Füzesabony
77.800	22.600	44·400	46.100	90.500	1.593	43.717	48.557	92.269	1.624	— 1·9	4.779	4.872	Debreczin-Hajdu-Nánás
253.100	149.100	171.800	505.500	677.300	1.991	166.193	493.178	659.371	1.938	+ 2·7	5.975	5.814	Westungar. Localbahn (Transd. Vicinalb.-A.-G.)
48 800	21 900	41.900	45.700	87.600	823	40.003	45.823	85.826	807	+ 2 0	2.469	2.421	Weissenb. und Tolnaer C.-B.
23.500	6.400	21.200	14.600	34.800	671	20.135	15.627	35.762	689	— 2·6	2.013	2.067	Felek-Fogaraser Bahn
14.300	1.600	6.700	3.300	10 000	400	7.269	3.714	10.982	439	— 8·9	1.200	1.317	Félegyháza-Majsaer L.B.
37.000	12.200	27.100	32 800	59.900	906	26.751	33.175	59.926	907	— 0·1	2.718	2.721	Garamberzencze-Léva L.B
110.900	46.800	80.900	143.300	224.200	1.103	79.713	144.109	223 822	1.101	+ 0·2	3.309	3.303	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
17.000	11.500	14.800	32.100	46 900	1.114	13.695	31.763	45.458	1.080	+ 3·1	3.342	3.240	Gyula-Fehervar-Zalathna
28 600	4.900	19.400	14.600	34.000	612	19.071	14.590	33.661	605	+ 1·1	1.836	1.815	Hegyes-Feketeh.-Palanka
29.500	11.300	20.400	24.400	44.800	1.269	19.709	22.915	52.624	1.207	+ 5·1	3.807	3.621	Székler Bahn
4.100	1.000	2.700	2.600	5 300	424	2.840	2.418	5 258	421	+ 0·7	1.272	1.263	Hidegkut-Gyönk-Tamási
15.300	7.600	10 200	14.800	25.000	619	9.661	16 649	26.310	651	— 4·9	1.857	1.953	Honter Localbahn
24.000	6.900	19.400	16.700	36 100	669	18.186	15.229	33.415	619	+ 8·1	2.007	1.857	Kaposvár-Fonyod
14.300	4.900	7.200	8.000	15.200	580	6.965	7.329	14.294	546	+ 6·2	1.740	1.638	Kaposvár-Mocsolad
25.000	5.300	14.300	9.500	23.900	536	13.903	9.102	23 005	518	+ 3·5	1.608	1.554	Karczag-Tiszafüred
43.000	22.000	32 000	66.000	98 000	1.658	31.071	64.987	96.058	1.625	+ 2·0	4.974	4.875	Kaschau-Torna
24 000	2.200	16.500	4 500	21.000	545	15.655	5.303	20.958	544	+ 0·2	1.635	1.632	Kecskemét-Fülöpszállás
15.400	1 100	8.300	2.900	11 200	370	7.686	2.408	10.094	332	+ 11 4	1.110	996	Kecskemet-Tisza-Ugher
31.000	7.700	21.500	20.600	42.100	412	20.977	20.430	41.407	406	+ 1.5	1.236	1.218	Kis-Küküllöthalbahn
36.200	4.200	23.400	8.300	31 700	596	22.864	7.347	30.211	568	+ 4·9	1.788	1.704	Komorn-Dunaszerdahely
4.800	6.600	1.400	4.900	6 300	337	1.423	5.267	6.690	358	— 5·9	1.011	1.074	Komló—Bakócza-Felsöm.
22.400	2.800	8.600	4.200	12.800	557	8.911	4.449	13.360	581	— 4·1	11.671	1.743	Körmend-Németujvár
62.000	19.700	40.900	44.300	85.200	875	38.269	43.444	81.713	839	+ 4·3	2.625	2.517	Körös-Belovár Localb.
19.600	3 300	10.300	7.700	18.000	811	10 518	8.278	18.796	847	— 4·3	2.433	2.541	Kun-Szt. Márton-Szentes
45.600	16.700	41.900	41.300	83.200	728	38.201	39.403	77.604	679	+ 7·2	2.184	2.037	Lonjathalbahn
16.500	21.700	8.000	34.100	42.100	1.452	. . . . .					4.356	. . .	Losoncz-Videkér L.B.
78.900	42.100	60.300	135.900	196.200	1.049	57.832	132.222	190.054	1.016	+ 3.2	3.147	3.048	Ungarische Südostbahn
88.800	27.400	56.400	71.700	128.100	1.054	53.338	60.790	114.128	939	+ 12·2	3.162	2.817	Ungar. Nordwestbahn
22.100	10.500	21.500	30 700	52.200	473	21.296	33.503	54.799	497	— 4·8	1.419	1.491	Máros-Ludás—Bistritz
41.400	14.400	26.700	30.300	57.000	1.765	25.180	30.752	55.932	1.732	+ 1·9	5.295	5.196	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
145.900	62.100	93.500	134.900	228.400	737	90.028	129.764	219.792	709	+ 3·9	2.211	2.127	Mátra - Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
18.000	4.300	5.700	5.400	11.110	725	6 478	5.483	11.961	782	— 7·3	2.175	2.346	Mezötur-Turkeve
25.500	16 200	12 200	44 300	56 500	1.381	11.707	45.917	57.624	1.409	— 2·0	4.143	4.227	Muránythalbahn
23.000	6.100	13.900	11.600	25.500	898	12.587	12.833	25.430	895	+ 0·3	2.694	2.685	Nagy-Belicz—Privigye
13.000	1.400	4.100	1.900	6.500	505	3.816	1.642	5.458	459	+ 10·3	1.515	1.377	Hermannstadt—N.-Disznod
44.200	16.600	26.300	32.700	59.000	1 146	. . . . .					3.438	. . .	Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eb.
55.500	32.500	44.600	82.700	127 300	1.091	41.080	79.471	120.551	1.033	+ 5·5	3.273	3.099	Grosswardein-B.-Vaskoh
83.100	22 700	66.800	74.200	141.000	1.254	64.536	78.844	143.380	1.276	— 1·7	3.762	3.828	Nógráder Comitatsb.

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate April		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1902				Einnahmen 1901		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates April	
	1902	1901	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer		1902	1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E. .	57·0	57·0	10.000	3.100	7.900	12.000	19.900	349	20.043	352	— 0·9	57·0	57·
Ó-Becse—Neusatz—Titel . . .	102·6	102·6	27.200	1.200	20.400	4.600	25.000	244	25.170	245	— 0·4	102·6	102·
Pancsova-Petrovoszello Localb. .	33·5	33·5	6.300	4.300	5.400	5.500	10.900	324	11.807	351	— 7·7	33·5	33·
Pápa-Csornaer Localbahn . . .	36·4	36·4	8.000	900	3.900	1.500	5.400	148	5.291	145	+ 2·1	36·4	36·
Petroszény-Lupény Localb. . . .	18·1	18·1	10.900	21.900	3.600	28.200	31.800	1.757	32.582	1.800	— 2·4	18·1	18·
Pressburg-Dunaszerdahely L.-B.	44·0	44·0	18.500	3.100	12.200	8.300	20.500	466	21.317	484	— 3·7	44·0	44·
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	34·6	34·6	10.900	3.100	6.300	7.100	13.400	387	13.502	390	— 0·8	34·6	34·
Püspökladány-Füzesgyarmat . .	37·1	37·1	4.900	1.300	2.400	2.400	4 800	129	4.851	131	— 1·5	37·1	37·
Ruma-Klenák Localbahn	30·3	. . . .	5.700	3 100	2.900	7.000	9.900	327	. . . .	. . .	. . .	30·3	. .
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	900	3.300	400	2.600	3.000	172	3 358	193	— 10·9	17·4	17
Somogy-Szobb—Bárcser Bahn .	47·1	47·1	8.700	2.200	4.700	5.100	9.900	208	10.497	223	— 6·7	47·1	47
Oedenburg-Pressburg	92·7	92·7	23.900	3.100	11.700	7.500	19.200	207	18.555	200	+ 3·3	92·7	92
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	8.600	900	4.800	2.700	7.500	189	8.235	208	— 9·1	39·6	39
Szátmar-Nagybányaer L.-B. . .	60·3	60·3	8.400	5.800	8.700	19.400	28.100	466	28 806	478	— 2·5	60·3	60
Szeged — Nagy-Kikinda — Nagy-Becskerek	140·2	140·2	31 500	3.500	28.700	15.900	44.600	318	44.412	317	+ 0·3	140·2	140
Szegzárd-Báttaszék L.B.	19·2	19·2	7.900	400	3.100	700	3.800	198	4.094	213	— 7·0	19·2	19
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély .	34·6	34·6	11.800	900	7.200	2.100	9.300	269	9.795	283	— 4 9	34·6	34
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.-B. .	95·7	95·7	15.900	11.800	10 000	26.100	36.100	377	36.312	379	— 0·5	95·7	95
Szigetvár-Kaposvár	53·5	53·5	7.000	1.000	3.900	1.700	5 600	105	5 092	95	+ 10·5	53·5	53
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	11.100	5.300	12.400	18.100	30.500	283	31.593	293	— 3·4	107·8	107
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	19.400	18.800	17.300	40.100	57.400	474	58.053	479	— 1·0	121·1	121
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza .	65·0	65·0	8.300	1.000	4.900	2.300	7.200	111	7.511	116	— 4·3	65·0	65
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	52·4	52·4	10.800	4.900	9.100	15.100	24 200	462	24.540	468	— 1·3	52·4	5
Steinamanger-Rum L.-B.	21·0	21·0	3.600	600	1.600	500	2.100	100	2.068	98	+ 2·0	21·0	2
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	3.500	800	3.100	1.700	4.800	157	5.300	173	— 9·2	30·6	3
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	11.900	1.300	7 000	3 800	10 800	168	10 940	171	— 1·8	64·1	6
Temesvár-Módos-Temesvár . . .	52·3	52·3	8.100	1.300	7.600	4 800	12.400	237	12.931	247	— 4·0	52·3	5
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos . .	62·9	62·9	12.400	2.100	8.900	5.500	14.400	230	14.532	231	— 0·4	62·9	6
Tisza-Polgar—Nyiregyházá L.-B.	55·8	55·8	7.200	1.200	3.600	2.600	6 200	111	6.422	115	— 3·5	55·8	5
Torontáler Localbahn	350 7	350·7	47.000	10 100	36.200	38.400	74 600	213	76.581	218	— 2·3	350·7	35
Ujszász—Jasz-Apáti	31·6	31·6	7.500	2.900	3.300	4.100	7.400	234	7.580	240	— 2·5	31·6	3
Warasdin-Golubovecer Localb. .	36·5	36·5	5.700	5 800	2.700	6.700	9.400	258	9.645	264	— 2·3	36·5	3
Versecz—Kubin-Dunapart . . .	84·6	84·6	14.100	3.000	10.400	8.600	19.000	225	19.791	234	— 3·9	84·6	8
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	5.600	6.400	6.100	17.700	23.800	448	25.088	472	— 5·1	53·1	5
Vinkovce-Zupanje Localbahn . .	33·7	. . . .	2.900	2.600	2.000	6.600	8.600	255	. . . .	. . .	. . .	33·7	. .
Zolyom-Brezó — Breznóbánya—Tiszolcz Localb.	43·1	43·1	6.300	7.700	3.000	20.800	23.800	552	25.130	583	— 5·3	43·1	4
Zsebely-Csákovar-Bókaer Localb.	48·3	48·3	8.100	1.200	3.400	2.200	5.600	116	5 902	122	— 4·9	48·3	4
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	6.200	4.600	4.200	8.800	13.000	291	13 674	307	— 5·2	44·6	4
Localbahnen zusammen . .	8.334·9	8.190·4	1,979.595	654.279	1,131.418	1,556.427	2,687.845	322	2,661.896	325	— 0·9	8.334·9	8.1
Hauptsumme . . .	17.711·8	17.567·3	5,897.717	2,660.611	5,579.695	13,760.312	19,340 007	1.092	20,048.823	1.141	— 4·3	17.711·8	17.5

Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinischen

Eisenbahnen m

K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105 0	105·0	14 898	6 169	12.523	28.218	40.741	388	41.046	391	— 0·79	105·0	1
Bosnisch-hercegov. Staatsbahnen	770·0	640·0	88.890	62.485	152.320	439.145	591.465	768	551.513	862	— 11·0	770·0	6

Eisenbahn m

Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	114.421	3.668	9.023	5.115	14.138	2.480	14.715	2.582	— 4·0	5·7	5·7

Beförderte Personen (Anzahl)	Beförderte Güter (Tonnen)	Einnahmen 1902 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1902 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1902 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1902 per Kilometer (Kronen)	Einnahmen 1901 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1901 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1901 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1901 per Kilometer (Kronen)	Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1902 (Kronen)	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1901 (Kronen)	Benennung der Eisenbahn
36.900	14.500	29.400	50.000	79.400	1.393	28.225	55.686	83.911	1.472	— 5·4	4.179	4.416	Nyiregyháza—M.-Szalka
104.200	5.500	73.800	22 800	96.600	942	71.746	22.392	94 138	918	+ 2·6	2.826	2.754	Ó-Becse—Neusatz—Titel
23.400	12.800	19.000	18.400	37.400	1.113	18.188	18.819	37.007	1.101	+ 1·1	3.339	3.303	Pancsova-Petrovoszello
28.000	4.900	14.400	7.600	22.000	604	14.418	8.652	23.070	634	— 4·7	1.812	1 902	Pápa-Csornaer Localbahn
35.000	91.600	12.600	129.900	142.500	7.873	12.133	140.767	152.900	8.448	— 6 8	23 619	25.344	Petroszény-Lupény
64 200	12.000	42.400	33.900	76.300	1.734	42.035	34.660	76.695	1.743	— 0·5	5.202	5.229	Pressburg-Dunaszerdahely
40.800	13.900	23.300	28 700	52.000	1.503	22.928	30.049	52.977	1.531	— 1·8	4.509	4.593	P. Tenyö—K.-Szt. Márton
18.100	5.200	8.900	12 700	21.600	582	8.762	11.378	20.050	540	+ 7·8	1.746	1.620	Püspökladány—F.-Gyarmat
20.700	7.200	10.900	15.900	26.800	884	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	2.652	. . .	Ruma-Klenáker Localb.
3.800	20.800	1.800	11.200	13.000	747	1.778	12.298	14.076	809	— 7·7	2.241	2.427	Ruma-Vrdnik
33 500	7.700	18.300	22.000	40.300	856	17.612	19.653	37.265	791	+ 8·2	2.568	2.373	Somogy-Szobb—Barcs
84.800	16.400	39.900	38.600	78.500	847	38.706	39.353	78 059	842	+ 0·6	2.541	2.526	Oedenburg-Pressburg
34.000	3.900	17.800	11.200	29 000	732	17.818	13.018	30.836	779	— 6·0	2.196	2.337	Szatmár-Fehérgyarmat
24 900	20.700	32 200	80 100	112.300	1.863	30.663	79.341	110.004	1.824	+ 2·1	5.589	5.472	Szátmar-Nagybánya
124.700	16.400	97.200	73.600	170.800	1.218	90 384	77.654	168.038	1.193	+ 1·6	3.654	3.597	Szeged — Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek
33.900	1.500	11 500	3.500	15.000	781	11.701	4.171	15 872	827	— 5·6	2.343	2.481	Szegzárd-Báttaszek
43.800	3.600	25.100	7 200	32.300	934	24.888	7.944	32.832	949	— 1·6	2.802	2.847	Szentes—H.-M.-Vasárhely
58.800	46.200	37.800	98.800	136.600	1 427	36 097	95.523	131.610	1.376	+ 3·7	4.281	41.28	Szt. Lörincz-Slatina-Našic
26.100	4.900	15.500	8.500	24.000	449	13.621	8.823	22.444	420	+ 6 9	1.347	1.260	Szigetvár-Kaposvár
37.200	21.400	42.900	70.200	113.100	1.049	41.722	71.735	113.457	1.052	— 0·3	3 147	3.156	Szilágyságer Eisenbahn
59.300	73.800	55.900	148.600	204.500	1.689	52 836	150.882	303.718	1.682	+ 0 4	1.314	1.263	Slavonische Localbahn
30 700	3.600	18.600	9.900	28.500	438	18.166	9.230	27.396	421	+ 4·0	1.314	1.263	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
43 800	17.100	37.000	52.000	89.000	1.698	38.883	51 171	90.054	1.719	— 1·2	5·094	5.157	Steinamanger-Pinkafeld
17 200	2.400	7.900	2.500	10.400	495	7.538	3.127	10.665	508	— 2·6	1.485	1.524	Steinamanger-Rum
12.900	3.300	11 100	7.100	18.200	595	11.490	7.315	18.805	615	— 3 3	1.785	1.845	Temesvár—Buziás
41.500	4.900	26.500	15.300	41.800	652	24.267	15.007	39.274	613	+ 6·4	1.956	1.839	Temesvár—Lippa-Radna
324.00	4.600	28.900	14.700	43.600	832	28.797	16.259	45.056	860	— 3 3	2 496	2.580	Temesvár-Modos
44.700	8.200	32.500	20.200	52.700	838	30.498	21.421	51.919	825	+ 1·6	2.514	2.475	Temesvár—N.-Szt. Miklos
25.700	3.900	14.000	11.100	25.100	450	14.376	11.006	25.382	455	— 1 1	1.350	1.365	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
181.000	44.000	138.300	152.700	291.000	830	129.792	148.217	278 009	793	+ 4·7	2 490	2.379	Torontáler Localbahn
27.700	14.400	12.200	18 300	30.500	965	12.332	21.796	34.128	1.080	— 10·6	2.895	3 240	Ujszász—Jasz-Apáti
20.900	21.300	10.200	27.100	37.300	1.022	9.423	27.717	37.140	1.018	+ 0·4	3.066	3.054	Varasdin-Golubovec
56.200	12 900	39.900	35.000	74.900	885	38.541	37.053	75 594	894	— 1 0	2 655	2.682	Versecz—Kubin-Dunapart
21.300	22.000	22.500	51.900	74.400	1.401	22.542	55.864	78 406	1.477	+ 5·1	4.203	4.431	Vinkovce-Brčka
9.100	6.900	6.700	17.900	24.600	730	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.190	. . .	Vinkovce-Zupanje
25.800	33.200	11.400	77.100	88.500	2.053	10.934	91.376	102.310	2.374	— 13·5	6.159	7.122	Zolyom-Brezó—Breznób—Tiszolcz Localb.
32 000	4.100	12 900	7.300	20.200	418	11.747	8.111	19.858	411	+ 1·7	1.254	1.233	Zsebely-Csákovár-Bóka
22.600	21.900	15 000	41.000	56.000	1.262	14.470	46.729	61.199	1.372	— 8·0	3.786	4.116	Zsitvathal-Bahn
7,336.808	2,560.526	4,113 245	6.117.001	10,230.246	1 227	3,884.733	6,072 698	9,957.431	1.216	+ 0·9	3.681	3.648	**Localbahnen zusammen**
9,438.792	10,795 156	19,748.917	58,891.348	78,640.265	4.440	19,209.618	62,237.281	81,446.899	4.637	— 4·2	13 320	13.911	**Hauptsumme**

Eisenbahnen im Monate April 1902.

Dampfbetrieb.

51.303	22.295	41.971	108.741	150.712	1.435	37.318	112.293	149.611	1.425	+ 0·7	4.306	4.274	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
303.224	236.161	438.181	1,636.494	2,074.675	2.691	350.565	1,640 618	1,991.183	3.111	— 13·0	8 082	9.333	Bosn.-Herceg. Staatsb.

elektrischem Betriebe.

473.196	15.845	35.939	21.083	57.022	10.009	31.411	22.753	54.164	9 502	+ 5·0	30.012	28.506	Stadtbahn in Sarajevo

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung eines Nachtragtarifes.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass am 1. Juli 1902 zu dem auf sämmtlichen Linien ihres Netzes giltigen Localgebührtarife (Theil II) und zum Kilometerzeiger der II. Nachtrag in Kraft tritt. Diese Nachträge enthalten die Aenderung, bezw. Ergänzung einzelner Bestimmungen, die Aenderung, bezw. Ergänzung einzelner Ausnahmetarife, die Einbeziehung der Stationen Bosna-Brod, Brod, Jasenovac a. d. Save, Mitrovicz, Mitrovicz-Szávapart, Samac und Zimony in den Verkehr der Peagelinie Sziszek—Zágráb und demzufolge die Aenderung der Kilometer dieser Stationen, bezw. die Ergänzung der Stationstarife für Bosna-Brod, Zágráb und Zimony mit den Frachtsätzen der bezüglichen Relationen, die Kilometer, bezw. Frachtsätze der neu eingerichteten Stationen und Druckfehler-Berichtigungen.

— (Eröffnung der Station „Allios" als Viehverladebahnhof.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die Station „Allios" der in ibrem Betriebe stehenden Localbahn Temesvár-Józsefváros—Allios—Maria-Radna als Viehverladebahnhof, und zwar im allgemeinen Verkehre für Rinder und im Borstenviehverkebre für Ladungen mit der Bestimmung für Budapest eröffnet wurde.

— (Begünstigungstarife für Transporte von natürlichem Eis.) Die Direction der kgl. Uugarischen Staatsbahnen verlautbart, dass bis auf Weiteres natürliches Eis aus Hochgebirgsgegenden und Gebirgsseen in vorschriftsmässiger Verpackung in beliebigen Mengen, in unverpackter Verladung aber in dem Falle auf den Linien ihres eigenen Netzes, als auch den von ihr betriebenen Localbahnen als Eilgut zu begünstigten Tarifsätzen befördert wird, wenn wenigstens 2000 kg per Frachtbrief aufgegeben werden. Der kgl. ungarische Handelsminister, über dessen speciellen Auftrag diese Begünstigung gewährt wird, hat auch die Directionen der Privatbahnen mit autonomem Tarifbemessungsrechte aufgefordert, zu Gunsten der Eisverfrachtung ähnliche Begünstigungen zu gewähren.

— (Ministerialerlass behufs Verlegung der Heizhäuser und des Kohlenbahnhofes der Station Budapest-Nyugoti-pályaudvár [Westbahnhof].) Der kgl. ungarische Handelsminister hat in einem an die Budapester hauptstädtische Communalverwaltung gerichteten Erlasse diese verständigt, dass er im Sinne des G.-A. XXX ex 1897 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73 ex 1897) im Zusammenhange mit der Verlegung der Werkstätten des Budapester Westbahnbofes (früher Centralbahnhof der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) nunmehr auch die Verlegung der dortigen Heizhäuser und des Kohlenbahnhofes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 96 ex 1901) beschlossen und die sofortige Ausführung beider Arbeiten angeordnet hat. Die Heizhäuser werden im äusseren Bereiche des IV. Bezirkes, der Kohlenbahnhof an der Grenze des Extravillans nächst der Station Angyalföld der linksuferseitigen Donaustrecke der Budapester Verbindungsbahn erbaut, ferner die durch diese Umbauten erforderlich gewordene Verlegung der Einfahrtsgeleise der Hauptlinie Budapest—Nyugoti-pályaudvár—Marchegg (—Wien) in der Weise durchgeführt werden, dass selbe in der Richtung gegen den Rákosbach seitwärts gerückt werden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate April.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates April folgende Bahnstrecken eröffnet:

Am 1. April die 2·35 km lange Strecke Eidelstedt Ost—Eidelstedt Staatsbahnhof der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn für den Güterverkehr; am 4. April die Theilstrecke Wesseling Rheinwerft—Godorf—Sürth der Rheinuferbahn (Köln-Bonner Kreisbahnen) mit der Station Sürth für den Güterverkehr; am 20. April die 17 km lange normalspurige Nebenbahn Reutlingen-Gönningen der württembergischen Localeisenbahnen für den gesammten Verkehr; an dieser Nebenbahn liegen folgende Verkehrsstellen: Reutlingen Personenbahnhof, Reutlingen Güterbahnhof, Gminder'sche Fabrik (Haltepunkt nur für Arbeiterzüge), Betzingen (Personenhaltepunkt), Ohmenhausen (Bahnhof), Mähringen (Bahnhof), Gomaringen (Bahnhof), Bronnweiler Bahnhof) und Gönningen (Bahnhof); ausgeschlossen von der Beförderung sind Sprengstoffe und schwere Fahrzeuge, zu deren Ver- und Entladung eine Stirnrampe erforderlich ist; sämmtliche Stationen sind für die Annahme und Auslieferung von Gütern, sowie für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und lebenden Thieren eine halbe Stunde vor und eine halbe Stunde nach Eintreffen jedes fahrplanmässigen Zuges geöffnet; ferner am 23. April die 26·5 km lange normalspurige Kleinbahn Garssen-Bergen für den Personen-, Güter- und Viehverkehr; diese Kleinbahn schliesst in der Station Garssen an die kgl. Preussischen Staatsbahnen an; die leitende Dienststelle der Kleinbahn in Angelegenheit der Wagenbenützung ist die Bahnverwaltung in Bergen b. Celle; an der neuen Kleinbahn liegen die Verkehrsstellen Garssen (Anschlussstation), Scheuen (2·8 km), Altensalzkoth (10·5 km), Eversen (12·5 km), Sulze (14·7 km), Diesten (17·1 km), Beckedorf (20·7 km), Dolmsen (23·4 km), Wohlde (24·6 km) und Bergen (Endstation, 26·5 km); der zulässige grösste feste Radstand für die auf die Kleinbahn Garssen-Bergen übergebenden Eisenbahnfabrzeuge ist unbeschränkt; der zulässige grösste Raddruck beträgt 6000 kg; bei Ladung offener Güterwagen findet das Lademass I Anwendung.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate März.) Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monate März ergibt für 74 Bahnen, die schon im März 1901 im Betriebe waren, Folgendes:

Gesammtlänge 44.942·43 km.

Einnahme	im Ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	pCt.
für alle Bahnen im März 1902					
aus dem Personenverkehre . . .	39,505.456	+ 4,226.189	898	+ 77	+ 9·38
aus dem Güterverkehre . . .	91,515.808	— 5,848.912	2.043	— 181	— 8·14
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1901 bis Ende März 1902					
aus dem Personenverkehre . . .	432,445.020	— 307.186	11.620	— 246	— 2·07
aus dem Güterverkehre . . .	978,967.792	— 37,683.597	25.825	—1540	— 5·63
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Jänner bis 31. December in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende März 1902					
aus dem Personenverkehre . . .	14,739.010	+ 1,208.807	2.292	+ 132	+ 6·11
aus dem Güterverkehre . . .	31,164.049	— 473.229	4.770	— 200	— 4·02

Bei den Mehreinnahmen des Berichtsmonates aus dem Personenverkehre kommt in Betracht, dass das Osterfest im Jahre 1901 in den April, im laufenden Jahre in den März fiel.

— (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate April.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates April folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. April die Haltestelle Schleife im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Halle a. Salle für den unbeschränkten Viehverkehr; Leichen und Fahrzeuge bleiben nach wie vor von der Abfertigung ausgeschlossen; die Station Krottenmühl au der Babnstrecke Rosenheim—Salzburg der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, welcbe bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt war, für den beschränkten Eilgutverkehr (Eilgüter bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg); die Haltestelle Oberrieden an der Bahnstrecke Göttingen—Bebra im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Cassel für den Kleinviehverkehr in einzelnen Stücken; am 8. April die Station Ringleben-Gebesee im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für die Abfertigung von Fahrzeugen aller Art; am 17. April der Haltepunkt Schmiechen-Ort zwischen den Stationen Tbalsteusslingen und Schelklingen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen für den Personenverkehr; ferner am 21. April die Station Mallersdorf zwischen den Stationen Laberweinting

und Niederlindhart an der Bahnstrecke Straubing—Neufahrn der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, welche bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt war, auch für den Stückgutverkehr bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg.

Deutsches Reich. (Betriebseinnahmen der preussisch-hessischen Staatsbahnen im Monate März.) Im März wurden vereinnahmt für Personen Mk. 29,771.000, (gegen das Vorjahr + Mk. 3,085.000), für Güter Mk. 72,443.000 (— 5,025.000) und aus sonstigen Quellen Mk. 6,883.000 (+ 656.000), zusammen Mk. 109,097.000 (— 1,284.000) oder bei einer Länge von 31.413 (+ 623) km auf das Kilometer Mk. 3475 (— 113). Im Jahre 1901/1902 wurden insgesammt erzielt für Personen Mk. 382,818.000 (— 608.000), für Güter Mk. 882,910.000) (— 35,218.000) und aus sonstigen Quellen Mk. 82,575.000 (+ 28.000), zusammen Mk. 1,348,303.000 (— 35,546.000) oder auf das Kilometer Mk. 43.301 (— 1973). Die Einnahmen bleiben damit hinter dem Etatsansatz um mehr als Mk. 80,000.000 zurück.

Preussen. (Ausschreibung und Vergebung der Kleinwohnungsbauten.) Veranlasst durch Klagen aus Kreisen der Bauhandwerker, hat das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten zur Erläuterung der neuerdings hierüber ergangenen Einzelerlässe die kgl. Eisenbahn-Directionen darauf aufmerksam gemacht, dass es nicht zweckmässig und daher zu vermeiden sei, die gesammte schlüsselfertige Herstellung eines Hauses einem Bieter zu übertragen, der nicht selbst Sachverständiger für solche Bauausführungen ist (Handwerksmeister, Architekt u. s. w.). Ob die Arbeiten in ihrer Gesammtheit (schlüsselfertige Herstellung) einem Bausachverständigen oder ob sie getrennt an die einzelnen Handwerksmeister zu vergeben sind, werde wesentlich dadurch bedingt, ob es den Aufsichtsbeamten der Eisenbahn-Verwaltung möglich ist, an Ort und Stelle das pünktliche und zweckmässige Ineinandergreifen der verschiedenen Baugewerbe zu leiten. Ist dies letztere möglich, so sind die Handwerke einzeln zu betheiligen oder auch geeignetenfalls die Arbeiten mehrerer Handwerke vereinigt einem Handwerker zu übertragen. Ist die bahnseitige Leitung aller Arbeiten an Ort und Stelle nicht möglich oder sehr erschwert, so wird es in der Regel unvermeidlich sein, die gesammten Arbeiten an einen einzigen Sachverständigen für solche Bauten zu vergeben; nach Möglichkeit ist aber auch in diesem Falle darauf zu achten, ob er für die zutreffende Mitbetheiligung der einzelnen Handwerker an dem Preise der Arbeit hinreichende Gewähr bietet. Das Ministerium erklärt weiter, von einer ins Einzelne gehenden Anordnung absehen zu müssen, zumal auch örtliche Gepflogenheiten der Bauhandwerker oft von Belang und zu beachten seien. Doch werde den kgl. Eisenbahn-Directionen zur Pflicht gemacht, das berechtigte Interesse der Bauhandwerker ernst im Auge zu behalten.

— (Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Coaks- und Briquettesversandtes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenreviere.) Von den im Rubrbezirke an die Strecken der Eisenbahn-Directionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Coaksereien und Briquettswerken sind vom 8. bis 15. April 1902 in 7 Arbeitstagen 109.518 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15.645 Doppelwagen zu 10 t mit Koblen, Coaks und Briquettes beladen und auf der Eisenbahn versendet worden, gegen 92.021 und auf den Arbeitstag 15.337 Doppelwagen in demselben Zeitraume des Vorjahres bei 6 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 8. bis 15. April auf den Arbeitstag 308 und im Ganzen 17.497 Doppelwagen oder 19 pCt. mehr gefördert und zum Versandt gebracht, als im gleichen Zeitraume des Vorjahres.

In diesem Zeitabschnitt tritt seit Mitte vorigen Jahres zum erstenmale wieder eine Versandtzunahme sowohl im Ganzen als auch arbeitstäglich in die Erscheinung. Die Zunahme ist zwar noch gering, aber umso bemerkenswerther, als sie in eine Zeit fällt, in welcher der Bedarf an Hausbrandkohle erheblich zurückgeht. Ein günstiges Anzeichen für eine Wendung zum Besseren dürfte auch in dem Umstande zu erblicken sein, dass der Bedarf an offenen Wagen für andere Güter als Kohlen, Coaks und Briquettes in der ersten Hälfte des April gegen das Vorjahr ebenfalls gestiegen ist.

Vom 1. bis 15. April sind in $12^1/_2$ Arbeitstagen 186.174 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 14.892 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Coaks und Briquettes beladen und auf der Eisenbahn versendet worden, gegen 169.247 und auf den Arbeitstag 15.386 Doppelwagen in demselben Zeitraume des Vorjahres bei 11 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. April auf den Arbeitstag 494 weniger und im Ganzen 16 900 Doppelwagen oder 10 pCt. mehr gefördert und zum Versandt gebracht, als im gleichen Zeitraume des Vorjahres.

Im Saarbezirke beträgt der Versandt an Kohlen und Coaks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. April 27.913 Doppelwagen gegen 24.859, in Oberschlesien 75.189 Doppelwagen gegen 59.988 und in den drei Bezirken zusammen 289.249 Doppelwagen gegen 254.094, und war demnach im Saarbezirke 3054 Doppelwagen oder 12·3 pCt., in Oberschlesien 15.201 Doppelwagen oder 25·3 pCt. und in den drei Bezirken zusammen 35.155 Doppelwagen oder 13·8 pCt. höher als in demselben Zeitraume des Jahres 1901.

Die Kohlenzufuhr nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 15. April 26.396 und nach dem Dortmunder (Ems-) Hafen 101 Doppelwagen zu 10 t. Für andere Güter als Kohlen, Coaks und Briquettes wurden in der Zeit vom 1. bis 15. April im Ruhrbezirke 38.710 gegen gegen 33.835 offene Wagen im Jahre 1901, mithin 4875 Wagen gleich 14·4 pCt. mehr gestellt und beladen abgefahren.

Vom 16. bis 22. April sind 94.796, auf den Arbeitstag durchschnittlich 15.799 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Coaks und Briquettes beladen und auf der Eisenbahn versendet worden, gegen 100.272 und auf den Arbeitstag 16.712 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. April auf den Arbeitstag 913 und im Ganzen 5476 Doppelwagen oder 5·5 pCt. weniger gefördert und zum Versandt gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Am Sonnabend den 19. April 1902 wurden seit 21. December 1901 zum ersten Male wieder über 16.000 offene Wagen für Kohlen, Coaks und Briquettes gestellt. Die Kohlenzufuhr nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 22. April 1902 16.918 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 22, sowie von anderen Gütern 40 Doppelwagen zu 10 t. Für andere Güter als Kohlen, Coaks und Briquettes wurden in der Zeit vom 16. bis 22. April 1902 im Ruhrbezirk 18.676 gegen 17.921 offene Wagen in der gleichen Zeit des Vorjahres, mithin 4·2 pCt. mehr gestellt und beladen abgefahren.

Preussen. (Verwendung von Steinschlag zur Unterbettung der Schienenstösse.) Der Uebergang von Kiesbettung zur Steinschlagbettung ist in einer Reihe von Fällen auf den preussischen Staatsbahnen in der Weise bewirkt worden, dass zunächst die Stossschwellen und einige der angrenzenden Mittelschwellen in Steinschlag gebettet worden sind, während die Kiesbettung unter den übrigen Schwellen erst später und allmälig durch Steinschlag ersetzt worden ist. Das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat die kgl. Eisenbahn-Directionen beauftragt, alsbald über die Erfahrungen zu berichten, welche mit diesem Vorgehen gemacht worden sind, insbesondere ob daraus etwa Nachtheile für die gleichmässige Erhaltung der Höhenlage der Geleise und für den Gang der Fahrzeuge entsprungen sind, oder ob das Verfahren überwiegende Vortheile bietet, welcher Art diese sind und ob es sich empfehlen würde, es bei grösseren Geleiseumbauten regelmässig anzuwenden.

Bayern. (Einführung von Eilzügen.) Auf den bayerischen Staatseisenbahnen werden von der diesjährigen Sommerfahrordnung an in grösserem Umfange schnellzugmässig verkehrende Züge ohne Erhebung des Schnellzugzuschlages gefahren. Die Züge dieser Art führen zur Unterscheidung von den der Zuschlagspflicht unterliegenden Schnellzügen die Bezeichnung „Eilzüge“. Sie sind im Tarif den Personenzügen gleichgestellt. Es können sonach die für den Personenzug giltigen Fahrkarten ohne Nachzahlung benützt werden. Die Benützung von Arbeiterfahrkarten in den Eilzügen ist in der Regel nicht statthaft, es werden jedoch für einzelne Strecken und Züge Ausnahmen zugelassen. Die betreffenden Züge werden durch Anschlag an den betheiligten Stationen bekannt gegeben.

Die als Eilzüge gefahrenen Züge sind aus den Fahrplänen zu ersehen. Als Eilzüge erscheinen ausser einer grösseren Zahl von neu vorgesehenen Zügen mehrere bisherige Schnellzüge, bei denen die Erhebung des Schnellzugzuschlages in Wegfall kommt, sowie die bisherigen theilweise nicht unwesentlich beschleunigten directen Personenzüge der Hauptbahnstrecken. Hienach werden auch die directen Personenzüge des Münchener Ausflugsverkehres, die auf den hiezu geeigneten Theilstrecken zum grossen Theile

schon bisher mit Schnellzugsgeschwindigkeit verkehrten, als Eilzüge durchgeführt.

Bayern. (IV. Wagenclasse bei den Staatseisenbahnen.) Gegen die Einführung der IV. Wagenclasse bei den bayerischen Staatsbahnen hat sich die Generaldirection zu München in einem Berichte an das vorgesetzte Ministerium ausgesprochen, dessen Inhalt von der „Augsb. Abend-Ztg." wiedergegeben wird. Der betreffende Bericht erörtert in erster Linie die Frage, ob sich im Interesse einer Vereinfachung des Zugsdienstes und des Fahrkartenwesens die Beseitigung der I. Wagenclasse empfehle, kommt aber zu dem Ergebnisse, dass eine solche Massnahme nicht zeitgemäss sei, da sich diese Wagenclasse während der letzten Jahre einer wachsenden Beliebtheit bei den wohlhabenderen Ständen erfreut habe. Auch habe der von der belgischen Eisenbahnverwaltung gemachte Versuch einer Beseitigung der I. Classe zu einem günstigen Ergebniss für den Betrieb nicht geführt, da dort die Einstellung einer Anzahl von Luxuswagen nothwendig wurde, die zu erheblichen Schwierigkeiten Anlass gab. Weiter wird dann ausgeführt, dass der Einführung einer IV. Wagenclasse dieselben betriebsdienstlichen Rücksichten entgegenstehen, welche die Beseitigung der I. Wagenclasse wünschenswerth erscheinen lassen. Ausserdem aber würde sich das Volksbewusstsein in Süddeutschland mit der Einführung der IV. Wagenclasse schwerlich befreunden können. Die bestehende Eintheilung der Wagenclassen wäre somit beizubehalten, dabei aber zugleich darauf Bedacht zu nehmen, dass die sämmtlichen drei Classen nur in denjenigen Zuggattungen mitgeführt würden, bei denen hiefür ein zwingendes Bedürfniss vorliege. Die Einführung einer IV. und die Aufhebung der I. Classe wird also nicht beabsichtigt, jedoch sollen künftighin Luxuszüge nur I. Schnellzüge I. und II., Localzüge II. und III., Vororts-, Markt-, Arbeiter- und Schulzüge nur III. Classe führen. Dagegen sollen in die Eilzüge grundsätzlich alle drei Wagenclassen eingestellt werden, weil die Eisenbahnverwaltung ein Interesse daran hat, diejenigen Reisenden, welche ihr das stärkste Contingent stellen, in rasch verkehrenden und darum für die Verwaltung billigeren Zügen zu befördern.

Während so die grösste süddeutsche Verwaltung sich von Neuem gegen die Einführung der IV. Wagenclasse ausgesprochen hat, werden die wirthschaftlichen und socialen Vorzüge, welche mit der Einführung einer IV. Wagenclasse verbunden wären, in einer von der „Deutschen Eisenbahnbeamten-Ztg." gebrachten Zuschrift besprochen, in der zugleich darauf hingewiesen wird, dass man die Einführung einer IV. Classe nicht etwa als den ersten Schritt zur Aufgabe der süddeutschen Eisenbahnselbstständigkeit betrachten dürfe. Denn auch in Sachsen werde an Wochentagen die IV. Classe seit Jahren geführt, und doch verhalte man sich dort gegen eine Eisenbahngemeinschaft in gleicher Weise ablehnend wie in Süddeutschland. Im Gegentheil werde gerade durch Einführung der IV. Classe in Süddeutschland den Bestrebungen nach einer Eisenbahngemeinschaft in wirksamer Weise entgegengearbeitet werden; denn wenn erst auf allen deutschen Bahnen gleiche Einrichtungen und gleiche Preise bestünden, so würde damit ein Hauptgrund für den engeren Zusammenschluss der Bahnen fortfallen, der jetzt namentlich in der Handelswelt oft und lebhaft betont wurde. [Z. d. V. D. E.-V."]

— (Wagenmangel.) Die Generaldirection der bayerischen Staatseisenbahnen hat, nachdem Mangel an gedeckten Güterwagen eingetreten ist, die Zone für Rückbeladung fremder Wagen dieser Gattung bis auf Weiteres von 80 auf 30 km herabgesetzt und ihren sämmtlichen Bahn- und Güterstationen die äusserste Beschleunigung der Be- und Entladung, wie der Weitersendung der Wagen im beladenen und leeren Zustande, ferner die rascheste Vornahme der Reparaturen und der Desinfectionsgeschäfte, endlich die thunlichste Ausnutzung des gedeckten fremden Wagenmateriales zur besonderen Pflicht gemacht.

— (Miethzinse für Lagerplätze und Gebühren für Benützung von Industriegeleisen.) Da durch den gegenwärtigen wirthschaftlichen Niedergang die Erhebung der im Voraus zu entrichtenden jährlichen Pachtschillinge für bahnärarische Lagerplätze und der Jahresgebühren für Benützung von Industriegeleisen von einzelnen Geschäftsinhabern sehr hart empfunden wird und infolge dessen die Gesuche, diese Gebühren in kürzeren Raten abführen zu dürfen, in jüngster Zeit in erheblichem Masse hervortreten, hat die Generaldirection der bayer. Staatseisenbahnen sich veranlasst gesehen, den Industriellen dadurch entgegen zu kommen, dass sie ihren Eisenbahnbetriebsdirectionen und cassaführenden Dienststellen die Ermächtigung ertheilt hat, den Lagerplatzpächtern und Inhabern von Industriegeleisen auf Verlangen die Vorausbezahlung der betreffenden Jahresbeträge in halbjährlichen und in besonders berücksichtigungswerthen Fällen auch in vierteljährlichen Raten ausnahmsweise zu gestatten.

Bayern. (Betriebseinnahmen der Staatseisenbahnen im Monate März.) Im Monate März wurden bei einer Bahnlänge von 5808 (5785) km befördert 2,281.888 (2,084.309) Personen und 1,461.724 (1,519.062) t Güter. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehre Mk. 3,369.337 (3,044.819), aus dem Güterverkehre Mk. 7,962.004 (8,454.093), aus dem Gepäcksverkehre Mk. 205.450 (190.404) und aus dem Thiertransporte Mk. 281.209 (250.632), zusammen Mk. 11,818.000, gegen Mk. 11,939.918 im gleichen Monate des Vorjahres. Die Gesammteinnahme vom 1. Jänner bis 31. März beziffert sich auf Mk. 31,541.000, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes mehr um Mk. 278.286.

— (Beseitigung von Zugsverspätungen auf den Staatsbahnen.) Da bei Prüfung der Verspätungsursachen sich vielfach ergeben hat, dass bei verspäteten Schnell- und Personenzügen — obwohl ihre Belastung unter der Normalbelastung für die verwendete Maschine zurückblieb — das Fahrpersonal die Fahrzeiten nicht nur nicht kürzte, sondern sogar auf der Strecke noch versäumte, ohne dass besondere Entschuldigungsgründe hiefür vorlagen, hat die Generaldirection der bayer. Staatseisenbahnen mit besonderem Erlasse ihre Eisenbahnbetriebsdirectionen neuerdings veranlasst, den Zugverspätungen mit aller Strenge nachzugehen und Züge, bei denen die Fahrzeiten des Oefteren nicht eingehalten werden, durch maschinentechnische Beamte behufs Aufklärung der ungenügenden Fahrleistung begleiten zu lassen. Des Weiteren wurde den Zug-End- und Locomotivwechselstationen der Auftrag ertheilt, künftighin Verspätungen, die scheinbar auf ungenügende Leistung des Locomotivpersonales oder auch der Maschine zurückzuführen sind, den Betriebswerkstätten sofort nach Ankunft der Züge, womöglich telephonisch, mitzutheilen, damit diese alsbald die nöthigen Untersuchungen anzustellen in der Lage sind; ausserdem wurden auch noch die Betriebswerkstätten zur häufigeren und genauen Prüfung der Geschwindigkeitsmesserstreifen veranlasst und die Stationsbeamten sowohl, wie auch die Zugführer auf die ihnen obliegende Pflicht gewissenhafter, dem thatsächlichen Laufe der Züge entsprechender Fahrberichtsführung hingewiesen.

— (Würzburger Strassenbahn-Actiengesellschaft. Aus dem Geschäftsberichte für 1901.) Dem Geschäftsberichte zufolge ist in dem abgelaufenen Betriebsjahre zum erstenmale das gesammte Netz in seinem vergrösserten Umfange mit 14·7 km Betriebslänge ausschliesslich mit elektrischer Kraft betrieben worden. Infolge der allgemeinen wirthschaftlichen Depression sind die finanziellen Ergebnisse hinter den Erwartungen zurückgeblieben; insbesondere hat sich aber auch ergeben, dass bei der räumlichen Ausdehnung des Strassenbahnnetzes mit einem Einheitstarife von 10 Pfennig, namentlich auch für die nach aussen führenden Linien eine angemessene Rentabilität nicht zu erzielen sein wird, da die Kosten für den von der Stadt gelieferten elektrischen Strom und die sonstigen Betriebsausgaben zu einem so billigen Tarife nicht im Verhältniss stehen. Den Einnahmen von Mk. 255.326 (im Vorjahre Mk. 236.909) stehen Ausgaben von Mk. 249.961 (im Vorjahre Mk. 184.324) gegenüber, so dass sich nur ein Ueberschuss von Mk. 5365 (im Vorjahre Mk. 52.585) ergab. Die Gesellschaft ist deshalb mit der städtischen Verwaltung wegen Einführung anderer Tarife in Verbindung getreten und es ist begründete Aussicht vorhanden, dass für die nach dem Guttenberger Wald und nach Zell führenden Aussenlinien, von welchen speciell die letztere einen starken Verkehr aufweist, schon in der nächsten Zeit ein erhöhter Tarif genehmigt werden wird. Das Erträgniss aus der Verpachtung des Betriebes an die Elektricitäts-Actiengesellschaft vormals Schuckert & Co. in Nürnberg, durch welche den Actionären der Gesellschaft eine Dividende von 6 pCt. garantirt ist, stellt sich wie folgt: 6 pCt. Dividende Mk. 120.000, Tilgungsrücklage Mk. 23.800, Erneuerungsrücklage Mk. 24.805, Tantième des Aufsichtsrathes und Vorstandes Mark 3100, Remuneration für Angestellte Mk. 1000. Die Verhandlungen mit den anschliessenden Gemeinden, nach deren Bezirk eine Verlängerung des Bahnnetzes geplant war, sind im Hinblicke auf die gegenwärtige, allgemeine wirthschaftliche Lage bis auf Weiteres sistirt worden

Dänemark. (Lieferung besonders schwerer Locomotiven für die dänischen Staatsbahnen.) Wie den „Hamb. Nachr." aus Kopenhagen gemeldet wird, haben mehrere deutsche Fabriken schon zahlreiche Locomotiven für die dänischen Staatsbahnen, sowie auch für Privatbahnen im Lande geliefert. Nun sind abermals für den jütischen District der Staatsbahnen — vorläufig auf der Strecke Aarhaus—Fredericia — von der Locomotivfabrik Henschel und Sohn in Cassel

fünf Stück besonders schwere Locomotiven von einem neuen Typus geliefert worden. Die Maschinen, die auf acht Rädern ruhen, gleichen den amerikanischen Locomotiven mit einem enormen ziemlich hoch über den Rädern liegenden Kessel. Während die stärksten Maschinen der Staatsbahnen bisher auf ebener Strecke höchstens 45 Wagenladungen ziehen konnten, sind die neuen Locomotiven imstande, 55 Wagenladungen zu ziehen.

Württemberg. (Verkehr und Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate März.) Im Monate März wurden bei einer Bahnlänge von 1904·15 (1840·48) km befördert: 2,733.972 (2,507.323) Personen, 678.261 (683.258) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehre Mk. 1,516.000 (1,335.645), aus dem Güterverkehre Mk. 2,553.000 (2,578.701), aus sonstigen Quellen Mk. 1,272.000 (1,220.314), im Ganzen Mk. 5,341.000 (5,134.660), mehr gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres Mk. 206.340. Vom 1. April 1901 bis letzten März 1902 betrugen die Einnahmen Mk. 56,263.000, gegen das vorhergegangene Rechnungsjahr Mk. 56,214.990 mehr Mk. 48.010.

Afrika (Aegyptischer Sudan). (Project einer Eisenbahn von Suakim nach Chartum.) Wie der „Köln. Ztg." aus Kairo berichtet wird, soll der Bau einer Eisenbahn von Suakim nach Chartum, der für die wirthschaftliche Erschliessung des Sudans die erste Bedingung ist, nunmehr ernstlich in Angriff genommen werden. Es heisst, die Vermessungen würden im Winter dieses Jahres beendet sein und die ganze Strecke binnen zwei Jahren dem Verkehre übergeben werden können. Das Gelände ist günstig mit Ausnahme eines etwa 24 km breiten Hügelzuges zwischen Suakim und Sinkat. Ueberdies sollen kürzlich ganz in der Nähe der geplanten Bahnlinie, nämlich bei Rosaites und bei Abu-Harras, grösserc Kohlenlager entdeckt worden sein. Bisher kostete infolge der hohen Fracht und vielfachen Umladungen die Tonne englischer Kohle in Chartum etwa Mk. 120, und der Mangel an Brennstoffen bildete ein Haupthinderniss für die schnelle Entwicklung des Sudans. In Aegypten selbst sieht man freilich der Eröffnung der neuen Bahn mit einer gewissen Besorgniss entgegen, da sie zweifellos den bisherigen einträglichen Durchgangshandel mit dem Sudan vernichten wird. Den Hauptgewinn daraus würde Indien ziehen, dessen Industrieerzeugnisse ein neues gewaltiges Absatzgebiet finden würden, da der Wettbewerb europäischer Waaren infolge der Suezcanalgebühren von Mk. 8 für die Tonne sehr erschwert ist. In Aegypten hört man daher vielfach die Ansicht, England vernachlässige die Interessen des Landes zu Gunsten des indischen Reiches.

Schiffahrt.

Ungarische Levante-Seeschiffahrt-Actiengesellschaft. (Vermehrung der Schiffscourse mit Escalen im Schwarzen Meere bis Constantinopel.) Die Direction der Ungarischen Levante-Seeschiffahrt-Actiengesellschaft verlautbart, dass sie im Interesse rascherer Abfuhr der ab Galatz zu verschiffenden Güter österreichisch-ungarischer Provenienz, sowie auch zur Beförderung von Reisenden nach der Westküste des Schwarzen Meeres bis Constantinopel in diesen Relationen zwei neue Schiffscourse eingeleitet hat, in deren Dienst der gesellschaftliche Dampfer „Vaskapu" („Eisernes Thor") eingestellt wurde. Dieser verkehrt monatlich zweimal in beiden Richtungen ab Galatz mit den Escalen Sulina, Constanza (Küstendje), Varna, Burgas und Constantinopel, im gemischten Güter- und Personenverkehre.

Ungarisch-Croatische Seeschiffahrt-Actiengesellschaft. (Vermehrung der Schiffscourse mit Escalen im Quarnero.) Die Direction der Ungarisch-Croatischen Seeschiffahrt-Actiengesellschaft verlautbart, dass vom 1. Juni 1902 an täglich ab Fiume bis Bersec in beiden Richtungen viermal fahrplanmässig verkehrende Schiffscourse mit Escalen in Valasca, Abbazia, Ika, Lovrana, Moschenizze und Bersec eingelcitet wurden, und zwar bei Aufrechterhaltung des bisherigen regelmässigen Verkehres der Localdampfer in der Relation Fiume-Abbazia und vice versa.

Ungarischer Binnenschiffahrtverein in Budapest. (Neuconstituirung des Directionsrathes.) In der unter Vorsitz des Directions-Präsidenten, Geheimen Rath Doctor Alexander Matlecovits, abgehaltenen diesjährigen Generalversammlung des Ungarischen Binnenschiffahrtvereines wurden Ministerialrath Carl Hieronymi zum Director und Ministerialrath Kvassay, Sectionsrath Béla Gunder, Director Richard Rapaich und Oberinspector Desider Radány der Ersten Donau-Dampfschiffahrt (technische Experte), ferner Börserath Julius Klein (commercieller Experte) als Mitglieder des Directionsrathes gewählt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 11. bis 17. Juni 1902.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

11. Juni, *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A).
Dampfer „Almissa", Capitän N. Chersich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

12. „ *) um 8½ Uhr Früh (Bildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän B. Bednarz,
mit Berührung von Pola,† Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsendungen nach Bari.

13. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro),
Dampfer „Flora", Capitän L. Ivancich,
mit Berührung von Rovigno, Pola,† Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Caroher, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

14. „ *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Metcovich", Capitän G. Knezevich,
mit Berührung von Pola,† Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

17. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie),
Dampfer „Leda", Capitän F. Nasso,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7.10 Uhr Früh ankommt.
† Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien.
NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

12. Juni, Dampfer „Venus", Capitän U. Laneve } um
16. „ Dampfer „Venus", Capitän U. Laneve } Mitternacht.

Vergnügungsfahrten nach Venedig.

11. Juni, um Mittag, Dampfer „Metcovich", Capitän G. Knezevich.
15. „ 8 Uhr Früh, Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän B. Bednarz.

Levante und Mittelmeer.

12. Juni, um 11½ Uhr Vorm. (Bildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Habsburg", Capitän A. Leva,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

12. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie B),
Dampfer „Helios", Capitän L. Soich,
mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna und Kustendjè.

15. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B),
Dampfer „Juno", Capitän B. Cobol,
mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Chios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Coustantinopel, Varna, Knstendjè, Sulinà, Galatz und Braila.

17. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Amphitrite", Capitän G. Wessely,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quarauta, Corfu, Patras, Piräns, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medna, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Parga, Sajada, Santa Manra und Prevesa.

19. „ um 11½ Uhr Vorm. (Bildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Cleopatra", Capitän G. Damianovich,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

12. Juni, um 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bombay**),
Dampfer „Erzherzog Franz Ferdinand", Capitän A. Martinolich,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Rangoon und Calcutta.

25. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan),
Dampfer „Nippon", Capitän G. Klausberger,
[von Fiume†) am 21. Juni] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

Brasilien.

10. Juli, Dampfer „. . . . . ", Capitän . . . . . ,
mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.
**) Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.
†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.
Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Statistik des Seeverkehres in China während der Jahre 1900—1901. Eine vergleichende Statistik des Seehandels in China während der letzten beiden Jahre zeigt nahezu eine Verdoppelung des Antheiles der deutschen Flagge von 1900 bis 1901. Weitaus an der Spitze stand nach wie vor die britische Handelsflotte mit einem Verkehr von 26 Mill. Registertons in den 33 chinesischen Vertragshäfen. Die Zunahme im englischen Verkehr gegen das Vorjahr blieb aber hinter der Zunahme, die im deutschen Verkehr zu verzeichnen war, absolut und noch weit mehr relativ zurück. Die deutsche Handelsflotte erschien nämlich im Jahre 1900 erst mit 4 Mill. Tons, im folgenden Jahre aber bereits mit über 7·5 Mill. Tons in den chinesischen Häfen. Während die deutsche Flagge am Gesammthandel mit 15 pCt. betheiligt war, folgte die chinesische erst mit 13 pCt. An der nächsten Stelle stand Japan, dessen Seeverkehr in China von 3·9 auf 5·5 Mill. Tons stieg. Bedeutend war auch das Anwachsen des amerikanischen Verkehres, der zum erstenmale den französischen überholte. Er stieg von 474·500 Tons auf 898.000 Tons, indessen die französische Flagge nur über 733.000 Tons (im Vorjahre 665.000 Tons) wehte. Mit etwa halb so starkem Antheil folgte Russland, das im letzten Jahre den ihm früher überlegenen chinesischen Seehandel der skandinavischen Länder geschlagen hat. [„Dresdner Journal."]

Suezcanal-Gesellschaft. (Aus dem Geschäftsberichte für 1901). Die Gesammteinnahmen im Jahre 1901 weisen gegenüber dem Vorjahre eine Steigerung um 9,670.323 Francs auf und haben das erste Mal den Betrag von 100 Millionen Francs überstiegen. Der weitaus grösste Theil der Verkehrszunahme entfällt auf die Abgaben für den Transit; sie ist umso beachtenswerther, als sie unter normalen Bedingungen erlangt wurde und aus der Beendigung der China-Expedition nur 15 pCt. der Mehreinnahmen herrühren. Die Wasserleitungen von Port Said und Suez erbrachten ein Mehr von Frcs. 35.600 und die Trambahn von Port Said nach Ismaila ein solches von Frcs. 70.952. Dagegen brachte der Finanzdienst infolge der schwächeren Zinssätze für vorübergehende Anlagen und der Mehrkosten für die Rimessen von Aegypten nach Frankreich einen Ausfall von Frcs. 68.469 und die Nebeneinnahmen einen solchen von Frcs. 39.698. Die Betriebsspesen betrugen Frcs. 25,745.998, das ist nur Frcs. 97.734 mehr als im Vorjahre, trotz des gesteigerten Verkehres, ein Beweis, dass derselbe zunehmen kann, ohne dass der Betrieb dadurch wesentlich vertheuert wird. Der Unterhalt des Canals hat immerhin Frcs. 319.550 mehr absorbirt, aber die finanziellen Lasten sind, trotzdem der Obligationendienst infolge der Neu-Emmission von Frcs. 5 Mill. Frcs. 130.000 mehr absorbirte, um Frcs. 229.386 zurückgegangen, da der grösste Theil der Abfindung für die Inhaber der Delegationen im Vorjahre ausgezahlt worden war, wo er sich auf Frcs. 406.936 belief, während diesmal nur Frcs. 55.168 zu reguliren waren. Für den Tilgungsfonds werden Frcs. 2·5 Mill. und für den Versicherungsfonds Frcs. 200.000 verwendet; der Dienst der Titel, welche die consolidirten Coupons repräsentiren, erfordert Frcs. 1,719.953, das Erforderniss für Verzinsung und Tilgung des Capitals stellt sich auf Frcs. 10,080.725, so dass sich die Gesammtausgaben auf Frcs. 40,246.677 stellen und ein Reinertrag von Frcs. 62,875.048 verbleibt, der wie folgt vertheilt wird: Reserve 3 pCt. mit Frcs. 1,886.251, Actionäre 71 pCt. 43,544.800, ägyptische Regierung 15 pCt. Frcs. 9,199.605, Gründerantheile 10 pCt. Frcs. 6,133.070, Verwaltung und Beamte je 2 pCt. gleich Frcs. 1,226.614; der Gewinnvortrag vermindert sich von Frcs. 349.943 auf Frcs. 8036. Die Verwaltung hat sich zu der bedeutenden Erhöhung der Dividende unter Verminderung des Gewinnvortrages und unter geringerer Dotirung des Tilgungs- und Versicherungsfonds (2·70 Mill. gegen 3·50 Mill. Frcs. im Vorjahre) entschieden, weil, wie der „Frankf. Ztg." aus Paris berichtet wird, die Einnahmen der ersten fünf Monate des laufenden Jahres Aussicht auf verstärkte Dotirung bieten. Es ist ferner zu bemerken, dass für die Folge verschiedene Lasten in Wegfall kommen, nämlich der Dienst für die Bons Trentonaires (1·15 Mill. Frcs.), die nunmehr völlig getilgt sind, der Betrag für das Denkmal des Gründers (Frcs. 47.000) und die Zahlungen an die Inhaber der Delegationen, da der Termin für Geltendmachung der Ansprüche Ende 1901 abgelaufen ist. Das Bankconto erhöht sich von 586·68 auf 589·48 Mill. Frcs., das Mobilien- und Immobilienconto von 43·74 auf 45·52 Mill. Frcs., hauptsächlich infolge Anschaffung der neuen Baggermaschine in Port Said. Die verfügbaren Mittel steigerten sich von 81·82 auf 93·85 Mill. Frcs., eine Folge der vermehrten Einnahmen; hievon haben 38·79 Mill. Frcs. für die restlichen Vertheilungen zu dienen. Im Passiv figuriren Capital 200 Mill. Frcs., Obligationenschuld 268·83 Mill. Frcs. (wovon jedoch bereits 48·98 Mill. getilgt sind), Rückstellungen und Abschreibungen 190·94 Mill. Frcs. und Verbindlichkeiten 30·28 Mill. Frcs.

Verschiedene Mittheilungen.

Ungarische Levante-Seeschiffahrt-Actiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 24. Mai 1902 fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Ministerialrath Hugo Kilényi die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der „Ungar. Levante-Seeschiffahrt-Actengesellschaft" statt (vergl. Generalversammlungsbericht pro 1900, „Vrdgs.-Bl." Nr. 82 ex 1901). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1901 zur Verlesung, welcher den Nachweis liefert, dass der Export in ungarischen Gütern via Galatz eine weitere nennenswerthe Steigerung erfahren hat, und dass die Gesammtverschiffung sich im Verkehr mit den levantinischen, italienischen, belgischen, französischen, holländischen und englischen Häfen auf 124.349 t beziffert. Gegenüber diesen günstigen Verkehrsziffern hatte jedoch das finanzielle Ergebniss nicht nur unter der allgemeinen wirthschaftlichen Depression und unter dem Drucke der constant niedrigen Seeraten zu leiden, sondern die in Constantinopel fast das ganze Jahr hindurch anhaltende Pest, respective die damit verbundenen Quarantäne-Massregeln haben derartig bedeutende Verzögerungen in den Ausfahrten der Dampfer hervorgerufen, dass die Geschäftsresultate eine empfindliche Einbusse erfahren mussten. In Bezug auf das Betriebsergebniss wird berichtet, dass nach Dotirung des statutenmässigen Werthverminderungs-Contos mit K 135.330 (welcher sich nunmehr auf K 532.113 erhöht), des Asseeuranz-Reservefonds mit K 23.098·17 (der nunmehr K 102.454·77 ausweist), sowie nach verschiedenen anderen Abschreibungen die Bilanz mit einem Verlustsaldo von K 82.547·33 schliesst. Die „Levante" weist in ihrem Berichte ferner darauf hin, dass heute, wo die Schiffahrts-Gesellschaften fremder Länder sich in den Levantehäfen mehr und mehr auszudehnen suchen, um diese Absatzgebiete Gütern zugänglich zu machen, auch für sie die Nothwendigkeit einer Vermehrung ihrer Dampfer herantritt. Für Ungarn, welches mit einem Aufwande von Millionen das Eiserne Thor regulirte, wäre es ferner von grösster Wichtigkeit, durch Ausdehnung der Schiffscourse nach verschiedenen Richtungen in dem Masse vertreten zu sein, dass dieselbe den ungarischen Verkehr nicht nur nach der Levante, sondern auch nach jenen westlichen Häfen via Galatz zu vermitteln in der Lage sei, der nach dieser Relation naturgemäss gravitirt und nur auf diesem Wege concurrenzfähig gemacht werden kann. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und der Anträge der Direction, ertheilte die Generalversammlung der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium, worauf die Wahlen in diese beiden Körperschaften erfolgten.

Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die nur dem öffentlichen Güterverkehr dienenden 3·07 km langen Verbindungslinien bei Dresden nach dem Dresden-Neustädter Güterbahnhofe der kgl. sächsischen Staatseisenbahnen, welche am 1. Mai 1902 in Betrieb genommen wurden, sind als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

— (Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern.) Das alphabetische Verzeichniss der in der Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern aufgeführten Stationen — Nr. 130 der Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern — ist neu herausgegeben und an die Verwaltungen zur Vertheilung gebracht worden. Das im October 1896 ausgegebene alphabetische Verzeichniss Nr. 130 wird durch das neu herausgegebene Verzeichniss aufgehoben.

Das beste, billigste und dauerhafteste Rostschutzmittel für Eisenconstructionen!

„ROSTINIT" Schuppenfarbe von 672 Dr. J. WERBER

Fabrik: Cornelisgasse 10 WIEN, VI/1 Comptoir: Gumpendorferstr. 63G

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

1. Einbeziehung der Stationen Pontafel und Pontebba.
2. Aufnahme der Station Ternitz in den Ausnahmetarif Nr 14.
3. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 29.

Im Tarife, Theil I, Abtheilung B, sind folgende Nachtragungen vorzunehmen:

Im Waarenverzeichnisse ist bei den Positionen 1558/1445 und 1602/1052 (Seite 79 und 81) in der Rubrik „Ausnahmetarife" die Ziffer „29" einzustellen.

In den Verkehrsleitungsvorschriften, Seite 158, ist nach dem Stationsnamen Pola einzuschalten:

Pontafel	—	—	Pontebba

Im Verzeichnisse 2a [1]), auf Seite 175, ist nach dem Stationsnamen Ponigl einzuschalten:

Pontafel	k.k.St.B.	—	—	—	—	—	—	—	I—VII	—	

Auf Seite 190 hat Ziffer 51 zu lauten:

In Pontebba findet eine Güteraufnahme nach allen im Tarife, Theil II, Heft 1a, enthaltenen, über Pontafel hinaus gelegenen österreichischen Stationen statt.

Eine Aufnahme von Sendungen nach Pontafel loco erfolgt in Pontebba nicht.

Sendungen ab österreichischen Stationen nach Pontebba loco können im directen Verkehre nicht stattfinden; eine Ausnahme hievon bilden Sendungen ab Wien Südbahnhof nach Pontebba loco, deren Abfertigung im directen Verkehre stattfinden kann.

Auf Sendungen ab Pontebba loco nach über Pontafel hinaus gelegenen österreichischen Stationen finden die im Tarife, Theil II, Heft 1a, für die Transitstation Pontebba vorgesehenen Schnittsätze Anwendung.

Im Tarife, Theil II, Heft 1a, ist Folgendes nachzutragen:

Auf Seite 36 und 37 ist die Relation „Pontafel—Pontebba" aufzunehmen, und zwar ist auf Seite 36 nach der Relation „Pola—Cormons" in der ersten Rubrik „Pontafel [1])", in der zweiten Rubrik „Pontebba", und auf Seite 37, gleichfalls nach der Relation „Pola—Cormons", in der vorletzten Rubrik „Pontebba", in der letzten Rubrik „Pontafel [1])" einzustellen; weiters sind daselbst für diese Relation nachstehende Schnittsätze einzustellen:

Eilgut a und b	Frcs. 0·05 [2]) per 100 kg
Sperrige Güter	Frcs. 0·03 [2]) per 100 kg
Stückgutclassen I und II	Frcs. 0·02 [2]) per 100 kg
Wagenladungsclassen, A. B. C. Specialtarife, I, II, III, Ausnahmetarife Nr. 1—10	Frcs. 0·01 per 100 kg

Auf denselben Seiten sind folgende Fussnoten anzubringen:

[1]) Nur für Sendungen, welche nach italienischen, über Pontebba hinaus gelegenen Stationen bestimmt sind; eine Güteraufgabe nach Pontebba loco findet nicht statt.

[2]) In minimo werden Frcs. 0·05 für jede Sendung berechnet.

Im Ausnahmetarife Nr. 14 ist nachzutragen:

Von den nachverzeichneten Stationen	a	b	c	a	b	c	a	b	c
	Nach den Transitstationen								
	Cormons			Peri			Pontebba		
	Frachtsätze in Francs pro 100 Kilogramm inclusive Manipulationsgebühr								
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft									
Ternitz	—	—	—	—	2·22	—	—	1·85	—

Im Ausnahmetarif Nr. 29 ist an entsprechender Stelle einzuschalten:

Laufende Nummer der allgemeinen Waarenclassification		Artikel	Von, bezw. nach den nachverzeichneten Stationen	Nach, bezw. von den Transitstationen								
				Cormons			Peri			Pontebba		
				bei Aufgabe von								
Deutsche Nummer	Italienische Nummer			Stückgut	5000	10.000	Stückgut	5000	10.000	Stückgut	5000	10.000
					Kilogramm			Kilogramm			Kilogramm	
					per verwendeten Wagen und per Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür			per verwendeten Wagen und per Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür			per verwendeten Wagen und per Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür	
				Frachtsätze in Francs per 100 kg inclusive Manipulationsgebühr, bezw. inclusive ungarischer Transportsteuer								
1558	1445	**Mus,** als: Pflaumenmus (Powidl, Lequar) †)	Barcs	—	—	2·09	—	—	—	—	—	—
			Sziszek	—	—	1·63	—	—	—	—	—	—
			Zágráb	—	—	1·43	—	—	—	—	—	—
1602	1052	**Obst,** als: Zwetschken, Pflaumen, getrocknete †)	Barcs	—	—	2·09	—	—	—	—	—	—
			Sziszek	—	—	1·63	—	—	—	—	—	—
			Zágráb	—	—	1·53	—	—	—	—	—	—

Die vorstehenden Ergänzungen, respective Abänderungen treten mit 15. Juli 1902 in Wirksamkeit.

Die im Verordnungs-Blatt Nr. 66 vom 12. Juni 1902 unter fortlaufender Nummer 502 verlautbarte Kundmachung wird hiedurch gegenstandslos.

Wien, am 7. Juni 1902. [511]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband.

(Tarif, Theil IV, Heft 1 und 2 vom 1. Februar 1899, bezw. 1. Juni 1899.)

Abänderung der Tarifbestimmung, betreffend Frachtberechnung für Friesen und Friesbrettchen.

Mit Giltigkeit vom 15. Juni 1902 erhält Ziffer 3 c (Serie II) auf Seite 12 des Tariftheiles IV, Heft 1 und auf Seite 11 des Tariftheiles IV, Heft 2, des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes folgende Fassung:

„c Friesen und Friesbrettchen für Fussböden."

Demgemäss ist die Fussbemerkung unter †) auf Seite 12 (Heft 1), bezw. unter *) auf Seite 11 (Heft 2) zu streichen.

Hierauf finden die in diesen Tarifen enthaltenen Frachtsätze der Serie II allgemeine Anwendung auf die Artikel Friesen und Friesbrettchen zu Fussböden.

Wien, am 7. Juni 1902. [512]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Kohlenverkehr von Stationen der Localbahn Königshan-Schatzlar.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1902 tritt ein neuer Tarif für den inländischen Kohlenverkehr von Stationen der Localbahn Königshan-Schatzlar in Kraft, durch den der gleichnamige Tarif vom 1. September 1900 aufgehoben, bezw. ersetzt wird.

Dieser Tarif enthält Frachtsätze nach Stationen der Böhmischen Commercialbahnen, der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, den Localbahnen Časlau-Zawratetz-Močowitz und Chlumetz-Königstadtl, ferner nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Exemplare des Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 20 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 10. Juni 1902. [513]

Die Direction der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Donau-Umschlagsverkehr via Linz.

Aufnahme der Station Vöcklabruck in den Ausnahmetarif Nr. 7 (Papier, Holzstoff etc.).

Mit Giltigkeit ab 20. Juni 1902 ist in den Ausnahmetarif Nr. 7 (Papier, Pappe, Holzstoff etc.) des vom 1. Mai 1902 giltigen Tarifes für den Donau-Umschlagsverkehr via Linz die Station Vöcklabruck der k. k. österr. Staatsbahnen mit folgenden Frachtsätzen aufzunehmen:

Bis zum Umschlagsplatze					
Serie I			Serie II		
a unter 5000 kg	b 5000 kg	c 10.000 kg	a unter 5000 kg	b 5000 kg	c 10.000 kg
Frachtsätze für 100 kg in Centimes Gold					
63	49	34	63	51	30

Wien, am 12. Juni 1902. [514]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Ausgabe des Nachtrages I zu der vom 1. Jänner 1902 giltigen Zusammenstellung von Frachtsätzen für Kohlen, Kokes etc. von und nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen.

Am 1. Juli 1902 gelangt zu der vom 1. Jänner 1902 giltigen „Zusammenstellung von Frachtsätzen für Kohlen, Kokes etc. von und nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen" der Nachtrag I zur Ausgabe.

Derselbe enthält Berichtigungen und Ergänzungen der Zusammenstellung.

Insofern Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Juli 1902 in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 10 h per Stück zu beziehen.

Wien, am 12. Juni 1902. [515]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Norddeutsch-Sächsischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarif-Heft 2.

Mit 1. Juli l. J. tritt zum Heft 2 des Norddeutsch-Sächsischen Verbandtarifes vom 1. October 1901 der Nachtrag I in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der königl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und bei der unterzeichneten Direction in Wien zum Preise von Mk. 0·15, bezw. 18 h erhältlich.

Wien, am 5. Juni 1902. [516]

Die Direction der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.

Einführung von directen, einfachen Schnellzugsfahrkarten zwischen Wien $\frac{\text{St.E.G.}}{\text{K.F.N.B.}}$ und Cziffer.

Ab 1. Juli 1902 gelangen zwischen Wien Staats- und Nordbahnhof einerseits und Cziffer andererseits über Stadlau, bezw. Gänserndorf-Marchegg directe, einfache Schnellzugsfahrkarten I. und II. Classe zu nachstehenden Preisen zur Einführung:

Von	Nach	Ueber	Schnellzug	
			I. Classe	II. Classe
oder umgekehrt			Fahrpreis in Hellern einschl. Stempel	
Wien $\frac{\text{St.E.G.}}{\text{K.F.N.B.}}$	Cziffer	Stadlau-Gänserndorf-Marchegg	1070	710

Wien, am 12. Juni 1902. [517]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages XII zum Tarifhefte 1.

Mit dem 1. Juli l. J. tritt zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag XII in Kraft. Der Nachtrag enhält unter Anderem Ergänzung der besonderen Bestimmungen, Ergänzung der Ausnahmetarife 4 (Eisen), 6 a (Erze), 21 (Sämereien), 24 (Heu), 34 (Petroleum), 36 (Fleisch), 37 (Melasse), 43 (Eier), 45 (Obst), 46 (Kleesaaten), 49 (Butter), 56 (Holzkohle), neue Ausnahmefrachtsätze für Nähmaschinen (Ausnahmetarif 58) und Jutegarn (Ausnahmetarif 59), neuberechnete Frachtsätze für Eisenerze und Schwefelkiesabbrände (Ausnahmetarife 6 c und 6 d), Aenderung der Anwendungsbedingungen für eine Reihe von Ausnahmetarifen, sowie Berichtigungen. Soweit Tariferhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze und Anwendungsbedingungen noch bis zum 31. Juli l. J. einschliesslich.

Abzüge des Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 15 Pfennig oder 18 Heller zu haben.

Breslau, am 6. Juni 1902. [518]

Kgl. Eisenbahn-Direction.

Magdeburg - Halle - Sächsischer Eisenbahnverband.

Einführung des Tarifnachtrages XV.

Mit 1. Juli l. J. tritt zum Magdeburg-Halle-Sächsischen Verbandtarif vom 1. Februar 1896 der Nachtrag XV in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der königl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und bei der unterzeichneten Direction zum Preise von Mk. 0·15, respective 18 h erhältlich.

Wien, am 5. Juni 1902. [519]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, k. k. priv. Böhm. Commercialbahnen, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Localbahn Swoleňowes-Smečna.

Ausgabe des Nachtrages I zum Ausnahmetarife für obgenannten Kohlenverkehr.

Am 1. Juli 1902 gelangt der Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1902 giltigen Ausnahmetarife für obgenannten Kohlenverkehr zur Ausgabe.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Aenderung von Stationsnamen.
2. Aufhebung von Frachtsätzen.
3. Abgeänderte und neue Frachtsätze.
4. Druckfehler-Berichtigungen und
5. Ergänzungen und Abänderungen des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren.

Insofern Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Juli 1902 in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zum Preise von 20 Hellern per Stück zu beziehen.

Wien, am 12. Juni 1902. [520]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Verlegung der Personenhaltestelle Unter-Tannwald.

Vom Tage der Vollendung des Umbaues der Personenhaltestelle Unter-Tannwald ändern sich die kilometrischen Entfernungen in nachfolgenden Verkehrsbeziehungen:

Unter-Tannwald—Morchenstern-Kleinpolen von 4 km auf 5 km;
„ „ —Tannwald-Schumburg von 2 km auf 1 km;
„ „ —Unter-Morchenstern von 2 km auf 3 km und
„ „ —Wiesenthal a/N. von 7 km auf 8 km.

Wien, am 7. Juni 1902. [521]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn
als betriebführende Verwaltung der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung einer neuen Reexpeditionstabelle, Theil I, unter gleichzeitiger Aufhebung der früher bestandenen.

Mit 1. Juli 1902 werden mehrfache Aenderungen in der bisherigen Verkehrsleitung und damit auch bezüglich der in den einzelnen Lagerhäusern gestatteten Reexpedition eintreten.

Es wird sohin unter Aufhebuung der vom 1. November 1890 giltigen Reexpeditionstabelle, Theil I, eine neue Reexpeditionstabelle, Theil I, zu dem Verbandstarife, Theil II, Heft 1 (Getreide etc.), giltig vom 1. September 1897, und zum Anhang zu den Verbandstarifen, Theil II, Hefte 1 und 2, giltig vom 1. Jänner 1902, ausgegeben, welche bei den betheiligten Verwaltungen und im Wege der betheiligten Stationen zum Preise von 1 Krone für das Stück erhältlich ist.

Wien, am 11. Juni 1902. [522]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiff-Unternehmungen vom 1. Jänner 1894. (Anlage V und Anhang III.) Mit Wirkung vom 1. Juni 1902 werden folgende Aenderungen und Ergänzungen an der Anlage V und am Anhang III vorgenommen:

1. Das dritte Alinea der Ziffer VI der Anlage V zum schweizerischen Transportreglement erhält folgende neue Fassung:
„Phosphorcalcium und Phosphorsesquisulfid werden unter den gleichen Bedingungen wie amorpher Phosphor zur Beförderung angenommen. Die Aufschrift der Kisten hat zu lauten: „„Phosphorcalcium enthaltend““, bezw. „„Phosphorsesquisulfid enthaltend““.
2. Das erste Alinea der Ziffer XXIII der Anlage V zum schweizerischen Transportreglement erhält folgende neue Fassung:
„Die Beförderung von Terpentinöl und sonstigen übelriechenden Oelen, falls dazu nicht luftdicht verschlossene Kessel- (Bassin-) Wagen verwendet werden, desgleichen von Salmiakgeist, von Blutlausgift (einem Gemenge von Schmierseife, Carbolöl und Fuselöl), sowie von Formalin (einem Desinfectionsmittel, das Formaldehyd und Ameisensäure enthält), findet nur in offenen Wagen statt.“
3. In Ziffer 2 des ersten Abschnittes des Anhanges III zum schweizerischen Transportreglement ist nach Ziffer XXII einzuschalten: „XXIII“.

Bayerisch - Schweizerisch - Elsässisch - Südbadische Gütertarife, Theil II, vom 1. Mai 1900. (Ergänzung.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1902 an wird der obgenannte Gütertarif durch die Aufnahme des nachstehenden Ausnahmetarifes ergänzt:

Ausnahmetarif
für
Zucker (Rübenzucker) jeder Art in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für jeden verwendeten Wagen.

nach	von Regensburg	Schweinfurt-Stadt
	Centimes für 100 kg	
Basel	142	135
Schaffhausen	116	130

Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes sind nur anwendbar auf Sendungen aus Deutschland nach der Schweiz, welche ausweislich der Zollpapiere nach der Schweiz oder darüber hinaus bestimmt sind und nicht in das Gebiet des deutschen Reiches zurückkehren. Erfolgt seitens der Empfänger Wiederauflieferung zur Rückbeförderung in das Gebiet des Deutschen Reiches, so wird die nach gegenwärtigem Ausnahmetarife berechnete Fracht auf den nach den Sätzen der allgemeinen Wagenladungsclasse B sich ergebenden Betrag erhöht.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Aufhebung des Ausnahmetarifes 13 für Blei in Blöcken etc.) Der Ausnahmetarif 13 für Blei in Blöcken etc. (Seite 11 des Tarifnachtrages 3) wurde am 1. Juni 1902 ohne Ersatz aufgehoben.

Schweizerisch-Italienische Gütertarife vom 1. November 1900, Theil II, Abtheilung A, Hefte 1 und 2. (Nachträge II.)

Liste von Spediteuren.

Internationales Speditionsbureau
CARO & JELLINEK
Centrale: WIEN, I. Deutschmeisterplatz 4.
Filialen: BUDAPEST, V. Arany János utcza 34.
LEMBERG, Jagiellonska 22.
Specialität: Verkehr nach RUSSLAND, Donau- und Elbeverkehr.
Sammelverkehre nach und von allen Richtungen des In- nnd Auslandes.
Möbeltransporte.
Lagerhaus.

ALFRED DEUTSCH & CO.
REICHENBERG in Böhmen.
Filiale in GABLONZ a. d. N.
Spediteure
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.
Mitglieder der Dentschen Möbeltransport Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagernng von Gütern aller Art. Petrolenmlagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Internationale Transporte
N. KATZNER
Spedition nnd Commission
Podwołoczyska, WOŁOCZYSKA, Brody und RADZIWILOW.
Feste Uebernahmesätze inclusive sämmtlicher Spesen.
Export von Eierkisten, Holzwolle, Schleif- nnd Pflastersteinen.

ANT. FERUS
BUDWEIS
k. n. k. Hofspediteur
Verzollungen, Einlagerung, Transitirungen, Möbeltransport.
Niederlage nnd Vertretung der berühmten Fürstlich Schwarzenberg'schen Graphitwerke.

GERSTMANN & LINDNER
k. u. k. Hofspedltenre,
BRÜNN.
Spedltions-Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn.
Sammelverkehr in eigenen Waggons von und nach WIEN, BUDAPEST, PRAG, REICHENBERG, JÄGERNDORF und TRIEST.
Möbeltransporte in Möbelwagen neuester Construction, Verzollungen, Reexpeditionen und Einlagernngen, Vertreter der Perlmooser Cement-Actiengesellschaft. Lager von Ia Gypssorten nnd feuerfesten Chamotteziegeln.

Internationale Transporte
H. MENDELSOHN
KRAKAU. Gegründet im Jahre 1838.
Filialen: ODERBERG, OŚWIĘCIM, SZCZAKÓWA
Speditions-Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Commercieller Correspondent der k. k. österr. Staatsbahnen für die Linien GALIZIEN und BUKOWINA
Rollfuhrunternehmung der k. k. österr. Staatsbahnen
Mitglied des Deutsch-Oesterreichischen Möbeltransport-Verbandes.

Grassamen

für

Eisenbahndämme und Böschungen,

Parks, Gärten etc. in bekannter zweckentsprechender Qualität. Preislisten zu Diensten.

Samenhandlung

P. Hüttig

I. Weihburggasse 17

Lieferant der k. k. Staatsbahnen, der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der österr. Nordwesthahn, der Aussig-Teplitzer Eisenbahn nnd vieler Bahnhan-Unternehmungen.

Weltausstellung Wien 1873
Fortschrittsmedaille.

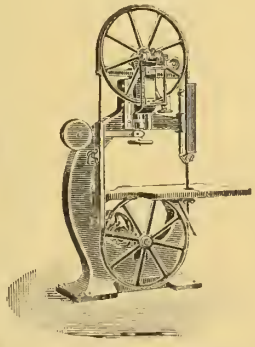
Gegründet 1853.

Weltausstellung Paris 1900
Grand Prix.

G. Topham

Maschinenfabrik und Eisengiesserei
Wien, Favoriten.

Specialitäten: 665



Sägewerks- und Holzbearbeitungsmaschinen in vollkommenster Ausführnng nach uenesten formvollendeten Modellen für alle Zwecke der Holzindustrie.

Dampfmaschinen mit Präcisions-Schieber- und zwangläufiger Ventilsteuerung (Patent Elsner). Über 400 im Betriebe.

Transmissionen mit und ohne Ringschmierlager, sowie auf Maschinen geformte Zahnräder aller Art.

Spindel- nnd Excenterpressen, hydraulische Pressen nnd die zugehörigen Pumpwerke.

Centrale:
Wien, X/1, Gudrunstrasse 11.

Felten & Guilleaume

Fabrik elektrischer Kabel, Stahl- nnd Kupferwerke
Actien-Gesellschaft.

Fabriken in
Wien, Bruck a. d. Mur und Diemlach (Steiermark).

Eisen- und Stahlwerke:
Stabeisen, Stabstahl, Rollenbandeisen.
Eisen- und Stahldrähte blank, verzinkt, verzinnt, verkupfert. Drahtstifte, Nägel, Nieten.
Stacheldraht in allen Sorten, speciell Simplex-Stacheldraht.
Barrièrendrähte mit höchster Festigkeit.
Telegraphen- und **Telephondrähte**
Maschinen-Drahtgeflechte.
Hufstollen. **Packschlösser.**

Drahtseilfabrik:
Förder-, Brems- und Seilbahnseile.
Aufzugs- und Transmissionsseile aus Ia Flusseisen-, Holzkohleneisen- oder Pat.-Gussstahldraht, blank oder verzinkt.
SCHIFFSSEILE.
Tragseile für Luftbahnen in Spiral-Construction, in Patent verschlossener Construction.
Specialität:
Aufzugseile für **Personen-Aufzüge** in gewöhnlicher rundlitziger und in Patent flachlitziger Construction.

Kabelfabrik:
Kupfer- und Bronzedrähte, blank u. verzinnt.
Trolley-Draht.
Installations-Leitungen aller Art.
Telegraphenkabel mit Gummi-, Guttapercha- und Okonit-Adern mit verschiedenen Armirungen.
Telephonkabel mit Papierisolation und Lufträumen.
Bleikabel mit imprägnirter Faser- und Papierisolation mit einem, zwei und drei Leitern, concentrisch und verseilt, für Hoch- und Niederspannungsnetze, Gleichstrom, Wechselstrom, Drehstrom.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1337	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Schieferthon, roh gebrannt oder geröstet, lose oder in Säcken verpackt	Altkladno Buschtěhrad Dnby Kladno Strebichowitz-Viuaritz	Eisenberg i. d. Pfalz	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg per Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 15. Juni 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil II, Heft 9 (Ausnahmetarif 33), des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 1·54 1·54 1·53 1·52 1·69		Im Kartirungswege		
				Rakonitz					1·52 Mark	1·44 Mark	0·08 Mark			
1338	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Trebern, getrocknete	Gmunden Redl-Zipf	Gross-Rieberau	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 15. Juni 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil II, Heft 3, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 1·41 1·41		Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
1339	k. k. österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Milchkannen, leere, retourgehend	Seidowitz	Dux A.T.E.	Aufgabe als Eilgut und Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	43 Heller		Im Kartirungswege		
				Dux A.T.E.	Seidowitz					34 Heller				

Fortlaufende Nummer	1	1340	1341	1342
Die Publication erfolgt von der	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
und im Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	Localbahn Chrudim-Holitz
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Papier des Ausnahmetarifes Nr. 5 (im Rückvergütungswege), Serie B, C und D, des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Jntegarne (ein- oder zweidrähtige) und Jntegewehe	Bruchsteine und Schotter
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Grodek, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Pulsnitz / Königsbrück, Bahnhof	Borohradek transit / Morawan transit
nach	5	Galati transito, Station der Rumänischen Eisenbahnen	Brünn St.E.G. / Rumburg / Schimitz / Zwittau	Altholitz / Holitz / Plátěnitz / Řoweň / Trauerdorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Bei Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen à 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür, unter Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 5 (im Rückvergütungswege) des directen österr.-ungar.-rumänischen Verbandstarifes vorgesehenen Bestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens ad a) 5.000 kg ad b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Die Sendungen müssen unter der Adresse des Bezirksausschusses in Holitz zur Aufgabe gelangen und zum Baue von Strassen bestimmt sein
und gilt in der Zeit	7	vom 20. Juni 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	vom 17. Juni 1902 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. April 1900	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Februar 1900	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	291 Centimes, Serie B, C, D	Directe Frachtsätze bestehen nicht	8 Heller / 9 Heller / 8 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	258 Centimes, Serie B, C, D	Pfennig a) 249 / b) 193 / 53 / 42 / 249 / 193 / 217 / 193 / 227 / 200 / 259 / 200 / 64 / 50 / 259 / 200	6 Heller / 7 Heller / 6 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	33 Centimes, Serie B, C, D		2 Heller / 2 Heller / 2 Heller
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Siehe die einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes		
Besondere Bemerkungen	14			Der in der Publication im Verordnungs-Blatt Nr. 145 ex 1901 unter Post 3282 kundgemachte ermässigte Frachtsatz von 6 h per 100 kg erscheint hier einbezogen und wird die citirte Publication sohin mit 26. Juli 1902 aufgehoben

Fortlaufende Nummer	1	1343	1344	1345
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Oesterr. Nordwestbahn
von der Namen der	3	betheiligten Verwaltungen		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Folgende Artikel laut Güterclassification des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes: Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—5, sofern dieselben nach Ausnahmetarif 2 a), b) und c) tarifirt werden; Geräthe, landwirthschaftliche, der Pos. G—5 b 1), c 2) und d); Maschinen und Maschinentheile der Pos. M—14 a) und c); Metallwaaren der Pos. M—20	Bahnmaterialien und Einrichtungsgegenstände	a) Steine der Classe C, b) Steine des Specialtarifes 3
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Liebstadtl †)	allen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Wostromer
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Brody (Bhf.) transit; Granica transit, bezw. Szczakowa transit; Nadbrzezie Landungsplatz transit*); Nowosielitza (Bhf.) transit; Podwołoczyska (Bhf.) transit	Časlan, Leschtina und Swětla	Chlumetz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für a) unter 5.000 kg; b) mindestens 5.000 kg, c) „ 10.000 kg } per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Tarifbestimmungen für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
und gilt in der Zeit	7	vom 20. Juni 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902
Bezeichnung	8	Tarif, Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Bestehen keine directen Verbandsfrachtsätze	Verschieden	Heller: ad a) 21, ad b) 18
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	Heller: a) 288, b) 246, c) 210; a) 157, b) 133, c) 114; a) 255, b) 208, c) 177; a) 318, b) 299, c) 254; a) 317, b) 272, c) 231	Verschieden	Heller: ad a) 11, ad b) 11
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11		30% Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des Localtarifes rücksichtlich der Strecken der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. mit der Massgabe, dass eine Minimalgebühr von 8 Hellern per 100 kg verbleibt	Heller: ad a) 10, ad b) 8
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gescheben muss	13		Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen die Banleitung der Localbahn Swětla-Ledeč-Kácow als Empfänger erscheinen muss, längstens bis Ende Februar 1903	
Besondere Bemerkungen	14	†) Hiedurch werden die im Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 57 vom 22. Mai 1902 sub fortl. Nr. 1208 enthaltenen Frachtsätze von Liebstadtl nach den österreichisch-russischen Grenzstationen ausser Kraft gesetzt. *) Die Frachtsätze nach Nadbrzezie Landungsplatz transit finden nur im Rückvergütungswege auf Grund der im Tarife, Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr enthaltenen Bestimmungen Anwendung	Die Transporte müssen nachweislich zum Baue der Localbahn Swětla-Ledeč-Kácow bestimmt sein. Das Zugeständniss kann von anderen Parteien nicht in Anspruch genommen werden	Die Steine müssen zu Trottoirs oder zur Reparatur von Uferböschungen bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss das Gemeindeamt in Chlumetz als Empfänger erscheinen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich hezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (heziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1346	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz des Specialtarifes 2	Raitz	Königsfeld	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Theil II, Heft 2 zum Localtarif	Heller 42	Heller 33	Heller 9	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Butschowitz					45	35	10			
1347	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Borohradek	Lobositz St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Theil II, Heft 2 zum Localtarif	Verschieden	80 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1348	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Chamottesteine	Ober-Bris	Brünn (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife, bezw. Tarif, Theil II, Heft 3, des Oesterr. Eisenbahnverbandes	Verschieden	Heller 132	Im Kartirungswege			Das Anfladen obliegt dem Absender. Das Abladen der Gasretorten wird durch die Bahnanstalt besorgt. Das Abladen der übrigen Artikel obliegt dem Empfänger
				Radotin Wran	Brünn (St.E.G.)					95 114				
			Feuerfeste Ziegel und Platten aus Thon	Ober-Bris	Brünn (K.F.N.B. oder St.E.G.)					137				
				Radotin Wran	Brünn (St.E.G.)					95 114				
			Thon, auch Schieferthon, rob, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt, lose oder in Säcken	Ober-Bris	Brünn (K.F.N.B. oder St.E.G.)					134				
				Radotin Wran	Brünn (St.E.G.)					122 141				
			Sand, lose	Ober-Bris	Brünn (K.F.N.B. oder St.E.G.)					112				
				Radotin Wran	Brünn (St.E.G.)					113 123				
			Gasretorten	Ober-Bris	Brünn (K.F.N.B. oder St.E.G.)					153				
				Radotin Wran	Brünn (St.E.G.)					122 141				
			Chamottemörtel	Ober-Bris	Brünn (K.F.N.B. oder St.E.G.)					134				
				Radotin Wran	Brünn (St.E.G.)					122 138				

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg				
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1349			a) Locomotive, verladen, und b) Fahrbetriebsmittel, andere, verladen	Klagenfurt S.B. transit	Völkermarkt-Kübnsdorf	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und beladenen Wagen. Die Sendungen müssen für die Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel bestimmt und an Organe derselben adressirt sein. Das Abladen obliegt dem Empfänger	vom 1. Juli 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	a) 28 Heller b) 33 Heller	a) 14 Heller b) 17 Heller	a) 14 Heller b) 16 Heller	Im Kartirungswege		
1350			Holz nach dem Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes a) des in der Rubrik 6 genannten Tarifes	Hauenstein-Warta, Klösterle, Pürstein	Annaberg i. S., Bärenstein b. Weipert, Buchbolz i. S., Cranzahl, Grünstädtl, Scharfenstein, Schönfeld b. Annaberg, Waltersdorf b. Buchbolz, Wiesenbad, Wilischthal, Wolkenstein, Zschopau	Aufgabe als Frachtgut und Abfertigung nach den Bestimmungen und Frachtsätzen des Tarifes, Theil II, Heft 5, für den Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband vom 1. März 1898 nebst Nachträgen	bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1902	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 5, vom 1. März 1898 nebst Nachträgen	Verschieden	Verschieden	2 Pfennig	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe, welche vom Versender bis längstens Ende Februar 1903 vorzulegen sind	
51														

Südbahn-Gesellschaft | **Buschtěhrader Eisenbahn**

Buschtěhrader Eisenbahn

Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902, gelangt hinsichtlich der Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn für die zur Erweiterung der Fischconservenfabrik in Schmiedeberg nach der Station Schmiedeberg (B.E.B.) bestimmten Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach der Station Schmiedeberg (B.E.B.) bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarifes XII des vom 1. Jänner 1898 gültigen Localgütertarifes, Theil II, dieser Bahn festgesetzte Tarifermässigung unter den in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
44	Nr. 117 vom 5. October 1901	2043	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Brennholz, Schleifholz etc. etc.	Stationen der Localbahn Cilli-Wöllan	Stationen der Localbahn Cilli-Wöllan	Die neben angeführte Frachtermässigung wird dahin abgeändert, dass an Stelle des Artikels „Schleifholz" nachstehende Artikelbezeichnung zu treten hat: „Holz der Pos. H—19, Ziffer 7, des Tarifes, Theil I." Gültig ab 1. Juli 1902	

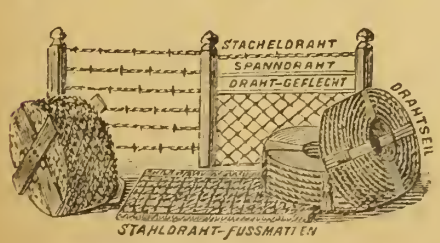
Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
52	Nr. 115 vom 14. December 1901	3250	K. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Unterdranburg-Wöllan	Kohlen, mineralische	Wöllan	Unterdranburg	Der Frachtsatz in Colonne 9 ist von 340 auf 270 h, der Nachlass in Colonne 11 von 140 auf 70 h zu berichtigen	

Praktische und billige Einzäunungen.

Joh. Meerkatz, Wien, VII/I, Neubaugasse 68

k. u. k. Hoflieferant und ausschl. priv. Sieb- und Drahtwaarenfabrik



offerirt verzinkten Stahl-Stacheldraht eigener Erzeugung für Wildparke, Viehweiden, Obstgärten etc., ferner alle Gattungen Drahtgeflechte, Wald-, Wiesen-, Park- und Garteneinfriedungen, Volièren, Hühnerhöfe, Fenstergitter, Wurfgitter, Blumen- und Raseneinfassungen. Drahtmatratzen solidester Construction.

Illustrirte Kataloge, sowie Kostenvoranschläge gratis und franco.

Coursbuch für die Beförderung von Vieh und Fleisch auf den österr. Eisenbahnen.

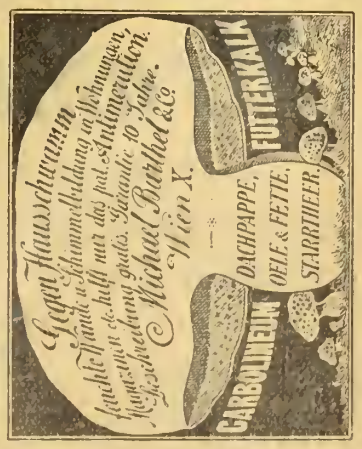
Dasselbe erscheint im Mai und October jeden Jahres und ist mit Rücksicht auf Inhalt und Anordnung ein äusserst willkommenes Nachschlagebuch für den Gebrauch der Viehverfrachter und sonstiger Interessenten, sowie der Eisenbahnorgane. Zu beziehen durch die

Administration

Otto Maass' Söhne, Wien

I. Wallfischgasse 10

zum Preise von K 1·— und bei Postbezug zum Preise von K 1·20 per Ausgabe.



H. R. Heinicke, Wien

III. Marxergasse 6.

Special-Geschäft für

Fabrik-Schornsteinbau und Dampfkessel-Einmauerungen,

einschlägige Reconstruchonen und Reparaturen.

Prospecte und Kostenanschläge spesenfrei.

Erbauen des höchsten Schornsteines der Erde von 140 m Höhe.

Der seit **1807** schon bekannte und als Specialität berühmte

Becher'sche Karlsbader Englisch-Bitter

ist der beste aller Magenliqueure. Ueberall käuflich. Vielfach prämiirt. Firma beachten, da viele werthlose Nachahmungen angeboten werden. **Johann Becher**, Liqueurfabrik, Karlsbad in Böhmen 691. Vertreter in Wien: **Carl Zechmeister**, XVIII. Gentzgasse 19.

Wilhelm Beck & Söhne, Wien

k. u. k. Hof-Uniformen- und Uniformsorten-Fabrikanten

Fabrik: VI 2, Hirschengasse 25

Centralbureau: VIII/1, Langegasse 1.

Leistungsfähigstes Etablissement für die Herstellung von Lieferungsmonturen, Kappen und Kürschnerwaaren für Eisenbahnen, Verkehrsanstalten, Finanz- und Sicherheitswachen, Veteranen, Feuerwehren etc. etc.

Illustrirte Kataloge frei.

Königshofer Cementfabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Hegelgasse 8, offerirt 677

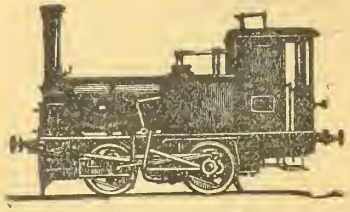
Schlacken-Cement

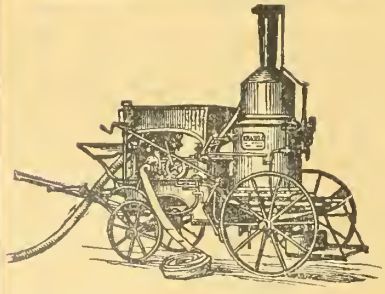
in stets gleichmässiger, insbesondere auch bei den **Wiener Communalbauten,** sowie bei den bedeutendsten Eisenbahnbauten **(Jeschken-Tunnel, Elbe-Brücke der Aussig-Teplitzer Bahn)** etc. im weitesten Umfange erprobter Qualität zu billigsten Preisen. — Anfragen und Bestellungen erledigt umgehend die Direction der **Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Hegelgasse 8.** Telephon 9265.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.





653

Locomotiven

für

Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft,

LOCOMOBILEN

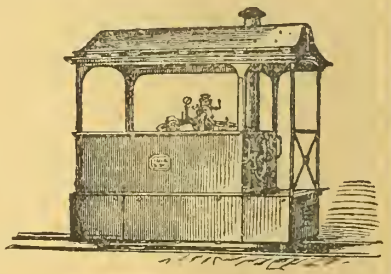
von 2—12 Pferdekraft.

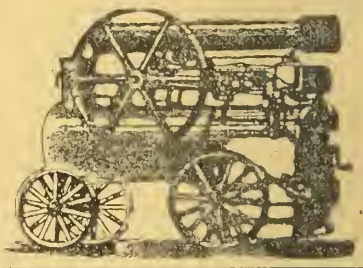
Dampf-Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.





Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Krahne

Personen- und Lastenaufzüge, hydraulische Maschinen, Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben und Schiebebühnen, Waggons und Waggonets, Eisengüsse etc. etc. 667

liefert: Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Simmering vormals H. D. Schmid.

Zur coulanten Besorgung aller im **Coursblatte** notirten **Effecten und Valuten** bestens empfohlen:

Wechselstube des Bankhauses

Schelhammer & Schattera

Gegründet 1832.

WIEN

I. Bezirk,

Stefansplatz Nr. 11

Parterre

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Die Längen

der für den

öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen

mit Dampf- (auch elektrischem) Betriebe

in den

im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern

(einschliesslich Liechtenstein)

am 31. December 1901.

Buch- und Kunstdruckerei Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Laut Nr. 71 des „Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt“, Jahrgang 1901, betrug die Länge der mit Dampf und sonstigen mechanischen Motoren betriebenen Eisenbahnen Oesterreichs, inclusive Liechtenstein (mit Ausschluss der Schleppbahnen), am Schlusse des Jahres 1900, und zwar:

Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) . . . . . 19.536·992 km
Betriebslänge . . . . . 19.799·667 km

Im Laufe des Jahres 1901 sind nachstehende Längen hinzugekommen:

I. Neu eröffnete Bahnstrecken.

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge)	Betriebslänge im Ganzen *)	Tag der Betriebseröffnung	Betriebstage	Im Jahre 1901 sind durchschnittlich im Betriebe gestanden
	Kilometer			Anzahl	Kilometer
Oesterreichische Eisenbahnen.					
A. Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung.					
a) K. k. Staatsbahnen.					
Freudenthal – Klein-Mohrau	17.144	17.066	31. Mai	215	10·053
b) Privatbahnen.					
α) Auf Rechnung des Staates.	.	.	.	.	.
β) Im Namen der Commission für Verkehrsanlagen in Wien.					
Wiener Stadtbahn: Donaucanal-Linie	5·874	5·632	6. August	148	2·284
„ „ Verbindungscurve	1·235	1·415	6. August	148	0·574
γ) Auf Rechnung sonstiger Eigenthümer.					
Kimpolung-Dorna watra (Theilstrecke Kimpolung—Valeputna)	18·839	18·984	9. Jänner	357	18·412
Chlumetz-Königstadtl	12·831	13·659	9. Mai	237	8·869
Sattledt-Grünau (Almthalbahn)	30·035	30·091	23. Mai	223	18·384
Neuhof-Weseritz	23·547	23·954	2. Juni	213	13·979
Lambach-Haag a. H.	21·884	26·266	23. Juli	162	11·658
Kolin-Čerčan mit der Abzweigung Rattay-Kácow: Zweite Theilstrecke Neuhof a. d. S. – Kolin	31·997	32·624	6. August	148	13·228
Zweiglinie Rattay—Kázow	15·469	15·205	6. August	148	6·165
Hinter-Třebaň—Lochowitz	26·543	26·561	30. August	124	9·023
Schönwehr-Elbogen	15·314	15·196	7. December	25	1·041
B. K. k. Staatsbahnen im fremden Betriebe.					
a) Im fremden Staatsbetriebe.	.	.	.	.	.
b) Im Betriebe der Direction der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen.					
Süddalmatinische Staatsbahnen:					
Uskoplje-Gravosa	14·451	16·546	16. Juli	169	7·661
Dolnja-Glavska—Zelenica	52·232	53·433	17. Juli	168	24·594
c) Im Privatbetriebe.	.	.	.	.	.
C. Privatbahnen im Privatbetriebe.					
a) Hauptbahnen und in deren Eigenthum stehende Localbahnen.	.	.	.	.	.
b) Selbstständige Localbahnen mit Ausnahme der im Staatsbetrieb befindlichen.					
Lundenburg-Eisgrub	7·858	12·163	17. November	45	1·500
Zillerthalbahn: Theilstrecke Fügen—Zell a. d. Ziller	14·050	14·124	24. Februar 26. Mai 21. Juli	311—164	9·772**)
Fürtrag . .	309·303	322·919	.		157·197

*) Gesammtlänge der eigenen, in Betrieb übernommenen und gemeinsam benützten Bahnstrecken.
**) Mittel.

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge)	Betriebslänge im Ganzen *)	Tag der Betriebseröffnung	Betriebstage	Im Jahre 1901 sind durchschnittlich im Betriebe gestanden
	Kilometer			Anzahl	Kilometer
Uebertrag . .	309·303	322·919	.	.	157·197
c) Zahnradbahnen.	.	.	.	.	.
d) Dampftramways.	.	.	.	.	.
e) Drahtseilbahnen.	.	.	.	.	.
f) Elektrische Bahnen.					
Gesellschaft der Brünner elektr. Strassenbahnen:					
Kröna-Dornichgasse-Kumrowitz	1·533	1·415	2. Februar	333	1·291
Schlachthof-Kröna - Eichhorngasse-Lažanskyplatz .	5·072	4·979	2. Februar	333	4·542
Bau- und Betriebsgesellschaft für städt. Strassenbahnen in Wien:					
Wiedner Hauptstrasse-Matzleinsdorferstrasse . . .	1·807	1·807	25. Februar	310	1·535
Heugasse bis Einmündung Fasangasse	1·432	1·432	4. März	303	1·189
Taborstrasse-Innstrasse: Zweite Theilstrecke . . .	1·399	1·536	7. März	300	1·262
Sechskrügelgasse-Rasumofskygasse: Rochusgasse-Sofienbrückengasse	0·897	0·866	11. März	296	0·702
Krakauer Tramway-Gesellschaft:					
Bahnhof-Pódgorzer Brücke	2·754	2·733	16. März	291	2·179
Ringplatz-Lobzower Mauthschranken	1·667	1·626	16. März	291	1·296
Prag-Visočan-Lieben:					
Neu-Balabinka– Böhm.-Mähr. Maschinenfabrik . .	0·730	0·668	30. März	277	0·510
Bau- und Betriebsgesellschaft für städt. Strassenbahnen in Wien:					
Hausenstrasse - Lerchenfelderstrasse - Thaliastrasse-Montleartstrasse	4·204	4·166	20. Mai	226	2·580
Grazer Tramway-Gesellschaft:					
Lendplatz-Gösting	4·224	4·100	23. Mai	223	2·505
Prager elektrische Strassenbahnen:					
Chotekgasse-Kleinseitering-Podbrücke: Ergänzungsstück Route Bolzanagasse-Pilsnergasse	0·351	0·311	25. Mai	221	0·188
Erste Theilstrecke: Chotekgasse - Molostranské námesti	0·812	0·812	17. Juni	198	0·440
Nationaltheater-Franzensbrücke-Pilsnergasse . . .	1·645	1·610	17. Juni	198	0·873
Zweite Theilstrecke der Linie Chotekgasse-Podbrücke-Molostranské námesti-Podbrücke	0·628	0·604	24. Juni	191	0 317
Grazer Tramway-Gesellschaft:					
Carl Morregasse-Wetzelsdorf	2·241	2·186	29. Juni	186	1·114
Bau- und Betriebsgesellschaft für städt. Strassenbahnen in Wien:					
Universitätsstrasse-Neuwaldegg: Erste Theilstrecke Hernals-Dornbach	1·585	1·585	2. Juli	183	0·795
Schwarzenbergplatz-Centralfriedhof: Erste Theilstrecke St. Marxer Linie-Simmeringer Remise . .	1·023	1·023	3. Juli	182	0·510
Stubenring-Landstrasse Hauptstrasse: Zweite Theilstrecke Invalidenhaus-Landstrasse Hauptstrasse	2·317	2·272	3. Juli	182	1·133
Erdbergstrasse und Pendelgeleise Stubenring . .	1·647	1·647	3. Juli	182	0·821
Babenbergerstrasse - Mariahilferstrasse - Hietzing: Erste Theilstrecke Babenbergerstrasse-Rudolfsheim	3·554	3·554	18. Juli	167	1·626
Fesztgasse	0·330	0·330	5. August	149	0·135
Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf	12·930	12·907	7. August	147	5·198
Bau- und Betriebsgesellschaft für städt. Strassenbahnen in Wien:					
Ottakringerstrasse - Roosensteingasse - Taubergasse-Einmündung Hernalser Hauptstrasse	2·278	2·239	8. August	146	0·896
Universitätsstrasse - Neuwaldegg: Zweite Theilstrecke Universitätsstrasse-Hernals	3 311	3·311	8. August	146	1·324
Prager elektrische Strassenbahnen:					
Ziskow - Kreuzherrnstrasse: Erste Theilstrecke Kreuzherrnstrasse-Beim Bulgaren	1·822	1·822	25. August	129	0·644
Laibacher elektrische Strassenbahnen:					
Südbahnhof-Unterkrainer Bahnhof	3·220	3·174	6. September	117	1·017
Rathhausplatz-Garnisonsspital	2·012	1·939	6. September	117	0·622
Verbindungscurve	0·044	.	6. September	.	.
Fürtrag . .	376·772	389·573	.	.	194·441

*) Gesammtlänge der eigenen, in Betrieb übernommenen und gemeinsam benützten Bahnstrecken.

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge)	Betriebslänge im Ganzen*)	Tag der Betriebseröffnung	Betriebstage	Im Jahre 1901 sind durchschnittlich im Betriebe gestanden
	Kilometer			Anzahl	Kilometer
Uebertrag . .	376·772	389·573	.	.	194·441
Bau- und Betriebsgesellschaft für städt. Strassenbahnen in Wien:					
Breitegasse-Burggasse	1·471	1·471	25. September	98	0·395
Stadiongasse-Josefstädterstrasse	1·486	1·355	25. September	98	0·364
Bellaria-Breitegasse-Stiftgasse	1·097	0·964	27. September	96	0·254
Prager elektrische Strassenbahnen:					
Tešnow-Bělskistrasse	1·515	1·478	10. October	83	0·336
Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien:					
Schwarzenbergplatz-Centralfriedhof: Zweite Theilstrecke Schwarzenbergplatz-St. Marxer Linie und Betriebsbahnhof Simmering-Centralfriedhof . .	6·567	6·204	16. October	77	1·309
Margarethenplatz-Heugasse	2·014	2·014	22. October	71	0·392
Prager elektrische Strassenbahnen:					
Žižkow-Kreuzherrnstrasse: Zweite Theilstrecke Nakvasovagasse-Žižkow-Bulgaren	1·789	1·715	28. October	65	0·141
Nationaltheater-Kreuzherrnstrasse	0·587	0·558	28. October	65	0·099
Verbindungscurven diverser Linien	0·287	.	28. October	.	.
Bau- und Betriebsgesellschaft für städt. Strassenbahnen in Wien:					
Schwarzspanierstrasse-Getreidemarkt	2·407	2·337	16. November	46	0·295
Aspernbrücke-Praterstrasse-Lagerhaus	2·467	2·335	23. November	39	0·249
Laxenburgerstrasse-Trostgasse	1·620	1·582	26. November	36	0·156
Schottenring-Obere Augartenstrasse-Kaiser Josefstrasse-Praterstern	2·225	2·103	7. December	25	0·144
Grazer Tramway-Gesellschaft:					
Hauptstrasse-Sackstrasse-Wickenburggasse	0·788	0·770	9. December	23	0·048
Verbindungscurve	0·028	0·028	9. December	23	0·002
Graz-Andritz: Erste Theilstrecke Wickenburggasse-Mauth-Steinbruch	2·175	2·075	9. December	23	0·131
Bau- und Betriebsgesellschaft für städt. Strassenbahnen in Wien:					
Universitätsstrasse Neuwaldegg: Dritte Theilstrecke Dornbach-Neuwaldegg	1·299	1·105	10. December	22	0·067
Babenbergerstrasse Hietzing: Zweite Theilstrecke Rudolfsheim-Hietzing	2·150	1·911	12. December	20	0·105
Wallfischgasse-Schwarzenbergplatz	0·428	0·428	14. December	18	0·021
Neueröffnete Bahnstrecken: Zusammen . .	409·172	420·006	.	.	198·949

*) Gesammtlänge der eigenen, in Betrieb übernommenen und gemeinsam benützten Bahnstrecken.

II. Längenänderungen bestehender Bahnen im Laufe des Jahres 1901.

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge +	Baulänge −	Betriebslänge +	Betriebslänge −	Anmerkung
	Kilometer				Die Längenänderung trat ein:
1. Oesterreichische Eisenbahnen.					
A. Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung.					
a) K. k. Staatsbahnen.					
Galizische Carl Ludwig-Bahn:					
Dembica-Rozwadów	0·028	.	.	.	infolge Richtigstellung der Kilometrirung.
Sobów-Nadbrzezie	0·159	.	.	.	infolge nachträglicher Fixirung des Baulängenendes.
Galizische Transversalbahn:					
Oświęcim-Podgórze	0·013	.	0·011	.	infolge Richtigstellung der Kilometrirung.
Sucha-Skawina	.	0·386	.	.	wegen geänderter Einfahrt in die Station Skawina.
Grybów—Stróże—Neu-Zagórz	.	0·006	.	.	wegen Einlegung einer kürzeren Abzweigungsweiche.
Zagorzany-Gorlice	0·046	.	0·010	.	wegen Aenderung der Ausfahrt in der Station Zagorzany und Verschiebung der Aufnahmsgebäudemitte in Gorlice.
Jasło-Rzeszów	0·004	.	.	0·013*)	wegen geänderter Einfahrt in die Station Rzeszów und *) wegen Verschiebung der Aufnahmsgebäudemitte Rzeszów.
Verbindungscurve mit der Carl Ludwig-Bahn bei Rzeszów	.	0·003	.	0·003	infolge geänderten Anschlusses an das Doppelgeleise Krakau-Lemberg.
Nadbrzezie-Weichselumschlag	.	0·161	.	.	infolge Umbaues der Station Nadbrzezie.
Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau):					
Littitz-Nürschan	.	0·195	0·198	.	infolge Richtigstellung auf Grund des Längenoperates.
Tarnow-Leluchow (ungar. Grenze)	.	.	.	0·001	infolge Richtigstellung des Nullpunktes der Kilometrirung in Tarnów.
Elbogen-Neusattl-Station Elbogen Stadt	0·058	.	0·020	.	anlässlich der Einmündung der Localbahn Schönwehr-Elbogen.
b) Privatbahnen.					
α) Auf Rechnung des Staates.	.	.	.	.	
β) Im Namen der Commission für Verkehrsanlagen in Wien.	.	.	.	.	
γ) Auf Rechnung sonstiger Eigenthümer.					
Dolina-Wygoda	0·285	.	0·266	.	infolge neuerlicher Feststellung der Eigenthumsgrenzen und Richtigstellung der Kilometrirung.
Kolomeaer Localbahnen:					
Kolomea-Sloboda rungurska	.	.	0·020	.	infolge Umbaues des Aufnahmsgebäudes in der Station Kolomea und Verschiebung der Aufnahmsgebäudemitte.
Modřan-Čerčan-Pisely	.	.	0·009	.	infolge Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Čerčan anlässlich der Einmündung der Localbahn Kolin-Čerčan.
Strakonitz-Winterberg-Wallern	.	0·010	.	.	infolge rechnerischer Richtigstellung.
Wittmansdorf-Ebenfurth	.	0·010	.	.	infolge Umbaues der Station Sollenau.
B. K. k. Staatsbahnen im fremden Betriebe.	.	.	.	.	
Fürtrag . .	0·593	0·771	0·534	0·017	

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge +	Baulänge −	Betriebslänge +	Betriebslänge −	Anmerkung
	Kilometer				
Uebertrag . .	0·593	0·771	0·534	0·017	Die Längenänderung trat ein:
C. Privatbahnen im Privatbetriebe.					
a) Hauptbahnen und in deren Betriebe stehende Localbahnen.					
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn:					
Localbahn Kremsier-Zborowitz	0·001	.	.	0·007	infolge Oberbauumstaltung in der Station Kremsier.
Ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn:					
Komotau-Eger	0·064	.	.	.	zufolge Erweiterung des Bahnhofes Eger und Verlängerung der dem Gemeinschaftsdienst dienenden Hauptgeleise.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:					
Zasmuek-Bečwar	0·080	.	.	.	infolge Erweiterung der Station Beèwar anlässlich der Einmündung der Localbahn Kolin-Cerčan.
b) Selbstständige Localbahnen mit Ausnahme der im Staatsbetriebe befindlichen.					
K. k. priv. Böhm. Commereialbahnen:					
Křinec-Königsstadtl	0·272	.	0·001	.	anlässlich der Einmündung der Localbahn Chlumetz-Königstadtl.
Saitz-Tscheitsch-Göding	.	.	.	0·070	infolge Adaptirung des Wohngebäudes zum Aufnahmsgebäude.
c) Zahnradbahnen.	.	.	.	.	
d) Dampftramway.					
Wiener Localbahn-Actiengesellschaft:					
Verbindung mit der Linie Hetzendorf—Kaiser-Ebersdorf k.k.St.B.	.	.	0·235	.	infolge Richtigstellung des Längenoperates.
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft . . .	.	.	.	.	
Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz	.	0·012	0·051	.	infolge Umbaues der Bahnlinie auf elektrische Traction.
Mähr.-Ostrau Localbahnhof — Ostrawitzabrücke	.	0·028	.	0·075	
Verbindungscurve mit dem Frachtenbahnhofe der Ferdinands-Nordbahn	0·002	.	0·017	.	infolge Richtigstellung des Längenoperates.
e) Drahtseilbahnen.	.	.	.	.	
f) Elektrische Bahnen.					
Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien:					
Wallgasse-Vorgartenstrasse	0·389	.	0·389	.	infolge Umbaues verschiedener Linien, Aenderung der Anschlüsse und Beseitigung von Provisorien.
Schleifengeleise Mariahilferstrasse . . .	.	0·180	.	0·180	
Schleifengeleise Erzherzog Carl-Platz . .	.	0·374	.	0·374	
Radetzkybrücke-Prater Hauptallee . . .	.	0·008	.	0·008	
Gumpendorferstrasse-Kepplerplatz . . .	.	0·001	.	0·001	
Fürtrag . .	1·401	1·374	1·227	0·732	

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge		Betriebslänge		Anmerkung
	+	−	+	−	
	Kilometer				
Uebertrag . .	1·401	1·374	1·227	0·732	Die Längenänderung trat ein:
Eschenbachgasse-Gumpendorferstrasse . .	0·204	.	0·086	.	infolge Umbaues verschiedener Linien, Aenderung der Anschlüsse und Beseitigung von Provisorien.
Invalidenstrasse-Laxenburgerstrasse . . .	0·050	.	0·050	.	
Invalidenstrasse-Hintere Zollamtsstrasse .	.	.	0·037	.	
Kärnthnerstrasse-Altes Landgut	0·105	.	0·116	.	
Wipplingerstrasse-Viriotgasse	0·157	.	.	0·097	
Rundlinie durch den V.—X. Bezirk . . .	0·009	.	0·009	.	
Praterstrasse Abzweigung	.	0·088	.	0·088	
2. Ausländische Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete.	.	.	.	.	
Summe . .	1·926	1·462	1·525	0·917	
Die Längenänderungen der bestehenden Bahnen ergaben sonach im Ganzen:					
Bei der **Baulänge** eine Zunahme von . .	0·464	.	.	.	
Bei der **Betriebslänge** eine Zunahme von	.	.	0·608	.	

III. Gesammtlänge der für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen am Schlusse des Jahres 1901.

Die Gesammtlänge der öffentlichen, mit Dampf und sonstigen mechanischen Motoren betriebenen Eisenbahnen Oesterreichs, inclusive Liechtenstein (mit Ausschluss der Schleppbahnen), betrug am Schlusse des Jahres 1901, und zwar:

Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) . . . . . 19.946·628 km
Betriebslänge . . . . . 20.220·281 „

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge)				Betriebslänge					Anmerkung
		im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig: im Inlande	darunter zwei- od. mehrgeleisig: im Auslande	der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	
		Kilometer									
	1. Oesterreichische Eisenbahnen.										
	A. Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung.										
	a) K. k. Staatsbahnen.										
1	**Arlberg-Bahn** (Innsbruck-Bludenz)	135·184	.	11·629	.	135·802	.	0·478 [1]	136·280	.	[1] In der Station Innsbruck gemeinsam mit der S.B.
	Peagestrecke Wörgl-Innsbruck	.	.	.	.	.	.	59·563 [2]	59·563	.	[2] Eigenthum der Südbahn-Gesellschaft.
	Zusammen	135·184	.	11·629	.	135·802	.	60·041	195·843	.	
2	**Bärn-Andersdorf—Hof**	11·484	.	.	.	11·041	.	.	11·041	.	
3	**Barzdorf-Jauernig** (Localbetrieb)	5·169	.	.	.	5·192	.	.	5·192	.	
4	**Beraun-Duschnik**	15·259	.	.	.	15·490	.	.	15·490	.	
5	**Böhmisch-Mährische Transversalbahn**										
	Wessely-Neuhaus-Iglau	92·328	.	.	.	92·774	.	0·157 [3]	92·931	.	[3] Im Bahnhofe Iglau gemeinsam mit der Oe.N.W.B.
	Obercerekve-Tabor	68·794	.	.	.	69·433	.	.	69·433	.	
	Tabor-Pisek	59·021	.	.	.	59·780	.	.	59·780	.	
	Putim-Ražice	2·727	.	.	.	3·317	.	.	3·317	.	
	Horaždovic-Klattau	57·825	.	.	.	58·233	.	.	58·233	.	
	Janovic-Taus	31·033	.	.	.	31·680	.	.	31·680	.	
	Zusammen	311·728	.	.	.	315·217	.	0·157	315·374	.	
6	**Böhmische Westbahn**										
	Prag-Reichsgrenze (Furth)	183·250	.	.	.	183·682	6·721 [4]	.	190·403	.	[4] Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Anfnahmsgehände Furth Eigenthnm der Kgl. B.St.B.
	Chrast—Stupno-Břas—Radnitz	16·541	.	.	.	16·435	.	.	16·435	.	
	Zusammen	199·791	.	.	.	200·117	6·721	.	206·838	.	
7	**Braunau-Strasswalchen** (Localbetrieb)	36·489	.	.	.	36·662	.		36·662	.	
8	**Budweis-Salnau** (Localbahn)	71·543	.	.		71·348	.	.	71·348	.	
9	**Chodau-Neudek** (Localbahn)	15·157	.	.	.	15·084	.	.	15·084	.	
10	**Chodorów-Podwysokie**	42·245	.	.	.	42·592	.	0·752 [5]	43·344	.	[5] In der Station Chodorów gemeinsam mit der L.Cz.J.E.
11	**Czernowitz - Nowoselitza - Reichsgrenze (Russ.-Nowoselitza)** (Localbahn)	31·406	.	1·335	.	31·406	.	5·174 [6]	36·580	.	[6] Von der Einmündnng nächst der Station Czernowitz bis Mitte Anfnahmsgehände daselbst (1·690 km) gemeinsam mit der L.Cz.J.E. Von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgehände Russisch-Nowosielitza 3·484 km lang (österr. Spurweite), gemeinsam mit der R.S.W.B.
12	**Dalmatiner Bahn**										
	Spalato-Knin (Localbetrieb)	102·969	.	.	.	102·043	.	.	102·043	.	
	Perković-Slivno-Sebenico (Localbetrieb)	21·683	.	.	.	21·509	.	.	21·509	.	
	Zusammen	124·652	.	.	.	123·552	.	.	123·552	.	

13	**Dniester-Bahn**									
	Chyrów-Stryj	100·169	.	.	.	100·518	.	0·423 [7])	100·941	.
	Drohobycz-Borysław	11·430	.	.	.	11·576	.	.	11·576	.
	Verbindungsgeleise mit der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn in Chyrów	0·811	.	.	.	0·811	.	.	0·811	.
	Zusammen .	112·410	.	.	.	112·905	.	0·423	113·328	.
14	**Donau-Uferbahn** (Nussdorf—Stadlauer Brücke—Kaiser-Ebersdorf) (Localbetrieb)	13·501	.	6·928	.	13·644	.	.	13·644	.
15	**Dux-Bodenbacher Eisenbahn**									
	Dux-Ladowitz—Bodenbach	51·823	.	.	.	51·800	.	0·031 [8])	51·831	.
	Verbindungsgeleise nächst Dux	0·347	.	.	.	0·347	.	0·034 [9])	0·381	.
	Verbindungscurve gegen das Aufnahmsgebäude der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bodenbach	0·779	.	.	.	0·813	.	.	0·813	.
	Schleppbahn zur Elbe [10])	1·514	.	.	.	2·048	.	.	2·048	.
	Ossegg-Komotau	34·291	.	.	.	35·198	.	0·031 [11])	35·229	.
	Verbindungscurve nächst Ossegg	0·926	.	.	.	0·984	.	.	0·984	.
	Zusammen .	89·680	.	.	.	91·190	.	0·096	91·286	.
16	**Eisenerz-Vordernberg** (Zahnrad- u. Adhäsionsbahn) (Localbahn)	19·498 [12])	.	.	.	19·764	0·189 [13])	.	19·953	.
17	**Elbogen-Neusattl Station-Elbogen Stadt** (Localbahn)	5·385	.	.	.	5·298	.	.	5·298	.
18	**Erbersdorf-Würbenthal** (Localbahn)	20·533	.	.	.	20·483	.	.	20·483	.
19	**Erzherzog Albrecht-Bahn**									
	Lemberg-Stryj	73·448	.	.	.	73·448	.	1·364 [14])	74·812	.
	Stryj-Stanislau	107·504	.	.	.	107·504	.	0·308 [15])	107·812	.
	Zusammen .	180·952	.	.	.	180·952	.	1·672	182·624	.
20	**Freudenthal—Klein-Mohrau** (Localbetrieb)	17·144	.	.	.	17·066	.	.	17·066	.
21	**Friedburg-Lengau—Schneegattern** [16]) (Localbetrieb)	5·715	.	.	.	6·040	.	.	6·040	.
22	**Galizische Carl Ludwig-Bahn**									
	Krakau-Lemberg	342·366	.	342·119	.	341·688	.	0·065 [17])	341·753	.
	Bierzanów-Wieliczka	4·833	.	.	.	4·615	.	.	4·615	.
	Verbindungsgeleise bei Bierzanów	0·541	.	.	.	0·541	.	.	0·541	.
	Podłęże-Niepołomice [10])	4·688	.	.	.	4·812	.	.	4·812	.
	Lemberg-Podwołoczyska-Reichsgrenze (Wołoczyska)	192·185	.	77·717	.	192·863	.	4·155 [18])	197·018	.
	Krasne-Brody-Reichsgrenze (Radziwiłow)	49·234	.	7·913	.	49·553	.	3·143 [19])	52·696	.
	Jaroslau-Sokal (Localbahn)	146·271	.	.	.	145·908	.	.	145·908	.
	Dembica-Rozwadów (Localbahn)	99·485	.	.	.	99·551	.	.	99·551	.
	Sobów-Nadbrzezie (Localbahn)	7·912	.	.	.	7·549	.	.	7·549	.
	Zusammen .	847·515	.	427·749	.	847·080	.	7·363	854·443	.
23	**Galizische Transversalbahn**									
	Oświęcim-Podgórze (Localbetrieb)	64·178	.	64·171	.	63·676	.	0·561 [20])	64·237	.
	Sucha-Skawina (Localbetrieb)	45·191	.	.	.	46·264	.	.	46·264	.
	Zwardoń-Saybusch	37·281	.	.	.	36·851	.	.	36·851	0·430 [21])
	Saybusch—Neu-Sandec	146·580	.	.	.	146·811	.	.	146·811	.
	Grybów—Stróże—Neu-Zagórz—Osławabrücke	113·744	.	.	.	114·069	.	.	114·069	.
	Flügel Zagórzany-Gorlice (Localbetrieb)	4·226	.	.	.	4·172	.	.	4·172	.
	Verbindungscurve zwischen den Stationen Neu-Zagórz und Zagórz	0·550	.	.	.	0·959	.	0·170 [22])	1·129	.
	Stanislau-Husiatyn (Localbetrieb)	143·957	.	.	.	143·567	.	4·547 [23])	148·114	.
	Zusammen .	555·707	.	64·171	.	556·369	.	5·278	561·647	0·430
24	**Grulich—Mährisch-Schildberg** (Localbahn)	16·450	.	.	.	16·418	.	.	16·418	.
25	**Halicz—Ostrów-Berezowica (Tarnopol)**	101·557	.	.	.	101·557	.	9·393 [24])	110·950	.
26	**Hannsdorf-Ziegenhals** (Localbahn)	51·177	4·753	.	.	56·253	.	0·887 [25])	57·140	.

[7]) In der Station Chyrów gemeinsam mit der E.U.G.E.

[8]) In der Station Bodenbach (0·031 km) gemeinsam mit der Oe.U.St.E.G.

[9]) In der Station Dux gemeinsam mit der A.T.E.

[10]) Dient nur dem Güterverkehre.

[11]) In der Station Komotau gemeinsam mit der B.E.B.

[12]) Von der Baulänge per 19·498 km entfallen 14·623 auf die Zahnstangenstrecke.

[13]) Von der Eigenthumsgrenze in Vordernberg bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst Eigenthum der L.V.E.

[14]) In der Station Lemberg gemeinsam mit der L.Cz.J.E.

[15]) In der Station Stanislau gemeinsam mit der L.Cz.J.E.

[16]) Stand bis 1. Mai 1899 als Schleppgeleise in Verwendung.

[17]) In der Station Krakau gemeinsam mit der K.F.N.B.

[18]) Von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Wołoczyska (öst. Spurweite) gemeinsam mit der R.S.W.B.

[19]) Von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Radziwiłów (mit österr. Spurweite) gemeinsam mit der R.S.W.B.

[20]) In der Station Oświęcim gemeinsam mit der K.F.N.B.

[21]) Strecke von Mitte Anfnahmsgebäude Zwardón bis ungar. Grenze im Pachtbetriebe der Kaschau-Oderberger Bahn.

[22]) In der Station Zagórz gemeinsam mit der E.U.G.E.

[23]) Mit der L.Cz.J.E. gemeinsam benützte Strecke Stanislau-Chryplin.

[24]) Von der Station Ostrów-Berezowica bis zur Station Tarnopol mit der Localbahn Tarnopol-Kopyczynce gemeinsam benützte Strecke (8·809 km), ferner in der Station Halicz (0·292 km) gemeinsam mit der L.Cz.J.E. und in der Station Ostrow-Berezowica (0·292 km) gemeinsam mit der Localbahn Tarnopol-Kopyczynce.

[25]) In der Station Ziegenhals (0·887 km) gemeinsam mit der Oberschl. Eisenbahn.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlange) im Inlande	Baulänge im Auslande	darunter zwei od. mehrgeleisig im Inlande	darunter zwei od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benötzten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
27	**Haugsdorf-Weidenau—Weidenau Stadt** (Localbetrieb)	4·512	.	.	.	4·379	.	.	4·379	.	
28	**Herzogenburg-Krems-Siegmundsherberg** (Localb.)										
	Herzogenburg-Krems	19·870	.	.	.	20·273	.	.	20·273	.	
	Hadersdorf-Siegmundsherberg	43·451	.	.	.	43·844	.	.	43·844	.	
	Zusammen	63·301	.		.	64·117	.	.	64·117	.	
29	**Jasło-Rzeszów** (Localbahn)										
	Jasło-Rzeszów	69·247	.	.	.	70·103	.	.	70·103	.	
	Verbindungscurve mit der G.C.L.B. bei Rzeszów	0·807	.	.	.	0·998	.		0·998	.	
	Zusammen	70·054	.	.	.	71·101	.	.	71·101	.	
30	**Istrianer Bahn**										
	Divača-Pola	122·256	.	.	.	121·820	.	0·237[1])	122·057	.	
	Canfanaro-Rovigno (Localbetrieb)	21·031	.	.	.	20·851	.	.	20·851	.	
	Herpelje-Triest	21·502	.	.	.	21·694	1·354[2])	.	23·048	.	
	Schleppbahn Triest-St. Andrae-S. Sabba[3])	4·264	.	.	.	3·681	.	.	3·681	.	
	Zusammen	169·053	.	.	.	168·046	1·354	0·237	169·637	.	
31	**Kaiserin Elisabeth-Bahn**										
	Wien-Salzburg-Reichsgrenze	319·015	.	269·229	.	313·421	.	.	313·421	5·594[4])	
	Penzing-Hetzendorf	5·673	.	4·906	.	6·161	.	.	6·161	.	
	Hetzendorf (Maxing)—Kaiser-Ebersdorf	17·772	.	.	.	17·635	.	.	17·635	.	
	Verbindungscurve zur Station Centralfriedhof	.	.	.	.	.	0·768[5])	.	0·768	.	
	St. Veit b.W.-Hütteldorf	1·733	.	.	.	2·305	.	.	2·305	.	
	St. Valentin-Budweis	118·472	.	.	.	119·257	.	.	119·257	.	
	Linz—Gaisbach-Wartberg	24·435	.	.	.	24·670	.	.	24·670	.	
	Linz Bahnhof-Linz Donauumschlagplatz[3])	3·653	.	.	.	1·083	.	.	1·083	.	
	Wels-Reichsgrenze (Passau)	79·418	.	.	.	79·636	1·602[6])	.	81·238	.	
	Neumarkt-Reichsgrenze (Simbach)	58·853	.	.	.	59·285	1·227[7])		60·512	.	
	Lambach-Gmunden (schmalsp.[8]) (Localbetrieb)	27·498	.	.	.	27·335	.	.	27·335	.	
	Salzburg-Bischofshofen	51·800	.	.	.	52·657	.	.	52·657	.	
	Selzthal (Bischofshofen)-Wörgl	237·681	.	.	.	237·943	.	0.269[9])	238·212	.	
	Zusammen	946·003	.	274·135	.	941·388	3·597	0·269	945·254	5·594	
32	**Kaiser Franz Josefs-Bahn**										
	Wien-Eger	455·968	.	44·321	.	455·057	.	.	455·057	.	
	Schleppbahn Klosterneuburg-Donaulände[10])	0·872	.	.	.	.	.	.	.	.	
	Absdorf-Krems	31·325	.	.	.	31·501	.	.	31·501	.	
	Gmünd—Prag-Hrabovka	186·798	.	3·201	.	187·329	.	.	187·329	.	
	Budweis-Wessely	36·903	.	.	.	37·601	.	.	37·601	.	
	Nusle-Smichow (Prager Verbindungsbahn)	3·417	.	.	.	3·506	.	.	3·506	.	
	Verbindungscurve der Prager Verbindungsbahn	0·398	.	.	.	0·398	.	.	0·398	.	
	Verbindungsgeleise in Smichow	0·320	.	.	.	0·641	.	.	0·641	.	
	Zusammen	716·001		47·522	.	716·033	.	.	716·033	.	
33	**Kaschitz-Schönhof-Radonitz** (Localbahn)	16·005	.	.		15·962		.	15·962		
34	**Kriegsdorf-Römerstadt** (Localbahn)	13·757	.	.	.	13·467	.	.	13·467	.	

[1]) In der Station Divača gemeinsam mit der S.B.
[2]) Hafengeleise vom Endpunkte der Rivabahn bis zur Mitte des Betriebsgebäudes io Barcola Raogirbahnhof Eigenthum der k. k. Seebehörde.
[3]) Dient nur dem Güterverkebre.
[4]) Strecke von Mitte Aufnabmsgebäude Salzburg bis Mitte Saalacbbrücke an der Reicbsgrenze im Betriebe der Kgl. B.St.B.
[5]) Eigenthum der Eisenbabn Wien-Aspang.
[6]) Strecke von der Reicbsgrenze bis Mitte Aufoabmsgebäude Passau Eigenthum der Kgl. B.St.B.
[7]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Anfnabmsgebäude Simbach Eigenthum der Kgl. B.St.B.
[8]) Spurweite 1·106 m.
[9]) In der Station Wörgl gemeiosam mit der S.B.
[10]) Ausser Betrieb.

35	**Kronprinz Rudolf-Bahn**									
	St. Valentin-Tarvis	406·047	.	.	.	405·448	.	.	405·448	.
	Tarvis-Laibach	101·367	.	.	.	102·335	.	0·370[11]	102·705	.
	Kastenreith (Klein-Reifling)-Amstetten	43·524	.	.	.	43·819	.	.	43·819	.
	Hieflau-Eisenerz	14·726	.	.	.	14·480	.	.	14·480	.
	St. Michael-Leoben	11·099	.	.	.	11·304	0·531[12]	.	11·835	.
	Verbindungscurve bei St. Michael[13]	0·474	.	.	.	.	.	.	.	.
	Launsdorf-Mösel (Localbetrieb)	24·299	.	.	.	24·472	.	.	24·472	.
	Glandorf-Klagenfurt	17·210	.	.	.	17·589	.	0·371[14]	17·960	.
	Verbindungsgeleise mit der Südbahn in Villach	0·576	.	.	.	0·725	.	1·050[15]	1·775	.
	Steinach-Schärding	171·667	.	.	.	173·626	.	.	173·626	.
	Schleppbahn zum Seeufer in Ebensee	0·413	.	.	.	0·413	.	.	0·413	.
	Holzleithen-Tomasroith (Localbetrieb)	5·818	.	.	.	5·818	.	.	5·818	.
	Zusammen	797·220	.	.	.	800·029	0·531	1·791	802·351	.
36	**Laibach-Stein** (Localbahn)	23·070	.	.	.	23·616	.	.	23·616	.
37	**Linz-Urfahr**[3]	2·105	.	.	.	5·355	.	0·100[16]	5·455	.
38	**Mährische Grenzbahn**									
	Sternberg-Grulich-Lichtenau	92·821	.	.	.	92·821	0·402[17]	1·905[18]	95·128	.
	Hohenstadt-Zöptau: Hohenstadt-Blauda	7·502	.	.	.	7·651	.	0·039[19]	7·690	.
	Hohenstadt-Zöptau: Mähr.-Schönberg—Zöptau	9·160	.	.	.	9·246	.	.	9·246	.
	Zusammen	109·483	.	.	.	109·718	0·402	1·944	112·064	.
39	**Mährisch-Schlesische Centralbahn**									
	Olmütz-Jägerndorf-Reichsgrenze (Leobschütz)	90·268	.	.	.	86·934	.	0·314[20]	87·248	3·346[21]
	Jägerndorf-Troppau	27·753	.	.	.	28·343	.	0·728[22]	29·071	.
	Jägerndorf-Hennersdorf-Reichsgrenze (Ziegenhals) (Localbetrieb)	25·678	.	.	.	26·361	10·334[23]	0·899[24]	37·594	.
	Zusammen	143·699	.	.	.	141·638	10·334	1·941	153·913	3·346
40	**Mürzzuschlag-Neuberg** (Localbahn)	11·433	.	.	.	11·269	.	0·153[25]	11·422	.
41	**Nadbrzezie—Weichsel-Umschlag**[3]	2·068	.	.	.	2·122	.	.	2·122	.
42	**Niederlindewiese-Barzdorf** (Localbetrieb)	26·092	.	.	.	26·380	.	0·498[26]	26·878	.
43	**Niederösterr. Staatsbahnen**									
	Leobersdorf-St. Pölten	74·783	.	.	.	75·219	.	0·043[27]	75·262	.
	Leobersdorf (Wittmannsdorf)-Gutenstein (Localbetrieb)	33·428	.	.	.	33·530	.	.	33·530	.
	Scheibmühl-Schrambach-Kernhof (Localbetrieb)	34·291	.	.	.	34·267	.	.	34·267	.
	Pöchlarn—Kienberg-Gaming (Localbetrieb)	37·444	.	.	.	37·495	.	.	37·495	.
	Zusammen	179·946	.	.	.	180·511	.	0·043	180·554	.
44	**Niklasdorf-Zuckmantel** (Localbetrieb)	8·760	.	.	.	8·605	.	.	8·605	.
45	**Nusle-Modřan** (Localbetrieb)	12·319	.	.	.	12·332	.	.	12·332	.
46	**Olmütz-Čelechowitz** (Localbahn)									
	Nordbahnhof Olmütz-Rangirbahnhof Hodolein	0·926	.	.	.	0·719	.	.	0·719	.
	Rangirbahnhof Hodolein-Čelechowitz	34·339	.	.	.	33·953	.	.	33·953	.
	Verbindungsgeleise für den Personenverkehr mit der K.F.N.B. in Olmütz	0·597	.	.	.	0·587	.	.	0·587	.
	Zusammen	35·862	.	.	.	35·259	.	.	35·259	.
47	**Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau)**									
	Pilsen-Eisenstein	97·433	0·024	.	.	97·457	.	.	97·457	.
	Pilsen-Saaz	106·085	.	.	.	106·085	.	0·307[28]	106·392	.
	Saaz-Dux	42·613	.	.	.	42·613	.	1·467[29]	44·080	.
	Schaboglück-Priesen[30]	10·457	.	.	.	.	.	.	.	.
	Littitz-Nürschan[3]	9·722	.	.	.	10·115	.	.	10·115	.
	Zusammen	266·310	0·024	.	.	256·270	.	1·774	258·044	.

[11] In der Station Laibach gemeinsam mit der S.B.

[12] Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Leoben Eigenthum der S.B.

[13] Derzeit nicht benützt.

[14] In der Station Klagenfurt gemeinsam mit der S.B.

[15] In der Station Villach gemeinsam mit der S.B.

[16] In der Station Urfahr gemeinschaftlich mit der Mühlkreisbahn.

[17] Von Mitte Aufnahmsgebäude Sternberg bis Eigenthumsgrenze Eigenthum der K.F.N.B.

[18] Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Lichtenau gemeinsam mit der Oe.N.W.B.

[19] In der Station Hohenstadt gemeinsam mit der St.E.G.

[20] In der Station Olmütz gemeinsam mit der K.F.N.B.

[21] Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Jägerndorf bis zur Reichsgrenze im Betriebe der Kgl. P.St.B.

[22] In der Station Troppau gemeinsam mit der K.F.N.B.

[23] Strecke von der Reichsgrenze bis zur Einmündung in die Station Ziegenhals Eigenthum der Kgl. P.St.B.

[24] In der Station Ziegenhals gemeinsam mit den Kgl. P.St.B.

[25] In der Station Mürzzuschlag gemeinsam mit der S.B.

[26] In der Station Ottmachau gemeinsam mit den Kgl. P.St.B.

[27] In der Station Leobersdorf gemeinsam mit der S.B.

[28] In der Station Saaz gemeinsam mit der B.E.B.

[29] In der Station Saaz (0·283 km) und nächst der Station Dux (1·184 km) gemeinsam mit der B.E.B., bezw. mit der A.T.E.

[30] Betrieb mit 30. Juni 1879 bis auf Weiteres eingestellt.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
48	**Prag-Duxer Eisenbahn**										
	Prag (Smichow)-Obernitz-Brüx-Ossegg-Klostergrab-Eichwald-Moldau	156·882	0·031	.	.	158·051	.	.	158·051	0·304[1]	[1] Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Moldau im Betriebe der Kgl.S.St.B.
	Verbindungsgeleise nächst der Station Brüx	0·680	.	.	.	0·868	.	.	0·868	.	
	Zlonitz-Hospozin (Localbahn)	8·036	.	.	.	7·782	.	.	7·782	.	
	Zusammen	165·598	0·031	.	.	166·701	.	.	166·701	0·304	
49	**Przeworsk-Rozwadow** sammt Verbindungscurve nach Gorliczyna	74·423	.	.	.	75·403	.	.	75·403	.	
50	**Rakonitz-Protivin**										
	Protivin-Zditz	101·600	.	.	.	102·330	.	.	102·330	.	[2] Von der Landesgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Körösmezö Eigenthum der Kgl.U.St.B.
	Beraun-Rakonitz	42·925	.	.	.	42·665	.	.	42·665	.	
	Zusammen	144.525	.	.	.	144·995	.	.	144·995	.	[3] Von Mitte Aufnahmsgebäude Stanislau bis zum Beginne des als zweites Geleise neben der Lemberg-Czernowitzer Bahn bis Chryplin geführten Geleises gemeinsam mit der L.Cz.J.E.
51	**Röwersdorf-Hotzenplotz**	20·614	.	.	.	20·218	.	.	20·218	.	
52	**Stanislau-Woronienka-Ung. Grenze (Körösmezö)**	95·561		.	.	95·561	14·792[2]	0·904[3]	111·257	.	
53	**Stryj-Beskid**	79·302	.		.	71·731	.	.	71·731	8·388[4]	[4] Von Mitte Aufnahmsgebäude Lawoczne bis zur gallz.-ungar. Landesgrenze im Betriebe der Kgl.U.St.B.
54	**Stryj-Chodorów**	40·637	.	.	.	40·994	.	0·385[5]	41·379	.	[5] Gemeinsam in der Station Chodorow 0·385 km mit der L.Cz.J.E.
55	**Tarnów-Leluchów-Ungar. Grenze** (Orló) incl. Verbindungscurve bei Tarnów	145·751	0·550	31·302	.	146·779	5·150[6]	.	151·929	.	[6] Von der Landesgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Orló Eigenthum der K.O.E.
56	**Tarvis-Pontafel-Reichsgrenze** (Pontebba)	24·741		0·929	.	24·930	.	0·456[7]	25·386		[7] Mit der ital. Adria-Eisenbahn-Compagnie gemeinsam benützte Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Pontebba.
57	**Tulln-St. Pölten** (Localbahn)	46·147	.	.	.	46·755	.	.	46·755	.	
58	**Unterdrauburg-Wolfsberg** (Localbahn)	38·033	.		.	37·708	.	0·268[8]	37·976	.	[8] In der Station Unterdrauburg gemeinsam mit der S.B.
59	**Vorarlberger Bahn**										
	Bludenz-Reichsgrenze (Lindau)	62·423	.	.	.	61·805	5·941[9]	.	67·746	.	[9] Strecke bayerische Grenze-Lindau Eigenthum der Kgl.B.St.B.
	Feldkirch-Buchs	16·590	0·922	.	.	18·260	.	0·267[10]	18·527	.	[10] In der Station Buchs gemeinsam mit den Vereinigten Schweizer Bahnen.
	Lautrach-St. Margrethen	7·744	1·298	.	.	9·288	.	0·306[11]	9·594	.	[11] In der Station St. Margrethen gemeinsam mit den Vereinigten Schweizer Bahnen.
	Verbindungscurve in Lautrach	0·536	.	.	.	0·536	.	.	0·536	.	
	Zusammen	87·293	2·220	.	.	89·889	5·941	0·573	96·403	.	
60	**Wiener Verbindungsbahn**[12]	6·888	.	6·888	.	6·678	.	3·605[13]	10·283	0·285[14]	[12] Längendaten provisorisch.
	Summe a) k. k. Staatsbahnen	7.623·897	7·578	872·588	.	7.624·461	49·011	106·177	7.779·649	18·347	[12] Gemeinsam mit der Südbahn in der curr. Strecke Matzleinsdorf 3·454 km, gemeinsam mit der Nordbahn 0·151 km.
	b) Privatbahnen.	7.631·475									[14] Im Betriebe der Nordbahn 0·285 km.
	α) **Auf Rechnung des Staates.**										
61	**Erste ungar.-galiz. Eisenbahn**										
	Przemyśl-Łupków (ungar. Grenze)	146·034	.	146·034	.	146·034	.	0·983[15]	147·017	.	[15] In der Station Przemyśl gemeinsam mit der G.C.L.B.
	Verbindungsgel. mit d. G.C.L.B. in Przemyśl[16]	0·297	.	.	.	.	.	.	.		[16] Betrieb nicht eröffnet.
	Zusammen	146·331	.	146·034	.	146·034	.	0·983	147·017	.	
62	**K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn**										
	Lemberg-Czernowitz-Suczawa-Itzkany-Reichsgrenze	356·553	.	.	.	354·428	.	1·087[17]	355·515	0·846[18]	[17] In der Station Lemberg gemeinsam mit der G.C.L.B.
63	**Ungarische Westbahn**										[18] Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Suczawa-Itzkany bis zur Reichsgrenze im Betriebe der rumänischen St.E.B.
	Graz-ungar. Grenze (Jennersdorf)	68·066	.	.	.	68·066	.	0·311[19]	68·377	.	[19] Von der Einmündung in der Station Graz der S.B. bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der S.B.
64	**Mühlkreisbahn**, Linz-Urfahr—Aigen-Schlögl	57·790	.	.	.	57·584	.	.	57·584	.	
	Summe α) Privatbahnen auf Rechnung des Staates	628·740	.	146·034	.	626·112	.	2·381	628·493	0·846	

	β) **Im Namen der Commission für Verkehrsanlagen in Wien.**									
65	**Wiener Stadtbahn**									
	Heiligenstadt-Penzing (Vorortelinie)	9·949	.	9·949	.	9·584	.	.	9·584	.
	Heiligenstadt-Meidlinger Hauptstr. (Gürtellinie)	8·888	.	8·888	.	8·407	.	.	8·407	.
	Heiligenstadt-Brigittenau-Floridsdorf	1·357	.	.	.	1·768	.	0·260[20])	2·028	.
	Meidlinger Hauptstr.—Hütteldorf-Hacking (Obere Wienthallinie)	5·879	.	5·879	.	5·409	.	.	5·409	.
	Meidlinger Hauptstr. — Hauptzollamt (Untere Wienthallinie)	5·650	.	5·650	.	5·443	.	.	5·443	.
	Hauptzollamt—Heiligenstadt (Donaucanallinie)	5·874	.	5·874	.	5·632	.	.	5·632	.
	Verbindungscurve (Donaucanal-Gürtellinie)	1·235	.	1·235	.	1·415	.	.	1·415	.
	Summe *β)* im Namen der Commission für Verkehrsanlagen in Wien	38·832	.	37·475	.	37·658	.	0·260	37·918	.
	γ) **Auf Rechnung sonstiger Eigenthümer.**									
66	**Unterkrainer Bahnen**									
	Laibach-Grosslupp-Rudolfswerth	74·559	.	.	.	74·243	.	1·858[21])	76·101	.
	Rudolfswerth-Strascha	8·308	.	.	.	8·294	.	.	8·294	.
	Grosslupp-Gottschee (Localbetrieb)	49·689	.	.	.	49·600	.	.	49·600	.
	Zusammen	132·556	.	.	.	132·137	.	1·858	133·995	.
	Localbahnen.									
67	**Asch-Rossbach**	15·020	.	.	.	14·749	.	.	14·749	.
68	**Beneschau-Wlaschim**	22·598	.	.	.	22·392	.	0·445[22])	22·837	.
69	**Borki wielkie-Grzymałów**	33·025	.	.	.	32·571	.	.	32·571	.
70	**Bukowinaer Localbahnen**									
	Hliboka-Berhometh a/S.	53·103	.	.	.	52·602	.	0·322[23])	52·924	.
	Abzweigung: Karapcziu a/S.-Czudin	18·844	.	.	.	18·710	.	.	18·710	.
	Schleppbahn Berhometh-Mezebrody[24])	9·115	.	.	.	9·222	.	.	9·222	.
	Hatna-Kimpolung	67·529	.	.	.	66·866	.	.	66·866	.
	Kimpolung—Dorna watra (Theilstr. Kimpolung—Valeputna)	18·839	.	.	.	18·984	.	.	18·984	.
	Wama—Russ-Moldawitza	19·959	.	.	.	20·047	.	.	20·047	.
	Zusammen	187·389	.	.	.	186·431	.	0·322	186·753	.
71	**Chabówka—Zakopane**	43·092	.	.	.	42·922	.	0·362[25])	43·284	.
72	**Chlumetz—Königstadtl**	12·831	.	.	.	12·831	.	0·828[26])	13·659	.
73	**Delatyn-Kolomea-Stefanówka**	112·622	.	.	.	111·977	.	.	111·977	.
74	**Deutschbrod-Saar**	31·226	.	.	.	30·989	.	2·000[27])	32·989	.
75	**Dolina-Wygoda**	8·531	.	.	.	8·269	.	0·345[28])	8·612	.
76	**Fehring-Fürstenfeld**	20·092	.	.	.	19·858	.	0·268[29])	20·126	.
77	**K. k. priv. Friauler Eisenbahn-Gesellschaft**									
	Monfalcone-Cervignano	16·555	.	.	.	16·364	.	0·040[30])	16·404	.
	Cervignano-Reichsgrenze	2·777	.	.	.	.	.	.	.	2·968[31])
	Zusammen	19·332	.	.	.	16·364	.	0·040	16·404	2·968
78	**Fürstenfeld-Hartberg**									
	Fürstenfeld-Hartberg	29·695	.	.	.	29·506	0·234[32])	.	29·740	.
	Flügel Bierbaum-Neudau	9 007	.	.	.	8·882	.	.	8·882	.
	Zusammen	38·702	.	.	.	38·388	0·234	.	38·622	.
79	**Gailthalbahn**									
	Arnoldstein-Hermagor	30·471	.	.	.	30·220		0·466[33])	30·686	.
80	**Gleisdorf-Weiz**	14·594	.	.	.	14·359	.	0·421[34])	14·780	.
81	**Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs**	19·387	.	.	.	19·051	.	0·421[35])	19·472	.

[20]) Gemeinsam in der currenten Strecke mit der k. k. Donauuferbahn bis Mitte Warteballe Brigittenau—Floridsdorf.

[21]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Laibach St.B. bis Eigenthumsgrenze der K.R.B. bei der Station Laibach S.B. (0·370 km) gemeinsam mit der K.R.B. und in der Station Laibach S.B. (1·488 km) gemeinsam mit der S.B.

[22]) In der Station Beneschau gemeinsam mit der K.F.J.B.

[23]) In der Station Hliboka gemeinsam mit der L.Cz.J.E.

[24]) Dient in den Sommermonaten auch dem Personenverkehr.

[25]) In der Station Chabówka gemeinschaftlich mit der Staatsbahnlinie Zwardon—Neu-Sandec.

[26]) Mit der Linie Gross-Wossek—Altpaka der Oesterr. Nordwestbahn in der Station Chlumetz gemeinschaftlich 0·424 km; mit der Linie Křinec—Königstadtl der böhm. Commercialbahnen gemeinschaftlich in der Station Königstadtl 0·404 km.

[27]) In der Station Deutschbrod und der currenten Strecke der Oesterr. Nordwestbahnlinie Wien-Prag gemeinschaftlich 2·00 km.

[28]) In der Station Dolina und der currenten Strecke gem. mit der E.A.B.

[29]) In der Station Febring gemeinsam mit der U.W.B.

[30]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Monfalcone bis zur Abzweigung gegen Cervignano gemeinsam mit der S.B.

[31]) Im Betriebe der Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche.

[32]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Fürstenfeld bis Eigenthumsgrenze Eigenthum der Localbahn Febring-Fürstenfeld.

[33]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Arnoldstein bis zur Abzweigung gegen Hermagor gemeinsam mit der Staatsbahnlinie St. Valentin—Tarvis.

[34]) In der Station Gleisdorf gemeinsam mit der U.W.B.

[35]) In der Station Göpfritz gemeinsam mit der K.F.J.B.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
82	**Gurkthalbahn** [1] **(Treibach-Althofen—Klein-Glödnitz)**	28·991	.	.	.	28·849	.	.	28·849	.	
83	**Heřmann-Městetz—Borohradek** mit der Abzweigung Hrochow—Teinitz—Chrast	56·698	.	.	.	56·858	.	2·264 [2]	59·122	.	
84	**Hinter-Třeban—Lochowitz**	26.543	.	.	.	26·347	.	0·214 [3]	26 561	.	
85	**Karlsbad-Johanngeorgenstadt**	35·887	.	.	.	35·299	0 688 [4]	10·900 [5]	46·887	.	
86	**Kolin-Čerčan mit der Abzweigung Rattay-Kácow**	79.966	.	.	.	79·358	.	1·360 [6]	80·718	.	
87	**Kolomeaer Localbahnen**										
	Kolomea-Peczeniżyn-Słoboda rungurska kopalnia	25·079	.	.	.	25·019	.	0·594 [7]	25·613	.	
	Abzweigung: Nadworniańskie przedmieście—Szeparowce-Kniażdwór	7·071	.	.	.	7·112	.	.	7·112	.	
	Zusammen	32·150	.	.	.	32·131	.	0·594	32·725	.	
88	**Krakau-Kozmyrzów und Zweiglinie Czyzyny-Mogyla**	18·910	.	.	.	18·560	.	1·387 [8]	19·947	.	
89	**Lambach—Haag a. H.**	21·884	.	.	.	21·756	.	4·510 [9]	26·266	.	
90	**Lemberg (Kleparów)-Janów**	17·512	.	.	.	17·278	.	4·974 [10]	22·252	.	
91	**Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)**	88·420	.	.	.	88·005	.	1·459 [11]	89·464	.	
92	**Marienbad-Karlsbad**	52·780 [12]	.	.	.	52·519	.	0·756 [13]	53·275	.	
93	**Mährisch-Budwitz—Jamnitz**	20·630	.	.	.	20·466	.	0·309 [14]	20·775	.	
94	**Mährische Westbahn**										
	Prossnitz-Triebitz	77·152	.	.	.	76·528	.	0·103 [15]	76·631	.	
	Kosteletz-Čelechowitz	2·665	.	.	.	2·765	.	0·205 [16]	2·970	.	
	Kornitz-Opatowitz	10·856	.	.	.	10·885	.	.	10·885	.	
	Zusammen	90·673	.	.	.	90·178	.	0·308	90·486	.	
95	**Mauthausen-Grein**	30·723	.	.	.	30·520	.	0·374 [17]	30·894	.	
96	**Modřan-Čerčan mit Abzweigung Měchenic-Dobříš**	73·988	.	.	.	73.706	.	0·705 [18]	74·411	.	
97	**Mösel-Hüttenberger Bahn**										
	Mösel-Hüttenberg	4·944	.	.	.	4·772	0·209 [19]	.	4·981	.	
98	**Nakři Netolitz-Netolitz Stadt**	13·253	.	.	.	13·071	.	0·532 [20]	13·603	.	

[1] Schmalspurig 0·760 m.

[2] In der Station Heřman-Městetz gemeinsam mit der Localbahn Přeloutz-Prachowitz (St.E.G.) 0·828 km, in der Station Morowany der Linie Wien-Prag (St.E.G.) 0·749 km, in der Station Borohradek der Linie Chotzen-Halbstadt (St.E.G.) 0·178 km, in der Station Chrast gemeinsam mit der Linie Deutschbrod-Pardubitz (Oe.N.W.B.) 0·277 km und in der Station Chrudim derselben Linie gemeinsam 0·232 km.

[3] In der Station Lochowitz gemeinsam mit der Staatsbahnlinie Protivin—Zditz 0·214 km.

[4] Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Anfnahmsgebäude Johanngeorgenstadt, Eigenthum der kgl. sächs. St.B. 0·688 km.

[5] Gemeinsam in der currenten Strecke der Staatsbahnlinie Chodau-Nendek 8·752 km, gemeinsam in der Station Karlsbad (B.B.) u. d. currenten Strecke d. B.E.B. 2·148 km.

[6] Gemeinsam in der Station Kolin mit der Linie Wien-Bodenbach der St.E.G. 0·841 km; gemeinsam in der Station Čerčan mit der k. k. Staatsbahnlinie Gmünd-Prag 0·172 km; gemeinsam in der Station Gross-Bečvar mit der Linie Zasmuk-Bečvar der St.E.G. 0·344 km.

[7] In der Station Kolomea gemeinsam mit der L.Cz.J.E.

[8] In der Station Krakau gemeinsam mit der Nordbahn 0·065 km, in der currenten Strecke gemeinsam mit der Staatsbahnlinie Krakau-Lemberg 1·322 km.

[9] Gemeinsam in der Station Lambach und der currenten Strecke mit der Staatsbahnlinie Wien-Salzburg 4·510 km.

[10] In der Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Lemberg bis Eigenthumsgrenze (nächst der Abzweigung) gemeinsam mit der E.L.B.T.

[11] Mit der C.L.B. gemeinsam: Im Bahnhofe Lemberg (0·787 km), in der Station Rawaruska (0·672 km).

[12] Hievon 1·144 km gemeinsam mit der Localbahn Karlsbad-Johanngeorgeustadt.

[13] In der Station Marienbad gemeinsam mit der Staatsbahnlinie Wien-Eger.

[14] In Mährisch-Budwitz 0·309 km gemeinsam mit der Oesterr. Nordwesthahn.

[15] In der Station Prossnitz gemeinsam mit der K.F.N.B.

[16] In der Station Čelechowitz gemeinsam m. d. Staatsbahnlinie Olmütz-Čelechowitz.

[17] In der Anschlussstation Mauthausen gemeinschaftlich mit der Staatsbahnlinie St. Valentin-Gaishach.

[18] Gemeinschaftlich in der Station Modřan mit der Staatsbahnlinie Nusle-Modřan 0·327 km; gemeinschaftlich in der Station Čerčan-Pisely mit der Staatsbahnlinie Wien-Prag 0·378 km.

[19] Von Mitte Aufnahmsgebäude Mösel bis Eigenthumsgrenze Eigenthum der K.R.B.

[20] In der Station Nakři-Netolitz gemeinsam mit der K.F.J.B.

99	**Neue Bukowinaer Localbahnen**									
	Hadikfalva-Radautz-Brodina	49·453	.	.	.	49·263	.	0·241[21]	49·504	.
	Hliboka-Sereth	15·121	.	.	.	14·931	.	3·334[22]	18·265	.
	Itzkany-Suczawa	4·791	.	.	.	4·851	.	.	4·851	.
	Karlsberg-Putna	5·464	.	.	.	5·456	.	.	5·456	.
	Lużan-Zaleszczyki	42·609	.	.	.	42·608	.	0·933[23]	43·541	.
	Nepolokoutz-Wiżnitz	43·846	.	.	.	43·650	.	0·264[24]	43·914	.
	Zusammen	161·284	.	.	.	160·759	.	4·772	165·531	.
100	**Neuhaus-Neubistritz** (schmalspurig 0·760 m)	30·418	.	.	.	32·869	.	.	32·869	.
101	**Neuhof—Weseritz**	23·547	.	.	.	23·421	.	0·533[25]	23·954	.
102	**Neu Łupkow-Cisna** (schmalspurig 0·760 m)	24·174	1·137	.	.	24·941	.	.	24·941	.
103	**Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz**	36·397	.	.	.	35·921	.	0·919[26]	36·840	.
104	**Ostgalizische Localbahnen**									
	Biała czortkowska-Zaleszczyki	51·234	.	.	.	50·806	.	0·232[27]	51·038	.
	Tarnopol-Kopyczyńce	71·769	.	.	.	71·769	.	0·778[28]	72·547	.
	Teresin-Iwanie puste	29·959	.	.	.	29·842	.	.	29·842	.
	Wygnanka-Teresin-Skała	42·579	.	.	.	42·427	.	0·233[29]	42·660	.
	Zusammen	195·541	.	.	.	194·844	.	1·243	196·087	.
105	**Piła (Bolęcin)-Jaworzno**	21·176	.	.	.	21·050	.	0·237[30]	21·287	.
106	**Pinzgauer Localbahn (Zell am See-Krimml)** (schmalspurig 0·760 m)	52·817	.		.	52·733	.	.	52·733	.
107	**Plan-Tachau**	11·888	.	.	.	11·710	.	0·829[31]	12·539	.
108	**Postelberg-Laun**	10·594	.	.	.	10·594	.	0·809[32]	11·403	.
109	**Potscherad-Wurzmes**	17·153	.	.	.	17·028	.	0·301[33]	17·329	.
110	**Rakonitz-Mlatz**	37·213	.	.	.	37·335	.	1·568[34]	38·903	.
111	**Rakonitz-Petschau** mit Abzweigung Protivitz-Buchau	103·396	.	.	.	103·144	.	1·183[35]	104·327	.
112	**Raudnitz-Hospozin**	23.646	.	.	.	23·646	.	1·226[36]	24·872	.
113	**Schlackenwerth-Joachimsthal**	8·484	.	.	.	8·123	.	.	8·123	.
114	**Schönwehr-Elbogen**	15·314	.	.	.	15·152	.	0·044[37]	15·196	.
115	**Schwarzenau-Waidhofen** a. d. Thaya	7·168	.	.	.	7·008	.	2·581[38]	9·589	.
116	**Schwarzenau-Zwettl**	21·470	.	.	.	21·360	.	0·162[38]	21·522	.
117	**Skawce-Trzebinia-Siersza**	59·263	.	.	.	57·828	.	1·955[39]	59·783	.
118	**Stankau-Bischofteinitz-Ronsperg**	19·536	.	.	.	19·392	.	2·275[40]	21·667	.
119	**Starkenbach-Rochlitz**	20·204	.	.	.	19·934	.	0·259[41]	20·193	.
120	**Strakonitz - Březnitz, Blatna - Nepomuk, Březnitz-Rozmital**	79·917	.	.	.	80·096	.	3·294[42]	83·390	.
121	**Strakonitz-Winterberg-Wallern**	70·367	.	.	.	70·367	0·289[43]	0·124[44]	70·780	.
122	**Tirschnitz-Schönbach**	20 370	.	.	.	20·202	.	0·606[45]	20·808	.

[21]) In der Station Hadikfalva gemeinsam mit der L.Cz.J.E.

[22]) Von der Station Hliboka bis zur Abzweigung aus der currenten Strecke gemeinsam mit der L.Cz.J.E.

[23]) In der Station Lużan gemeinschaftlich mit der L.Cz.J.E. 0·501 km, und in der Station Zaleszczyki gemeinschaftlich mit der ostgal. Localbahn 0·432 km.

[24]) Gemeinsam in der Station Nepolokoutz mit der L.Cz.J.E.

[25]) In der Station Neubof gemeinsam mit der Staatsbahnlinie Wien—Eger 0·533 km.

[26]) In der Station Tscbischkowitz (St.E.G). Linie Lobositz-Libocbowitz gemeinsam 0·369 km, in der Station Obernitz gemeinsam mit den k. k. öst. Staatsb. 0·550 km.

[27]) In der Anschlussstation Biała czortkowska gemeinschaftlich mit der Staatsbahnlinie Stanislau-Husiatyn.

[28]) In den Stationen Tarnopol u. Kopyczyńce gemeinsam mit den k. k. St.B.

[29]) In der Station Wygnanka gemeinsam mit der Staatsbahnlinie Stanislau-Husiatyn.

[30]) In der Station Bołecin gemeinsam mit der Localbahn Skawce-Trzebinia-Siersza.

[31]) Von Aufnahmsgebäude Mitte Plan bis zur Eigenthumsgrenze (nächst der Abzweigung) gemeinsam mit der K.F.J.B.

[32]) In den Stationen Postelberg (0·221 km) und Laun (0·588 km) gemeinsam mit der E.P.P.K., bezw. mit der P.D.B.

[33]) In der Station Potscherad gem. m. d. E. P. P.

[34]) Gemeinsam in der Station Rakonitz der Staatsbahnl. Rakonitz-Protivin 0·484 km, gemeinsam in der currenten Strecke mit der Localb. Rakonitz-Petschan 0 788 km, in der Station Mlatz gemeinsam mit der Staatsbahnlinie Pilsen-Dux 0·296 km.

[35]) In den Stationen Rakonitz 0·484 km und Pladen 0·699 km gemeinscbaftlich mit der Staatsbahnlinie Rakonitz - Protivin, bezw. Pilsen-Dux-Eisenstein.

[36]) Gemeinscbaftlich mit der St.E.G. in der Station Raudnitz 0·712 km; gemeinschaftlich mit der Staatsbahnlinie Zlonic-Hospozin in der Station Hospozin 0·514 km.

[37]) Gemeinsam in der Station Elbogen mit der Staatsbahnlinie Elbogen-Nensattel—Elbogen-Stadt 0·044 km.

[38]) Von Mitte Anfnahmsgeb. Schwarzenau-Zwettl bis znr Abzweigung (Eigenthumsgrenze) gemeinsam mit der K.F.J.B.

[39]) Gemeinsam mit der k.k.St.B. Sucha-Skawina in der Station Skawce und der curr. Strecke 0·751 km; gemeinsam mit der Kaiser Ferd.-Nordbahnlinie Bielitz-Kalwarya in Wadowice 0·678 km; gemeinsam mit den k.k.St.B. in der Station Spytkowice (Linie Oświęcim-Podgórze) 0·526 km.

[40]) Von Mitte der Station Stankau bis zur Abzweigung gemeinsam mit der Staatsbahnl. Pilsen-Fürth (Station und curr. Strecke).

[41]) In der Station Starkenbach gemeinsam mit der Oesterr. Nordwestbahn 0·259 km.

[42]) Gemeinsam in der Station Nepomuk Staatsbabnlinie Wien-Eger 0·443 km; Strakonitz Staatsbabnlinie Wien - Eger 0·469 km: Březnitz Staatsb. Protivin-Zditz 0·205 km; gemeinsam in der Station Březnitz und der currenten Strecke der Staatsbahnlinie Protivin-Zditz 2·177 km.

[43]) In der Station Wallern Eigenthum der Localbabn Wodňan-Prachatitz-Wallern.

[44]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Strakonitz bis zum Ausfahrtswechsel gegen Winterberg gemeinsam mit der K.F.J.B.

[45]) Gemeinschaftlich in der Station Tirschnitz mit der Buschtehrader Eisenbahn.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
123	**Tłumacz-Pałahicze—Tłumacz Stadt**	6·379	.	.	.	6·379	.	0·076 [1]	6·455	.	[1] Gemeinschaftlich in der Station Tłumacz-Palahicze mit der Staatsbahnlinie Stanislau-Husiatyn 0·076 km.
124	**Unterdrauburg-Wöllan**	35·972	.	.	.	35·972	.	0·751 [2]	36·723	.	[2] In der Station Wöllan gemeinsam mit der steiermärkischen Landesbahn Cilli-Wöllan 0·176 km, in der Station Unterdranburg gemeinsam mit der Südbahn 0·575 km.
125	**Valsuganabahn** Trient-Tezze (Reichsgrenze)	64·833	.	.	.	62·918	.	0·297 [3]	63·215	.	[3] In der Station Trient gemeins. mit der S.B.
126	**Vöcklabruck-Kammer**	8·540	.	.	.	8·315	.	2·603 [4]	10·918	.	[4] Von Mitte Aufnahmsgebäude Vöcklabruck bis zur Abzweigungsstelle (Eigentbumsgrenze) mitbenützt mit der K.E.B.
127	**Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth**	15·221	.	.	.	14·610	1·539 [5]	0·450 [6]	16·599	.	[5] Strecke Ebenfurtb-Ungar. Grenze (Mitte Leitbabrücke) Eigenthum der W.P.Wr.-N.B., im Betriebe der R.Oe.E.E. auf Rechnung der Localbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurtb.
128	**Welser Localbahn-Gesellschaft**										
	Wels (Haiding)-Aschach	20·335	.	.	.	20·235	.	7·500 [7]	27·735	.	[6] In der Station Sollenau gemeinsam mit der Eisenbahn Wien-Aspang.
	Schleppbahn z. Donaulandungspl. in Aschach [8]	0·773	.	.	.	0·873	.	.	0·873	.	[7] Von Mitte Aufnabmsgebäude Wels bis Eigentbumsgrenze nächst der Station Haiding gemeinsam mit der K.E.B.
	Wels-Unterrohr	24·935	.	.	.	24·796	.	0·509 [9]	25·305	.	[8] Dient dem Güter- und Personenverkebre.
	Sattledt-Grünau (Almthalbahn)	30.035	.	.	.	30·091	.	.	30·901	.	[9] Von Mitte Aufnahmsgebäude Wels bis znm Ausfabrtswecbsel gegen Unterrobr gemeinsam mit der Staatsbahnlinie Wien-Salzburg.
	Zusammen	76·078	.	.	.	75·995	.	8·009	84·004	.	[10] In der Station Wodňan gemeinscbaftlich mit der Staatsbabnlinie Wien-Eger.
129	**Wodňan-Moldauthein**	20·976	.	.	.	20·720	.	0·340 [10]	21·060	.	[11] Von Mitte Aufnabmsgebäude Wodňan bis zum Ausfabrtswecbsel gegen Pracbatitz gemeinsam mit der K.F.J.B.
130	**Wodňan-Prachatitz-Wallern**	55·892	.	.	.	55·603	.	0·268 [11]	55·871	.	[12] In der Anschlussstation Wolframs-Cejl gemeinscbaftlicb mit der Staatsbabnlinie Iglau-Wessely.
131	**Wolframs-Cejl-Teltsch**	23·632	.	.	.	25·299	.	0·169 [12]	23·468	.	[13] Von Mitte Aufnabmsgebäude Wotic bis zum Abzweigungswecbsel gegen Selčan gemeinsam mit der Staatsbabnlinie Gmünd-Prag.
132	**Wotic-Selčan**	16·620	.	.	.	16·410	.	0·205 [13]	16·615	.	[14] Spnrweite 0·760 m.
133	**Ybbsthalbahn**, Waidhofen—Lunz-Kienberg incl. Ybbsitz-Gstadt (schmalsp.) [14]	76·187	.	.	.	76·383	.	.	76·383	.	[15] Gemeinsam in der Station Zeltweg mit der Staatsbabnlinie Amstetten-Pontafel.
134	**Zeltweg-Fohnsdorf**	5·907	.	.	.	5·673	.	0·254 [15]	5·927	.	[16] Gemeinsam in der Station Zeltweg mit der Staatsbahnlinie Amstetten-Pontafel 0·384 km, gemeinsam in der Station Wolfsberg der Staatsbabnlinie Unterdrauburg-Wolfsberg 0·325 km.
135	**Zeltweg-Wolfsberg**	49·717	.	.	.	49·717	.	0·709 [16]	50·426	.	[17] 0·373 km gemeinsam in der Station Zwittau mit der St.E.G., 0·120 km gemeinsam in der Station Skutsch mit der Oesterr Nordwestbahn.
136	**Zwittau-Polička-Skutsch**	51·999	.	.	.	51·999	.	0·493 [17]	52·492	.	
	Summe γ) Privatbahnen auf Rechnung sonstiger Eigenthümer	3.014·710	1·137	.	.	2.996 631	2·959	77·964	3.077·554	2·968	
	Summe A, Bahnen im Betriebe der k. k. Staats-eisenbahn-Verwaltung im Ganzen (inclusive Mühlkreisbahn)	11.306·179	8·715	1.056·097	.	11.284·862	51·970	186·782	11.523·614	22·161	
		11.314·894									
	B. K. k. Staatsbahnen im fremden Betriebe.										
	a) Im fremden Staatsbetriebe.										
137	**Bodenbach-Niedergrund-Reichsgrenze** [18]	11·945	.	11·945	.	11·005	.	0·289 [19]	11·294	.	[18] Im Betriebe der Kgl.S.St.B.
138	**Kufstein-Reichsgrenze** [20]	2·149	.	.	.	2·149	.	0·190 [21]	2·339	.	[19] In der Station Bodenbacb gemeinsam mit der Oe.U.St.E.G.
139	**Troppau-Reichsgrenze** (Ratibor) [22]	2·012	.	.	.	2·012	.	.	2·012	.	[20] Im Betriebe der Kgl.B.St.B.
	Summe a) im fremden Staatsbetriebe	16·106	.	11·945	.	15·166	.	0·479	15·645	.	[21] In der Station Knfstein gem. mit der S.B.
											[22] Strecke von der Abzweigung bis znr Reicbsgrenze im Betriebe der Kgl.P.St.B.

	b) Im Betriebe der Direction der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen.									
140	**K. k. Süddalmatinische Staatsbahnen** [23])									
	Uskoplje-Gravosa	14·451	.	.	.	14·050	2·496[25])	.	16·546	.
	Dolnja-Glavska—Zelenika	44·779	7·453[24]		.	44·495	8·938[26])	.	53·433	.
	Summe b) im Betriebe der Direction der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen	59·230	7·453	.	.	58·545	11·434	.	69 979	.
	c) Im Privatbetriebe.									
141	**Časlau—Zawratetz-Třemošnitz** [27]) . . (Localbahn)									
	Časlau—Zawratetz-Třemošnitz	17·093	.	.	.	17·080	.	.	17·080	.
	Skowic—Vrdy-Bučic	3·064	.	.	.	2·943	.	.	2·943	.
	Zusammen	20·157	.	.	.	20·023	.	.	20·023	.
142	**Časlau-Močowitz** [28]) (Localbahn)	4·258	.	.	.	4·187	.	.	4·187	.
143	**Königshan-Schatzlar** [29]) (Localbahn)	5·691	.	.	.	5·238	.	0·193[30])	5·431	.
	Summe c) im Privatbetriebe	30·106	.	.	.	29·448	.	0·193	29·641	.
	Summe B, k. k. Staatsbahnen im fremden Betriebe	105·442	7·453	11·945	.	103·159	11·434	0·672	115·265	.
	C. Privatbahnen im Privatbetriebe.									
	a) Hauptbahnen und in deren Eigenthum stehende Localbahnen.									
144	**K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn**									
	Auscha (A.T.E.)-Auscha (G.-Pr.W.A.) [31])	0·387	.	.	.	0·251	.	.	0·251	.
	Aussig-Komotau	64·971	.	64·971	.	64·290	.	0·261[32])	64·551	.
	Aussig-Aussig Landungsplatz [31])	5·080	.	.	.	5·549	.	.	5·549	.
	Czalositz (A.T.E.)-Czernosek (Oe.N.W.B.)	0·840	.	.	.	1·127	.	0·138[33])	1·265	.
	Türmitz-Bilin (Localbetrieb)	26·136	.	9·743	.	26·082	.	.	26·082	.
	Dux-Schwaz (Localbetrieb)	4·965	.	.	.	5·208	.	.	5·208	.
	Teplitz (Settenz)-Reichenberg (Localbahn)	142·905	.	.	.	143·101	.	0·805[34])	143·906	.
	Schleppbahn zum Localgüterbhf. Reichenberg	1·974	.	.	.	2·219	.	.	2·219	.
	Schleppb. zur Station Niemes (ehem. Localbahn)	3·047	.	.	.	3·047	.	.	3·047	.
	Zusammen	250·305	.	74·714	.	250·874	.	1·204	252·078	.
145	**K. k. priv. Böhmische Nordbahn**									
	Prag-Turnau	104·325	.	.	.	103·835	.	.	103·835	.
	Kralup-Neratovic	16·966	.	.	.	16·967	.	.	16·967	.
	Bakov-Georgswalde	97·580	0·493	.	.	98·193	.	.	98·193	.
	Rumburg-Nixdorf (Localbetrieb)	20·470	.	.	.	20·592	.	.	20·592	.
	Kreibitz-Neudörfl-Warnsdorf	11·458	.	.	.	11·315	.	.	11·315	.
	Bodenbach-Tannenberg	40·143	.	.	.	38·826	.	.	38·826	.
	Bensen—Böhm.-Leipa	20·218	.	.	.	20·647	.	.	20·647	.
	Schleppbahn zur Elbe in Tetschen [31])	0·818	.	.	.	0·730	.	.	0·730	.
	Zusammen	311·978	0·493	.	.	311·105	.	.	311·105	.
	Localbahnen.									
	Böhm.-Kamnitz—Steinschönau	4·471	.		.	4·451	.	.	4·451	.
	Kuttenthal—Unter-Cetno	8·334	.	.	.	8·354	.	.	8·354	
	Röhrsdorf-Zwickau	4·795	.	.	.	4·538	.	.	4·538	.
	Zusammen	17·600	.	.	.	17·343	.	.	17·343	.
	Im Ganzen	329·578	0·493	.	.	328·448	.	.	328·448[35])	.

[23]) Schmalspurig 0·760 m Spurweite.
[24]) Baulänge 7·453 km Eigenthum der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen.
[25]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Uskoplje bis znr Reichsgrenze Eigenthnm der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen 2·496 km.
[26]) Von Mitte Aufnahmsgehände Dolnja-Glavska bis znr Reichsgrenze = 1·485 km nnd in der currenten Strecke von km 314·539 bis km 321·992 = 7·453 km Eigenthnm der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen.
[27]) Im Betriebe der Oe.N.W.B
[28]) Dient nur dem Güterverkehre.
[29]) Im Betriebe der S.N.D.V.B.
[30]) In der Station Königshan gemeinsam mit der S.N.D.V.B.
[31]) Dient nur dem Güterverkehre.
[32]) Mit der priv. Oe.U.St.E.G. nächst ihrer Station Anssig gemeinsam henütztes Anschlnssgeleise.
[33]) Gemeinsam mit der Oesterr. Nordwestbahn in der Station Czernosek.
[34]) In der Station Lohositz gemeinsam mit der Oe.U.St.E.G.
[35]) Ansserdem steht im Betriebe der B.N.B. die Localbahn Mscheno—Unter-Cetno (14.938 km).

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
146	**A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn**										
	Prag (Bubna)-Komotau-Eger	237·883	.	113·428	.	237.273	.	1·817 [1])	239·090	.	[1]) Mit der priv. Oe.U.St.E.G. gemeinsam für den Personenverkehr.
	Prag (Smichow)-Hostivic . . . (Localbetrieb)	19·334	.	.	.	19·518	.	.	19·518	.	
	Wejhybka (Kladno)-Kralup	24·816	.	.	.	25·092	.	.	25·092	.	
	Duby—Alt-Kladno . . . . . (Localbetrieb)	2·690	.	.	.	2·537	.	.	2·537	.	
	Lužna Lišan-Rakonitz . . . . . (Localbetrieb)	9·623	.	.	.	9·186	.	.	9·186	.	
	Priesen-Kaaden (Brunnersdorf) . (Localbetrieb)	9·939	.	.	.	10·771	.	.	10·771	.	
	Komotau-Krima-Reichsgrenze (Reitzenhain) . .	35·373	0·870	.	.	36·298	0·967 [2])	.	37·265	.	[2]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude in Reitzenhain Eigenthum der Kgl.S.St.B.
	Krima-Weipert-Reichsgrenze . . (Localbetrieb)	35·144	.	.	.	34·807	.	.	34·807	0·583 [4])	[3]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Weipert bis zur Reichsgrenze im Betriebe der Kgl.S.St.B.
	Falkenau (Reichsgrenze)-Klingenthal (Localbetr.)	26·888	0·898	.	.	27·766	0·215 [3])	.	27·981	.	[4]) Strecke von der Reichsgrenze bis zum Beginn des Bahnhofes Klingenthal Eigenthum der Kgl.S.St.B.
	Tirschnitz-Franzensbad	4·130	.	.	.	4·122	.	.	4·122	.	
	Localbahn Krupa-Kolleschowitz	12·311	.	.	.	12 017	.	.	12·017	.	
	Zusammen .	418·131	1·768	113·428	.	419·387	1·182	1·817	422·386 [5])	0·583	[5]) Ausserdem ist im Betriebe der B.E.B. die Localbahn Welcbau-Wickwitz—Giessbübl Sauerbrnnn.
147	**K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft** [6])										[6]) Im Betriebe der S.B.G.
	Graz-Köflach	40·113	.	.	.	39·809	.	0·157 [7])	39·966	.	[7]) In der Station Graz der S.B. gemeinsam mit derselbeu.
	Lieboch-Wies . . . . . (Localbetrieb)	50·847	.	.	.	50·690	.	.	50·690	.	
	Zusammen .	90·960	.	.	.	90·499	.	0·157	90·656	.	
148	**K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn**										
	I. Besitz-Gruppe.										
	Wien-Krakau	411·787	0·628	387·673	0·628	412·268	.	.	412·268	.	
	Verbindung des Wiener Nordbahnhofes mit der Donau-Uferbahn [8])	1·298	.	.	.	2·585	.	.	2·585	.	[8]) Dient nur dem Güterverkebre.
	Floridsdorf-Jedlersdorf [9])	1·596	.	.	.	1·742	.	0·212 [10])	1·954	.	[9]) Dient nur dem Güterverkebre.
	Verbindungscurve bei Süssenbrunn [11])	0·997	.	.	.	0·510	.	.	0·510	.	[10]) In der Station Jedlersdorf gemeinsam mit der Oe.N.W.B.
	Gänserndorf-Marchegg	17·508	.	.	.	18·177	.	.	18·177	.	[11]) Dient nur dem Viehverkebre.
	Lundenburg-Zellerndorf . . . . (Localbetrieb)	83·402	.	.	.	83·619	.	.	83·619	.	
	Neusiedl-Grussbach . . . . . (Localbetrieb)	8·351	.	.	.	8·550	.	0·276 [12])	8·826	.	[12]) In der Station Grussbach-Schönau gem. mit der priv. Oe.U.St.E.G.
	Verbindungsgeleise der Station in Laa [13]) . . .	1·855	.	.	.	.	.	.	.	.	[13]) Oberbau gegen Revers abgetragen.
	Lundenburg-Brünn	59·519	.	.	.	60·363	.	0·040 [14])	60·403	.	[14]) Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte des gemeinschaftlichen Aufnahmsgebäudes in Brünn gem. mit der priv. Oe.U.St.E.G.
	Prerau-Olmütz	22·655	.	.	.	22·390	.	.	22·390	.	
	Schönbrunn-Troppau	28·118	.	.	.	28·336	.	.	28·336	.	
	Oderberg-Reichsgrenze (Annaberg) [15])	3·264	.	.	.	3·745	.	.	3·745	.	[15]) Den Fahrdienst besorgen die Kgl.P.St.B.
	Dzieditz-Saybusch	30 877	.	.	.	31·582	.	0·327 [16])	31·909	.	[16]) In der Station Saybusch-Zabłocie gem. mit der Galiz. Transversal-Bahn.
	Trzebinia-Reichsgrenze (Myslowitz)	26·019	0·044	.	.	26·639	.	.	26·639	.	
	Szczakowa-Reichsgrenze (Granica)	1·621	.	.	.	1·871	.	.	1·871	.	
	Krakau—Podgórze-Bonarka . . (Localbetrieb)	6·955	.	.	.	7·610	.	.	7·610	.	
	Verbindungscurve bei Krakau . (Localbetrieb)	0·466	.	.	.	0·466	.	.	0·466	.	
	Verbindungscurve bei Podgórze-Płaszów [17]) . .	0·469	.	.	.	.	.	.	.	.	[17]) Betrieb nicbt eröffnet.
	Brünn-Olmütz	100·531	.	.	.	101·448	.	0·040 [18])	101·488	.	[18]) In der Station Brünn gemeinsam mit der priv. Oe.U.St.E.G.
	Olmütz-Sternberg	14·397	.	.	.	14·376	.	.	14·376	.	
	Nezamislitz-Prerau	27·313	.	.	.	27·940	.	.	27·940	.	
	Kojetein-Bielitz	168·537	.	.	.	168·774	.	10·513 [19])	179·287	.	[19]) Peagestrecke Friedland—Friedek-Mistek; Eigenthum der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn.
	Verbindungscurve bei Bielitz	1·230	.	.	.	1·230	.	.	1·230	.	
	Zusammen .	1.018·765	0·672	387·673	0·628	1.024·221	.	11·408	1.035·629	.	

	II. Besitz-Gruppe.									
	Localbahnen.									
	Drösing-Zistersdorf	11·305	.	.	.	11·423	.	.	11·423	.
	Branowitz-Pohrlitz	8·323	.	.	.	8·472	.	.	8·472	.
	Göding—K. k. Aerarial-Tabakfabrik	1·408	.	.	.	1·894	.	.	1·894	.
	Göding (k. k. Tabakfabr.)-ungar. Grenze (Holics)	0·814	.	.	.	0·814	3·450[20])	.	4·264	.
	Rohatetz-Strassnitz	4·721	.	.	.	5·078	.	6·909[21])	11·987	.
	Kremsier-Zborowitz	16·521	.	.	.	16·644	.	.	16·644	.
	Rohrbach i. M.—Gross-Seelowitz	2·350	.	.	.	2·613	.	.	2·613	.
	Kojetein-Tobitschau	10·534	.	.	.	10·765	.	.	10·765	.
	Mähr.-Weisskirchen—Krasna	24·770	.	.	.	24·646	.	.	24·646	.
	Wall.-Meseritsch—Wsetin	18·154	.	.	.	18·131	.	.	18·131	.
	Krasna-Rožnau	13·183	.	.	.	13·054	.	.	13·054	.
	Zauchtl-Bautsch	38·831	.	.	.	39·011	.	.	39·011	.
	Zauchtl-Fulnek	9·498	.	.	.	9·610	.	.	9·610	.
	Hotzendorf-Neutitschein	10·073	.	.	.	10·184	.	.	10·184	.
	Golleschau-Ustroń	5·414	.	.	.	5·380	.	.	5·380	.
	Stauding-Wagstadt	7·488	.	.	.	7·419	.	.	7·419	.
	Troppau-Bennisch	29·660	.	.	.	30·144	.	.	30·144	.
	Bielitz-Kalwarya	57·268	.	.	.	57·519	.	0·929[22])	58·448	.
	Verbindungscurve bei Kalwarya	0·240	.	.	.	0·240	.	0·095[23])	0·335	.
	Petrowitz-Karwin	9·828	.	.	.	10·161	.	.	10·161	.
	Lundenburg-Landesgrenze-Kutti	9·537	.	.	.	10·275	6·846[24])	.	17·121	.
	Zusammen .	289·920	.	.	.	293·477	10·296	7·933	311·706	.
	K.F.N.B. im Ganzen .	1.308·685	0·672	387·673	0·628	1.317·698	10·296	19·341	1.347·335 [25])	.
149	**K. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn**									
	Oderberg-ungar. Grenze (Csacza)	63·496	.	12.880	.	63·496	0·430[26])	0·322[27])	64·248	.
150	**K. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn**[28])									
	Leoben-Vordernberg (Localbetrieb)	15·200	.	.	.	14·925	.	0·531[29])	15·456	.
151	**K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn**									
	Wien-Nimburg-Jungbunzlau	352.914	.	.	.	352·634	.	.	352·634	.
	Schleppbahn Korneuburg-Donaulände[30])	1·550	.	.	.	1·639	.	.	1·639	.
	Verbindung mit der Donauuferbahn bei Wien[30])	1·164	.	.	.	1·164	.	.	1·164	.
	Zellerndorf-Sigmundsherberg . . (Localbetrieb)	19·711	.	.	.	19·852	.	.	19·852	.
	Deutschbrod-Rossitz	92·296	.	.	.	91·693	.	.	91·693	.
	Gr.-Wossek—Alt-Paka—Parschnitz	128·960	.	.	.	128·972	.	.	128·972	.
	Wostroměř-Jičin (Localbetrieb)	17·462	.	.	.	17·492	.	.	17·492	.
	Pelsdorf-Hohenelbe (Localbetrieb)	4·400	.	.	.	4·479	.	.	4·479	.
	Trautenau-Freiheit (Localbetrieb)	9·862	.	.	.	10·030	.	.	10·030	.
	Nimburg-Tetschen-Mittelgrund	135·795	.	.	.	136·648	.	.	136·648	.
	Tetschen-Laube[30])	3·271	.	.	.	2·490	.	.	2·490	.
	Zweites Verbindungsgeleise zwischen Tetschen und Laube[30])	1·071	.	.	.	2·474	.	.	2·474	.
	Lissa-Prag	34·075	.	.	.	34·340	.	.	34·340	.
	Schreckenstein-Aussig	1·467	.	.	.	1·561	.	.	1·561	.
	Chlumetz-Reichsgrenze (Mittelwalde)	113·014	.	.	.	113·243	6·121[31])	.	119·364	.
	Geiersberg-Wildenschwert	14·065	.	.	.	13·627	.	.	13·627	.
	Zusammen .	932·078	.	.	.	932·338	6·121	.	938·459 [32])	.
152	**Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.**									
	I. Altes Netz.									
	Brünn-Prag	254·211	.	254·211	.	254·171	.	.	254·171	.
	Prag-Bodenbach	129·544	.	72·258	.	129·736	.	.	129·736	.
	Verbindungscurve in Prag	0·630	.	0·630	.	0·630	.	.	0·630	.
	Böhm.-Trübau—Olmütz	85·471	.	.	.	86·178	.	0·660[33])	86·838	.
	Marchegg-ungar. Grenze	3·075	.	3·075	.	2·304	.	.	2·304	.
	Zusammen .	472·931	.	330·174	.	473·019	.	0·660	473·679	.

[20]) Von der ungar. Landesgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Holics Eigenthum der Holics-Gödinger Localbahn-Actien-Gesellschaft.

[21]) Strecke von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Sudoměřitz-Petrau (0·303 km) und Peagestrecke Sudoměřitz-Petrau-Strassnitz (6·606 km) Eigenthum der Oe.U.St.E.G.

[22]) Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Kalwarya gemeinsam mit den k.k.St.B.

[23]) Von der Eigenthumsgrenze bis zum Anschluss an die Linie Sucha-Skawina gemeinsam mit den k.k.St.B.

[24]) Von der ungarischen Landesgrenze bis Aufnahmsgebäudemitte Kutti Eigenthum der ungar. Nordwest-Local-Eisenbahn-Actiengesellschaft.

[25]) Ausserdem sind im Betriebe der K.F.N.B. die Ostrau-Friedlander Eisenb. (32·691 km), die Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding (37·672 km), die Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz (24·620 km), die Auspitzer Localbahn (6·780 km), die Localbahn Mutenitz-Gaya (15·362 km) und die Localbahn Lundenburg-Eisgrub (12·163 km).

[26]) Strecke der Galiz. Transversalbahn von Mitte Aufnahmsgebäude in Zwardón bis zur ungar. Grenze.

[27]) Vom Anschlusspunkte nächst der Station Oderberg bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gem. mit der K.F.N.B.

[28]) Im Betriebe der S.B.

[29]) Von der Eigenthumsgrenze nächst der Station Leoben bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der SB.

[30]) Dient nur dem Güterverkehre.

[31]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude in Mittelwalde Eigenthum der Kgl.P.St.B.

[32]) Ausserdem sind im Betriebe der Oe.N.W.B. die Kuttenberger Localbahn (2·875 km) die Linien der k.k.St.B.:
Časlau—Zawratetz-Třemošnitz (17·080 km)
Skowic—Vrdy-Bučic (2·969 km)
Časlau-Močowitz (4·187 km)
ferner die Localbahnen:
Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha (24·648 km)
Castolowitz-Reichenau-Solnitz (15·382 km)
Deutschbrod-Humpoletz (25·180 km)
und Melnik-Mscheno sammt Flügelbahnen (29·250 km).

[33]) In der Station Olmütz gemeinsam mit der K.F.N.B.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
	II. Ergänzungsnetz.										
	Wien-Strelitz	142·414	.	10·985	.	142·641	.	.	142·641	.	
	Schlachthausbahn in Wien [1]	2·791	.	2·791	.	2·526	.	.	2·526	.	[1]) Dient dem Viehverkehre.
	Flügel zu den Szallasen [1]	0·670	.	.	.	0·526	.	.	0·526	.	
	Verbindung mit der Donau-Uferbahn [2]	1·118	.	.	.	0·865	.	.	0·865	.	[2]) Dient nur dem Güterverkehre.
	Stadlau-Marchegg	34·475	.	34·475	.	35·606	.	.	35·606	.	
	Verbindung mit Süssenbrunn (K.F.N.B.) [1]	6·189	.	.	.	6·147	.	.	6·147	.	
	Grussbach-Znaim	25·214	.	.	.	25·604	.	.	25·604	.	
	Verbindungsbahn in Brünn	0·992	.	0·992	.	1·019	.	.	1·019	.	
	Zusammen	213·863	.	49·243	.	214·934	.	.	214·934	.	
	III. K. k. priv. Brünn-Rossitzer Bahn.										
	Strelitz-Brünn	12·442	.	12·442	.	12·116	.	.	12·116	.	
	Strelitz-Segen Gottes	10·650	.	.	.	10·547	.	.	10·547	.	[3]) Nur für Kohlenverkehr.
	Segen Gottes-Oslavan [3]	5·591	.	.	.	5·442	.	.	5·442	.	
	Schleppbahnen zu den Kohlenschächten [3]	1·403	.	.	.	0·946	.	.	0·946	.	
	Zusammen	30·086	.	12·442	.	29·051	.	.	29·051	.	
	IV. Ungarantirte Linien.										
	Wien-ungar. Grenze (Bruck a/L.)	39·092	.	.	.	40·712	.	0·458 [4])	41·170	.	[4]) Von der Landesgrenze bis Mitte Anfnahmsgebäude in der Station Bruck a/L. gemeinsam mit den Kgl. U.St.B.
	Chotzen-Halbstadt-Reichsgrenze (Friedland)	92·273	.	.	.	90·836	.	.	90·836	1·940 [5])	[5]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebände in der Station Halbstadt bis zur Reichsgrenze (g. Friedland) im Betriebe der Kgl. Pr.St.B.
	Wenzelsberg-Starkotsch	2·250	.	.	.	2·369	.	0·297 [6])	2·666	.	[6]) In der Station Starkotsch gemeinsam mit der S.N.D.V.B.
	Halbstadt-Ottendorf (Localbetrieb)	13·636	.	.	.	13·477	.	.	13·477	.	
	Verbindungscurve in Halbstadt	0·516	.	.	.	0·516	.	.	0·516	.	
	Zusammen	147·767	.		.	147·910	.	0·755	148·665	1·940	
	V. Localbahnen.										
	Bruck a/L.-Hainburg	21·650	.	.	.	21·206	.	.	21·206	.	
	Schwechat-Mannersdorf	28·738	.	.	.	28·530	.	0·252 [7])	28·782	.	[7]) Von der Einmündung nächst der Station Kl.-Schwechat bis Mitte Anfnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der K.E.B.
	Verbindungsgeleise der Linien Wien-Bruck und Schwechat-Mannersdorf in Götzendorf	0·413	.	.	.	0·413	.	.	0·413	.	
	Flügel in die Freudenau	1·318	.	.	.	1·160	.	.	1·160	.	
	Enzersdorf bei Staatz-Poisdorf	9·392	.	.	.	9·198	.	.	9·198	.	
	Segen Gottes-Okříško	51·139	.	.	.	51·299	.	.	51·299	.	
	Studenetz—Gr.-Meseritsch	22·273	.	.	.	22·260	.	.	22·260	.	
	Brünn-Tischnowitz	28·347	.	.	.	28·223	.	.	28·223	.	
	Zwittawa-Uferbahn [8])	1·127	.	.	.	1·127	.	.	1·127	.	[8]) Dient nur dem Güterverkehre.
	Schwarzbach-Littau	2·579	.	.	.	2·531	.	.	2·531	.	
	Rudelsdorf-Landskron	3·761	.	.	.	3·486	.	.	3·486	.	
	Ottendorf-Reichsgrenze-Mittelsteine	2·712	.	.	.	3·085	7·628 [9])	.	10·713	.	[9]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Mittelsteine Eigentbum der Kgl. P.St.B.
	Čelakowitz-Brandeis a/E.	8·099	.	.	.	7·896	.	.	7·896	.	
	Čelakowitz-Mochow [8])	3·981	.	.	.	4·031	.	.	4·031	.	
	Chotzen-Leitomischl	22·018	.	.	.	21·778	.	.	21·778	.	
	Přelouč-Prachowitz	18·803	.	.	.	18·701	.	.	18·701	.	
	Tasowitz—Kalk-Podol	2·387	.	.	.	2·299	.	.	2·299	.	
	Peček—Zasmuk—Gr.-Bečvar	24·050	.	.	.	23·601	.	.	23·601	.	
	Bošic-Kaurim	3·010	.	.	.	2·738	.	.	2·738	.	
	Bošic-Svojšic (Karlsthal)	1·974	.	.	.	1·911	.	.	1·911	.	

Poříčan-Sadska-Nimburg	13·434	.	.	.	13·478	.	.	13·478	.	
Verbindungsgeleise m. d. Oe.N.W.B. in Nimburg [10])	0·892	.	.	.	.	.	.	.	.	
Verbindungslinie Nimburg-Velelib	2·846	.	.	.	.	.	.	.	2·846[11])	
Kralup-Welwarn	9·803	.	.	.	9·744	.	.	9·744	.	
Minkowitz-Swoleňowes	7·893	.	.	.	7·593	.	.	7·593	.	
Jenšovic-Lužec	3·214	.	.	.	3·173	.	.	3·173	.	
Lobositz-Libochowitz	13·816	.	.	.	13·858	.	.	13·858	.	
Zusammen	309·669	.	.	.	303·319	7·628	0·252	311·199	2·846	
Theilstrecken der Mähr. Transversalbahn.										
Brünn-Vlarapass (Landesgrenze)	162·742	.	.	.	163·053	.	.	163·053	.	
Verbindungsgeleise bei Schimitz	1·999	.	.	.	1·258	.	.	1·258	.	
Verbindung mit der K.F.N.B. bei Holubitz [8])	2·380	.	.	.	2·016	.	.	2·016	.	
Verbindung mit der K.F.N.B. in Bisenz-Pisek	1·483	.	.	.	1·449	.	.	1·449	.	
Wessely a/M.-Strassnitz (Landesgrenze)	14·451	.	.	.	14·951	.	.	14·951	.	
Kunowitz—Ungar.-Hradisch	4·726	.	.	.	4·854	.	.	4·854	.	
Verbindungscurve bei Kunowitz [8])	0·535	.	.	.	0·535	.	.	0·535	.	
Verbindung mit der K.F.N.B. in Ungar.-Hradisch [8])	0·992	.	.	.	0·679	.	.	0·679	.	
Zusammen	189·308	.	.	.	188·795	.	.	188·795	.	
Oe.U.St.E.G. im Ganzen	1.363·624	.	391·859	.	1.357·028	7·628	1·667	1.366·323	[12]) 4·786	
153 **K. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn** [13])										
Mähr.-Ostrau—Friedland	33·005	.	.	.	32·526	.	0·165[14])	32·691		
154 **K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft**										
Wien-Triest	577·231	.	577·231	.	577·231	.	.	577·231	.	
Mödling-Laxenburg	4·662	.	.	.	4·930	.	.	4·930	.	
Wr. Neustadt—ungar. Grenze (Oedenburg)	4·412	.	.	.	5·049	.	.	5·049	.	
Bruck-Leoben	17·029	.	16·616	.	16·541	.	.	16·541	.	
Marburg-Franzensfeste	375·080	.	2·585	.	375·577	.	.	375·577	.	
Verbindungsgeleise in Marburg	0·622	.	0·622	.	0·622	.	.	0·622	.	
Pragerhof-Polstrau-ungar. Grenze	51·853	.	.	.	51·695	.	.	51·695	.	
Verbindungsgeleise bei Pragerhof	0·751	.	0·718	.	0·751	.	.	0·751	.	
Steinbrück-Rann-ungar. Grenze (Sissek)	50·804	.	.	.	50·804	.	.	50·804	.	
St. Peter-ungar. Grenze (Fiume)	52·055	.	.	.	52·138	.	.	52·138	.	
Nabresina-Cormons-Reichsgrenze	49·688	.	13·656	.	47·475	.	.	47·475	2·213[15])	
Verbindungsgeleise nächst Nabresina	0·683	.	0·683	.	0·683	.	.	0·683	.	
Kufstein-Ala-Reichsgrenze	305·716	.	161·109	.	294·711	.	.	294·711	10·815[16])	
Zusammen	1.490·586	.	773·220	.	1.478·207	.	.	1.478·207	13·028	
Localbahnen.										
Liesing-Kaltenleutgeben	6·680	.	.	.	6·737	.	.	6·737	.	
Spielfeld-Radkersburg	30·927	.	.	.	30·731	.	.	30·731	.	
Zusammen	37·607	.	.	.	37·468	.	.	37·468	.	
S.B.G. exclus. Elekt. Bahn Mödling-Hinterbrühl im Ganzen	1.528·193	.	773·220	.	1.515·675	.	.	1.515·675	[17]) 13·028	
155 **K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn**										
Pardubitz-Reichenberg-Reichsgrenze (Seidenberg)	199·876	.	.	.	199·876	2·066[18])	0·237[19])	202·179	.	
Josefstadt-Reichsgrenze (Liebau)	62·151	.	.	.	62·574	2·628[20])	.	65·202	.	
Eisenbrod-Tannwald (Localbetrieb)	17·515	.	.	.	17·732	.	.	17·732	.	
Zusammen	279·542	.	.	.	280·182	4·694	0·237	285·113	[21]) .	

[10]) Betrieb nicht eröffnet.
[11]) Im Betriebe der B.C.B.
[12]) Ansserdem ist im Betriebe der Oe.U.St. E.G. die Localbahn Swoleňowes-Smečna (9·957 km) und die Localbahn Brandeis a/E.—Neratowitz (15·327 km).
[13]) Im Betriebe der K.F.N.B.
[14]) In der Station Mähr.-Ostrau gemeinsam mit der K.F.N.B.
[15]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Cormons bis zur Reichsgrenze im Betriebe der ital. Adria-Eisenbahn-Compagnie.
[16]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Ala bis zur Reichsgrenze im Betriebe der ital. Adria-Eisenbahn-Compagnie.
[17]) Ausserdem sind im Betriebe der S.B. die Graz-Köflacher Eisenbahn (90·656 km), die Leoben-Vorderuberger Eisenbahn (15·456 km), die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn (64·539 km), die Localbahn Cilli-Wöllan sammt Flügel Hundsdorf-Skalis (39·101 km), die Localbahn Kapfenberg—Seebach-Au (22·747 km), die Localbahn Pöltschach-Gonobitz (14·767 km), die Localbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz (11·319 km) und die Localbahn Radkersburg-Luttenberg (25·450 km), die Ueberetscherbahn Bozen—Kaltern (14·973 km) und die Localbahn Laibach-Brezovic—Oberlaibach (19·298 km).
[18]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Seidenberg Eigenthum der Kgl. P.St.B.
[19]) Von der Abzweigung nächst der Station Pardubitz bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der Oe.U.St.E.G.
[20]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Liebau Eigenthum der Kgl. P.St.B.
[21]) Ausserdem sind im Betriebe d. S.N.D.V.B. die Linie Königshan-Schatzlar der Oest. Staatsbahnen (5·431 km) und die Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald mit Flügel Morchenstern—Josefsthal-Maxdorf (zusammen 34·083 km).

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
156	**K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang**										
	Wien—Felixdorf—Wr. Neustadt—Aspang	75·916	.	5·430	.	75·567	.	9·590 [1])	85·157	.	
	Centralfriedhof—Klein-Schwechat (Localbetrieb)	3·229	.	.	.	3·399	.	0·467 [2])	3·866	.	
	Verbindungscurve zur Donaulände-Bahn gegen Oberlaa	0·768	.	.	.	.	.	.	.	0·768 [3])	
	Zusammen	79·913	.	5·430	.	78·966	.	10·057	89·023 [4])	0·768	
157	**K. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn** [5])										
	Meidling—Pottendorf—Wr. Neustadt	50·684	.	0·577	.	50·684	.	0·338 [6])	51·022	.	
	Pottendorf—Grammat-Neusiedl (Localbetrieb)	13·866	.	.	.	13·517	.	.	13·517	.	
	Ebenfurth-ungar. Grenze (Mitte Leithabrücke)	1·261	.	.	.	.	.	.	.	1·539 [7])	
	Verbindungsgeleise mit der Donaulände-Bahn bei Inzersdorf	1·302	.	.	.	.	.	.	.	.	
	Zusammen	67·113	.	0·577	.	64·201	.	0·338	64·539	1·539	
	Summe a) Hauptbahnen und in deren Eigenthum stehende Localbahnen	6.759·823	2·933	1.759·781	0·628	6.746·243	30·351	35·836	6.812·430	20·704	
		6.762·756									
	b) Selbstständige Localbahnen mit Ausnahme der im Staatsbetrieb befindlichen.										
158	**Auspitzer Localbahn** [8])										
	Auspitz Station-Auspitz Stadt	6·831	.	.	.	6·780	.	.	6·780	.	
159	**K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn**										
	Bozen-Meran	31·606	.	.	.	31·117	.	0·156 [9])	31·273	.	
160	**Brandeis a/E.-Neratowitz** [10])	15·212	.	.	.	14·891	.	0·436 [10])	15·327	.	
161	**K. k. priv. böhm. Commercialbahnen**										
	Königgrätz-Wostroměř	33·996	.	.	.	33·996	.	0·927 [11])	34·923	.	
	Sadova-Smiřitz	10·699	.	.	.	10·699	.	1·090 [12])	11·789	.	
	Nimburg-Jičin	40·888	.	.	.	40·888	2·846 [13])	1·783 [14])	45·517	.	
	Křinec-Königsstadtl	12·227	.	.	.	11·857	.	.	11·857	.	
	Kopidlno-Libaň	4·055	.	.	.	3·988	.	.	3·988	.	
	Libaň-Bakov	33·303	.	.	.	33·370	.	2·435 [15])	35·805	.	
	Dětenitz-Dobrowitz	14·183	.	.	.	14·056	.	.	14·056	.	
	Rokycan-Miröschau-Nezvěstic	26·719	.	.	.	26·570	.	0·328 [16])	26·898	.	
	Smidar-Hochwessely	7·826	.	.	.	7·680	.	.	7·680	.	
	Zusammen	183·896	.	.	.	183·104	2·846	6·563	192·513	.	
162	**Častolowitz-Reichenau-Solnitz (Kwasnei)** [17])	15·277	.	.	.	15·122	.	0·260 [18])	15·382	.	
163	**Deutschbrod-Humpoletz** [17])	25·275	.	.	.	25·031	.	0·149 [19])	25·180	.	
164	**Friedlander Bezirksbahnen**										
	Raspenau-Liebwerda-Weissbach	6·072	.	.	.	5·919	.	0 294 [20])	6·213	.	
	Friedland-Hermsdorf [21])	10·781	.	.	.	10·468	.	.	10·468	.	
	Zusammen	16·853		.	.	16·387	.	0·294	16·681	.	

[1]) Vom Anschluss an die Wr.V.B. bis Eigenthumsgrenze (0·059 km) Eigenthum der k.k. St.B.; ferner von der Einmündung in die Station Felixdorf bis zur Ausmündung aus der Station Wr. Neustadt gemeinsam mit der S.B.

[2]) In der Station Kl.-Schwechat gemeinsam mit der K.E.B.

[3]) Im Betriebe der k.k.Oe.St.B.

[4]) Ausserdem steht im Betriebe der Eisenbahn Wien-Aspang die Schneeberghahn mit 41·849 km Adhäsionsbahn u. 9·671 km Zahradbahnstrecke.

[5]) Im Betriebe der S.B.

[6]) In den Stationen Meidling (0·120 km) und Wr. Neustadt (0·218 km) gem. mit d. S.B.

[7]) Im Betriebe der R.Oe.E.E. auf Rechnung der Localbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth.

[8]) Im Betriebe der K.F.N.B.

[9]) In der Station Bozen gem. mit der SB.

[10]) Im Betriebe der St.E.G., gemeinsam in Brandeis a/E. mit der Localbahn Čelakowitz-Brandeis a/E. (St.E.G.) 0·185 km, gemeinsam in der Station Neratowitz mit der böhm. Nordbahn 0·251 km.

[11]) In den Stationen Königgrätz (0·570 km) nnd Wostroměř (0·357 km) gemeinsam mit der Oe.N.W.B.

[12]) Strecke von der Eigentbumsgrenze bis Mitte Anfnabmsgebäude Smiřitz der S.N.D.V.B. gemeinsam mit der S.N.D.V.B.

[13]) Strecke zwischen den Stationen Nimburg und Velelib Eigentbum der priv. Oe.U. St.E.G.

[14]) In der Station Nimburg (0·486 km) und vom Anschlusse nächst der Station Jičin bis Mitte Aufnabmsgebäude daselbst 1·297 km gem. mit d. priv. Oe.U.St.E.G., bezw. mit der Oe.N.W.B.

[15]) Von der Einmündnng nächst der Station Bakov bis Mitte Aufnabmsgebäude daselbst gemeinsam mit der B.N.B.

[16]) Von der Einmündung nächst der Station Rokycan bis Mitte Aufnabmsgebände daselbst gemeinsam mit der B.W.B.

[17]) Im Betriebe der Oe.N.W.B.

[18]) Von Mitte des Anfnabmsgebäudes Častolowitz bis Ende dieser Station (Eigenthnmsgrenze) gem. mit der Oe.N.W.B.

[19]) Von Mitte Anfnahmsgebäude Deutscbbrod bis Eigentbumsgreuze gemeinsam m. der Oe.N.W.B.

[20]) Gemeinscbaftlicb mit der S.N.V.B. in der Station Raspenau.

[21]) Scbmalspurig 0·760 m.

165	**Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha**[17])										
	Gross-Priesen—Loschowitz—Wernstadt	16·566	.	.	.	16·425	.	0·418[22])	16·843	.	[22]) In der Station Gross-Priesen gemeinsam mit der Oe.N.W.B.
	Loschowitz—Auscha	7·846	.	.	.	7·805	.	.	7·805	.	
	Zusammen	24·412	.	.	.	24·230	.	0·418	24·648	.	
166	**Innsbrucker Mittelgebirgsbahn**										
	Berg Isel-Igls[23])	8·546	.	.	.	8·368	.	.	8·368	.	[23]) Schmalspurig 1·00 m.
167	**Königshof-Beraun-Konĕprus** schmalspurig[24])	10·534	.	.	.	9·870	.	.	9·870	.	[24]) Schmalspurig 0·760 m, dient nur dem Güterverkehre.
	Flügel zur Verladestelle Kopyla	0·802	.	.	.	0·775	.	.	0·775	.	
	Flügel zur Verladestelle bily-lom	0·898	.	.	.	0·874	.	.	0·874	.	
	Zusammen	12·234	.	.	.	11·519	.	.	11·519	.	
168	**Kremsthalbahn**										
	Linz-Kremsmünster-Klaus Steyerling	64·936	.	.	.	64·830	.	0·586[25])	65·416	.	[25]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Linz bis zur Abzweigstelle gemeinsam mit der K.E.B.
	Unter-Rohr—Bad Hall	4·302	.	.	.	4·138	.	.	4·138	.	[26]) Im Betriebe der Oe.N.W.B.
	Zusammen	69·238	.	.	.	68·968	.	0·586	69·554	.	[27]) Nächst der Station Sedletz-Kuttenberg gemeinsam mit der Oe.N.W.B.
169	**Kuttenberger Localbahn**[26])	2·809	.	.	.	2·786	.	0·089[27])	2·875	.	[28]) Im Betriebe der S.B.
170	**Laibach-Brczovič-Oberlaibach**[28])	11·561	.	.	.	11·333	.	7·965[29])	19·298	.	[29]) Gemeinsam i. d. Station Laibach Südbahn 0·172 km, in der currenten Strecke der Südbahnlinie Wien-Triest 7·793 km.
171	**Lundenburg—Elsgrub**[30])	7·858	.	.	.	7·679	1·299[31])	3·185[32])	12·163	.	[30]) Eigenthum der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft; im Betriebe der K.F.N.B.
172	**Melnik-Mscheno** mit Flügel Lhotka-Střednitz und Melnik Elbeumschlagplatz[26])	29·824	.	.	.	29·202	.	0·048[33])	29·250	.	[31]) Theil des im Eigenthum des Fürsten Liechtenstein stehenden Schleppgeleises.
173	**Mori-Arco-Riva** am Gardasee (schmalspurig[34])	24·502	.	.		24·063		.	24·063	.	[32]) Gemeinsam mit der K.F.N.B. in der Station Lundenburg und der curr. Strecke der Linie Lundenburg-Grussbach (km 83·193 bis km 86·378) 3·185 km.
174	**Mscheno—Unter-Cetno**[35])	14·364	.	.	.	14·364	0·574[36])	.	14·938	.	[33]) Gemeinsam mit der Nordwestb. in Melnik.
175	**Mutenitz-Gaya**[37])	16·002	.	.	.	15·362	.	.	15·362	.	[34]) Spurweite 0·760 m.
176	**K. k. priv. Neutitscheiner Localbahn**										[35]) Im Betriebe der B.N.B.
	Zauchtl-Neutitschein	8·360	.	.	.	8·150	.	.	8·150	.	[36]) In der Station Mscheno der Localbahn Melnik-Mscheno 0·228 km und in der Station Unter-Cetno der Localbahn Cetno-Kuttenthal 0·346 km.
177	**Niederösterreichische Waldviertelbahn**[38])										[37]) Eigenthum der Brünner Localeisenbahn-gesellschaft im Betriebe der K.F.N.B.
	Gmünd-Litschau	26·020	.	.	.	25·427	.	.	25·427	.	[38]) Schmalspurig 0·760 m.
	Zweiglinie Alt-Nagelberg-Heidenreichstein	13·039	.	.	.	12·969	.	.	12·969	.	[39]) Im Betriebe der K.F.N.B.
	Zusammen	39·059	.	.	.	38·396	.	.	38·396	.	[40]) Gemeinsam in der Station Otrokowitz mit der K.F.N.B.
178	**Otrokowitz-Zlin-Wisowitz**[39])	24·719	.	.	.	24·478	.	0·142[40])	24·620	.	
179	**Pielachthalbahn** (schmalspurig 0·760 m)										
	St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach	31·523	.	.	.	31·316	.	.	31·316	.	
	Obergrafendorf-Mank	18·013	.	.	.	18·007	.	.	18·007	.	
	Zusammen	49·536	.	.	.	49·323	.	.	49·323	.	
180	**Localbahn Radkersburg-Luttenberg**[28])										
	Radkersburg-Luttenberg	25·450	.	.	.	25·200	0·250[41])	.	25·450	.	[41]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Radkersburg bis Eigenthumsgrenze Eigenthum der S.B.
181	**Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn**[42])										[42]) Im Betriebe der S.N.D.V.B.
	Reichenberg-Gablonz-Tannwald	25·792	.	.	.	25·792	.	1·597[43])	27·389	.	[43]) In den Stationen Reichenberg und Tannwald gemeinsam mit der S.N.D.V.B.
	Morchenstern—Josefsthal-Maxdorf	6·625	.	.	.	6·694	.	.	6·694	.	
	Zusammen	32·417	.	.	.	32·486	.	1·597	34·083	.	
182	**Saitz-Tscheitsch-Göding**[39])	38·134	.	.	.	37·602	.	.	37·602	.	
183	**Salzkammergut-Localbahn-Actien-Gesellschaft**										
	Ischl Staatsbahnhof-Pfandl-St. Lorenz-Salzburg (schmalspurig[34])	63·290	.	.	.	63·180	.	.	63·180	.	
	St. Lorenz-Mondsee (schmalspurig[34])	3·675	.	.	.	3·578	.	.	3·578	.	
	Zusammen	66·965	.	.	.	66·758	.	.	66·758	.	
184	**Schneebergbahn**[44])										[44]) Im Betriebe der E.W.A.
	Wr. Neustadt-Puchberg mit Flügelbahn Fischau-Wöllersdorf	32·930	.	.	.	32·755	.	0·257[45])	33·012	.	[45]) In der Station Wöllersdorf gemeinsam mit den k.k. Oe.St.B.
	Verbindungscurve bei Fischau	0·216	.	.	.	0·216	.	.	0·216	.	
	Sollenau (L.B.) Feuerwerksanstalt	8·417	.	.	.	8·621	.	.	8·621	.	
	Zusammen	41·563	.	.	.	41·592	.	0·257	41·849	.	

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
185	**Stauding-Stramberger Localbahn**										
	Stauding-Stramberg	18·568	.	.	.	18·479	.	.	18·479	.	
186	**Steiermärkische Landesbahnen** [1]										
	Cilli-Wöllan	37·475	.	.	.	37·299	.	0·250 [2]	37·549	.	
	Hundsdorf-Skalis [3]	1·872	.	.	.	1·552	.	.	1·552	.	
	Kapfenberg—Seebach-Au (schmalspurig [4])	22·958	.	.	.	22·747	.	.	22·747	.	
	Pöltschach-Gonobitz (schmalspurig [4])	14·928	.	.	.	14·767	.	.	14·767	.	
	Preding-Wieselsdorf—Stainz (schmalspurig [4])	11·502	.	.	.	11·319	.	.	11·319	.	
	Zusammen	88·735	.	.	.	87·684	.	0·250	87·934	.	
187	**Steyrthalbahn-Gesellschaft**										
	Steyer (Garsten)-Agonitz (schmalspurig [4])	32·132	.	.	.	31·681	.	.	31·681	.	
	Pergern-Bad Hall (schmalspurig [4])	15·559	.	.	.	15·397	.	.	15·397	.	
	Zusammen	47·691	.	.	.	47·078	.	.	47·078	.	
188	**Localbahn Stramberg-Wernsdorf**	6·677	.	.	.	6·343	.	.	6·343	.	
189	**Swoleňowes-Smečnaer Eisenbahn-Actienges.** [5])										
	Swoleňowes—Střebichowic-Vinařic	10·405	.	.	.	9·657	.	0·300 [6])	9·957	.	
190	**Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn)** (schmalspurig 0·760 m)	76·281	.	.	.	76·119	.	.	76·119	.	
191	**Ueberetscherbahn (Bozen-Kaltern)** [1]	10·817	.	.	.	10.623	0·312	4·038 [7])	14.973	.	
192	**Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn** [8])	8·049	.	.	.	7·884	.	0·253 [10])	8·137	.	
193	**Zillerthalbahn** [9]) (Theilstrecke Jenbach-Zell a. d. Ziller	24·596	.	.	.	24·370	.	.	24·370	.	
	Summe b) Selbstständige Localbahnen mit Ausschluss der im Staatsbetriebe befindlichen	1.134·322	.	.	.	1.122·528	5·281	26·986	1.154·795	.	
	c) Zahnradbahnen. [11])										
194	**Achenseebahn-Gesellschaft**										
	Jenbach-Achensee [12])	6·369	.	.	.	6·310	.	.	6·310	.	
195	**Gaisbergbahn-Gesellschaft** [13])										
	Parsch-Gaisbergspitze	5·309	.	.	.	5·252	.	.	5·252	.	
196	**Kahlenberg-Eisenbahn** (Nussdorf-Kahlenberg) [13])	5·449	.	4·886	.	5·310	.	.	5·310	.	
197	**Salzkammergut-Localbahn-Actien-Gesellschaft**										
	Schafbergbahn St. Wolfgang-Schafbergspitze [13])	5·862	.	.	.	5·836	.	.	5·836	.	
198	**Schneebergbahn,** [14]) Puchberg am Schneeberg-Baumgartner-Schneeberg	9·726	.	.	.	9·671	.	.	9·671	.	
	Summe c) Zahnradbahnen	32·715	.	4·886	.	32·379	.		32·379	.	
	d) Dampftramways.										
199	**Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft**										
	Verbindungsgeleise der Localbahn Přivos—Mähr.-Ostrau—Witkowitz mit dem Frachtenbahnhofe Mähr.-Ostrau der K.F.N.B. [15])	1·052	.	.	.	0·963	.	.	0·963	.	

[1]) Im Betriebe der S.B.
[2]) In der Station Cilli gemeins. mit der S.B.
[3]) Dient nur dem Kohlenverkehre.
[4]) Spurweite 0·760 m.
[5]) Im Betriebe der priv. Oe.U.St.E.G.
[6]) In der Station Swoleňowes gemeinsam mit der priv. Oe.U.St.E.G.
[7]) Abzweigstelle km 4·350 der Bozen-Meraner Bahn, und mit dieser Bahn gemeinschaftlich 4·038 km, mit der Südbahn gemeinsam in Bozen 0·312 km.
[8]) Im Betriebe der a. priv. Buschtěhrader-Eisenbahn.
[9]) Schmalspurig 0·760 m.
[10]) In der Station Welchau-Wickwitz gemeinsam mit der Buschtěhrader Eisenbahn.
[11]) Exclusive Zahnrad-Theilstrecke Eisenerz-Vordernberg Pos. 16.
[12]) Zahnrad- u. Adhäsionsbahn, schmalspurig 1·000 m.
[13]) Spurweite 1·000 m.
[14]) Im Betriebe der E.W.A.
[15]) Dient nur dem Güterverkehre.

200	**Brünner Strassenbahnen**									
	Verbindungsgeleise mit der Station Brünn [St.E.G.][15]	0·221	.	.	.	0·221	.	.	0·221	.
201	**Dampf-Tramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.**									
	Wien-Stammersdorf	10·675	.	.	.	10·522	.	.	10·522	.
	Abzweigung zur Rangirstation u. zum Anschlusse an die Station Jedlesee der Oe.N.W.B.[15]	0·504	.	.	.	0·504	.	.	0·504	.
	Floridsdorf—Gr.-Enzersdorf	14·913	.	.	.	14·703	.	.	14·703	.
	Hietzing—Perchtoldsdorf[16]	10·268	.	.	.	10·245	.	.	10·245	.
	Perchtoldsdorf-Mödling	3·299	.	.	.	3·293	.	.	3·293	.
	Hietzing—Ober-St. Veit	2·406	.	.	.	2·354	.	.	2·354	.
	Zusammen	42·065	.	.		41·621	.	.	41·621	.
202	**Innsbruck-Hall** in Tirol (schmalspurig[13])	12·143	.	.	.	12·008	.	.	12·008	.
203	**Neue Wiener Tramway-Gesellschaft**[17]									
	Westbahnlinie-Hütteldorf	5·859	.	5·411	.	5·719	.	.	5·719	.
	Flügelbahn nach Heiligenstadt	0·805	.	.	.	.	0·698[18]	.	0·698	.
	Sternwartestrasse-Nussdorferstrasse-Nussdorf	4·329	.	3·498	.	0·735	3·465[19]	.	4·200	.
	Zusammen	10·993	.	8·909	.	6·454	4·163	.	10·617	.
204	**Salzburger Eisenbahn- u. Tramway-Gesellschaft**									
	Salzburg (Bahnhof)-Bayer. Grenze (Drachenloch)	12·696	.	.	.	12·188	.	.	12·188	.
	Karolinenbrücke-Parsch	1·700	.	.	.	1·669	.	.	1·669	.
	Verbindungsgeleise bei der Karolinenbrücke	0·180	.	.	.	0·180	.	.	0·180	.
	Salzburg-Lamprechtshausen	25·326	.	.	.	25·152	.	.	25·152	.
	Zusammen	39·902	.	.	.	39·189	.	.	39·189	.
205	**Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft**									
	Wien (Matzleinsdorfer Viaduct)—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf[20]	17·209	.	.	.	17·043	.	.	17·043	.
	Verbindung mit der Linie Hetzendorf-Kaiser-Ebersdorf der k. k. österr. Staatsbahnen	0·577	.	.	.	0·406	.	2·137[21]	2·543	.
	Zusammen	17·786	.	.	.	17·449	.	2·137	19·586	.
	Summe d) Dampftramway	124·162	.	8·909	.	117·905	4·163	2·137	124·205	.
	e) Drahtseilbahnen.									
206	**Kaiser Franz Josef-Brücke in Prag-Belvedereanhöhe in Prag**[22]	0·109	.	0·109	.	0·109	.	.	0·109	.
207	**Kleinseite (Oujezd) in Prag zur Hasenburg auf den Laurenziberg**[23]	0·397	.	.	.	0·397	.	.	0·397	.
208	**Schlossbergbahn in Graz**[23]	0·212	.	0·212	.	0·212	.	.	0·212	.
209	**Stadt Salzburg (Capitelplatz-Festungsstrasse)-Festung Hohensalzburg**[24]	0·199	.	.	.	0·199	.	.	0·199	.
	Summe e) Drahtseilbahnen	0·917	.	0·321	.	0·917	.	.	0·917	.
	f) Elektrische Bahnen									
	α) normalspurig.									
210	**Actien-Gesellschaft der Wiener Localbahnen**									
	Baden-Helenenthal	3·223	.	.	.	3·148	.	.	3·148	.
	Baden (Pelzgasse)-Vöslau	4·880	.	.	.	4·865	.	.	4·865	.
	Ringlinie in Baden	2·293	.	.	.	2·217	.	.	2·217	.
	Guntramsdorf-Leesdorf-Baden	9·197	.	9·197	.	9·150	.	.	9·150	.
	Flügel nach Station Traiskirchen (Aspang-Bahn)	1·979	.	.	.	1·964	.	.	1·964	.
	Zusammen	21·572	.	9·197	.	21·344	.	.	21·344	.

[16] Die früher bestandene Strecke Wien (Schönbrunner Linie)—Hietzing wurde am 1. Jänner 1895 gänzlich aufgelassen.

[17] Mit Dampf betriebene Theilstrecken.

[18] Concessionirt der Kahlenberg-Elsenbahn. Formelle Eigenthumsübertragung an die N.W.T.G. im Zuge.

[19] Strecke Nussdorferstrasse (Linienwall-durchbruch)-Nussdorf (Zahnradbahnhof), formell concessionirt der Kahlenberg-Eisenbahn. Eigenthumsübertragung an die N.W.T.G. im Zuge.

[20] Längendaten provisorisch, die gesammte Bahnlinie wegen Einführung des elektrischen Betriebes und Anlage eines zweiten Geleises in Umbau begriffen.

[21] Eigenthum der k. k. Staatseisenbahnverwaltung.

[22] Spurweite 1·000 m. Zahnstange als Sicherheitsvorrichtung, doppelgeleisig.

[23] Spurweite 1·000 m. Zahnstange als Sicherheitsvorrichtung mit gemeinschaftlicher Mittelschiene ausserhalb der Ausweiche.

[24] Desgleichen, Eigenthum der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge)				Betriebslänge					Anmerkung
		im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig		der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen	der gemeinsam benützten	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	
				im Inlande	im Auslande		Bahnstrecken				
		Kilometer									
211	**Belvedereanhöhe in Prag zum königl. Thiergarten-Lustschloss in Bubenč**	1·400	.	.	.	1·377	.	.	1·377	.	
212	**Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft**										
	Přívoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz	6·050	.	.	.	5·939	.	.	5·939	.	
	Mähr.-Ostrau—Ellgoth (Hulwaken)	2·786	.	.	.	2·718	.	.	2·718	.	
	Mähr.-Ostrau Localbahn—Ostrawitzabrücke	0·793	.	.	.	0·746	.	.	0·746	.	
	Zusammen	9·629	.	.	.	9·403	.	.	9·403	.	
213	**Gesellschaft der Brünner Elektr. Strassenbahnen**										
	Ugartestrasse-Centralfriedhof	2·313	.	.	.	2·225	.	.	2·225	.	
	Schreibwald-Karthaus	8·124	.	3·660	.	7·936	.	.	7·936	.	
	Zeile-Grosser Platz	1·930	.	1·435	.	1·854	.	.	1·854	.	
	Kröna-Dornichgasse—Kumrowitz	1·533	.	0·102	.	1·415	.	.	1·415	.	
	Schlachthof-Kröna-Eichhorn—Lažanskyplatz	5·072	.	2·858	.	4·979	.	.	4·979	.	
	Zusammen	18·972	.	8·055	.	18·409	.	.	18·409	.	
214	**Grazer Tramway-Gesellschaft**										
	Ringlinie (Hauptlinie)	6·030	.	5·814	.	6·030	.	.	6 030	.	
	Hilmteichlinie	2·100	.	2·100	.	2·109	.	.	2·109	.	
	Lendplatz-Schillerplatz	3·802	.	3·802	.	3·702	.	.	3·702	.	
	Jacominiplatz-Staatsbahnhof	1·621	.	1·621	.	1·570	.	.	1·570	.	
	Leonhardlinie	0·847	.	.	.	0·816	.	.	0·816	.	
	Griesplatz-Centralfriedhof-Puntigam	4 323	.	.	.	4·212	.	.	4·212	.	
	Annenstrasse-Curhaus-Eggenberg	2·818	.	.	.	2·695	.	.	2·695	.	
	Lendplatz—Gösting	4·224	.	.	.	4·100	.	.	4·100	.	
	Carl Morregasse—Wetzelsdorf	2·241	.	.	.	2·186	.	.	2·186	.	
	Hauptstrasse-Wickenburggasse, incl. Verbindungscurve	0·816	.	0·522	.	0·798	.	.	0·798	.	
	Graz-Andritz, Theilstrecke Wickenburggasse—Steinbrüch	2·175	.	.	.	2·075		.	2·075	.	
	Zusammen	30·997	.	13·859	.	30·293	.	.	30·293	.	
215	**Kleinbahn im Gebiete der königl. Hauptstadt Olmütz und Umgebung**										
	Nordbahnhof—Artillerie-Kaserne	3·392	.	.	.	3·392	.	.	3·392	.	
	Oberring-Markt-Neugasse	1·961	.	.	.	1·961	.	.	1·961	.	
	Zusammen	5·353	.	.	.	5·353	.	.	5·353	.	
216	**Kleinbahnen im Gebiete der königl. Stadt Pilsen und Umgebung**										
	Doudlevec-Lochotin	3·250	.	.	.	3·190	.	.	3·190	.	
	Nepomukstrasse-Škurňan	4·030	.	.	.	3·975	.	.	3·975	.	
	Abzweigung zum Bahnhofe der k. k. St.B.	0·173	.	.	.	0·157	.	.	0·157	.	
	Stefanspromenade-Männerstrafanstalt Bori	3·050	.	.	.	2·965	.	.	2·965	.	
	Zusammen	10·503	.	.	.	10·287	.	.	10·287	.	

217	**Prag-Vysočan-Lieben**									
	Prag-Vysočan	5·765	.	.	.	5·655	.	.	5·655	.
	Palmovka-Lieben	1·253	.	.	.	1·189	.	.	1·189	.
	Neu-Balabinka—Böhm.-Mähr. Maschinenfabrik	0·730	.	.	.	0·668	.	.	0·668	.
	Zusammen	7·748	.	.	.	7·512	.	.	7·512	.
218	**Prager elektrische Strassenbahn**									
	Prag (Königl. Weinberge)-Žiskow	5·846	.	5·846	.	5·846	.	.	5·846	.
	Brentegasse-Königl. Weinberge	1·943	.	1·919	.	1·890	.	.	1·890	.
	Brentegasse-Višehrad	1·075	.	0·945	.	1·060	.	.	1·060	.
	Flügel Karlsplatz-Palackybrücke	0·361	.	.	.	0·350	.	.	0·350	.
	Josefsplatz-Königl. Thiergarten	2·790	.	2·790	.	2·740	.	.	2·740	.
	Purkyňeplatz-Vrsoviee	1·690	.	1·265	.	1·683	.	.	1·683	.
	Josefsplatz-Nationaltheater	1·400	.	1·400	.	1·390	.	.	1·390	.
	Prag (Smichov)-Košíř	1·800	.	.	.	1·697	.	.	1·697	.
	Straka-Akademie-Schlachthaus Centr.	4·727	.	0·260	.	4·687	.	.	4·687	.
	Graben-Wenzelsplatz-Museum	0·823	.	0·823	.	0·736	.	.	0·736	.
	Karolinenthal-Josefsplatz	1·985	.	1·950	.	1·975	.	.	1·975	.
	Museum-Königl. Weinberge	1·125	.	1·095	.	1·118	.	.	1·118	.
	Tešnow-Smichov	4 580	.	4·496	.	4·569	.	.	4·569	.
	Chotekgasse-Kleinseitering-Waldsteingasse-Pod-Bruska	1·440	.	1·000	.	1·416	.	.	1·416	.
	Nationaltheater-Franzenbrücke-Pilsnerstrasse	1·645	.	1·581	.	1·610	.	.	1·610	.
	Žiskow-Kreuzherrnstrasse	3·611	.	2·901	.	3·537	.	.	3·537	.
	Tešnow-Bělskistrasse (Linie Tešnow-Bubentsch)	1 515	.	1·515	.	1·478	.	.	1·478	.
	Nationaltheater-Kreuzherrnstrasse	0·587	.	0·534	.	0·558	.	.	0·558	.
	Ergänzungsstück zur Route Bolzanogasse-Parkstrasse - Wenzelsplatz - Obstgasse - Nationaltheater-Franzensbrücke-Pilsnerstrasse	0·351	.	0·337	.	0·311	.	.	0·311	.
	Verbindungscurven div. Linien	0·287	.	0·287	.	.	.	.	.	.
	Zusammen	39·581	.	30·944	.	38·651	.	.	38·651	.
219	**Praterstern-Kagran**									
	Vorgarten-Kagran	4·330	.	.	.	4·217	.	.	4·217	.
	Praterstern-Wiener Tramway[1]	0·080	.	.	.	.	.	.	.	.
	Kaisermühlen-Schüttauplatz	1·150	.	.	.	1·063	.	.	1·063	.
	Zusammen	5·560	.	.	.	5·280	.	.	5·280	.
220	**Bau- und Betriebs-Gesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien**									
	Wallgasse—Vorgartenstrasse	10·075	.	9·821	.	10·075	.	.	10·075	.
	Radetzky-Brücke—Prater Hauptallee	2·352	.	2·352	.	2·352	.	.	2·352	.
	Gumpendorferstrasse—Keplerplatz	3·189	.	3·189	.	3·189	.	.	3·189	.
	Invalidenstrasse—Ungargasse—Fasangasse—Einmündung Laxenburgerstrasse	3·165	.	3·165	.	3·165	.	.	3·165	.
	Ringstrasse—Franz Josefs-Quai	5·309	.	5·309	.	5·309	.	.	5·309	.
	Eschenbachgasse—Gumpendorferstrasse	2·746	.	2·383	.	2·628	.	.	2·628	.
	Stubenring—Landstrasse Hauptstrasse	2·749	.	2·749	.	2·704	.	.	2·704	.
	Invalidenstrasse—Hintere Zollamtsstrasse	0·787	.	0·787	.	0·787	.	.	0·787	.
	Quellengasse—Gellertplatz	0·421	.	0·421	.	0·421	.	.	0·421	.
	Taborstrasse—Nordwestbahnhof	3·095	.	3·095	.	2·993	.	.	2·993	.
	Kärnthnerring—Altes Landgut	4·068	.	4·068	.	3·984	.	.	3 984	.
	Wipplingerstrasse—Porzellangasse—Spittelauergasse—Viriotgasse	2 414	.	2·414	.	1·986	.	.	1·986	.
	Rundlinie durch V.—IX. Bezirk	3·046	.	2·628	.	3·046	.	.	3·046	.
	Aspernbrücke — Praterstrasse — Ausstellungsstrasse—Lagerhaus	2·467	.	2·467	.	2·335	.	.	2·335	.

[1]) Verbindung ausser Betrieb.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
	Schottenring — Obere Augartenstrasse — Kaiser-Josefsstrasse—Praterstern	2·225	.	2·225	.	2·103	.	.	2·103	.	
	Universitätsstrasse — Alserstrasse — Jörgerstrasse—Hernalser-Hauptstrasse—Neuwaldegg	6·195	.	6·078	.	6·001	.	.	6·001	.	
	Ottakringerstrasse — Rosensteingasse — Taubergasse—Einmündung Hernalser Hauptstrasse	2·278	.	2·239	.	2·239	.	.	2·239	.	
	Fesztgasse	0·330	.	0·181	.	0·330	.	.	0·330	.	
	Breitegasse—Burggasse	1·471	.	1·471	.	1·471	.	.	1·471	.	
	Babenbergerstrasse — Mariahilferstrasse — Endstation Hietzing	5·704	.	5·704	.	5·465	.	.	5·465	.	
	Wiedner Hauptstrasse—Matzleinsdorferstrasse	1·807	.	1·807	.	1·807	.	.	1·807	.	
	Margarethenplatz—Heugasse	2·014	.	1·359	.	2·014	.	.	2·014	.	
	Schwarzenbergplatz — Heugasse — Einmündung Fasangasse	1·432	.	1·347	.	1·432	.	.	1·432	.	
	Schwarzenbergplatz—Centralfriedhof	7·590	.	7·490	.	7·227	.	.	7·227	.	
	Erdbergstrasse—Pendelgeleise Stubenring	1·647	.	1·002	.	1·647	.	.	1·647	.	
	Sechskrügelgasse — Rasumofskygasse — Rochusgasse—Sofienbrückengasse	0·897	.	0·866	.	0·866	.	.	0·866	.	
	Wallfischgasse—Schwarzenbergplatz	0·428	.	0·428	.	0·428	.	.	0·428	.	
	Bellariastrasse — Breitegasse — Siebensterngasse—Stiftgasse	1·097	.	1·097	.	0·964	.		0·964	.	
	Laxenburgerstrasse—Trostgasse	1·620	.	1·620	.	1·582	.	.	1·582	.	
	Hansenstrasse — (Bellaria) — Lerchenfelderstrasse—Thaliastrasse—Montleartstrasse	4·204	.	3·911	.	4·166	.	.	4·166	.	
	Stadiongasse—Josefstädterstrasse	1·486	.	1·101	.	1·355	.	.	1·355	.	
	Schwarzspanierstrasse—Getreidemarkt	2·407	.	2·407	.	2·337	.	.	2·337	.	
	Zusammen	90·715	.	87·181	.	88·408	.	.	88·408	.	
221	**Società Triestina-Tramway**										
	Boschetto—Servola	7·300	.	4·470	.	7·250	.	.	7·250	.	
	Südbahnhof—Barcola	3·670	.	.	.	3·433	.		3·433	.	
	Via St. Antonio—Roiana	1·905	.	.	.	1·860	.	.	1·860	.	
	Ponte della Fabra—Via Sette Fontane	1·204	.	.	.	1·157	.	.	1·157	.	
	Piazza d'Legna—Barriera Vecchia	0·578	.	.	.	0·515	.	.	0·515	.	
	Piazza-Negozianti—Chiozza	1·460	.	1·258	.	1·354	.	.	1·354	.	
	Zusammen	16·117	.	5·728	.	15·569	.	.	15·569	.	
	β) schmalspurig.									.	
222	**Bielitz-Bialaer Elektricitäts- und Eisenbahn-Gesellschaft,** Bielitz-Zigeunerwald [1])	4·960	.		.	4·848	.		4·848	.	[1]) Spurweite 1·000 m.
223	**Brüx-Oberleutensdorf—Johnsdorf** [1])	12·930	.	.	.	12·907	.	.	12·907		
224	**Czernowitzer Elektricitätswerk- und Strassenbahn-Gesellschaft** Czernowitzer-Strassenbahn [1])	6·516	.		.	6·438	.	.	6·438	.	

225	**Gablonzer Strassenbahn und Elektricitäts-Gesellschaft** [1]									
	Reichenau—Gablonz (Alt-Markt)—Johannesberg	15·613	.	.	.	15·590	.	.	15·590	.
	Brandl—Alter Markt—Obergablonz	3·103	.	.	.	3·054	.	.	3·054	.
	Brandl—Reinowitz	2 250	.	.	.	2·250	.	.	2·250	.
	Bahnhofstrasse—Gablonzer Bahnhof	0·428	.	.	.	0·416	.	.	0·416	.
	Zusammen	21·394	.	.	.	21·310	.	.	21·310	.
226	**Graz—Maria-Trost** [1]	5·247	.	.	.	5·129	.	.	5·129	.
227	**Gmundner Elektricitäts-Actien-Gesellschaft**									
	Gmunden Station-Gmunden Stadt [1]	2·552	.	.	.	2·530	.	.	2·530	.
228	**Kleinbahnlinien im Gebiete der Stadt Aussig und Umgebung**									
	Prödlitz-Schönpriesen [1]	5·834	.	.	.	5·815	.	.	5·815	.
	Hauptpost Pockan [1]	1·352	.	.	.	1·343	.	.	1·343	.
	Verbindungscurve dieser Linien [1]	0·046	.	.	.	0·051	.	.	0·051	.
	Zusammen	7·232	.	.	.	7·209	.	.	7·209	.
229	**Krakauer Tramwaygesellschaft**									
	Bahnhof—Podgórzerbrücke [2]	2·754	.	2·727	.	2·733	.	.	2·733	.
	Ringplatz—Lobzower Mauthschrank [2]	1·667	.	1·014	.	1·626	.	.	1·626	.
	Zusammen	4·421	.	3·741	.	4·359	.	.	4·359	.
230	**Laibacher elektrische Strassenbahnen** [1]									
	Südbahnhof—Unterkrainer Bahnhof	3 220	.	.	.	3·174	.	.	3·174	.
	Rathhausplatz—Garnisonspital	2·012	.	.	.	1·939	.	.	1·939	.
	Verbindungscurve obiger Linien	0 044	.	.	.	.	.	.	.	.
	Zusammen	5·276	.		.	5·113	.	.	5·113	.
231	**Lemberger elektrische Strassenbahn**									
	Staatsbahnhof-Lyczaków [1]	5·814	.	5·098	.	5·814	.	.	5·814	.
	Abzweigung Hetmanskagasse-Sofienschule [1]	1·933	.	1·933	.	1·940	.	.	1·940	.
	Abzweigung Peter u. Paulskirche-Friedhof [1]	0·545	.	.	.	0·579	.	.	0·579	.
	Zusammen	8·292	.	7·031	.	8·333	.	.	8·333	.
232	**Reichenberger Strassenbahn-Gesellschaft**									
	Bahnhof-Volksgarten [1]	3·327	.	1·275	.	3·278	.	.	3·278	.
	Tuchplatz—Röchlitz [1]	2·870	.	.	.	2·862	.	.	2·862	.
	Zusammen	6·197	.	1·275	.	6·140	.	.	6·140	.
233	**K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft**									
	Mödling-Hinterbrühl [1]	4·476	.	.	.	4·431	.	.	4·431	.
234	**Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft**									
	Teplitz-Eichwald [1]	10·052	.	.	.	9·936	.	.	9·936	.
	Schulplatz-Stefansplatz	0·623	.	.	.	0·585	.	.	0·585	.
	Zusammen	10·675	.	.	.	10·521	.	.	10·521	.
235	**Tramway- u. Elektricitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr**									
	Strassenbahn Linz-Urfahr [2]	3·323	.	2·902	.	3·147	.	.	3·147	.
	Pöstlingbergbahn [1]	2·900	.	.	.	2·900	.	.	2·900	.
	Zusammen	6·223	.	2·902	.	6·047	.	.	6·047	.
	Summe f) Elektrische Bahnen	364·538	.	169·913	.	357·201	.	.	357·201	.
	Summe C. Privatbahnen im Privatbetriebe	8.416·477	2·933	1.943·810	0·628	8.377·173	39·795	64·959	8.481·927	20·704

[2] Spurweite 0·900 m.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge)				Betriebslänge					Anmerkung
		im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig		der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen	der gemeinsam benützten	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	
				im Inlande	im Auslande		Bahnstrecken				
		Kilometer									
	2. Ausländische Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete.										
236	**Staatsbahnen des Occupationsgebietes**										
	Theilstrecke Metković-Landesgrenze der Bahn von Mostar nach Metković [1]	1·330	.	.	.	0·882	.	.	0·882	.	[1] Spurweite 0·760 m.
237	**Kgl. Bayerische Staatsbahnen**										[2] Ausserdem sind im Betriebe der Kgl. B. St.B. die Strecken der k.k.Oe.St.B.: Mitte Aufnahmsgebäude Salzburg bis Mitte Saalacbbrücke (5·594 km) und Mitte Aufnahmsgebäude Kufstein bis zur Reichsgrenze (2·339 km).
	Eger-Asch-Reichsgrenze (Selb)	29·601	.	.	.	29·601	.	.	29·601	.	
	Eger-Reichsgrenze (Waldsassen)	6·818	.	.	.	6·818	.	.	6·818	.	
	Eger-Reichsgrenze (Schirnding)	10·163	.	.	.	10·810	.	.	10·810	.	
	Zusammen	46·582	.	.	.	47·229	.	.	47·229 [2]	.	[3] Nächst der Station Dzieditz gemeinsam mit der K.F.N.B.
238	**Kgl. Preussische Staatsbahnen**										[4] Nächst der Station Oświęcim gemeinsam mit der K.F.N.B.
	Dzieditz-Reichsgrenze (Pless)	2·277	.	.	.	2·277	.	0·320 [3]	2·597	.	[5] Ausserdem stehen im Betriebe der Kgl. P. St.B. die Strecken von Mitte Aufnahmsgebäude Jägerndorf bis zur Reichsgrenze gegen Leobschütz (3·346 km) der k.k.Oe.St.B. und von Mitte Aufnahmsgebäude Halbstadt bis zur Reichsgrenze (1·940 km) der Oe.U.St.E.G., ferner besorgen die Kgl. P. St.B. den Fahrdienst auf der Strecke Oderberg-Reichsgrenze gegen Aunaberg (3·742 km) der K.F.N.B.
	Oświęcim-Reichsgrenze (Neu-Berun)	2·411	.	.	.	2·411	.	0·571 [4]	2·982	.	
	Zusammen	4·688	.	.	.	4·688	.	0·891	5·579 [5]	.	
239	**Kgl. Sächsische Staatsbahnen**										[6] In der Station Reichenberg gemeinsam mit der S.N.D.V.B.
	Reichenberg-Grottau-Reichsgrenze (Zittau)	21·771	.	.	.	21·248	.	0·390 [6]	21·638	.	[7] In der Station Eger gemeinsam mit den Kgl.B.St.B.
	Eger-Voitersreuth-Reichsgrenze (Brambach)	21·040	.	6·015	.	19·564	.	0·565 [7]	20·129	.	
	Warnsdorf-Reichsgrenze (Seifhennersdorf)	4·018	.	.	.	4·018	.	.	4·018	.	
	Zusammen	46·829	.	6·015	.	44·830	.	0·955	45·785 [8]	.	[8] Ausserdem sind im Betriebe der Kgl. S. St.B. die Strecken: Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Moldau (0·304 km) der P.D.E. und Mitte Aufnahmsgebäude Weipert bis zur Reichsgrenze (0·583 km) der B.E.B., dann Aufnahmsgebäude Mitte Bodenbach bis z. Reichsgrenze (11·294 km).
	Summe, Ausländische Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete	99·429	.	6·015	.	97·629	.	1·846	99·475	.	

Recapitulation.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Längen	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge)				Betriebslänge				
		im Inlande	im Auslande	darunter zwei- oder mehrgeleisig: im Inlande	darunter zwei- oder mehrgeleisig: im Auslande	der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen
		Kilometer								
1—136	Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung	11.306·179	8·715	1.056·097	.	11.284·862	51·970	186·782	11.523·614	22·161
137—143	K. k. Staatsbahnen im fremden Betriebe .	105·442	7·453	11·945	.	103·159	11·434	0·672	115·265	.
144—235	Privatbahnen im Privatbetriebe	8.416·477	2·933	1.943·810	0·628	8.377·173	39·795	64·959	8.481·927	20·704
236—239	Ausländische Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete	99·429	.	6·015	.	97·629	.	1·846	99·475	.
	Totalsumme .	19.927·527	19·101	3.017·867	0·628	19.862·823	103·199	254·259	20.220·281	42·865
		19.946·628								

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 68. **Wien, 17. Juni 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 8. Juni 1902,*) über den Bau der Eisenbahnen von Sarajevo bis zur Sandschakgrenze im Limthale nächst Uvac mit einer Abzweigung über Višegrad bis zur serbischen Grenze im Rzavathale nächst Vardište, Bugojno—Aržano und Doboj—Šamac.

Mit Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen wie folgt:

§ 1.

Die Regierung wird ermächtigt, ihre Einwilligung zu geben, dass seitens der bosnisch-hercegovinischen Landesregierung zur Bestreitung der für die Ausführung einer schmalspurig — jedoch im Tracé einer normalspurigen Hauptbahn — herzustellenden Eisenbahn von Sarajevo bis zur Sandschakgrenze im Limthale nächst Uvac mit einer Abzweigung über Višegrad bis zur serbischen Grenze im Rzavathale nächst Vardište sich ergebenden Kosten im Maximalbetrage von 75 Millionen Kronen ein in sechzig Jahresraten zu amortisirendes Darlehen aufgenommen werde.

§ 2.

Die Regierung wird ferner ermächtigt, ihre Einwilligung zu geben, dass die in Gemässheit der Gesetze vom 7. Juli 1886, R.-G.-Bl. Nr. 113, 11. Februar 1889, R.-G.-Bl. Nr. 24, 28. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 135, und 15. Juli 1895, R.-G.-Bl. Nr. 106, zur Rückzahlung an die gemeinsamen Activen bestimmte Beträge vorläufig nicht an die genannten Activen abgeführt, sondern vorzugsweise zur Bestreitung der Zinsen und Amortisationsraten des im § 1 bezeichneten Darlehens verwendet werden.

§ 3.

Im unmittelbaren Anschluss an die Fertigstellung der im § 1 bezeichneten Eisenbahnlinien hat der gleichzeitige Ausbau der Linien Bugojno—Aržano und Šamac—Doboj mit derselben Spurweite, wie die an dem betreffenden Grenzpunkte anschliessende Bahn, stattzufinden.

Zu diesem Zwecke sind die nach Massgabe des Gesetzes vom 22. Februar 1880, R.-G.-Bl. Nr. 18, zur Feststellung der finanziellen Modalitäten erforderlichen Gesetzentwürfe derart rechtzeitig einzubringen, dass die Bauausführung der beiden Bahnlinien mit obigem Zeitpunkte beginnen und unbehindert stattfinden kann.

§ 4.

Durch die im § 2 enthaltenen Bestimmungen über die zur Rückzahlung an die gemeinsamen Activen bestimmten Beträge wird der Frage der Theilung dieser Activen nach k e i n e r Richtung präjudicirt.

§ 5.

Dieses Gesetz tritt unter der Voraussetzung, dass die demselben entsprechenden Bestimmungen auch in den Ländern der ungarischen Krone Gesetzeskraft erhalten und gleichzeitig mit diesem Gesetze kundgemacht werden, mit dem Tage seiner Kundmachung im Wirksamkeit.

Schönbrunn, am 8. Juni 1902.

Franz Joseph m. p.

Koerber m. p. **Wittek** m. p. **Böhm** m. p.

*) Enthalten in dem am 14. Juni 1902 ausgegebenen LV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 118.

Concessionsurkunde vom 7. Juni 1902*) für die Localbahn Saar-Tischnowitz.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung ertheile ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien der Actiengesellschaft „Localbahn Deutschbrod-Saar" die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der gesellschaftlichen Station Saar nach Tischnowitz in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, und vom 1. Juli 1901, R.-G.-Bl. Nr. 85, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn geniesst die Concessionärin die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 2.

Der Bau der concessionirten Eisenbahn ist binnen längstens zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die fertige Bahn ist sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn hat die Concessionärin über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle die obigen Verpflichtungen durch Verschulden der Concessionärin nicht eingehalten werden sollten, kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Der Concessionärin wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Concessionärin auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf die Zeit vom heutigen Tage an gerechnet bis einschliesslich 7. November 1987 festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes infolge eines solchen Verschuldens der Concessionärin nicht eingehalten werden, welches nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§. 5.

Im Uebrigen ist die Localbahn Saaz-Tischnowitz als integrirender Bestandtheil des den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 8. November 1897, R.-G.-Bl. Nr. 260, bildenden Unternehmens der Localbahn Deutschbrod-Saar anzusehen, und zwar derart, dass die Bestimmungen dieser Concessionsurkunde, jedoch mit Ausnahme der daselbst in den §§ 1, 7, 8 und 16 enthaltenen, lediglich auf die Localbahn Deutschbrod-Saar anwendbaren Bestimmungen, fortan für beide Localbahnen als ein einheitliches Unternehmen in folgender Weise zu gelten haben:

I.

Die Bestimmungen in den §§ 4 bis 6, 9 bis 15 und 17 bis 20 haben mit der Massgabe Anwendung zu finden, dass

1. die Concessionärin berechtigt ist, zum Zwecke der Beschaffung des Erfordernisses für den Bau der Localbahn Saar-Tischnowitz ein weiteres, mit vier Percent verzinsliches, innerhalb 76 Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung für diese Linie an gerechnet, zu tilgendes, eventuell in Theilschuldverschreibungen zerlegtes Prioritätsanlehen in jenem Nominalbetrage aufzunehmen, welcher zur Beschaffung des Betrages von K 6,160.000 in Baarem erforderlich ist, dass

2. die auf das ursprüngliche Prioritätsanlehen im Nominalbetrage von fl. 1,388.000 ö. W. gleich Kronen 2,776.000 bezüglichen Bestimmungen auch für das unter Zahl 1 angeführte weitere Anlehen, und zwar mit der Massgabe zu gelten haben, dass für die Staatszuschüsse von der Unternehmung keine Erwerbsteuer zu entrichten ist, dass

3. zu dem im vierten Absatze des § 5 der oben bezeichneten Concessionsurkunde erwähnten Vermögen der Unternehmung, aus welchem Forderungen des Staates an Garantievorschüssen oder Zinsen zu berichtigen sind, insbesondere auch die für die Einlösung zu leistende Entschädigung (Zahl 4) gehört, und dass

4. die im Falle der Einlösung der beiden vereinigten Localbahnen Deutschbrod-Saar und Saar-Tischnowitz seitens des Staates zu leistende Entschädigung darin zu bestehen hat, dass der Staat an Stelle der Concessionärin die unter Zahl 1 bezeichneten beiden Prioritätsanlehen und allfällige sonstige, von der Concessionärin mit Genehmigung der Staatsverwaltung zur Bedeckung verrechenbarer Anlagekosten aufgenommenen Schulden in den zur Zeit der Einlösung noch ungetilgt aushaftenden Beträgen zur Selbstzahlung übernimmt und überdies einen Betrag in der Höhe des im Zeitpunkte der Einlösung noch ungetilgten Actiencapitals abzüglich etwaiger Forderungen des

*) Enthalten in dem am 12. Juni 1902 ausgegebenen LIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 114.

Staates an aushaftenden Garantievorschüssen sammt Zinsen nach seiner Wahl entweder in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen entrichtet.

II.

An Stelle der Bestimmungen in den §§ 2 und 3 der oben bezeichneten Concessionsurkunde, welche mit dem Zeitpunkte der Betriebseröffnung der Localbahn Saar-Tischnowitz ausser Kraft treten, haben von diesem Zeitpunkte angefangen nachfolgende Bestimmungen Anwendung zu finden.

1. Für die zu einem einheitlichen Unternehmen vereinigten Localbahnen Deutschbrod-Saar und Saar-Tischnowitz wird vom Staate die Garantie eines jährlichen gemeinsamen Reinerträgnisses gewährt, welches dem Erfordernisse für die vierpercentige Verzinsung nebst der Tilgungsquote des auf der Localbahn Deutschbrod-Saar bücherlich sichergestellten, bis längstens 7. November 1973 zu tilgenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von fl. 1,388.000 ö. W. gleich K 2,776.000, zuzüglich des gleichartigen Erfordernisses für das zum Zwecke der Geldbeschaffung für den Bau der Localbahn Saar-Tischnowitz aufzunehmende, innerhalb der Zeit bis zum Ablaufe des 76. Jahres der Concessionsdauer dieser Localbahn zu tilgende Prioritätsanlehen in jenem, seinerzeit von der Staatsverwaltung zu beziffernden Nominalbetrage gleichkommt, welcher zur Beschaffung des Betrages von K 6,160.000 in Baarem erforderlich ist.

Wenn das jährliche Reinerträgniss der beiden vereinigten Bahnen den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, wird das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein.

2. Von dem nach den Bestimmungen unter Zahl 1 garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung der dort bezeichneten Prioritätsanlehen zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane, demzufolge das gesammte Anlagecapital während der Dauer der Concession zu tilgen ist, bestimmt wird.

Wien, am 7. Juni 1902.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Saar nach Tischnowitz.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Saar nach Tischnowitz ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m, unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes, herzustellen und auszurüsten.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der gegenständlichen Localbahn wird vorläufig mit 25 km per Stunde festgesetzt.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der nachstehenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Gesellschaft hat sich während des Baues und der Betriebsführung nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen und den seitens des k. k. Eisenbahnministeriums zu stellenden Anforderungen, sowie den seitens anderer staatlicher Behörden innerhalb ihrer gesetzlichen Competenz zu erlassenden Anordnungen Folge zu leisten.

2. Trasse.

Die zu erbauende, ungefähr 62·1 km lange Bahn nimmt ihren Ausgangspunkt in der Station Saar der Localbahn Deutschbrod-Saar, führt zunächst in vorwiegend östlicher Richtung, überschreitet unter Berührung der Ortsgebiete von Mělkowitz, Wesselička und Radňowitz mehrere Höhenzüge, umfährt die Stadt Neustadtl an deren West- und Nordseite und übersetzt hierauf das Thal des Bokruvkabaches.

Im weiteren Zuge ersteigt die Bahn die Wasserscheide und schlägt sodann eine vorwiegend südöstliche Richtung ein, berührt hiebei die Ortsgebiete von Zubři, Diwischow, Rowny, Kundratitz und Rossoch, worauf sich die Bahn im Südwesten der Stadt Bystritz mit einer scharfen Krümmung gegen Südwest wendet und mit einer längeren schleifenartigen Entwicklung in das Thal des Nedwěditzbaches herabsenkt, welches nächst der Ortschaft Rotkow erreicht wird.

Hierauf führt die Bahn in dem genannten Thale unter Berührung der Ortschaften Rožna, Jablonow und Pernstein abwärts und gelangt nächst der Ortschaft Nedwěditz in das Thal des Schwarzawaflusses, welchem die Bahn nunmehr bis zu ihrem Endpunkte folgt.

Nach Uebersetzung des genannten Flusses südlich von Nedwěditz gelangt die Bahn an das linke Flussufer und erreicht nächst Doubrawnik die zwischen diesem Orte und der Ortschaft Podoli befindliche Thalenge, in welcher nach einem abermaligen Uferwechsel ein vorspringender Bergrücken mittelst eines circa 110 m langen Tunnels durchbrochen wird, worauf die Bahn nördlich des letztgenannten Ortes wieder auf das linke Ufer übertritt und nach Berührung der Ortsgebiete von Stěpanowitz und Vorkloster unter Mitbenützung des zur Zuckerfabrik in

Vorkloster führenden Industriegeleises auf eine Länge von ungefähr 500 m in die Station Tischnowitz der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft einmündet.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, wegen der aus Anlass des Anschlusses der gegenständlichen Localbahn an die Linie Brünn—Tischnowitz der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in der Station Tischnowitz herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, sowie wegen Mitbenützung der genannten Anschlussstation und wegen theilweiser Mitbenützung der Schleppbahn zur Zuckerfabrik in Vorkloster, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der obbezeichneten Bahn anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Project und das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwirft sich die Gesellschaft der Entscheidung desselben, falls eine Einigung mit der vorbezeichneten Bahnverwaltung nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwirft sich die Gesellschaft der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von neuen Bahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Einmündung von neuen Bahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der gegenständlichen Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die für die Bahn erforderlichen Grundflächen sind definitiv in deren Eigenthum zu erwerben und haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestande oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite, je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen Bedacht zu nehmen und sind diesbezüglich die näheren Weisungen des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen.

Zu allen abseits der Bahn gelegenen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 200 m betragen.

Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Zur Verbindung der geraden mit den gekrümmten Bahnstrecken sind parabolische Uebergangsbögen anzuwenden, wenn der Krümmungshalbmesser dieser Strecken weniger als 600 m beträgt.

Die Anordnung der Uebergangsbögen hat in Bahnkrümmungen von weniger als 600 m bis 300 m Halbmesser unter Zugrundelegung der Constante 6000, in allen schärferen Bögen mindestens unter Anwendung der Constante 3000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 20 Permille festgesetzt.

Bezüglich der Ermässigung der grössten durchschnittlichen Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, ferner hinsichtlich der bei den Gefällsbrüchen auszuführenden Ausgleichsbögen, endlich betreffs des Vorganges bei der Ausführung der Uebergangsbögen und der zwischen entgegengesetzten Bahnkrümmungen einzuschaltenden Zwischengeraden sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und darf andernfalls die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen mindestens 4·5 m, in Kreuzungsstationen, sowie bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, endlich in Locomotivremisen mindestens 4·75 m zu betragen.

Der geringste Abstand der Mitte eines Magazinsgeleises von jener des nächstliegenden, durchlaufenden Fahrgeleises ist stets mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von mindestens 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleismitte mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Halbmesser eine Erbreiterung der Bahnkrone nach Massgabe der genehmigten Normalien zu erhalten.

In allen Erdeinschnitten, sohin auch in solchen mit Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern, muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, bei Anwendung von Steinbanketten auf Grabenmauern und in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Insoweit der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, beziehungsweise bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken“ in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung zu beobachten

Den Berechnungen der Tragconstructionen für die offenen Unterbauobjecte sind die im § 3, lit. a) und b), der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Bezüglich der Anbringung von Geländern bei Bahnobjecten im Unterbau gelten im Allgemeinen die Bestimmungen des § 5, Punkt c), der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109; ausserdem erhalten aber in der Regel gewölbte Unterbauobjecte, deren Deckschichten in Schwellenhöhe liegen, dann offene Unterbauobjecte und bis zur Schwellenhöhe reichende Stützmauern in dem Falle Geländer, wenn deren freie Höhe 3 m übersteigt.

Ausnahmen von dieser letzteren Bestimmung, sowie die Sicherheitsvorkehrungen bei überschütteten Unterbauobjecten und Stützmauern bleiben der fallweisen Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Ueberfahrten können in der Regel aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der offenen Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen in der Regel nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m zu betragen. Insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, genügt eine Maximalhöhe der offenen Durchfahrten von 4·5 m.

Bei gewölbten Durchfahrten ist die lichte Höhe um ein Drittel der Pfeilhöhe des Gewölbes grösser zu bemessen als bei offenen Durchfahrten.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Normalgewicht per laufendes Meter und mit 13 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen.

In Abweichung von dem obbezeichneten Oberbaunormale wird jedoch gestattet, Schwellen mit einer unteren Breite von mindestens 20 cm zu verwenden.

Betreffs der für die Schwellen zu verwendenden Holzgattung ist rechtzeitig die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von mindestens 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten. Die Stärke des Schotterbettes hat unterhalb der Schienenunterkante mindestens 0·25 m zu betragen. Dieses Mass gilt in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonales bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau zu erbauen; kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wächterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonales nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag als betriebführenden Verwaltung der Localbahn das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

Die Hochbauten der Stationen sind thunlichst nach den Normalien der k. k. Staatsbahnen auszuführen; eventuell in Aussicht genommene Abweichungen von denselben sind bei Vorlage der bezüglichen Hochbaupläne entsprechend zu begründen.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken kann auf solche Stellen beschränkt werden, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 20 ex 1879), für Bahnen mit Secundärbetrieb vorgeschriebenen Textirung.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m, je nach den örtlichen Verhältnissen, einerseits oder beiderseits der Rampe, Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Abtheilungszeichen zu versetzen, wobei für die Kilometerzeichen Steine zu verwenden sind, während für die übrigen Abtheilungszeichen Steine oder Pflöcke aus Eichen- oder Lärchenholz verwendet werden können.

Bezüglich des Ausgangspunktes der Kilometrirung ist die Weisung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen ist nach Massgabe der diesfalls seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag als betriebführenden Verwaltung zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwirft sich die Gesellschaft der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Die Bestimmung, inwieweit für Zwecke der Wasserbeschaffung der Locomotivdampf in Anspruch genommen werden kann und Reservoirs entbehrlich sind, unterliegt der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund von bei der politischen Begehung etwa getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen werden kann.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, beziehungsweise an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen einzuschalten sind.

Die Einrichtung der Telegraphenapparate hat nach den Normaltypen der k. k. Staatsbahnen zu erfolgen.

Für den Fall, als die Telegraphenleitung durch Staatsorgane auf Kosten der Gesellschaft hergestellt werden sollte, hat sich die Gesellschaft rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Brünn zu wenden.

Die in den Hauptgeleisen der Stationen liegenden Weichen sind nach Massgabe des Erfordernisses und nach von der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag einzuholenden Weisungen mit Sperrvorrichtungen zu versehen.

Die Bahn ist mit den durch die Signalordnung vorgeschriebenen Signalmitteln und den für den sonstigen Betriebsdienst, sowie für den Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, ferner mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten. Die Gesellschaft hat wegen der Art und des Ausmasses dieser Gegenstände und Materialien mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag das Einvernehmen zu pflegen und unterwirft sich dieselbe der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, falls eine Einigung mit der vorgenannten Staatsbahn-Direction nicht erzielt werden könnte.

12. Fahrbetriebsmittel.

Die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel in dem vom k. k. Eisenbahnministerium festgesetzten Ausmasse erfolgt durch die k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung auf Grund der einschlägigen Bestimmungen des mit derselben abzuschliessenden Betriebsvertrages und auf Kosten der Gesellschaft.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, den zu diesem Zwecke erforderlichen Geldbetrag in den vom k. k. Eisenbahnministerium zu bezeichnenden Terminen und Theilsummen zur Verfügung zu stellen.

Der Achsdruck der Locomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 14 Tonnen nicht überschreiten.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle für den Bau erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken u. s. w., sowie die Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Gesellschaft von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es der Gesellschaft obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselbe sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet hat.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Gesellschaft hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind — ohne Unterschied, ob dieselben transportabel sind oder nicht — sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien und dem seitens dieser Commission der Gesellschaft bekannt gegebenen Conservator anzuzeigen.

Die Gesellschaft ist — unbeschadet der dritten Personen etwa zustehenden Rechte — verpflichtet, transportable archäologische und kunsthistorische Funde nach Massgabe einer diesbezüglichen Aufforderung der genannten k. k. Centralcommission derselben oder einem von ihr bezeichneten Vertreter zunächst zur Ansicht und zum wissenschaftlichen Gebrauche zu überlassen, sodann auf Verlangen einem von derselben zu bezeichnenden öffentlichen Museum unentgeltlich ins Eigenthum zu übergeben.

Im Uebrigen hat die Gesellschaft den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

16. Weitere Ausgestaltung der Localbahn.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, sobald die anschliessende Bahnlinie Brünn—Tischnowitz für eine grössere Leistungsfähigkeit eingerichtet sein wird, auch an der Localbahn Saar-Tischnowitz alle jene Aenderungen und Ergänzungen auszuführen, welche seitens des k. k. Eisenbahnministeriums behufs Erzielung einer entsprechend grösseren Leistungsfähigkeit der Localbahn etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung zu treffen sein.

II. Betrieb.

Hinsichtlich des Betriebes haben für die Localbahn Saar-Tischnowitz die für die Localbahn Deutschbrod-Saar festgestellten Concessionsbedingnisse (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 135 vom Jahre 1897) Anwendung zu finden.

Wien, am 7. Juni 1902.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. Juni 1902,*) betreffend die Fristerstreckung für die Betriebseröffnung der Localbahn Kaaden-Willomitz.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung wurde die im § 2 der Concessionsurkunde vom 22. December 1900, R.-G.-Bl. Nr. 220, festgesetzte Frist zur Vollendung und Inbetriebsetzung der als schmalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Kaaden-Brunnersdorf der Buschtěhrader Eisenbahn nach Willomitz zum Anschlusse an die Eisenbahnlinie Kaschitz—Radonitz bis zum 22. December 1903 erstreckt.

Wittek m. p.

*) Enthalten in dem am 12. Juni 1902 ausgegebenen LIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 115.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 150. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 10. Juni wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Dr. Sláma und Genossen in Angelegenheit einer Haltestelle in Olešnic bei Roth-Kosteletz auf der Nordwestbahn;
2. der Herren Abgeordneten Černý und Genossen, betreffend den Betrieb des Spediteurgewerbes seitens der Verwaltung der Nordwestbahn in der Station Gross-Paka;
3. der Herren Abgeordneten Fresl und Genossen, betreffend Umbau des Bahnhofes in Přibram;
4. der Herren Abgeordneten Fresl und Genossen, betreffend die Erhöhung der Bezüge der Witwe nach einem Arbeiter der k. k. Staatsbahnen;
5. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Dienstenthebung eines Aushilfsschlosserheizers.

II. An den Herrn Handelsminister:

Seitens

6. der Herren Abgeordneten Dr. Ferri, Biankini und Genossen in Angelegenheit des Hafens von Vinjerac;
7. der Herren Abgeordneten Dr. Ferri und Genossen in Angelegenheit des Molo in Pakošćane (Pacoschiane).

In der 151. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. Juni wurde seitens der Herren Abgeordneten Dr. Fořt und Genossen ein Dringlichkeitsantrag eingebracht, betreffend die Umgestaltung des Eisenbahntarifwesens.

In der 25. Sitzung des Herrenhauses vom 9. Juni wurde der Präsident ermächtigt, nachbezeichnete Gesetzentwürfe, deren Einlangung vom Abgeordnetenhause in der nächsten Zeit zu erwarten ist, Commissionen zuzuweisen, und zwar die Gesetzentwürfe:

1. betreffend die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiter, und
2. betreffend Ergänzung der Gewerbeordnung bezüglich der bei Bauunternehmungen beschäftigten Arbeiter: an die volkswirthschaftliche Commission;
3. betreffend die Einführung einer Fahrkartensteuer vom Personentransporte auf Eisenbahnen: an die Budgetcommission;
4. betreffend Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869: an die juridische Commission.

In derselben Sitzung wurden die Gesetzentwürfe, betreffend:

1. die Verwendbarkeit der Communal- und Eisenbahnschuldverschreibungen der Landesculturbank der Markgrafschaft Mähren zur fruchtbringenden Anlegung von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Capitalien, und
2. betreffend die Verwendbarkeit der Eisenbahnschuldscheine der Landesbank des Königreiches Böhmen zur fruchtbringenden Anlegung von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Capitalien angenommen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Project für eine Stockgeleiseanlage in der Hadikgasse nächst der Kaiser Franz Josef-Brücke in Hietzing: Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 27. Mai 1902 die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, rücksichtlich des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Detailprojectes für eine Stockgeleiseanlage in der Hadikgasse nächst der Kaiser Franz Josef-Brücke in Hietzing die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die genannte k. k. Statthalterei ermächtigt, für das ganze begangene Project bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums an den Magistrat zu ertheilen.

[E.-M.-Z. 23.510.]

Projectirte elektrische Bahn niederer Ordnung „Alte Donau"-Floridsdorf-Jedlesee. (Vorlage des Detailprojectes: Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 4. Juni 1902 die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, rücksichtlich des von Herrn Josef Söntgerath, Ingenieur in Wien, namens der Concessionswerber vorgelegten Detailprojectes für eine normalspurige, unter Anordnung eines Rillenschienenoberbaues auszuführende, elektrisch zu betreibende Bahn niederer Ordnung mit Strassenbenützung von der Haltestelle „Alte Donau" der bestehenden Bahn niederer Ordnung Wien (Vorgartenstrasse)—Kagran über Floridsdorf nach Jedlesee die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission und an diese Amtshandlung anschliessend die politische Begehung vorzunehmen, sowie über das Ergebniss zu berichten.

[E.-M.-Z. 15.612.]

Projectirte normalspurige Localbahn Złoczów-Sassów-Usznia. (Generelles Project: Anberaumung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des von Heinrich Weiser, Grossgrundbesitzer und Reichsrathsabgeordneten in Sassów vorgelegten generellen Projectes für die normalspurige Localbahn von der Station Złoczów der k. k. Staatsbahnen über Sassów nach Usznia im Sinne der Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Ministerialverordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision und Stationscommission für den 19. und 20. Juni 1902 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am erstgenannten Tage um 9½ Uhr Vormittags in der k. k. Bezirkshauptmannschaft Złoczów. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der bei der k. k. Statthalterei in Lemberg in Verwendung stehende k. k. Bezirkshauptmann Doctor Stanislaus Ustyanowski betraut. [E.-M.-Z. 26.183.]

Localbahn Gmünd—Gross-Gerungs. (Project der Theilstrecke km 35·4—38·0: Anordnung einer Localverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 7. Juni 1902 die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, rücksichtlich des vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegten Elaborates, bestehend aus dem gemäss der politischen Begehung der Theilstrecke Steinbach—Gross-Gerungs der im Bau befindlichen Localbahn Gmünd—Gross-Gerungs adjustirten und mit weiteren Behelfen belegten Detailprojecte der bisher vom Bauconsense ausgeschlossenen Theilstrecke von km 35·4 bis km 38·0 dieser Bahn, eine Localverhandlung einzuleiten. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei in Wien ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse für diese bisher vom Bauconsense ausgeschlossene Theilstrecke den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums an die Actiengesellschaft „Niederösterreichische Waldviertelbahn" mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe im Hinblicke auf die inzwischen erflossene Concession sofort in Kraft tritt, daher auch mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse sogleich vorgegangen werden kann.

[E.-M.-Z. 20.786.]

Projectirte normalspurige Localbahn Rositz-Bohdaneč. (Vorlage des Detailprojectes: Anordnung der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 22. Mai 1902 die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, rücksichtlich des vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen im Namen und Vertretung der Concessionswerber vorgelegten Detailprojectes für die normalspurige Localbahn Rositz-Bohdaneč die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei in Prag ermächtigt, für das ganze Project, respective für einzelne Theilstrecken desselben bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. Der politischen Begehung wird eine nochmalige Erörterung der Stationsfragen voranzugehen haben.

[E.-M.-Z. 17.958.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Villach: Eröffnung der Güternebenstelle Veldes.) Am 8. Juni wurde die am 15. Juli 1897 für den Verkehrsbereich der Station Lees-Veldes in Veldes errichtete und vom 30. November 1901 ab bis auf Weiteres geschlossene Güternebenstelle daselbst wieder eröffnet.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Stanislau: Anhalten der Schnellzüge Nr. 303 und 304 in der Station Wybranówka.) Ab 15. Juni werden die Schnellzüge Nr. 303 und 304 in der Station Wybranówka der Linie Lemberg—Stanislau für das Ein- und Aussteigen von Reisenden mit folgenden Abfahrtszeiten anhalten: Zug Nr. 304 Abfahrt von Wybranówka 12 Uhr 52 Min. Nachm., Zug Nr. 303 Abfahrt von Wybranówka 3 Uhr 29 Min. Nachm. (mitteleuropäische Zeit).

— (Staatsbahn-Direction Olmütz: Eröffnung der Ladestelle Kreuzendorf für den Frachtgüterverkehr in Wagenladungen.) Am 1. Juni wurde die in km 102·7 der Linie Olmütz—Troppau gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Kreuzendorf für den Frachtgüterverkehr in Wagenladungen eröffnet. Ausgenommen von der Beförderung sind explosive Güter, lebende Thiere, Equipagen und sonstige Fahrzeuge, zu deren Auf- oder Abladung besondere Ladevorrichtungen nöthig sind.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat, wie „Vasuti és közlekedési közlöny" berichtet, den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Local- und Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 22. März 1902, Z. 19.432, der Direction der Firma Sajó-völgyi villamossági részvénytársaság (Sajothaler Actiengesellschaft für Anlagen mit elektrischem Betriebe) in Rozsnyó für eine von der Station Rozsnyó (Comitat Gömör) der Linie Bánréve—Rozsnyó—Dobsina der kgl. Ungar. Staatsbahnen (Flügelbahn der Hauptlinie Budapest—Fülek—Bánréve—Miskolcz) abzweigende, über Jólesz, die Gemarkung der Gemeinde Hoszúrét und weiterhin über Dernö und die Gemarkung der Gemeinde Kovácsvágás bis zum Cur- und Badeorte Lucska führende schmalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 22. März 1902, Z. 19.436, der Direction der Firma Szeged közuti vaspálya részvénytársaság (Actiengesellschaft der Strasseneisenbahnen in Szeged)

a) sowohl für Umgestaltung ihres derzeit noch mit Pferdekraft betriebenen Strasseneisenbahnnetzes im Bereiche der kgl. Freistadt Szeged auf elektrischen Betrieb,
b) als auch zum Ausbau weiterer, von geeigneten Punkten ihres dermaligen Betriebsnetzes ausgehender, mit Benützung entsprechender Strassenzüge sich sowohl im Weichbilde der Stadt verzweigenden und weit rhin bis in das Extravillangebiet führenden Strasseneisenbahnlinien mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Vergebung von Nothstandsarbeiten.) Die Budapester hauptstädtische Communalverwaltung hat, wie der „Pester Lloyd" berichtet, dem kgl. ungarischen Ministerpräsidenten ein Memorandum unterbreitet, in welcher um Massregeln zur Steuerung der Arbeitslosigkeit gebeten wird. Der Ministerpräsident übermittelte das Schriftstück dem Handelsminister, der nun in einem an die Hauptstadt gerichteten Rescripte mittheilt, dass er in seinem Ressort und im Rahmen der ihm vom Ministerrathe zur Verfügung gestellten Mittel (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 15 ex 1902) umfassende Verfügungen zur Ertheilung von industriellen Bestellungen getroffen habe. So wurden zum Theile schon bestellt oder es wurde die Bestellung vorbereitet: bei den königlich Ungar. Staatsbahnen Arbeiten im Betrage von K 34,050.955, von welchen 28,200.000 auf die Herstellung von Personen- und Lastwaggons, 4,036.000 auf Locomotiven entfallen. Diese Arbeiten wurden bereits vergeben; die restliche Bestellung ist in Vorbereitung. Für den Telegraphen- und Telephonbau wurden Materialien im Werthe von K 2,854.031 bestellt. Drei Postambulanzwagen (K 100.000) wurden bestellt, für die gleiche Zahl ist der Concurs ausgeschrieben worden. Für Brückenbauten ist ein ausserordentlicher Credit von K 7,500.000 präliminirt; die Arbeiten gelangen demnächst allmälig zur Durchführung.

— (Uebernahme von Fahrbetriebsmitteln.) Der Bestand an Fahrbetriebsmitteln bei den kgl. Ungar. Staatsbahnen hat infolge der im Monate Februar 1902 erfolgten Ablieferungen der heimischen Locomotiv- und Wagenfabriken folgende Vermehrung erfahren: An Locomotiven wurden 9 Stück, theils von der Staatsmaschinenfabrik, theils von der Fabrik Johann Weitzer in Arad abgeliefert; von denselben sind 2 Stück für den Eilzugsdienst und 7 Stück für den Dienst bei Lastzügen bestimmt. Der Gesammtstand an Locomotiven erreichte durch diese Ablieferungen die Höhe von 2558 Stück. Es wurden ferner 2 Stück vierachsige Personenwagen II. Classe, ausgerüstet mit Hand- und Westinghouse-Schnellbremse, mit elektrischer Beleuchtungseinrichtung nach Accumulatorsystem, mit completer Dampfheizungseinrichtung, 45 Sitzplätze enthaltend, zur Ablieferung gebracht; wodurch sich der Gesammtstand an Personenwagen auf 7051 Stück stellte. Schliesslich wurden 261 Stück Lastwagen verschiedener Typen abgeliefert, von denen 54 Stück gedeckte Lastwagen mit Hand- und Westinghouse-Bremseneinrichtung, ferner mit Dampfheizungsleitung versehen waren, 25 Stück gedeckte Lastwagen ohne Bremse, 167 Stück offene Lastwagen ohne Bremse und 15 Stück offene Lastwagen mit Bremse versehen waren. Der Lastwagenbestand erreichte demzufolge eine Höhe von 61.023 Stück, wobei zu bemerken ist, dass sich darunter 1800 Stück „ablösbare" Leihwagen befinden. [„Pester Lloyd."]

Localbahn Ruma - Klenák - Saveufer. (Fortsetzung der Linie bis Sabac.) Die Direction der Localbahn-Actiengesellschaft Ruma-Klenák-Saveufer ist, wie „Vasuti és közlekedési közlöny" berichtet, beim kgl. ungarischen Handelsminister um die Bewilligung eingeschritten, ihre Linie vom Save-Umschlagplatze aus mit Ueberbrückung der Save nach dem rechtsseitigen Ufer, und zwar bis zu einem geeigneten Punkte nächst Sabac zu verlängern und dort einen Verladebahnhof einzurichten. Die Kosten dieser Arbeit mit Inbegriff eines circa 660 m langen Verbindungsgeleises sind mit cira K 200.000 präliminirt.

Losonczer Regional - Localbahn - Actiengesellschaft. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Die Direction der Losonczer Regional-Localbahn-Actiengesellschaft (Losoncz vidéki hélyi érdekü vasutak) hat, wie der „Pester Lloyd" berichtet, in Angelegenheit des projectirten Ausbaues ihrer im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Losoncz — Poltár von der Endstation Poltár aus bis Kokova eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre ihrer Gesellschaft einberufen, in welcher die baldige Ausführung dieses Projectes, sowie die sofortige Einreichung des Gesuches um Ertheilung der Concession beschlossen wurde. Die projectirte Linie wird seinerzeit von Kokova aus zum Anschlusse an die Linie Feled—Tiszolcz—Zólyom-Brézó (Altsohl) ausgebaut werden und diese in transversaler Richtung mit der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Losoncz—Ruttka (—Csácza—Oderberg) verbinden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Herstellung von Arztwagen für die preussisch-hessischen Staatsbahnen.) Das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat wegen Herstellung und Aufstellung von Arztwagen und Hilfsgeräthschaftswagen für Hilfszüge weitere eingehende Anordnungen getroffen, aus denen die „Z. d. V. D. E.-V." Folgendes mittheilt: Es sind 77 Arztwagen herzustellen und auf den im Erlass besonders aufgeführten Stationen aufzustellen, welche sich auf die einzelnen Directionsbezirke so vertheilen, dass einem jeden 3—5 solcher Wagen zugewiesen werden. Die Eisenbahn-Direction Berlin ist bereits beauftragt worden, sechs Arztwagen herzustellen, von denen einer zunächst für die Ausstellung in Düsseldorf bestimmt ist. Je ein Wagen wird demnächst den Eisenbahn-Directionen in Breslau, Hannover, Köln und Essen a. Ruhr als Muster überwiesen werden, die je eine Werkstätte für die Herstellung der ihnen zugetheilten Wagen zu bestimmen haben.

Für die Herstellung der Arztwagen sind von den Eisenbahn-Directionen breite Durchgangs-Personenwagen IV. Classe, die für den Verwundetentransport eingerichtet sind, aus ihren Beständen zur Verfügung zu stellen, wobei selbstverständlich die für die Bildung der Kriegslazarethzüge bestimmten Wagen ausser Betracht bleiben. Die sämmtlichen für die innere Ausstattung erforderlichen Gegenstände sind durch die Eisenbahn Direction Berlin zu beschaffen.

Preussen. (Theilnahme von rechtskundigen Directionsmitgliedern an den Sitzungen des Materialienausschusses.) An den Berathungen des aus Vertretern der Eisenbahn-Directionen zu Berlin, Köln, Essen, Hannover und Kattowitz bestehenden Materialienausschusses über Gegenstände, die nicht ausschliesslich technischer Natur sind, namentlich über die Aufstellung und Ergänzung der Lieferungsbedingungen, soll nach einem neuerlichen Erlass des preussischen

Ministeriums der öffentlichen Arbeiten ein rechtskundiges Mitglied derjenigen kgl. Eisenbahn-Direction sich betheiligen, in deren Bezirk der Ausschuss tagt. Wenn die Bedeutung des Gegenstandes es erheischt, bleibt es den übrigen kgl. Eisenbahn-Directionen unbenommen, auch ihrerseits rechtskundige Mitglieder zu der Berathung des Ausschusses zu entsenden.

Preussen. (Erweiterung der Bochum-Gelsenkirchener Strassenbahn.) Die Bochum-Gelsenkirchener Strassenbahn soll durch eine schmalspurige, elektrisch zu betreibende Linie für den Personenverkehr von Bochum über Wiemelhausen nach Weitmarmark erweitert werden.

— (Vorschussweise Zahlung von Communal-Einkommensteuer.) Das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat die kgl. Eisenbahn-Directionen ermächtigt, auch im laufenden Etatsjahre den darum nachsuchenden berechtigten Gemeinden und Kreisen auf die demnächst von diesen endgiltig festzusetzenden Einkommensteuern Vorschüsse bis zur Höhe desjenigen Steuerbetrages zu zahlen, zu welchem der Eisenbahnfiscus herangezogen werden könnte, wenn der im laufenden Etatsjahre in den Gemeinden oder Kreisen zu versteuernde Einkommensantheil die Höhe von zwei Dritteln des im Vorjahre versteuerten erreichen würde.

— (Vorschriften für den Blockdienst.) In einem Erlasse an die nachgeordneten Eisenbahn-Directionen hat sich das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten mit der Auffassung einverstanden erklärt, dass nach § 19 (2) der Vorschriften für den Blockdienst der schriftliche Befehl zum Ueberfahren des Haltsignales an einem Blockmaste stets von dem diesen Mast bedienenden Blockwärter ertheilt werden muss. Die schriftliche Benachrichtigung, die nach § 19 (5) der genannten Vorschriften bei Blockstörungen dem Zug- und Locomotivführer eines jeden die gestörte Strecke befahrenden Zuges von dem Stationsbeamten auszuhändigen ist, soll das Zugpersonal nur darauf aufmerksam machen, dass auf der von ihm zu befahrenden Strecke an irgend einer Stelle eine Blockstörung besteht und darf niemals die Aufforderung an den Locomotivführer enthalten, ein von der Station nicht bedientes Signal auf der freien Strecke in Haltestellung zu überfahren.

— (Verstärkte Zugstangenmuffen.) In einem an die kgl. Eisenbahn-Directionen gerichteten Erlasse spricht sich das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten dahin aus, dass nach den ihm zugegangenen Berichten der Eisenbahn-Directionen sowohl mit den von der rheinischen Metallwaaren- und Maschinenfabrik in Düsseldorf-Derendorf bezogenen nahtlosen Zugstangenmuffen, als auch mit den von dem Röhren- und Eisenwalzwerk in Düsseldorf-Oberbilk gefertigten Muffen mit ovalem Querschnitt günstige Erfahrungen gewonnen worden sind. Die verstärkten Zugstangenmuffen sind, wie das Ministerium anordnet, daher künftig allgemein zu verwenden, sofern nicht die Bauart des Untergestelles die Beibehaltung der älteren Ausführungsformen bedingt. Um indessen die häufigen Brüche der selbstgefertigten geschweissten oder aus Rundeisen hergestellten Muffen zu vermindern, sollen fortan diese Ersatzstücke von geeigneten Fabriken bezogen und nur noch ungeschweisste Muffen aus bestem Flussstahl verwendet werden.

— (Zweitheilige Rückfahrkarten.) Wie die Eisenbahn-Direction Altona mittheilt, werden demnächst u. A. von Hamburg und Altona aus für verschiedene Verkehrsbeziehungen zweitheilige Rückfahrkarten ausgegeben, die aus je einem Abschnitt für die Hin- und Rückfahrt bestehen. Für die Hinfahrt haben die neuen Karten nur dann Giltigkeit, wenn beide Abschnitte zusammenhängen. Den Reisenden ist deshalb die sorgfältige Behandlung der Karten zu empfehlen. Die Einprägung des Datumstempels erfolgt lediglich auf dem Abschnitte für die Rückfahrt. Bei Beendigung der Hinfahrt wird der für diese bestimmte Abschnitt vom Bahnsteigschaffner von der Karte losgetrennt und abgenommen, so dass der Reisende für die Rückfahrt nur im Besitze des für sie bestimmten Abschnittes verbleibt.

— (Herstellung von Badeanstalten auf den Bahnhöfen.) Aus Anlass einer Erinnerung der preussischen Ober-Rechnungskammer, betreffend die Herstellung einer Badeeinrichtung für das Beamten- und Arbeiterpersonal auf einem Bahnhof, hat das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten seine Genehmigung zu der betreffenden Anlage, sowie zu den in einer ihm vorgelegten Nachweisung sonst noch aufgeführten gleichen Anlagen nachträglich ertheilt und zugleich die kgl. Eisenbahn-Directionen ermächtigt, in Zukunft derartige Anlagen ohne besondere Genehmigung des Ministers herzustellen, sofern die Anlagekosten den Betrag von Mk. 2000 nicht erreichen und besondere Betriebskosten nicht entstehen oder diese aus den für die Benützung der Anstalten aufkommenden Einnahmen Deckung finden.

Sachsen. (Massnahmen zur Vermeidung der Entlassung von Werkstättenarbeitern.) Die General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen hat sich nach Anhörung eines aus Arbeitern gebildeten Ausschusses zu der Anordnung veranlasst geschen, dass wegen Mangels an Arbeit für die Staatsbahnwerkstätten bis auf Weiteres an jedem Sonnabend Nachmittag die Werkstätten geschlossen bleiben sollen. Durch diese vorläufige Massnahme hofft man Arbeiterentlassungen zu vermeiden.

Württemberg. (Zur Frage der Personentarifreform.) Auf die von der Tarifcommission der württembergischen Abgeordnetenkammer an die Eisenbahn-Verwaltung gerichteten Fragen wegen der muthmasslichen Ausgabensteigerung bei einer infolge der Vereinfachung und Verbilliguug der Personentarife zu erwartenden Verkehrsvermehrung ist, wie der „Württembergische Staatsanzeiger“ mittheilt, die auf umfangreiche Berechnungen gestützte Antwort der General-Direction eingegangen. Nach den Aufstellungen der General-Direction wäre bei Annahme einer Verkehrssteigerung von 7,500.000 Personen im Jahre, die die Commission ihrer Anfrage zugrunde legte, mit einer jährlichen Mehrausgabe von rund Mk. 2,000.000 zu rechnen. Es wäre nämlich für Vermehrung der Betriebsmittel erforderlich ein einmaliger Aufwand von Mk. 14,000.000, der einen jährlichen Verzinsungsaufwand von Mk. 500.000 gäbe. Hiezu kämen noch die laufenden Betriebsausgaben, die auf Mk. 1,500.000 zu berechnen sind, so dass die jährliche Gesammtmehrausgabe sich auf Mk. 2,000.000 belaufen würde. Die weitere Frage der Commission, wie viele Reisende bei der etwa zu erwartenden Verkehrssteigerung in den schon jetzt laufenden Zügen noch befördert werden könnten, beantwortete die General-Direction dahin, dass sich eine solche Zahl nicht einmal annähernd bestimmen lasse, da alle Anhaltspunkte dafür fehlen, wie der Zugang auf den einzelnen Strecken stattfinden würde; eine gleichmässige Vertheilung werde niemals eintreten und könne daher auch nicht in Betracht gezogen werden. Im Allgemeinen werde anzunehmen sein, dass der Zuwachs auf den verkehrsreicheren Strecken ein stärkerer sein und die Einlegung neuer Züge erforderlich machen werde, während bei Strecken mit schwächerem Verkehre ein nennenswerther Zuwachs nicht eintreten werde.

Eine weitere Frage der Commission betraf das Verhältniss der Kosten des Schnellzuges zu denjenigen des Personenzuges. Den sehr umfangreichen Ausführungeu der Geueral-Direction sind folgende Zahlen zu entnehmen: Die Kosteu eines bewegten Sitzplatzes in den drei Classen verhalten sich in beiden Zuggattungen wie 2·09:1·48:1. Die Kosten eines bewegten Sitzplatzes betragen für 1 km in der I. Classe Schnellzug 2·17 Pfg., Personenzug 1·70 Pfg., II. Classe Schnellzug 1·54 Pfg., Personenzug 1·21 Pfg., III. Classe Schnellzug 1·04 Pfg., Personenzug 0·82 Pfg. Die Kosten einer beförderten Person oder die Kosten für das Personenkilometer betragen in der I. Classe Schnellzug 25·2 Pfg., Personenzug 42·6 Pfg., in der II. Classe Schnellzug 5·96 Pfg., Personenzug 11·1 Pfg., in der III. Classe Schnellzug 2·95 Pfg., Personenzug 2·90 Pfg. Die Einnahmen auf das Personenkilometer betragen in der

I. Classe	Schnellzug	8·19 Pfg.,	Personenzug	7·57 Pfg.
II. „	„	5·24 „	„	3·95 „
III. „	„	3·61 „	„	2·31 „

Die Kosten für das Zugkilometer sind bei Schnellzügen und bei Güterzügen im Allgemeinen höher als bei Personenzügen. Die Ersparniss bei Schnellzügen durch selteneres Anhalten der Züge und durch die Verwendung von Wagen, Maschinen und Personal während der durch die raschere Fahrt ersparten Zeit kann zu 35 pCt. der Kosten eines Personenzuges angenommen werden, jedoch nur unter der Voraussetzung, dass die Schnellzugbetriebsmittel und das Schnellzugpersonal in der gewonnenen Zeit betriebstechnisch gleichermassen ausgenützt werden können, wie diejenigen der Personenzüge. Den Berechnungen der General-Direction sind die Betriebsergebnisse des Jahres 1899 zugrunde gelegt. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Bayern. (Fahrkartencontrole durch das Zugbegleitungspersonal.) In den von der bayerischen Staatsbahn-Verwaltung in den Jahren 1897 und 1899 hierüber erlassenen ausführlichen Bestimmungen ist unter Anderem besonders hervorgehoben, dass der Einführung der Bahnsteigsperre zum grossen Theil die Absicht zu Grunde lag, die Fahrkartencontrole von der Aussenseite des fahrenden Zuges aus entbehrlich zu machen. Ein hiedurch veranlasster, kürzlich abermals vorgekommener Unfall hat aufs Neue gezeigt, dass die im ausschliesslichen Interesse des Fahrpersonales erlassenen Weisungen noch immer keine allgemeine Beachtung finden. Die General-Direction hat deshalb neuer-

dings Veranlassung genommen, darauf hinzuweisen, dass das Zugbegleitungspersonal sehr wohl in der Lage ist, den ihm übertragenen Verpflichtungen nachzukommen, ohne sich der mit dem Klettern verbundenen Gefahren aussetzen zu müssen, und hat die Stations- und die Controlbeamten der Eisenbahnbetriebs-Directionen wiederholt angewiesen, darüber zu wachen, dass fernere Zuwiderhandlungen unterbleiben.

Bayern. (Wagenbestand der Staatseisenbahnen Ende 1901.) Am Schlusse des Jahres 1901 waren gegenüber dem Jahre 1900 im Bereiche der genannten Staatsbahn-Verwaltung an Wagen vorhanden:

a) für die vollspurigen Strecken: 4578 Personenwagen (gegenüber dem Jahre 1900 + 222), 364 (+ 13) Postwagen, 1013 (+ 35) Gepäckwagen, 10.392 (+ 204) bedeckte Güterwagen), 8862 (+ 81) offene Güterwagen, 2593 (+ 295) Langholzwagen, 1215 (+ 275) Schienen- und Plattformwagen, 78 (— 1) Viehwagen, 2610 (+ 172) Güterwagen für besondere Zwecke, wie Bier-, Kühl-, Geflügel-, Torf-, Theer-, Säure- u. s. w. Transportwagen, Transporteure und Tarirwagen, endlich 919 (+ 12) Privatwagen zum Bier-, Holz-, Spielwaaren-, Geflügel-, Colonialwaaren-, Fäcalien- u. s. w. Transport, zusammen 32.624 (+ 1308);

b) für die schmalspurige Strecke: 8 Personenwagen, 4 Gepäckwagen, 10 (+ 5) bedeckte Güterwagen, 20 (+ 8) offene Güterwagen und 48 Transporteure, zusammen 90 (+ 13).

Der Gesammtzuwachs an Wagen gegenüber dem Jahre 1900 beträgt demnach 1321 Stück.

— (Abfertigung von Reisegepäck.) Die General-Direction der bayerischen Staatsbahnen hat über die Abfertigung von Reisegepäck an eine Betriebs-Direction folgende Verfügung erlassen: „Die Abfertigung von Gepäck, das nicht spätestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges am Gepäckschalter aufgeliefert ist, kann gemäss § 32 der Verkehrsordnung nicht beansprucht werden. Diese Bestimmung sagt jedoch nur, dass der Reisende, der sein Gepäck nicht mindestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges aufliefert, keinen Anspruch auf Abschluss eines Beförderungsvertrages gegen die Eisenbahn hat; sie sagt aber nicht, dass die Eisenbahn, wenn sie trotz dieser Bestimmung vorbehaltlos auch ein nicht mindestens 15 Minuten vor Zugabgang aufgegebenes Gepäck annimmt und abfertigt, das Gut nicht mehr mit dem betreffenden Zuge mitzunehmen verpflichtet ist. Der Eisenbahn steht daher nur die Wahl zu, entweder das nicht innerhalb der vorgesehenen Frist aufgegebene Gepäck ganz zurückzuweisen oder es nur unter der ausdrücklichen Bedingung zur Beförderung anzunehmen, dass die Mitgabe mit dem betreffenden Zuge bei der Kürze der Zeit noch möglich ist. Macht sie aber von diesem Rechte keinen Gebrauch und nimmt das Gepäck trotz der Kürze der zur Verladung zur Verfügung stehenden Zeit gleichwohl noch bedingungslos zur Beförderung an, so hat sie die Folgen, die aus dem etwaigen Zurückbleiben des Gutes entstehen, selbst zu tragen."

Italien. (Petroleumfeuerung der Locomotiven.) Die italienischen Bahnen beabsichtigen, die Petroleumfeuerung der Locomotiven in weitem Masse einzuführen und haben bereits dahinzielende Versuche in grösserem Umfange angeordnet.

— (Theilweise Verlegung der italienisch-österreichischen Zollstation von Ala nach Verona.) Da die Bahnanlagen in Ala sich schon seit langer Zeit als durchaus unzulänglich für den stets zunehmenden Verkehr über den Brenner erwiesen haben, sollen Verhandlungen im Zuge sein, die Abwicklung der Zollbehandlung des Personen- und Güterverkehres in der Richtung auf Italien von Ala nach Verona zu verlegen, während für den Verkehr in entgegengesetzter Richtung die Zollbehandlung in Ala zu verbleiben hätte.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Einrichtung des Blocksystems im neuen Giovi-Tunnel.) Im 10 km langen Tunnel über den Giovi bei Ronco wurde das Blocksignalsystem eingerichtet. Es scheint dies noch nirgends in langen Tunnels geschehen zu sein, da der Rauch der Locomotiven die Sichtbarkeit der Signale überall beeinträchtigen muss. Aber im Giovi-Tunnel ist, dank der ausgezeichneten Lüftungsverhältnisse, welche durch die Lüftungsvorrichtung des Ingenieurs Saccardo geschaffen wurden, dieser Uebelstand vollständig behoben und die Signale bleiben deutlich wahrnehmbar, wie dies durch längere Versuche bestätigt wurde, bei denen einmal in drei Stunden 12 Güterzüge mit doppelter Bespannung aufwärts durchgefahren wurden, ohne dass es dem Personal irgendwie schwer gefallen wäre, die Signale zu erkennen.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Italien. (Meridional-, Mittelmeer- und Sicilianische Eisenbahnen: Finalisirung der Verhandlungen.) Wie den „Hamb. Nachr." aus Mailand berichtet wird, ist endlich eine Einigung zwischen dem Bautenminister und den General-Directoren der Meridional-, Mittelmeer- und Sicilianischen Eisenbahnen erzielt worden. Damit ist, wie das genannte Blatt bemerkt, wenigsteus für den Augenblick der Friede gesichert; nichtsdestoweniger aber dauert die Unsicherheit fort und die heimischen Börsen geben diesen Zuständen durch die fortgesetzt schwache Haltung des Eisenbahnactienmarktes Ausdruck. Bezeichnend für die Lage ist der Stand der Frage des Baues verschiedener Nebenlinien, für welche die Meridionalbahn und die Sicilianischen Eisenbahnen vor Kurzem der Regierung die Pläne eingereicht haben; die Mittelmeerbahn ist damit noch im Rückstande. Nach der „Zeitschrift für öffentliche Arbeiten" wurde kürzlich auch diese Angelegenheit von den massgebenden Factoren besprochen, und der Minister wäre auch nicht abgeneigt, den beiden Directionen die Ausführung zu übertragen. Aber, so wird ausgeführt, das nahe bevorstehende Erlöschen der gegenwärtigen Verträge und die geringe Wahrscheinlichkeit ihrer Erneuerung lassen es nicht gerathen erscheinen, den Directionen eine Arbeit anzuvertrauen, deren Erledigung eine Reihe von Jahren in Anspruch nimmt.

— (Einführung von Kilometerheften.) Die italienischen Bahnen befassen sich zur Zeit mit Studien über den Erfolg, die Art und Weise und über die Bedingungen, unter denen Kilometerhefte, welche besonders von den Handelskammern und der reisenden Geschäftswelt verlangt werden, eingeführt werden könnten.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Baufortschritt am Albula-Tunnel.) Schon vor Pfingsten wurde gemeldet, dass man das dumpfe Geräusch der Maschinen der Südseite auf der Nordseite höre und dass zweifellos in der Woche nach Pfingsten der Tunnel durchgeschlagen werde. Nach dem für April erstatteten Bericht gingen die Arbeiten sehr gut vorwärts; die Leistungen der Maschinen im Sohlstollen zeigen die höchsten bis dahin erreichten Ergebnisse sowohl auf der Nord- wie auf Südseite. Ende April war die Gesammtlänge des Sohlstollens 5560 m, der Monatsfortschritt 391·5 m, der tägliche Fortschritt 13·5 m. Der fertige Tunnel hatte eine Gesammtlänge von 2880 m, Monatsfortschritt 225 m.

— (Ausdehnung des elektrischen Bahnbetriebes.) Mit der Einführung des Sommerfahrplanes auf den italienischen Bahnen, welcher mit 5. Juni in Kraft trat, wurde der elektrische Betrieb (mittelst der sogenannten dritten Schiene) der Linie Mailand—Varese bis Porto Ceresio am Luganer See ausgedehnt. Die 78 km lange Strecke Mailand—Porto Ceresio wird von den Motorwagen, denen nach Bedarf ein Anhängewagen beigegeben wird, in 77 Minuten durchfahren, was einer Geschwindigkeit von 80 km in der Stunde entspricht. Es verkehren 12 Züge in jeder Richtung zwischen Mailand und Porto Ceresio.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Personaletat der italienischen Bahnen.) Am 20. Mai fand in Rom eine Conferenz zwischen der Regierung und den Generaldirectoren der drei italienischen Bahnen statt, um über die neuen Gehalts- und Beförderungslisten der Bahnangestellten endgiltig schlüssig zu werden und um auch ziffermässig festzustellen, wie hoch der Beitrag zu Lasten des Staates an den Mehrausgaben für das Personal sein wird. Der Staat hatte sich nämlich in den bekannten grundsätzlichen Verhandlungen, welche mit den Vertretern der Eisenbahnangestellten im Februar dieses Jahres stattgefunden hatten, verpflichtet, den Theil der Erhöhung auf sich zu nehmen, welcher über die von den Gesellschaften bewilligten Aufbesserungen hinausgeht. Der Beitrag des Staates dürfte beiläufig L. 4,000.000 jährlich betragen. Die neuen Gehaltslisten sollen die Lage der Arbeiter und niederen Angestellten bessern, auch die der im äusseren Dienste beschäftigten mittleren Angestellten; sie dürften aber die Beförderungsaussichten aller höheren Beamten und der mittleren, im inneren Bureaudienst beschäftigten Angestellten ganz beträchtlich verschlechtern, weshalb erklärlicherweise von diesen Kreisen nicht gerade mit Entzücken auf die Einführung des neuen Etats gesehen wird. Das Ergebniss der Conferenz soll dem Parlament demnächst zur Genehmigung vorgelegt werden.

— (Nordmailändische Bahnen.) Die Gesellschaft, welche die Nebenlinien Mailand—Como, Mailand—Erba, Mailand—Laveno (Lago Maggiore), Varese—Como und Novara—Seregno im Besitz und Betrieb hat, vertheilt für das abgelaufene Jahr 1901 eine Dividende von Frcs. 22·20 für die Actie zu Lire 500 Nennwerth.

Die Eisenbahnen der Erde im 19. Jahrhundert. Im Maiheft des „Archiv für Eisenbahnwesen" findet sich eine Abhandlung im obigen Gegenstande, der Folgendes entnommen wird: Die Gesammtlänge der Eisenbahnen der Erde am 31. December 1900 betrug 790.125 km, gegenüber 772.748 km im Jahre 1899. Die meisten Eisenbahnen hat Amerika mit 402.171 km; darunter besitzen die Vereinigten Staaten allein nunmehr 311.094 km, d. i. mehr als ganz Europa, dessen Eisenbahnnetz eine Länge von 283.525 km aufweist. Unter den europäischen Staaten steht immer noch das Deutsche Reich mit 51.391 km an der Spitze. Es folgen Russland mit 48.107 km, Frankreich mit 42.827 km, Oesterreich-Ungarn mit 36.883 km, und erst an fünfter Stelle Grossbritannien mit 35.186 km. Das Verhältniss der Eisenbahnlänge zu dem Flächeninhalt der einzelnen Länder stellt sich nach wie vor am günstigsten in Belgien mit 21·9 km auf 100 km². Es folgen das Königreich Sachsen mit 19 km, Baden und Elsass-Lothringen mit je 13 km, Grossbritannien mit 11·4 km, das Deutsche Reich mit 9·5 km. Im Verhältniss zur Einwohnerzahl weisen die dünnbevölkerten Länder eine günstigere Verhältnisszahl auf als die mit dichter Bevölkerung. Es hat also Schweden 22·4 km Eisenbahn auf je 10.000 Einwohner, Dänemark 12·3 km. Von aussereuropäischen Staaten haben z. B. Westaustralien 130·6 km, die übrigen australischen Colonien ähnlich hohe Zahlen, die Vereinigten Staaten von Amerika 42 km. Im Deutschen Reiche kommen 9·1 km Eisenbahnen auf 10.000 Einwohner. Diese letzteren Verhältnisszahlen sind zur Beurtheilung der sogenannten Ausstattungsziffern der Eisenbahnen von geringerem Werth. Das Anlagecapital der Eisenbahnen der Erde wird auf Mk. 155.674,455.650, d. i. rund 155·5 Milliarden Mark berechnet. Das „Archiv" bemerkt hiezu: Eine Rolle von Doppelkronen, die diesen Betrag enthielte, würde eine Länge von etwa 10.900 km haben und zu ihrer Verladung würden etwa 6220 Eisenbahnwagen von je 10.000 kg Tragfähigkeit erforderlich sein.

Es betrug die Betriebslänge in Kilometern:

Ende des Jahres	Eröffnungsjahr				
	1825	1827	1853	1860	1854
	Europa	Amerika	Asien	Afrika	Australien
1840 . . .	12.92›	4.754	—	—	—
1850 . . .	23 504	15.064	—	—	—
1860 . . .	51.862	53.935	1.393	455	367
1870 . . .	104.914	93.139	8.185	1.786	1.765
1880 . . .	168.983	174.666	16.287	4.646	7.847
1890 . . .	223.869	331.417	33.724	9.836	18.889
1900 . . .	283.525	402.171	60.301	20.114	24.014

Schiffahrt.

Bodenseeverkehr. Seit 1. Mai können Reisende mit Fahrtausweisen zur Benützung der Bodensee-Dampfschiffe zwischen Friedrichshafen und Rorschach auch zu Schiff von Friedrichshafen über Romanshorn und von dort weiter mit der Bahn nach Rorschach oder umgekehrt ohne Taxnachzahlung reisen, wenn auf der Strecke Friedrichshafen—Rorschach eine Schiffsverbindung zur unmittelbaren Fortsetzung der Reise nicht zu Gebote steht. Die Massnahme gilt für einfache und Rückfahrkarten aus den directen Verbindungen über den Bodensee, für Rundreisekarten des deutsch-schweizerischen Verkehres, sowie für zusammengestellte Fahrscheinhefte des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Das eingeschriebene Gepäck solcher Reisenden wird ebenfalls ohne Taxnachzahlung über Romanshorn befördert. Diejenigen Course, für welche die Einräumung platzgreift, werden für jede Fahrplanperiode besonders festgestellt. Nähere Auskunft hierüber geben die Dampfschiffahrtsstellen Friedrichshafen und Romanshorn, ferner das Personal der die Linien zwischen Friedrichshafen und Rorschach, sowie zwischen Friedrichshafen und Romanshorn befahrenden Schiffe. Auf den Bodenseelocalverkehr findet die Einräumung keine Anwendung. Schiffsfahrkarten von Friedrichshafen nach Rorschach berechtigen also zur Fahrt über Romanshorn nicht.

England—Südafrika—Amerika. (Neue Schiffahrtslinie New-York—Südafrika.) Wie die „Hamb. Nachr." mittheilen, wurde für die Rhederei der Prince Line ein neuer, zunächst monatlicher Dienst von New-York—Südafrika eingerichtet. Die erste Abfahrt findet per Dampfer „Norman Prince" am 14. Juni von New-York statt.

England. (Der „schalllose Raum" bei Nebelstationen an der See.) Der Bericht des „Trinity House Fog Signal Committee" behandelt die Ergebnisse der an der Küste der Insel Wight unternommenen Versuche, bei denen sich die Sirene als der kräftigste Schallerzeuger zur Benachrichtigung der Schiffe bei Nebelwetter erwiesen hat. Er kommt dann weiter — wie die „Hamb. Nachr." dem „The Engineer" entnehmen — auf das eigenthümliche Phänomen des „schalllosen Raumes" bei den Nebelstationen zu sprechen. Bisweilen ist der Schall der Schallsignalapparate in der Nähe der Stationen bis ganz dicht an die Station ohne sichtbaren Grund verschwunden. Die Ursache für diese Erscheinung sucht Tyndall in secundären Schallwellen, die, von der Wasserfläche reflectirt, die direct vom Schallerzeuger ausgehenden Schallwellen durchkreuzen. Solche Interferenz kann für eine gewisse Entfernung eine Aufhebung oder eine starke Schwächung des Schallsignales bewirken. Da ein solches Durchkreuzen der Schallwellen bei ruhigem Nebelwetter sehr wohl möglich ist, empfiehlt es sich, der Sicherheit wegen an den in Frage stehenden Stellen das Loth zu gebrauchen.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Krakau-Kocmyrzów. (Generalversammlung.) Am 30. Mai 1902 fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Regierungsrathes Dr. Siegfried Werner und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ministerialsecretärs Alfred Ressig die diesjährige (2.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Krakau-Kocmyrzów statt. Bei derselben waren 10 Actionäre, bezw. von solchen Bevollmächtigte anwesend, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 4680 Actien mit 936 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1901 die Transporteinnahmen K 100.353·07 (gegen das vorjährige erste Betriebsjahr, welches allerdings 12½ Monate umfasste, + K 26.724·70), die verschiedenen Einnahmen K 2150·06 (— 1426·68), die Fructificationszinsen K 4262·58 (— K 8539·71), daher die Summe der Einnahmen K 106.765·71 (+ K 16.758·31), die eigentlichen Betriebsausgaben K 70.901·38 (+ K 12.127·99), die sonstigen Auslagen K 8702·90 (+ K 4106·76), die Ausgaben für die gesellschaftliche Verwaltung K 5095·24 (+ K 2093·89), daher die Summe der Ausgaben K 84.699·52 (+ K 18.328·64); der verfügbare Jahresertrag stellte sich auf K 22.066·19 (— K 1570·33). Da zu bedecken sind K 47.834·67 (— K 2785·33) für die vierpercentige Prioritätsactien-Dividende (I. Em.), K 16.000 (plus K 16.000) für die vierpercentige Prioritätsactien-Dividende (II. Em.) und K 3200 (+ K 400) für die Tilgungsquote, stellt sich das Erforderniss aus dem Titel der Betriebskostenstundung auf K 44.968·48 (+ K 15.185). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 25.422.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 1. April für den Güterverkehr eröffnete 2·35 km lange Strecke Eidelstedt Ost-Eidelstedt Staatsbahnhof der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— Die 3·24 km lange Strecke Schwientochlowitz—Königshütte der kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz, welche am 1. Mai für den Personenverkehr eröffnet wurde, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat den Ministerial-Vicesecretär Dr. Victor Hnidey zum Ministerial-Secretär im Eisenbahnministerium ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung von Manipulationsgebühren für die cessionsweise Ausfolgung von Zollgütern in den Prager Bahnzollmagazinen.

Vom 1. Juli l. J. ab werden in sämmtlichen Prager Stationen als:

Prag k.k.St.B., Prag (Smichov) und Prag (Bubna) B.E.B., Prag Oe.N.W.B., Prag St.E.G. und Smichov k.k.St.B. für die cessionsweise Ausfolgung der Zollgüter nachstehende Manipulationsgebühren eingehoben.

Für Getreide, Mehl und andere Mahlproducte aus Getreide, Eisen, Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, mineralische und fette Oele, sowie Terpentinöl per Frachtbrief 2 Kronen; für alle übrigen Güter per Frachtbrief 4 Kronen.

Näheres ist in den vorgenannten Stationen zu erfragen.

Prag, am 6. Juni 1902. [523]

Die k. k. Staatsbahn-Direction Prag
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Neuauflage des Localgütertarifes.

Am 1. Juli erscheint eine Neuauflage des Localgütertarifes und Kilometerzeigers der k. k. österr. Staatsbahnen, bestehend aus dem:

1. Tarif, Theil II, Heft 1, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den k. k. österr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privatbahnen, mit Ausnahme der Bahnen in Galizien und der Bukowina und mit Ausnahme der vom Staate betriebenen Localbahnen,

2. Tarif, Theil II, Heft 2, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den k. k. österr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen in Galizien und der Bukowina,

3. Tarif, Theil II, Heft 3, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den vom Staate betriebenen normalspurigen Localbahnen (Hauptbahnen II. Ranges) mit Ausnahme jener in Galizien und der Bukowina.

4. Tarif, Theil I und Theil II für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local- (Klein-) Bahnen und

5. Gemeinsame Beilagen zum Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, Theil II, Heft 1, 2 und 3, ferner Tarif, Theil I und Theil II, betreffend die im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local- (Klein-) Bahnen.

Die Giltigkeit der vorangeführten Tarife beginnt mit 1. Juli 1902 und insoweit Erhöhungen eintreten, mit 15. August 1902.

Rücksichtlich der im Tarife, Theil II, Heft 3, enthaltenen Tarife der Localbahnen Laun-Libochowitz und Tannwald-Grünthal wird bemerkt, dass dieselben erst mit dem Tage der Betriebseröffnung giltig sind.

Hiedurch werden die gleichnamigen Tarife
Theil II, Heft 1,
Theil II, Heft 2,
Theil II, Heft 3,
Theil I und Theil II für schmalspurige Local- (Klein-) Bahnen, sowie die Gemeinsamen Beilagen, Neuauflage, giltig vom 1. Jänner 1901 sammt den bezüglichen Nachträgen gleichzeitig ausser Kraft gesetzt.

Exemplare der einzelnen Tarifhefte sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen erhältlich, und zwar:

Heft 1 zum Preise von je 5 Kronen
Heft 2 „ „ „ „ 3 Kronen
Heft 3 „ „ „ „ 2 Kronen 50 Heller

und das Heft für Schmalspurbahnen zum Preise von je 1 Krone.

Wien, am 10. Juni 1902. [524]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Abänderung des Tarifes für die Ueberführung der Güter in Oderberg im Localgütertarife.

Vom 1. August 1902 ab finden die auf den Seiten 43—46 des Localgütertarifes der Kaschau-Oderberger Eisenbahn vom 1. Jänner 1898 für Frachtgüter vorgesehenen Oderberger Ueberfuhrgebühren nur auf diejenigen Frachtgutsendungen Anwendung, welche mit directen Frachtbriefen in Oderberg transitiren. Bei den in Oderberg auf- und abgegebenen, sowie bei den in Oderberg mit neuen Frachtbriefen, oder über Verfügung des Absenders weitergesendeten Frachtgütern werden die in einem besonderen, ebenfalls vom 1. August 1902 giltigen Oderberger Ueberfuhrtarife enthaltenen Ueberfuhrgebühren eingehoben.

Budapest, am 15. Juni 1902. [525]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.
Verkehr mit Ungarn.

Aenderung des Ausnahmetarifes für Möbel aus gebogenem Holze.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1902 wird die Nomenclatur des Ausnahmetarifes 10 B (I und II) auf Seite 103, bezw. 106 des Verbandsgütertarifes, Theil II, Heft 3, vom 1. August 1900 wie folgt geändert:

„B. Möbel aller Art aus gebogenem Holze, zerlegt, ferner Möbelbestandtheile (ausgenommen fournirte oder solche mit ausgelegter Arbeit), auch in Verbindung mit anderen Stoffen (ausgenommen edle Metalle), insofern diese Stoffe nicht wesentliche Bestandtheile der betreffenden Gegenstände bilden.“

Für diese nunmehrige Abtheilung B gelten vom gleichen Tage an die Sätze der bisherigen Abtheilung B II auf Seite 106 des vorerwähnten Tarifheftes 3. Die in letzterem auf Seite 105 enthaltenen Sätze der bisherigen Abtheilung B I werden gleichfalls mit Giltigkeit vom 1. Juli 1902 ohne Ersatz aufgehoben.

Wien, am 14. Juni 1902. [526]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

(Tarif, Theil II, Heft 2.)

Theilweise Erhöhung der Frachtsätze für Bohnen.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1902 treten an Stelle der auf Seite 7 des vom 1. Juni 1902 giltigen Nachtrages III zum obbezeichneten Tarife vorgesehenen bezüglichen Frachtsätze des Ausnahmetarifes b für Bohnen, geniessbare, trockene, für die nachstehenden Relationen folgende Frachtsätze in Wirksamkeit:

Nach	Von					
	Brody (Bahnhof) transit	Husiatyn transit	Nadbrzezie Landungsplatz transit *)	Nowosielitza (Bahnhof) transit	Podwołoczyska (Bahnhof) transit	Skala transit
	Ausnahmetarif b (Bohnen, geniessbare, trockene)					
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig					
Danzig (lege Thor) transit . . .	219	303	252	294	221	322
Danzig (Olivaer Thor) transit . .	220	304	253	295	222	323
Danzig (Weichselbahnhof) transit	221	305	254	296	223	324
Neufahrwasser (Zollinland u. Freibezirk) transit	221	305	254	296	223	324

Wien, am 12. Juni 1902. [527]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Localbahn Königshan - Schatzlar.

Einführung von Schülerkarten.

Mit 1. Juli 1902 gelangen nachfolgende Schülerkarten zu den untenstehenden Bestimmungen zur Ausgabe:

Schülerkarten.

Von	Nach	30 Tage giltig III. Classe
		Kronen einschliesslich Stempel
Königshan . . .	Schatzlar	3·90
und umgekehrt		
Königshan . . .	Schatzlar	2·00
Schatzlar	Königshan . . .	2·00

Bestimmungen.

1. Schülerkarten werden während des ganzen Jahres ausgegeben.
2. Die auf den Namen lautenden Schülerkarten sind vom Inhaber mit der eigenhändigen Unterschrift zu versehen.
3. Schülerkarten werden nur an Schüler öffentlicher Volks- und Bürgerschulen, dann öffentlicher Mittel- und Gewerbeschulen gegen Vorweis einer von der betreffenden Schuldirection ausgefertigten Legitimation, dass der Schüler die Schule wirklich besucht, ausgegeben. Diese Legitimation hat nur für das betreffende Schuljahr Giltigkeit und ist daher für jedes Schuljahr zu erneuern.
4. Mit den Schülerkarten können alle fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung während der Dauer von 30 Tagen, vom Tage der Ausfertigung an gerechnet, benützt werden.
5. Die Schülerkarten werden bei der Ausgabe auf der Rückseite mit dem feuchten Datumstempel desjenigen Tages versehen, ab welchem dieselben Giltigkeit haben.
6. Beim Uebertritte von der III. in die II. Wagenclasse mit Schülerkarten ist dieselbe Nachzahlung zu leisten, wie beim Uebertritte mit gewöhnlichen Fahrkarten.
7. Bei Benützung bereits abgelaufener Schülerkarten wird so vorgegangen, als wäre der Schüler ohne Karte betroffen worden; die Karte selbst wird eingezogen.
8. Wird eine Schülerkarte von einer anderen Person als von jener, auf deren Namen sie lautet, benützt, so wird von dem unrechtmässigen Benützer die entfallende volle Gebühr eingehoben und ihm die Karte abgenommen.

In den unter 7 und 8 angeführten Fällen ist die Giltigkeit der Karte erloschen und der erlegte Betrag verfallen. Ueberdies behält sich die Verwaltung die gerichtliche Verfolgung vor.

Wien, am 11. Juni 1902. [528]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn
als betriebführende Verwaltung.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ausgabe des Nachtrages III zur Uebersicht der giltigen Tarife.

Zu der seit dem 15. April 1900 bestehenden Uebersicht der giltigen Personen-, Gepäcks- und Gütertarife für den Local-, Verbands- und Transitverkehr gelangt der Nachtrag III zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages sind um den Preis von 2 Kronen im gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, erhältlich.

Wien, am 14. Juni 1902. [529]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Aenderung des Ausnahmetarifes für Möbel aus gebogenem Holze.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1902 wird die Nomenclatur des Ausnahmetarifes 8 B auf Seite 121, bezw. 123 des Verbandsgütertarifes, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1902 unter Auflassung der Unterabtheilung I und II wie folgt geändert:

„B. Möbel aller Art aus gebogenem Holze, zerlegt, ferner Möbelbestandtheile (ausgenommen fournirte oder solche mit ausgelegter Arbeit), auch in Verbindung mit anderen Stoffen (ausgenommen edle Metalle), insofern diese Stoffe nicht wesentliche Bestandtheile der betreffenden Gegenstände bilden."

Für die nunmehrige Abtheilung B gelten vom gleichen Tage an die Sätze der bisherigen Abtheilung B II auf Seite 123 des oben bezeichneten Tarifheftes 1. Die in letzterem auf derselben Seite enthaltenen Sätze der bisherigen Abtheilung B I werden gleichfalls mit Giltigkeit vom 1. Juli 1902 ohne Ersatz aufgehoben.

Wien, am 14. Juni 1902. [530]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. K. k. priv. Kuttenberger Localbahn.

Einführung des Nachtrages II zum directen Personentarife.

Am 1. Juli 1902 gelangt der Nachtrag II zum Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen, Localbahn Deutschbrod-Saar, Localbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz und Localbahn Zwittau-Polička-Skutsch einerseits und Stationen der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Localbahn Deutschbrod-Humpoletz und k. k. priv. Kuttenberger Localbahn andererseits zur Einführung.

Der Nachtrag enthält Ergänzungen des Tarifes und neue Fahrpreise. Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen zum Preise von 10 Hellern erhältlich.

Wien, am 6. Juni 1902. [531]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ausgabe ermässigter Rückfahrkarten zu dem in den Sommermonaten an Sonn- und Feiertagen von Neutitschein nach Hotzendorf verkehrenden gemischten Zuge Nr. 2832.

Die im Localtarife für die Beförderung von Personen etc. auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von den Abfertigungsstellen der Localbahn Hotzendorf-Neutitschein während der Sommermonate an Sonn- und Feiertagen nach Hotzendorf vorgesehenen ermässigten Rückfahrkarten mit eintägiger Giltigkeit werden im Jahre 1902 zu dem laut Fahrplanes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Mai 1902 bis Ende September 1902 von Neutitschein nach Hotzendorf verkehrenden gemischten Zuge Nr. 2832 (Neutitschein ab 1 Uhr 45 Minuten Nachmittags, Hotzendorf an 2 Uhr 31 Minuten Nachmittags) ausgegeben und berechtigen zur Rückfahrt an demselben Tage mit dem gemischten Zuge Nr. 2825 (Hotzendorf ab um 8 Uhr 25 Minuten Abends, Neutitschein an 9 Uhr 5 Minuten Nachts).

Das Uebrige ist aus den bezüglichen besonderen Kundmachungen zu ersehen.

Wien, am 14. Juni 1902. [532]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag I zum Tarife, Theil III, Heft 1, vom 1. April 1902.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1902 tritt der oben bezeichnete Tarifnachtrag in Kraft.

Derselbe enthält Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Bischoflack, Klagenfurt und Petershausen in Baden, sowie Ergänzungen der Bestimmungen für die Einlagerung und Reexpedition.

Abdrücke des Nachtrages I sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und bei den betheiligten Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 13. Juni 1902. [533]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eröffnung der Personenhaltestelle „Kinderasyl".

Am 1. Juli 1902 wird die an der Strecke Lundenburg—Neusiedel-Dürnholz zwischen den Stationen Lundenburg und Feldsberg gelegene Personenhaltestelle „Kinderasyl" mit dem gemischten Zuge Nr. 603 (ab Kinderasyl 3 Uhr 18 Min. Früh) für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Von diesem Tage an werden in dieser Haltestelle die gemischten Züge Nr. 603, 604, 630, 607, 602, 609, 608 und 627 je eine Minute Aufenthalt nehmen.

Alles Nähere ist aus der affichirten Kundmachung und dem vom 1. Mai 1902 giltigen Fahrplanplacate zu entnehmen.

Wien, am 14. Juni 1902. [534]

Elbe-Umschlagsverkehr Westösterreich-Riesa-Elbkai.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1902, für Erschwerungen und Tariferhöhungen vom 15. August 1902, tritt ein Nachtrag II zu dem vom 1. Juni 1901 giltigen Elbe-Umschlagstarife Westösterreich-Riesa-Elbkai in Kraft, welcher eine Aenderung der „Besonderen Bestimmungen", Ergänzungen der Classengut- und Ausnahmetarife, sowie des Kilometerzeigers und endlich Aenderung von Stationsnamen enthält.

Abdrücke dieses Nachtrages können von den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 15 Pfennig oder 18 Hellern für das Stück bezogen werden.

Prag, am 15. Juni 1902. [535]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Schweizer Bahnen. (Rückvergütungsfrachtsatz für Transporte von gusseisernen Röhren ab Choindez nach Stationen der V.S.B.) Laut Publication der Direction der Jura-Simplon-Bahn wird für den Transport von gusseisernen Röhren in Wagenladungen von 10.000 kg oder dafür zahlend, vom 1. Juni 1902 an auf dem Wege der Rückerstattung u. A. folgende ermässigte Taxe gewährt:

Von Choindez nach St. Margrethen eine Taxe von Francs 14·98 per Tonne.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden auf die am 28. April 1902 in Habitzheim (Grossherzogthum Hessen) abgehaltene Maschinenausstellung Anwendung.

Schweizer Bahnen. Ausnahmetarif Nr. 15 für die Beförderung von Calciumcarbid im internen schweizerischen Verkehr vom 1. Juni 1901. (Nachtrag I.) Laut Publication der Generaldirection der schweiz. Bundesbahnen tritt mit 1. Juli 1902 zum obengenannten Ausnahmetarif ein Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält die schon im „Vdgs-Bl. f. E u. Sch." Nr. 37 vom 3. April 1902 bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen.

Schweizer Bahnen. Gütertarif S.B.B. (frühere Nordostbahn und Bötzbergbahn), Sihl T.B., S.O.B.—S.T.B., vom 1. September 1900. (Nachtrag I.) Laut Publication der der Generaldirection schweiz. Bundesbahnen tritt zum Gütertarif S.B.B. (frühere Nordostbahn und Bötzbergbahn), Sihl T.B., S.O.B.—S.T.B ein Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen zu den Bemerkungen und Stationstarifen.

Internationale Ausstellung historischer Trachten und jetztzeitiger Bekleidungsartikel nebst deren Zubehör in St. Petersburg. (Frachtbegünstigung für Ausstellungsobjecte.) Für Gegenstände der in St. Petersburg in der Zeit vom 1./14. November 1902 bis Ende März 1903 stattfindenden „internationalen Ausstellung historischer Trachten und jetztzeitiger Bekleidungsartikel nebst deren Zubehör" wird von der Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sofern diese Objecte vorher unter Einhebung der normalen Frachten auf Grund des Tarifes für den Oesterr.-ungar.-russischen Eisenbahnverband von Wien über Granica nach St. Petersburg als Ausstellungsgut befördert worden sind, rücksichtlich der Strecke Granica—Wien die frachtfreie Rückbeförderung unter den im gemeinsamen Tarife, Theil I, Abth. B, sub C/IX, vorgesehenen Bedingungen zugestanden.

Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer und Nordostdeutsch-Berlin-Württembergischer Güterverkehr. (Neue Fassung der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifes 14a.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1902 trat eine anderweitige Fassung der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifes 14a für Rohzucker jeder Art an Raffinerien auf dem directen Bahnwege oder von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbureau auf dem Bahnhof Alexanderplatz in Berlin.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher, Thüringisch-Hessisch-Sächsischer und Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Verbands-Güterverkehr. (Ausdehnung der Ausnahmetarife für Zucker.) Vom 1. Juni 1902 ab wurden die in obigen Verkehren bestehenden Ausnahmetarife für Zucker (14, 14a und L) auf den Verkehr mit der Hohenebra-Ebeleber Bahn ausgedehnt.

Näheres ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Seehafen-Ausnahmetarif. (Stationsnamenänderung.) Die Station Mühlhausen i. E. der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen hat die Bezeichnung Mühlhausen Wanne erhalten.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Amstetten der Württemb. Staatseisenbahnen.) Am 1. Juni 1902 wurde die Station Amstetten der Württemb. Staatseisenbahnen in den vorbezeichneten Verkehr (Tarifheft 6) einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. (Tarifnachtrag III zum Heft 2.) Im obgenannten Güterverkehre wurde am 1. Juni 1902 der Nachtrag III zum Tarifheft 2 eingeführt. Er enthält im Wesentlichen Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, sowie der Ausnahmetarife und ist durch die betheiligten Güterverwaltungen zu erlangen.

Norddeutsch-Bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif. (Neuer Nachtrag.) Am 1. Juni 1902 kam ein Nachtrag zur Ausgabe, welcher ausser bereits bekannt gemachten Ergänzungen etc. eine Ergänzung der Tarifclassen 1, 3, 4, 7, 8, 10 enthält. Der Nachtrag ist bei den Tarifstationen einzusehen oder käuflich zu haben.

Niederländisch-Deutsche Eisenbahnverbände. (Nachtrag I.) Am 15. Juni 1902 tritt ein Nachtrag I zum Verbands-Gütertarif Theil I, Abth. B, vom 1. Juli 1901 in Kraft, enthaltend Ergänzungen und Aenderungen der Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification, sowie des Anhanges hiezu. Abdrücke des Nachtrages sind durch die Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen, welche auch nähere Auskunft ertheilen.

Nordostdeutsch-Sächsischer Verband. (Aenderungen in den Kilometertafeln etc.) Mit Giltigkeit vom 10. Juli 1902 werden im Gütertarif für den obgenannten Verband vom 15. Mai 1902 in der Kilometertafel I die Entfernung von Klapaten bis zum Schnittpunkt D von 216 auf 516 km und in der Kilometertafel II die Entfernung von Bischofswerda bis zum Schnittpunkt C von 117 auf 167 km erhöht.

Mit sofortiger Giltigkeit treten einzelne Frachtermässigungen in Kraft, welche bei den Güterabfertigungsstellen zu erfahren sind.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen unter Anderem auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die Sanitäts- und Gewerbeausstellung in Bromberg — 7. mit 9. Juni 1902 —;
2. die Wanderausstellung der Deutschen Landwirthschafts-Gesellschaft in Mannheim — 5. mit 10. Juni 1902 —;
3. die Hunde-, Jagd- und Sportausstellung in Mannheim — 6. mit 8. Juni 1902 —;
4. die internationale Kunstausstellung des Vereines bildender Künstler Münchens „Secession" in München — 1. Juni mit 31. October 1902 —;
5. die Jahreskunstausstellung der Münchener Künstlergenossenschaft in München — 1. Juni mit 31. October 1902 — (die Rücksendfrist endet am 15. Jänner 1903);
6. die internationale Collin-Hundeausstellung in München — 1. Juni 1902 —;
7. die Kunstausstellung in Salzburg — 15. Juni mit 30. September 1902 — und
8. die internationale Ausstellung von Hunden aller Rassen in Stralsund — 28. und 29. Juni 1902 —.

Directer Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Februar 1901. (Nachtrag II.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1902 ab gelangte zum Tarife für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der bayerischen Linien der Localbahn-Actiengesellschaft in München andererseits vom 1. Februar 1901 Nachtrag II zur Einführung, welcher enthält:

1. Einbeziehung der Stationen Bettmannsäge, Burgweinting, Ergolding, Erlenbach a. Main, Etzenricht, Gefrees, Gossholz, Heimenkirch, Hiltersdorf, Hoppingen, Hurlach, Kaismühle, Kühnham, Lindenberg, Mallersdorf, Mauthaus, Milbertshofen, München-Schwabing, Neuses b. Kronach, Scheidegg und Streitau in den Tarif.
2. Neuauflage der Tariftabellen.
3. Neuauflage der Stationstarife.
4. Neuauflage der Ausnahmetarife.
5. Aenderungen von Stationsnamen.

Durch diesen Nachtrag wurde Nachtrag I aufgehoben, bezw. ergänzt.

Der Nachtrag II kann — soweit der Vorrath reicht — von dem Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen um den Preis von 30 Pfennig für das Stück bezogen werden.

Schweizerisch-Italienische Gütertarife vom 1. November 1900, Theil II, Abtheilung A, Hefte 1 und 2. (Nachträge II.)

Schweizerisch-Italienische Gütertarife vom 1. September 1900, Theil II, Abtheilung B. (Nachtrag IV.) Am 1. Juni 1902 trat zur Abtheilung A, Hefte 1 und 2 des obgenannten Tariftheiles je ein Nachtrag II und zur Abtheilung B desselben ein Nachtrag IV in Kraft, enthaltend eine Reihe von Aenderungen und Ergänzungen, worunter im Nachtrag IV zur Abtheilung B eine Neuauflage des Verzeichnisses der italienischen Stationen.

Die beiden erstgenannten Nachträge können zum Preise von je 30 Cts. und der letztgenannte zum Preise von 40 Cts. per Stück im commerciellen Bureau der Direction der Gotthardbahn, sowie bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902. (Aenderungen.) Mit sofortiger Giltigkeit ist im Waarenverzeichnisse des Ausnahmetarifes Nr. 2a (Rohstofftarif)

a) nachzutragen:
unter Ziffer 1 vor „Wollstaub" der Artikel „Schlammdünger aus Kläranlagen",

b) zu streichen:
unter Ziffer 4 der Artikel „Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation (Pressschlamm, Scheidekalk, Saturationsschlamm)".

— (Neuer Ausnahmetarif für Rohzucker jeder Art.) Mit sofortiger Giltigkeit tritt an Stelle des Ausnahmetarifes 14b für Rohzucker (Seite 170) folgender Ausnahmetarif Nr. 14b für Rohzucker jeder Art an Raffinerien auf dem directen Bahnwege oder von Umschlagplätzen an binnenländischen Wasserstrassen, bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief.

Anwendungsbedingungen.

1. Es wird zunächst die gewöhnliche Fracht berechnet.

2. Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes sind die des Specialtarifes III. Sie werden nur nachträglich auf besonderen Antrag der Raffinerien unter folgenden Bedingungen gewährt:

a) Die Raffinerie führt über alle in dem Zeitraume vom 1. August des einen bis 31. Juli des folgenden Jahres empfangenen Rohzuckersendungen, bei denen eine Beförderung auf der Eisenbahn vorausgegangen ist,*) eine Nachweisung nach folgendem Muster, die mit den dazu gehörigen Originalfrachtbriefen dem Frachterstattungsbureau der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen monatlich einzureichen ist.

Nachweisung

der in der Zeit vom 1. August 190 . . bis 31. Juli 190 . . bezogenen**) Mengen Rohzucker, bei denen eine Beförderung auf der Eisenbahn vorausgegangen ist.

1	2	3	4	5	6
Datum des Tagesstempels der Versand-Abfertigungsstelle auf dem Frachtbrief	Abgangsstation	Wagennummer	Gewicht kg	Erhobener Frachtbetrag	Frachtbetrag nach Specialtarif III (Diese Rubrik ist von der Raffinerie nicht auszufüllen)

Die Identität des nicht direct mit der Eisenbahn empfangenen Rohzuckers ist durch Vorlage der steueramtlichen Bescheinigungen und etwa erforderlichen Schiffspapiere nachzuweisen.

b) Die gesammte Menge Rohzucker, den die Raffinerie mit der Eisenbahn, auf dem Wasser- und auf dem Landwege in der Zeit vom 1. August des einen bis 31. Juli des folgenden Jahres bezogen hat, wird der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen von der zuständigen Zollbehörde nachgewiesen.

c) Die Raffinerie hat über die Menge des auf der Eisenbahn, zu Wasser oder mit Landfuhrwerk ausgeführten Zuckers thunlichst bis zum Schlusse des auf den Monat, in welchem die Ausfuhr thatsächlich stattgefunden hat, folgenden Monats dem Frachterstattungsbureau der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen eine steueramtliche Bescheinigung einzureichen, die zugleich als Erstattungsantrag gilt.

In der Bescheinigung sind gesondert anzugeben die Zuckermengen, für die von der Steuerbehörde der Rohzuckerausfuhrzuschuss gewährt worden ist, und die Mengen, für die ein höherer Ausfuhrzuschuss gewährt worden ist.

Die Bescheinigung ist spätestens innerhalb 12 Monaten nach Ablauf des Monates einzureichen, in welchem die Ausfuhr thatsächlich stattgefunden hat.

d) Auf Grund der Angaben zu a) wird für die Sendungen, für die eine Beförderung mit der Eisenbahn voraufgegangen ist, die Eisenbahnfracht nach Specialtarif III und danach der Unterschied gegen die erhobene Fracht berechnet.

e) Der Frachtunterschied zu d) ist auf die gesammte mit der Eisenbahn, zu Wasser oder mit Landfuhrwerk bezogene Rohzuckermenge zu vertheilen.

Der sich hienach für die Tonne Rohzucker ergebende Betrag wird auf jede laut Erstattungsantrag (c) ausgeführte Tonne Zucker in dem Verhältniss zurückgezahlt, dass auf eine Tonne Zucker, für den der Rohzuckerausfuhrzuschuss gewährt worden ist, eine Tonne Rohzucker und auf eine Tonne Zucker, für den ein höherer Ausfuhrzuschuss gewährt worden ist, $1^1/_2$ t Rohzucker gerechnet werden.

f) Die Erstattung erfolgt hinsichtlich des in der Zeit vom 1. April 1901 bis 31. Juli 1902 ausgeführten Zuckers unter Zugrundelegung des Betrages, welcher sich für die in derselben Zeit bezogene Menge Rohzucker nach der Bestimmung unter e) ergibt. Derselbe Betrag wird für die in den folgenden Monaten bis zum 31. Juli 1903 ausgeführten Zuckermengen in Ansatz gebracht. Vom 1. August 1903 ab wird der Erstattungsbetrag jedesmal nach dem Satze berechnet, der für die im Vorjahre (erstmalig in der Zeit vom 1. August 1902 bis 31. Juli 1903) bezogene Menge Rohzucker nach der Bestimmung unter e) ermittelt ist.*)

Die Erstattung für die Zeit vom 1. April 1901 bis 31. Juli 1902 erfolgt erst nach Eingang der Ausfuhrbescheinigung für den Monat Juli 1902, für die folgende Zeit dagegen monatlich.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation für den inneren Verkehr und für den Verkehr mit den Bayerischen Linien der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. April 1902. (Aenderungen.) Mit sofortiger Giltigkeit ist im Waarenverzeichnisse unter I B „a des Ausnahmetarifes Nr. 2a"

a) nachzutragen:
vor „Wollstaub" der Artikel „Schlammdünger" aus Kläranlagen",

b) zu streichen:
der Artikel „Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation (Pressschlamm, Scheidekalk, Saturationsschlamm)".

Frankfurt - Hessisch - Südwestdeutscher Verband. (Tarifnachtrag IV etc.) 1. Mit sofortiger Giltigkeit ist ein Nachtrag IV zum Tarifheft B 2 herausgegeben worden. Der Nachtrag enthält gekürzte Entfernungen für die Stationen Gensingen-Horrweiler und Kreuznach (Stadt) und für die Stationen der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft, sowie ermässigte Frachtsätze für Mannheim, Mannheim-Neckarvorstadt, Ludwigshafen und Neuoffstein i. d. Pfalz. Ferner werden mit sofortiger Giltigkeit gekürzte Entfernungen im Verkehre zwischen verschiedenen Stationen des Bezirkes Mainz und der Pfälzischen Eisenbahnen und Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Ockenheim und Planig des Bezirkes Mainz eingeführt.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

2. Mit Wirkung vom 1. Juli 1902 ab finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 5b (Steine) im Tarifheft B 3 (Mainz-Baden) allgemein unter Zugrundelegung des Ladegewichtes der gestellten Wagen Anwendung.

*) Hiezu gehören die auf dem Eisenbahnwege direct bezogenen Sendungen, ferner die Sendungen, die auf dem Bahn- und Wasserwege, oder auf dem Bahn- und Landwege verfrachtet werden, sowie die Sendungen, welche nach vorausgegangener oder vor nachfolgender Beförderung auf der Eisenbahn vorübergehend eingelagert waren. (Vergl. § 11 der Allgemeinen Tarifvorschriften, Heft C, Abschnitt I B.)

**) Für die Zeit des Bezuges ist das Datum des Tagesstempels der Versandtabfertigungsstelle massgebend.

*) Für den in der Zeit vom 1. April 1901 bis 31. Juli 1902 ausgeführten Zucker wird die Frachterstattung nur insoweit gewährt, als durch eine auf Pflicht und Gewissen von der Raffinerie ausgestellte Bescheinigung nachgewiesen ist, dass der ausgeführte Zucker aus dem nach dem 1. April 1901 bezogenen Rohzucker hergestellt wurde.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1352	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin k.k.St.B. Brüx A.T.E. und k.k.St.B. Dux und Ladowitz Franz Josef-Stollen Holtschitz-Seestadtl Karbitz Maria-Ratschitz Mariaschein Paredl Schallan Schönfeld Schwaz-Kuttowitz Settenz Teplitz Triebschitz Türmitz Ullersdorf	Stadlau St.E.G.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Juli 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig-Schima, bezw. Prag vom 1. Juli 1899	Kronen für 10.000 kg 127·6 128·8 126·8 126·0 129·8 120·8 127·6 122·2 128·6 123·8 120·0 126·8 125·2 124·4 129·4 119·6 126·0	103·0 104·8 101·4 100·2 105·8 96·4 103·6 97·4 104·6 98·5 96·0 102·0 99·6 98·8 105·4 95·6 100·2	24·6 24·0 25·4 25·8 24·0 24·4 24·0 24·8 24·0 25·3 24·0 24·8 25·6 25·6 24·0 24·0 25·8	Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
1353	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Eisenbahnbaumaterialien, Eisenbahnschienen, Schienenbefestigungsmittel, Weichen und Weichentheile	den Stationen der im Heft 1, Abschnitt A, des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, enthaltenen Linien	Wörgl transit Innsbruck transit	Aufgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, auf welchen die Bahnleitung oder Bahnunternehmung für die Strecke Zell am Ziller—Mayrhofen der Zillertalbahn als Empfängerin zu erscheinen hat. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	Verschieden	0·2 Heller für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Hellern für 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die bezeichnete Bahnleitung oder Bahnunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Innsbruck zu bewirken ist. Im Falle als auf Grund der vorgelegten Fracht-Documente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung		
1354	**k. k. österr. Staatsbahnen** kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen		Pflastersteine	Andorf Schärding Taufkirchen	Weilheim	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 20. Juni 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungar.-Bayer. Eisenbahnverbandes (Ausnahmetarif Nr. 24) vom 1. Jänner 1897 Derzeit bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 0·67 0·62 0·67			Im Kartirungswege			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Vortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1355	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Thon: a) roh, unverpackt; b) roh, in Säcken, gebrannt oder geröstet, lose oder in Säcken	Duisburg-Hochfeld Nord und Süd	Kladno	Frachtzahlung für das Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens aber für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 1. Juli 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil II, Heft 2 (Ausnahmetarif 6 A) für den Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband vom 1. Februar 1898	Besteht keiner	a) 166 Pfennig b) 170 „		Im Kartirungswege		
1356	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Pferde als Frachtgut in gewöhnlichen Wagen	Érseknjvár	Paris-La Villette	Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der Bestimmungen des in der Rubrik 8 bezeichneten Ausnahmetarifes	vom 10. Juli 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Ausnahmetarif für die Beförderung von Pferden als Frachtgut in gewöhnlichen Wagen des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes (Verkehr mit Ungarn) vom 1. October 1898	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg — Die Gebühren sind zu berechnen: für die Pferde durch Anstoss von Francs pro Quadratmeter der Bodenfläche	für die Begleiter durch Anstoss von Francs pro Begleiter	Im Kartirungswege		Die Instradirung der Sendungen erfolgt über die für Budapest nyug. p. u. unter Ziffer 4 der Tarifbestimmungen des in der Rubrik 8 bezeichneten Ausnahmetarifes angegebenen Routen
				Szeged						0·91 an die für Györ—Paris-La Villette nach dem in der Rubrik 8 bezeichneten Ausnahmetarife sich ergebenden Gebühren	0·39			
										0·76 an die für Szabadka—Paris-La Villette nach dem in der Rubrik 8 bezeichneten Ausnahmetarife sich ergebenden Gebühren	0·33			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1357	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Getreide etc. laut Nomenclatur des Abschnittes I des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	sämmtlichen ungarischen Tarifstationen	Petershausen in Baden	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. Juli 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Ausnahmetarif, Theil III, Heft 2, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1902	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Es gelten die um 0·01 Mark per 100 kg erhöhten Frachtsätze für Konstanz Lagerhaus		Im Kartirungswege		In die Einlagerungstabelle wird die Station Petershausen in Baden mit der gleichen Gruppennummer wie für Radolfzell aufgenommen
1358	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Gänseleber, frische	L é v a	Metz	Anfgabe in Einzelsendungen und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 20 kg	vom 1. Juli 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Tarif-Theil II, Heft 5 (Ausnahmetarif Nr. 51) des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 37·70		Im Kartirungswege		
					Strassburg C.B.					33·98				
				oder umgekehrt										
1359	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Hohlglaswaaren, wie unter Pos. H—14, b, 1, des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, vom 15. August 1901 angeführt	L o s o n c z	München Ctlbhf.	a) bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg; b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für einen Wagen und Frachtbrief; c) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen der Sendungen ist Sache der Parteien	vom 20. Juni 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif-Theil II, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. September 1900	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandene Frachtsätze Abtheilung a) Mark für 100 kg: 5·88	Abtheilung b) Mark für 100 kg: 4·05	Abtheilung c) Mark für 100 kg: 2·73	Im Kartirungswege		
					München Laim					5·85	4·04	2·72		
					München Ostbhf.					5·76	3·99	2·69		
					München Südbhf.					5·80	4·01	2·70		
					Nürnberg Ctlbhf.					6·73	4·48	3·03		
					Nürnberg Nordbhf.					6·85	4·54	3·06		
					Nürnberg Nordostbhf.					6·81	4·52	3·05		
					Nürnberg Ostbhf.					6·77	4·50	3·04		
					Nürnberg Rghhf.					—	4·47	3·02		

Fortlaufende Nummer	1360	1361	1362
	k. k. österr. Staatsbahnen	**Oesterr. Nordwestbahn**	**Buschtěhrader Eisenbahn**
Die Publication erfolgt — von der	bethelligten Verwaltungen	bethelligten Bahnen	bethelligten Verwaltungen
Die Publication erfolgt — und im Namen der			
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Cement	Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes als Frachtgut	Thon, auch Schiefertbon, roh, wenn unverpackt; Erde, gewöhnliche, der Pos. E—18 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, der österr., ungar. und bosn.-hercegov. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902 (mit Ausnahme von Porzellanerde, geschlemmter [Chinaclay, Kaolin], von Pfeifenerde und Walkerde), wenn unverpackt
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Gartenau	Lampersdorf Schatzlar	Wildstein (Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Berchtesgaden	Prag B.N.B. Vysočan B.N.B.	Bodenbach (k.k.St.B. und St.E.G.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Einhaltung der Bestimmungen des citirten Tarifes	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der sonstigen, für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 20. Juni 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	vom 1. Juli 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr von Stationen der Localbahn Königshan-Schatzlar, giltig vom 1. Juli 1902	Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Nordwesthöhmischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1899
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Dermalen besteht kein directer Frachtsatz	710 Heller für 1000 kg	86 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Mark 0·30 *)	600 Heller für 1000 kg	82 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		110 Heller für 1000 kg	4 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	*) Für die Ueberstellung von Salzburg, Station der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft, nach Salzburg k.k.St.B. wird eine Gebühr von Mk. 0·85 für den Wagen berechnet		

Fortlaufende Nummer	1	1363	1364	1365
Die Publication erfolgt	2	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Südbahn-Gesellschaft**
von der Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	
für Artikel	4	Braunkohlenbriquettes	Zinkweiss und Zinkgrau	Malz der Pos. M—7 des Tarifes Theil I
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Gross-Räschen Mückenberg Petersbain Senftenberg	Aussig (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	a) Nagy-Kanizsa b) Velencze
nach		Brünn St.E.G.	Wien (St.E.G., K.F.N.B. und Oe.N.W.B.) transit	Auer Bozen-Gries Brueneck Kufstein Kundl Matrei Neumarkt-Tramin Ober-Drauburg Paternion-Feistritz Schwaz Trient (Trento) Völkermarkt-Kühnsdorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für a) mindestens 5.000 kg b) „ 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen in den in der Rubrik 5 genannten Bestimmungsstationen [ausgenommen Bozen-Gries, Kufstein und Trient (Trento)] mittelst Strassenfuhrwerken abgeführt oder in ein durch Industriegeleise mit der Südbahn verbundenes Etablissement bezogen werden
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 1. Juli 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2, vom 1. August 1900	Oesterr.-Ungar.-Rumänischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1. Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, Tarif, Theil II, Heft 1	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9			Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Pfennig 123·3 124·3 124·3 121·3	a) 255 Centimes in Gold b) 190 „ „ „	a) 243 320 b) 236 314 201 279 281 358 272 349 242 319 245 322 162 239 134 211 261 338 259 336 Heller incl. ungar. Steuer 110 186
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11			Verschieden
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende März 1903	
Besondere Bemerkungen	14		Die Sendungen müssen mit directen nach serbischen, bulgarischen, rumänischen oder nach Stationen der orientalischen Eisenbahnen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1366	Böhmischen Nordbahn	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes	Siehe untenstehende Tabelle		Aufrechthaltung der Bestimmungen in den beiderseitigen Localtarifen (Theil II). Aufgabe mit directen Frachtbriefen mit der Frachtbriefvorschrift „Zur Umkartirung in Parschnitz". Auf- und Abladen durch die Partei	vom 1. Juli 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Localgütertarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von

Nach	Paul- und Bradeschacht	Bismarcksschacht	Segen-Gottesgrube	Hans-Heinrich-Tiefbau	Friedenshoffnungsgrube unterer Anschluss	Friedenshoffnungsgrube oberer Anschluss	Glückhilfgrube oberer Anschluss	Juliusschacht	Bahnschacht	Koksanstalt Bahnschacht	Charlottenbrunn	Dittersbach Cäsargrube	Dittersbach Melchiorgrube	Steingrund	Egmont- und Mayrauschacht	Gustav- und Abendröthegrube	Fellhammer	Neue Heinrichgrube	Conradsthal, David- und Wiesengrube	Ludwigsdorf	Rubengrube	Neurode	Mittelsteine	Möhlten
Heller für 1000 kg																								
Bensen	844	846	848	850	852	837	837	839	832	834	826	820	820	828	797	792	803	813	820	866	885	885	908	920
Böhm. Kamnitz	830	832	835	836	838	823	823	828	818	820	823	809	811	819	792	788	797	806	816	855	866	871	890	904
Böhm. Leipa	900	902	905	906	908	893	893	898	888	890	893	879	881	889	862	858	867	876	886	925	936	941	960	974
Falkenau-Hillemühl	780	782	785	786	788	773	773	778	768	770	773	759	761	769	742	738	747	756	766	805	816	821	840	854
Franzenthal	868	870	872	874	876	861	861	863	856	858	850	844	844	852	821	816	827	837	844	890	909	909	932	944
Georgswalde-Ebersbach	555	558	560	561	564	548	548	551	544	546	549	532	538	546	520	512	514	533	544	586	596	608	620	644
Grnnd-Georgenthal	610	612	615	616	618	603	603	608	598	600	603	589	591	599	572	568	577	586	596	635	646	651	670	684
Haida	816	818	821	822	824	809	809	814	804	806	809	795	797	805	778	774	783	792	802	841	852	857	876	890
Hainspach-Wölmsdorf	736	739	741	742	745	729	729	734	725	727	729	715	718	726	699	694	703	713	722	761	773	778	796	810
Kreibitz-Teichstatt	642	644	647	648	650	635	635	640	630	632	635	621	623	631	604	600	609	618	628	667	678	683	702	716
Laugenau	845	847	850	851	853	838	838	843	833	835	838	824	826	834	807	803	812	821	831	870	881	886	905	919
Niedergrund	610	612	615	616	618	603	603	608	598	600	603	589	591	599	572	568	577	586	596	635	646	651	670	684
Nixdorf	752	755	757	758	761	745	745	750	741	743	745	731	734	742	715	710	719	729	738	777	789	794	812	826
Rabstein	859	861	864	865	867	852	852	857	847	849	852	838	840	848	821	817	826	835	845	884	895	900	919	933
Röhrsdorf	780	782	785	786	788	773	773	778	768	770	773	759	761	769	742	738	747	756	766	805	816	821	840	854
Rumburg	586	589	591	592	595	579	579	584	575	577	579	565	568	576	549	544	553	563	572	611	623	628	646	660
Schluckenau	664	667	669	670	673	657	657	662	653	655	657	643	646	654	627	622	631	641	650	689	701	706	724	738
Schönau	728	731	733	734	737	721	721	726	717	719	721	707	710	718	691	686	695	705	714	753	765	770	788	802
Schönfeld	665	667	670	671	673	658	658	663	653	655	658	644	646	654	627	623	632	641	651	690	701	706	725	739
Schönlinde	633	636	638	639	642	626	626	631	622	624	626	612	615	623	596	591	600	610	619	658	670	675	693	707
Steinschönau	1070	1072	1075	1076	1078	1063	1063	1068	1058	1060	1063	1049	1051	1059	1032	1028	1037	1046	1056	1095	1106	1111	1130	1144
Warnsdorf	502	504	506	508	510	495	495	499	490	492	495	481	483	491	464	459	469	478	488	526	538	543	562	576
Weisswasser	1094	1096	1099	1100	1102	1087	1087	1092	1082	1084	1080	1072	1075	1083	1050	1040	1041	1070	1076	1119	1130	1135	1154	1168
Zwickau i. B.	880	882	885	886	888	873	873	878	868	870	873	859	861	869	842	838	847	856	866	905	916	921	940	954

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
53	Nr. 66 vom 12. Juni 1902	1336	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Holz der Pos. H 18, 3 a) und b), der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Hatna	Pontebba transit	In Rubrik 7 sind die Worte: „bis auf Widerruf, längstens aber" zu streichen	

Preis-Conrants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco

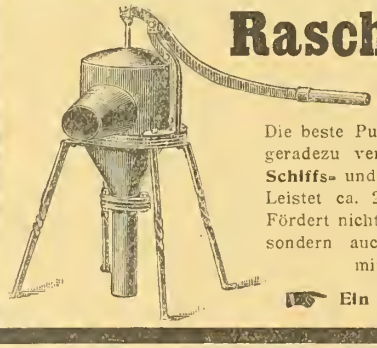
Moritz **TILLER** & Co. k. k. Hoflieferanten

Firma-Inhaber M. Tiller — J. Toffler 659

WIEN, VII. Mariahilferstrasse 22.

LIMAN & PETZOLD, Wien, III. Matthäusgasse 8.

Eiserne Transport-Geräthe.



Rasch-Pumpe!

Oesterr. Patent

Die beste Pumpe der Gegenwart, von geradezu verblüffender Wirkung als **Schiffs-** und **Baupumpe.** Leistet ca. 20.000 Liter pro Stunde. Fördert nicht nur Sand und Schlamm, sondern auch grössere Gegenstände mit Leichtigkeit. 655

Ein Mann Bedienung.

Das

k. k. Versteigerungs-Amt

WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17

übernimmt: Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen, Partiewaaren, Gegenstände jeder Art, wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**

Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 680

Specialfabriken

für

Pumpen und Waagen

Grösstes Lager. 669

W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

Königshofer Cementfabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Hegelgasse 8, offerirt 677

Schlacken-Cement

in stets gleichmässiger, insbesondere auch bei den **Wiener Communalbauten,** sowie bei den bedeutendsten Eisenbahnbauten **(Jeschken-Tunnel, Elbe-Brücke der Aussig-Teplitzer Bahn)** etc. im weitesten Umfange erprobter Qualität zu billigsten Preisen. — Anfragen und Bestellungen erledigt umgehend die Direction der **Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Hegelgasse 8.** Telephon 9265.

Central-Depositencasse und

Wechselstube des Wiener Bankverein

(Volleingezahltes Actiencapital K 80,000.000, Reservefond Ende 1901 K 22,342.701·94)

I. Herrengasse 10. — WIEN — I. Herrengasse 10.

Auswärtige Filialen: PRAG, Graben 29, GRAZ, Herreugasse 9, BRÜNN, Jesuitengasse 1, AUSSIG a. E., Töpfergasse 26. Exposituren in Prossnitz, Wr. Neustadt, St. Pölten. Zweiganstalten in Wien: II. Praterstrasse 15, III. Hauptstrasse 24, IV. Wiedener Hauptstrasse 8, VI. Mariahilferstrasse 75, VII. Burggasse 71, VIII. Josefstädterstrasse 27, IX. Nussdorferstrasse 2, X. Keplerplatz 4, XV. Mariahilfer Gürtel 1, XVII. Hernalser Hauptstrasse 43, XX. Wallensteinplatz 3.

An- und Verkauf von Werthpapieren und Valuten.

Geldeinlagen zur günstigsten Verzinsung.

Verwahrung und Verwaltung von Werthpapieren.

Versicherung gegen Verlosungsverlust.

Revision von Losen und Werthpapieren.

Ausgabe von Einlagsbüchern Verzinsung 3½ Percent bis K 5000, 3¼ Percent über K 5000 gegen reglementsmässige Kündigung. Rentensteuer bezahlt der Wiener Bankverein aus Eigenem.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 69. **Wien, 19. Juni 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Verbesserung des Rettungswesens bei Eisenbahnunfällen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Finanzministeriums vom 7. Juni 1902,*) betreffend die Errichtung einer Expositur des Nebenzollamtes Vallarsa in Piano della Fugazza (Streva) für die Dauer der Sommermonate des Jahres 1902.

In Piano della Fugazza (Streva) in Tirol wird für die Zeit vom 16. Juni bis Ende September 1902 eine gleichzeitig auch als Ansageposten des Nebenzollamtes Vallarsa fungirende, mit den Befugnissen eines Nebenzollamtes II. Classe ausgestattete Zollexpositur errichtet.

Die Verzollungsbefugniss dieser Expositur hat sich auf die Eingangsabfertigung der von den mit den Omnibuswagen einlangenden Reisen mitgeführten — nicht zum Handel bestimmten Effecten —, sowie jener Waaren zu beschränken, welche zum eigenen Gebrauche der Bewohner von Camposilvano bestimmt sind und auf dem Zuge nach ihrem Bestimmungsorte das Nebenzollamt in Vallarsa nicht berühren.

Böhm m. p.

*) Enthalten in dem am 12. Juni 1902 ausgegebenen LIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 116.

Verbesserung des Rettungswesens bei Eisenbahnunfällen.

Das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat am 28. Februar eine an die kgl. Eisenbahn-Directionen gerichtete einschneidende und ausführliche Verfügung erlassen, welche die Aufstellung von Hilfszügen und Hilfsgeräthschaftswagen, Einrichtungen zum schleunigen Herbeirufen der Aufsichtsbeamten, Aerzte und Arbeiter, sowie den Meldedienst bei Unfällen und die Arbeiten an der Unfallsstelle behandelt, aus der wir nachstehend das Wichtigste mittheilen.

Auf namentlich angeführten 75 Stationen des gesammten preussisch-hessischen Staatsbahnbereiches sollen zukünftig Hilfszüge, bestehend aus einem Geräthschaftswagen und einem Arztwagen, dauernd aufgestellt und lediglich zur Verwendung bei Eisenbahnunfällen zur jederzeitigen Benützung bereit gehalten werden. Bei der Auswahl der Stationen ist davon ausgegangen, dass auf ihnen sich eine Betriebswerkstätte und unter Dampf befindliche Reservelocomotiven befinden, sowie dass die erforderlichen Rettungsmannschaften und Aerzte in genügender Anzahl vorhanden sind.

Die Vertheilung ist ohne Berücksichtigung der Directionsgrenzen so vorgenommen, dass die Herbeiführung eines Hilfszuges zur Unfallstelle auf allen Strecken ziemlich gleichmässig in möglichst kurzer Zeit zu bewerkstelligen ist. Wegen Beschaffung der Arztwagen, die mit sechs bis acht Tragbahren, Betten und allen zur ärztlichen Hilfeleistung nothwendigen Gegenständen ausgerüstet sind, soll noch besondere Bestimmung ergehen.

Für die Hilfszüge sind die besteingerichteten Geräthschaftswagen auszusuchen; die ausserdem noch vorhandenen Geräthschaftswagen sind an ihren Stationsorten zu belassen; sie dienen in erster Reihe zur Wiederherstellung der Strecke und Aufgleisung der Betriebsmittel infolge von Unfällen, bei denen Verletzungen von Personen nicht vorliegen.

Soweit von einzelnen Directionen die Vermehrung der Geräthschaftwagen und ein Ersatz für veraltete als nothwendig erachtet wird, ist hiemit thunlichst unter Verwendung älterer dreiachsiger geeigneter Fahrzeuge unverzüglich vorzugehen; ebenso ist auch die Ausrüstung der Geräthschaftswagen in dem von den Directionen angegebenen Umfange alsbald zu vervollständigen und dabei auf möglichst vollkommene Einrichtungen zur Beleuchtung der Unfallstellen in der Dunkelheit Bedacht zu nehmen. Soweit nicht bereits vorhanden, sind die Geräthschaftswagen mit Gasbeleuchtung, Luftdruckbremse und Dampfheizung auszurüsten; auch kann die Aufstellung von Gaskochern zur Bereitung von Erfrischungen in Betracht gezogen werden. Ob die Bereithaltung warmer Kleider für die Arbeiter während der kalten Jahreszeit im Wagen selbst oder auf der Station zweckentsprechend ist, ist zu prüfen.

Die Hilfszüge und Wagen unterstehen in der Regel der Maschineninspection und der Betriebswerkstätte, die auch in erster Reihe berufen sind, sich an den Aufräumungsarbeiten zu betheiligen, während die Hauptwerkstätten bei grösseren Unfällen nach Bedarf mitzuwirken und Ersatzmannschaften zu stellen haben. Für jeden Hilfszug und Hilfsgeräthschaftswagen ist ein Beamter zu bestimmen, der für die gute Beschaffenheit der Fahrzeuge und Geräthe, sowie für das Vorhandensein aller Geräthe und Materialien verantwortlich ist.

Die Wagen sind zu verschliessen und zu plombiren und ein Schlüssel versiegelt auf der Station aufzubewahren. Aus den Wagen dürfen für andere Zwecke Gegenstände nicht entfernt werden. Nach jeder Benützung und ebenso von Zeit zu Zeit sind Revisionen durch den Vorstand der Maschineninspection und durch den Arzt vorzunehmen. Die zur Begleitung der Hilfszüge und Hilfsgeräthschaftswagen erforderlichen Beamten und Mannschaften sind ein- für allemal für diesen Zweck zu bestimmen.

Soweit die erforderliche Anzahl von Arbeitern in der Betriebswerkstätte nicht vorhanden ist, sind andere geübte Werkstätten- oder Bahnarbeiter hinzuzuziehen. Sie sind mit den Einrichtungen der Wagen vertraut zu machen und in den bei Unfällen vorzunehmenden Arbeiten zu unterrichten; auch sind geeignete Arbeiter unter ärztlicher Anleitung im Samariterdienst auszubilden.

Mindestens zweimal im Jahre, darunter einmal zur Nachtzeit, ist eine unvermuthete Alarmirung der sämmtlichen hiezu berufenen Beamten, Aerzte und Arbeiter vorzunehmen und der Hilfszug, einschliesslich Locomotive, mit sämmtlichem Personal bereit zu stellen, womit eine Uebung mit den Mannschaften im Rettungs- und Aufräumungsdienst zu verbinden ist.

Nach Bedarf sind den Hilfszügen Wagen zur Aufnahme von Mannschaften, Reisenden und Leichtverletzten beizustellen.

Auf den für Hilfszüge und Hilfsgeräthschaftswagen bestimmten Stationen sind die zum Theil bereits vorhandenen Fernsprechverbindungen unverzüglich so zu vervollständigen, dass unmittelbar nach Eingang einer Unfallmeldung von der Station aus die zur Begleitung erforderlichen Inspectionsvorstände, Aufsichtsbeamten, Mannschaften und Aerzte benachrichtigt werden können.

Die Fernsprechverbindungen sind nicht nur nach den Bureauräumen, sondern auch nach den Wohnungen der Beamten herzustellen. Bei den in fiscalischen Gebäuden wohnenden Arbeitern werden Alarmsignale genügen. Soweit Fernsprechverbindungen nicht ausführbar sind, sind Vorkehrungen zu treffen, dass die ein- für allemal bestimmten Beamten, Aerzte und Arbeiter jederzeit unverzüglich durch Boten benachrichtigt werden können.

Sofern bei entfernt gelegenen Orten die Verwendung von Fahrrädern behufs Beschleunigung der Meldungen in Betracht zu ziehen sein würde, ist unter näherer Angabe der Verhältnisse und der durch die Beschaffung entstehenden Kosten zuvor noch zu berichten. Die Wohnungen aller für den Rettungsdienst bestimmten Personen sind in ein im Stationsbureau auszuhängendes Verzeichniss einzutragen. Nach Möglichkeit ist dahin zu streben, die für den Rettungszweck vorgesehenen Beamten und Arbeiter in staatseigenen Wohnungen auf dem Bahnhofe oder in dessen Nähe unterzubringen.

Die Directionen sollen innerhalb 8 Wochen berichten, auf welchen der für Hilfszüge bestimmten Stationen Wohnungen noch zu erbauen sein möchten.

Wegen weiterer Ausbildung der Fernsprechverbindungen der Blockwärter und Bahnwärterhäuser mit der nächst gelegenen Station, sowie wegen Anstellung von Versuchen mit Fernsprechverbindungen, die an der Unfallstelle herzustellen sind, wird besondere Bestimmung ergehen.

Der Meldedienst soll folgendermassen geregelt werden: Die Zugführer erhalten Vordrucke zu Unfallmeldungen, in die die näheren Angaben über Zeit, Ort und Umfang des Unfalles, ob und wie viele Personen verletzt oder getödtet sind, oder ob nur Materialschäden oder Betriebsstörungen auf einem oder beiden Geleisen vorliegen, und sonstige Erläuterungen kurz, aber möglichst genau und bestimmt einzutragen sind. Nachdem der Zugführer oder dessen Stellvertreter die vorschriftsmässige Deckung eines verunglückten Zuges veranlasst und sich über die Art und Schwere des Unfalles Gewissheit verschafft hat, sendet er einen Bediensteten mit der ausgefüllten Unfallmeldung an den nächsten mit Fernsprecher oder Morseapparat versehenen Wärterposten.

Der Wärter gibt sogleich die Unfallmeldung genau nach dem Wortlaut an die ihm ein- für allemal als Meldestelle bezeichnete Station weiter. Die Station, der genau bekannt sein muss, auf welcher nächst gelegenen Station ein Hilfszug oder ein Hilfsgeräthschaftswagen aufgestellt ist und welche Stationen hiefür bei weiterem Bedarf noch in Betracht kommen, fordert bei Verletzung oder Tödtung von Personen sofort den Hilfszug, anderenfalls den Hilfsgeräthschaftswagen an, wenn ein solcher überhaupt nothwendig erscheint.

Bei besonders schweren Unfällen mit zahlreichen Verletzungen von Personen ist auch der zweitnächste Hilfszug anzufordern. Die am Stationsorte oder in benachbarten Ortschaften etwa ansässigen Aerzte und Samaritervereine sind in solchen, wie überhaupt in allen Fällen, wo schleunige Hilfe geboten erscheint, ebenfalls zu benachrichtigen.

Die Meldungen zur Anforderung der Hilfszüge, sowie die Meldungen an den zuständigen Bahnmeister, Betriebsinspector und Maschineninspector sind mit der grössten Beschleunigung abzugeben. Sie haben den Vorrang vor allen anderen Meldungen, die nach der „Dienstvorschrift für das Meldeverfahren und den Nachrichtendienst bei Unfällen u. s. w.“ zu erstatten sind.

Die Station des Hilfszuges alarmirt nach Eingang der Unfallmeldung sogleich die zur Begleitung ein- für allemal bestimmten Personen oder deren Stellvertreter und stellt mit der inzwischen herbeigeholten Personenzuglocomotive den Hilfszug zur Abfahrt bereit. Sofern die am Ort befindlichen Vorstände der Betriebsinspection und der Maschineninspection für den Bezirk, in dem die Unfallstelle belegen ist, nicht zuständig sind, befinden sie nach den Umständen, ob sie den Zug bis zur Unfallstelle selbst begleiten. Letzteres muss geschehen, wenn sie annehmen können, dass sie früher eintreffen werden, als die zuständigen Vorstände.

Wegen etwaiger Mitnahme von Trinkwasser, von Erfrischungsmitteln für Verletzte, von Winterbekleidungsgegenständen u. s. w. ist von Fall zu Fall angemessen zu verfahren. Die Abfahrt des Hilfszuges muss unter allen Umständen bei Tage spätestens 30 Minuten, bei Nacht spätestens 45 Minuten nach Eingang der ersten Unfallmeldung auf der Station erfolgen. Falls bis dahin noch nicht alle Betheiligten zugegen sind, bestimmt der anwesende höchste Beamte, ob mit der Abfahrt des Hilfszuges noch zu warten oder ob für die später Eintreffenden ein besonderer Nachzug zu stellen ist. Bei jeder späteren Abfahrt des Hilfszuges ist zu untersuchen und klarzustellen, welche Ursachen die Verzögerung herbeigeführt haben und wie eine solche für die Folge zu vermeiden ist.

Die Hilfszüge haben den Vorrang vor allen anderen Zügen und dürfen durch diese in ihrer Fahrt nicht aufgehalten werden. Etwa vorliegende Züge sind nach telegraphischer Verständigung auf der nächsten Ueberholungsstation zurückzuhalten. Die Geschwindigkeit der Hilfszüge, die im Uebrigen mit der gebotenen Vorsicht zu befördern sind, ist unter Berücksichtigung der Streckenverhältnisse thunlichst hoch zu bemessen.

Zur Beschleunigung wird es beitragen, wenn auf jeder Station für Hilfszüge ein Fahrplanskelett für alle in Frage kommenden Strecken ausgehängt ist, in das die Ankunft- und Abfahrtzeiten bei Anforderung des Hilfszuges sogleich einzutragen sind, worauf der Fahrplan an die in Frage kommenden Stationen telegraphisch mitgetheilt wird.

Bei Anforderung der Hilfsgeräthschaftswagen aus Anlass von Unfällen, bei denen keine Personen verletzt sind, ist in gleicher Weise zu verfahren, nur dass die Anforderung und Mitnahme von Aerzten unterbleibt.

Ueber die Arbeiten an der Unfallstelle wird Folgendes angeordnet:

Alle an der Unfallstelle befindlichen Bediensteten, die nicht unbedingt zur Sicherung der Strecke, zur Bedienung der Locomotive und zur Aufrechterhaltung des Nachrichtendienstes gebraucht werden, haben sich mit der grössten Bereitwilligkeit unter Benützung der auf der Locomotive, im Gepäckswagen und sonst vorhandenen Geräthe an den Rettungsarbeiten zu betheiligen, insbesondere für die Bergung verletzter und getödteter Personen zu sorgen, das Umsichgreifen von Feuer zu verhüten und soweit thunlich mit dem Freimachen der Strecke zu beginnen.

Die Leitung dieser Arbeiten obliegt zunächst dem Zugführer oder dem zufällig anwesenden höheren Beamten bis zur Ankunft des zuständigen Betriebsbeamten oder dessen Vertreters. Nach Eintreffen des Hilfszuges obliegt dem höchsten maschinentechnischen Beamten die Leitung der Aufräumungs- und Bergungsarbeiten nach Benehmen mit dem höchsten betriebstechnischen Beamten über das hiebei zu beobachtende Vorgehen. Verschiedenheit der Meinungen darf unter keinen Umständen weder den Bediensteten, noch den Reisenden gegenüber zur Erscheinung kommen.

Das Ministerium beauftragt die Eisenbahndirectionen, diese Vorschriften unverzüglich auszuführen und die entstehenden Kosten aus den überwiesenen Mitteln zu bestreiten. Zugleich sind, soweit dies nicht schon geschehen ist, die für das Rettungswesen ein- für allemal bestimmten Personen auszuwählen und Verhandlungen mit geeigneten Aerzten, Krankenhäusern, Samaritervereinen u. s. w. über ihre Betheiligung einzuleiten.

Die kgl. Eisenbahndirectionen in Berlin, Cassel, Münster in Westphalen, Breslau und Altona werden beauftragt, unter Beachtung der vorstehend angegebenen und der sonst etwa noch in Betracht kommenden Gesichtspunkte eine allgemeine Dienstvorschrift etwa in Anlehnung an die schon bestehende Dienstvorschrift über das Rettungswesen bei Verunglückungen auf Eisenbahnen auszuarbeiten und durch die Hand der Eisenbahndirection Münster in Westphalen, die den Vorsitz führen wird, innerhalb 4 Wochen vorzulegen.

[Z. d. V. D. E.-V.]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 152. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12 Juni richteten die Herren Abgeordneten Dr. Kindermann, Dr. von Hofmann und Genossen eine Interpellation an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend des Vorgehen des Directors und des Vicepräsidenten der Nordwestbahngesellschaft gegen die Beamten dieser Gesellschaft.

In der 153. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. Juni gelangte der Bericht des socialpolitischen Ausschusses über den Gesetzentwurf, betreffend die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiter, zur Verhandlung.

Berichterstatter Abg. Dr. Fort weist auf die tiefe socialpolitische Bedeutung der in Verhandlung stehenden Vorlage hin, erörtert die Prineipien des Arbeiterschutzes und führt insbesondere aus, dass das Rechtsinstitut des Arbeiterschutzes ein internationales Rechtsinstitut zu werden verspreche. Er legt die Motive und Grundzüge der Vorlage dar und empfiehlt dieselbe zur Annahme.

Zum Worte sind gemeldet pro: die Abgeordneten Fresl, Dr. Stojan, Wilhelm; contra: die Abgeordneten Eldersch, Axmann, Dr. Ofner, Hybeš.

Abg. Elderseh erklärt, die Arbeiterschutz-Gesetzgebung in Oesterreich entspreehe gegenwärtig nicht mehr den gerechten Forderungen der Arbeiter. Mit der gegenwärtigen Vorlage werde den bis nun von den Bestimmungen der Gewerbeordnung ausgeschlossenen Eisenbahnarbeitern ein nur sehr fragwürdiges Geschenk gemacht. Von der Gewerbeordnung sei in dem Entwurfe nur dann abgewichen worden, wenn die betreffenden Bestimmungen den Unternehmern unangenehm waren, zu Gunsten der Arbeiter sei dies nie geschehen. Die Anträge des Arbeitsbeirathes seien vielfach nicht berücksichtigt worden. Er anerkenne, dass in manchen Belangen des Arbeitsverhältnisses moderne Bestimmungen in das Gesetz Aufnahme gefunden haben. Allein die Bestimmungen der Arbeitszeit, Arbeitsbücher, der Kündigung u. s. w. seien aus dem sechsten Hauptstücke der Gewerbeordnung herübergenommen worden, ohne dass diese den thatsächlichen Verhältnissen entspreechen würden.

Redner begründet weiter die von ihm zur Regierungsvorlage beantragten Minoritätsvoten. Er beantragt u. A., die in der Vorlage mit 11 Stunden festgesetzte Maximalarbeitszeit auf 10 Stunden herabzusetzen. Die Voraussetzung für die Ueberschreitung der Maximalarbeitszeit sollte nicht in so dehnbarer

Weise umschrieben werden wie in der Ausschussvorlage. Das Mindestmass der Sonntagsruhe wäre mit 36 Stunden festzusetzen. Die Sonntagsarbeit sei wie Ueberstundenarbeit gesondert zu entlohnen. Sofern die Sonntagsarbeit länger als drei Stunden andauert, sei den dabei verwendeten Arbeitern unter allen Umständen eine 36stündige Ruhezeit am darauffolgenden Sonntag zu gewähren. Die Paragraphen, welche von den Arbeiterbüchern handeln, seien gänzlich zu streichen. Die Führung von schwarzen Listen möge verboten, auf der anderen Seite aber den Arbeitern der Boycott gestattet werden. Der Boycott sei ein legales Mittel im wirthschaftlichen Streite und ausserdem zeitlich begrenzt. Der Beginn der Arbeitszeit für jugendliche Arbeiter und Frauenspersonen wäre mit 6 Uhr Morgens und nicht wie in der Vorlage mit 5 Uhr Morgens zu fixiren. Redner spricht sich weiter dagegen aus, dass die Ueberwachung der Durchführung des Gesetzes der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen überantwortet werde, die ja selbst ein dem Eisenbahnministerium untergeordnetes Organ sei und daher nicht das Eisenbahnministerium selbst überwachen könne. Keinesfalls dürfe der General-Inspection die Judicatur in Uebertretungsfällen zugesprochen werden. Diese stehe vielmehr den ordentlichen Gerichten zu.

Redner beantragt weiter eine Abänderung der Strafsatzbestimmungen und gibt schliesslich dem Hause zu bedenken, dass eine grosse Zahl von Arbeitern vom Parlamente eine halbwegs entsprechende Verbesserung der Arbeiterschutz-Gesetzgebung erwarte.

Abg. Fresl erklärt, dass der vorliegende Gesetzentwurf keinen besonderen Fortschritt auf dem socialpolitischen Gebiete bedeute, denn er gewähre nur das, was auf anderen Gebieten heute bereits bestehe und als ungenügend angesehen werde. Den Arbeitern bei Eisenbahnen handle es sich aber um die Festsetzung einer Maximal-Arbeitszeit, eines Minimallohnes, um die Beseitigung der Accordarbeit, um die Einführung eines Definitivums und einer Altersversorgung. Wenn die in dem Gesetze fixirte elfstündige Arbeitszeit aufrechterhalten werde, so würde damit eine Verschlimmerung gegenüber dem bisherigen Zustande geschaffen werden, da heute schon vielfach eine acht- bis zehnstündige Arbeitszeit bestehe. Redner schliesst sich den vom Abg. Choc gestellten, sowie den Minoritätsanträgen an. Er verlangt endlich, dass die Bekanntgabe der Arbeitsordnungen in der Muttersprache zu erfolgen habe.

Abg. Dr. Ofner sagt, der gegenwärtige Gesetzentwurf bedeute immerhin einen gewissen Fortschritt, und es sei nur zu bedauern, dass die Regierung so bescheiden und schüchtern im Interesse der Arbeiter fortschreite. Redner hält es für einen bedeutenden Mangel des Gesetzes, dass blos die Arbeiter bei der Eigenregie der Eisenbahnen unter das vorliegende Gesetz fallen, dass hingegeu jene Arbeiter nicht davon betroffen werdeu, welche bei Unternehmungen beschäftigt sind, die von den Eisenbahnen weiter vergeben werden.

Redner bemängelt, dass es im § 7 heisst: „insofern in einer Hilfsanstalt kraft besonderen Dienstvorschriften mit 1. Jäuner 1900 eine kürzere Arbeitsdauer bestanden hat, darf dieselbe nicht erhöht werden". Heute müsse man vielmehr das Datum 1902 aufnehmen, da in den letzten zwei Jahren doch wohl vielfach eine kürzere Arbeitszeit platzgegriffen habe, die doch gewiss nicht verlängert werden soll. Redner verlangt weiter eine Sonntagsruhe von mindestens 36 Stunden und für den Fall, als die Sonntagsarbeit nöthig sei, dass die geleisteten Stunden an Sonntagen als Ueberstunden entlohnt werden. Für die jugendlichen Arbeiter sollte die Nachtarbeit in der Zeit von 8 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens und nicht, wie es im Gesetze heisse, blos bis 5 Uhr verboten sein.

Redner kommt sodann auf die Conventionalstrafen zu sprechen und betont, dass so wie für alle Uebertretungen diejenigen Punkte genau bestimmt werden müssten, für welche es überhaupt statthaft ist, Conventionalstrafen zu erheben. Man habe in dem Gesetze eine Art abstracte Gleichstellung zwischen Arbeitgeber und Arbeiter versucht, indem man die schwarzen Listen nicht verboten hat, weil gleichzeitig der Boycott nicht verboten wurde. Der Boycott sei ein Selbstschutz der Arbeiter, während die schwarzen Listen gegen die Arbeiter gerichtet sind. Redner bespricht den § 57 der Vorlage, in welcher für Arbeiter und Unternehmer die gleichen Strafen statuirt werden. Eine Geldstrafe bis zur Höhe eines Monatsgehaltes sei für einen Arbeiter eine sehr strenge Strafe; was solle aber ein Monatsverdienst für eine Bahnunternehmung bedeuten? Er erklärt schliesslich, das Gesetz als einen sehr bescheidenen Fortschritt gegenüber den bestehenden Zuständen anzusehen. Das Minoritätsvotum halte sich in sehr bescheidenem Masse und kann angenommen werden, ohne dass den Unternehmern in irgend einer Weise Schaden oder Gefahr entstehe.

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek:

Hohes Haus! Der gegenwärtig zur Berathung vorliegende Gesetzentwurf, durch welchen Bestimmungen über den Schutz der Arbeiter bei den Regiebauten und Hilfsanstalten der Eisenbahnen eingeführt werden sollen, ist das Ergebniss längjähriger Studien und Vorarbeiten.

Gegen seine Grundtendenz, den gewerblichen Arbeiterschutz auf die früher bezeichneten Betriebe auszudehnen, ist, wie ich mit grosser Befriedigung constatiren kann, von keiner Seite eine Einwendung erhoben worden; und in der That, wenn man die Entwicklung der socialpolitischen Gesetzgebung seit der Gewerbenovelle verfolgt, so ergibt sich wirklich, dass der Mangel der Anwendung der gewerberechtlichen Schutzbestimmungen auf die Eisenbahn-Regiebauten und Eisenbahn-Hilfsanstalten eine wahrnehmbare Lücke in dem System dieser Gesetzgebung darstellt. Es ist deshalb auch noch zur Zeit, als die beiden Dienstzweige „Eisenbahnwesen" und „Gewerbewesen" im Handelsministerium vereinigt waren, schon versucht worden, die Grundlinien für die Aufstellung analoger Bestimmungen, wie sie die Gewerbeordnung für die fabriksmässigen Betriebe vorsieht, auch auf die hier erwähnten Nebenbetriebe der Eisenbahnen vorzubereiten. In die Zeit dieser Vorbereitungen fällt dann die Epoche der Aufnahme grosser öffentlicher Arbeiten, namentlich der Wiener Verkehrsanlagen, und hier ist durch ein besonderes Gesetz vom 27. August 1892 zum erstenmale der Versuch gemacht worden, auch grosse öffentliche Bauten der Gewerbeinspection dadurch zu unterstellen, dass für die Wiener Verkehrsanlagen ein eigener Gewerbe-Inspector bestellt wurde.

Ich erlaube mir diesen Punkt darum hervorzuheben, weil, wenn es auch zweifellos ist, dass schon nach der Gewerbeordnung die Arbeiter bei solchen Arbeiten, sofern sie von Unternehmern beschäftigt sind, den Schutz der Bestimmungen der Gewerbeordnung geniessen sollten, praktisch dieser Schutz theils wegen Mangels an geeigneten Organen, theils wegen der Schwierigkeiten, auf die man zu stossen glaubte, zu keiner Anwendung gelangt ist.

Man darf daher sagen, dass die Bestellung des Gewerbe-Inspectors für die Wiener Verkehrsanlagen der erste grosse, wohlüberlegte praktische Schritt der Gesetzgebung war, um die bei Eisenbahn- und analogen Arbeiten verwendeten Arbeiter des ihnen eigentlich gesetzlich zustehenden, aber praktisch nicht realisirbaren Schutzes theilhaftig zu machen. Dies ist nun für die ganze Entwicklung des Gegenstandes von der allergrössten Bedeutung gewesen. Die Zweifel an der Möglichkeit, an der Opportunität einer Anwendung der gewerberechtlichen Bestimmungen bei grossen öffentlichen Bauten sind durch eine, wie ich wohl sagen darf, ausserordentlich günstige Erfahrung widerlegt worden. Es ist bei den riesigen Arbeiten, Arbeiten von grosser technischer Schwierigkeit, Arbeiten, die oft die Verwendung einer Anzahl von vielen Tausenden Arbeitern bedingt haben und die, was ja noch hinzukommt, im Herzen einer Grossstadt unter Aufrechthaltung des nothwendigen Verkehres, also mit den grössten Schwierigkeiten, auszuführen waren, in dieser Beziehung ein ganz vorzüglicher Erfolg zu constatiren. Die Thätigkeit des Gewerbe-Inspectors bei den Wiener Verkehrsanlagen ist von allen Seiten, sowohl von Seiten der Unternehmer als auch von Seiten der Arbeiter als eine gedeihliche, sehr zweckmässige anerkannt worden. Es hat niemals Anstände gegeben von Seiten der Arbeiterschaft, die Arbeiten sind mit der grössten Präcision und Ordnung und, Gott sei Dank, auch ohne wesentliche Unfälle durchgeführt worden. Dadurch ist der Beweis geliefert worden, — und darauf erlaube ich mir Gewicht zu legen — dass es möglich ist, ohne sehr grosse öffentliche Arbeiten zu stören oder ökonomisch zu beeinträchtigen, die wohlthätigen und so wünschenswerthen Bestimmungen über den Arbeiterschutz, wie sie die Gewerbeordnung vorzeichnet, zur praktischen Geltung zu bringen.

Damit war für die Staatseisenbahn-Verwaltung der Gesichtspunkt ausser Zweifel gestellt, dass es keinem Anstande unterliegen könne, auch bei den in eigener Regie zu bewirkenden Arbeiten mit analogen Schutzbestimmungen vorzugehen. Zugleich hat auch die Erfahrung bei den Wiener Verkehrsanlagen den Anlass geboten, dass das Handelsministerium durch einen zweiten Gesetzentwurf, der ebenfalls auf der Tagesordnung steht, die Schutzbestimmungen der Gewerbeordnung bei den Unternehmerbauten in gewissen Richtungen zu ergänzen vorschlägt, in welchen durch die Gewerbeordnung für solche Bauten nicht entsprechend vorgesorgt ist.

Was nun die specifisch eisenbahntechnische Seite des Arbeiterschutzes betrifft, so hat das Eisenbahnministerium auf Grund der Erfahrungen, welche bei der Inspection der Wiener Verkehrsanlagen gemacht worden sind, und mit Benützung der vortrefflichen Fachkenntnisse und Erfahrungen des vorerwähnten, für diese Anlagen bestellten Gewerbe-Inspectors ein specielles Studium in der Richtung eingeleitet, wie es am zweckmässigsten wäre, die wünschenswerthen Bestimmungen auch für die Hilfsanstalten der Eisenbahnen im Allgemeinen in Form eines Gesetzes zu fassen. Es wurde in dieser Richtung der vorliegende Gesetzentwurf ausgearbeitet, es wurde das Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien gepflogen, im weiteren Verlaufe wurde auch den Privatbahnen Gelegenheit gegeben, sich über den Gegenstand auszusprechen, und ich constatire hier mit Befriedigung, dass die Privatbahn-Verwaltungen keinerlei Einwendung gegen die Ausdehnung dieser gewerberechtlichen Schutzbestimmungen auf ihre Hilfsanstalten erhoben haben. Es wurde weiters dann der vorbereitete Entwurf auch der Begutachtung durch den Beirath des Arbeitsamtes unterzogen. Seitens dieser Körperschaft sind verschiedene Abänderungen vorgeschlagen worden. Die Abänderungen wurden zum Theile bei der Schlussredaction berücksichtigt. Eine Verpflichtung aber, alle Abänderungsvorschläge des Arbeitsrathes zu berücksichtigen, kann nach den bestehenden Einrichtungen der Staatseisenbahn-Verwaltung wohl nicht auferlegt werden, nachdem es sich ja hier nicht um ein votum decisivum, sondern lediglich um ein votum consultativum handelt. Gerade die Abweichungen von gewissen, seitens des Arbeitsbeirathes vorgeschlagenen Bestimmungen haben, ebenso wie die Wiederaufnahme von solchen Bestimmungen, welche er nicht in dem Entwurfe haben wollte, Gelegenheit geboten, eine Discussion und eine sehr instructive, lehrreiche Erörterung über diese Frage in dem socialpolitischen Ausschusse des hohen Hauses herbeizuführen. Damit ist der äussere Werdegang dieses Gesetzentwurfes bis zu jenem Punkte dargelegt, in welchem er der verfassungsmässigen Behandlung in diesem hohen Hause zugeführt wurde und dann im socialpolitischen Ausschusse eine ausserordentlich gründliche und eingehende Behandlung gefunden hat, deren Resultat das hohe Haus in den Anträgen des socialpolitischen Ausschusses hier zusammengefasst findet.

Ich halte es nun für meine Pflicht, in aller Kürze und mit Vermeidung aller Details — denn das hohe Haus ist ja schon so viel mit Arbeit überhäuft — die Gesichtspunkte darzulegen, welche die Regierung bestimmen, gegenüber den Anträgen der geehrten Minorität des socialpolitischen Ausschusses eine ablehnende Haltung einzunehmen.

Ich erlaube mir in dieser Richtung auf die Genesis des Gesetzentwurfes zurückzugreifen. Die hochverehrten Herren erinnern sich ja, dass der Grundgedanke eigentlich immer der war, die Lücke, welche in der Gewerbeordnung auf Grund des Kundmachungspatentes bezüglich der Eisenbahn-Unternehmungen besteht, bezüglich jener Gruppe von Eisenbahnarbeitern zu schliessen, hinsichtlich deren es nach der technischen Eigenart des Eisenbahnbetriebes möglich ist und hinsichtlich deren analoge Verhältnisse wie bei den Fabriksbetrieben bestehen, respective hinsichtlich dieser Arbeiter die Bestimmungen der Gewerbeordnung zur Anwendung zu bringen. Aus diesem leitenden Grundsatze ergibt sich für die Behandlung der Frage nach dem Erachten der Regierung die unabweisliche Consequenz, dass die Bestimmungen, welche auf die Regiebauten und Hilfsanstalten zum Schutze der Arbeiter Anwendung finden sollen, eigentlich ihrem Wesen nach die Bestimmungen der Gewerbeordnung sein müssen. Und wenn es auch nicht ausgeschlossen sein soll und mit allem Eifer angestrebt worden ist, an der Textirung der Bestimmungen der Gewerbeordnung hie und da Einiges zu verbessern, sie, wie ja auch der sehr geehrte Herr Berichterstatter der Minorität angeführt hat, mehr zu modernisiren, so ergibt sich daraus doch für die Regierung die Consequenz, dass die grossen Fundamentalfragen der Gewerbepolitik in diesem gegenwärtigen Gesetze unberührt gelassen werden sollen, dass dieses Gesetz nicht den Anlass bieten solle, um bei Regelung eines verhältnissmässig untergeordneten Details — die Eisenbahn-Verwaltung glaubt, dass sie nicht übermässig bescheiden ist, wenn sie sagt, dass im Verhältnisse zu der grossen Industrie, zu den grossen Zahlen und den grossen Kräften, welche in der Industrie überhaupt thätig sind, diese Hilfsbetriebe doch eine ziemlich untergeordnete und bescheidene Stellung einnehmen — diese Fragen zu lösen. In dieser Richtung also erachtet die Regierung, dass es nicht angemessen wäre, das gegenwärtige Gesetz, welches sich auf einen kleinen und bescheidenen Bereich gewerblicher Thätigkeit beschränkt, zum Anlasse zu nehmen, um grosse, tiefeinschneidende Fragen der Gewerbe- und Arbeitspolitik für den hier in Betracht kommenden Bereich zu lösen und damit jedenfalls für den anderen viel weiter gehenden Bereich zu präjudiciren.

Daraus wolle das hohe Haus entnehmen, dass für die Regierung eine andere Stellung nicht möglich ist, als sich gegenüber den Anträgen der geehrten Minorität des socialpolitischen Ausschusses auf die Vertretung und Befürwortung der Anträge der Majorität des socialpolitischen Ausschusses zu beschränken.

Um nur hier die allerwichtigsten Punkte hervorzuheben, und zwar in solcher Kürze, wie dies nur möglich ist, so hat dieser Standpunkt seine Consequenzen zunächst in Bezug auf die Maximalarbeitszeit zu finden, in Bezug auf welche die Regierung nicht der Meinung beipflichten kann, dass es unbedenklich wäre, den Zehnstundentag anstatt des in der Gewerbeordnung vorgesehenen Elfstundentages einzuführen. Weiter hat dieser Standpunkt seine Consequenzen in Bezug auf die Institution der Arbeitsbücher geltend gemacht, über deren inneren Werth oder Unwerth die Eisenbahn-Verwaltung absolut kein Urtheil sich anmasst, welche aber einmal in der Gewerbeordnung bestehen und der Analogie wegen auch bei diesem Anschlussgebiete, bei diesen Hilfsbetrieben, nicht ausser Betracht gelassen werden können, zumal sie ja auch in gewissem Sinne für die Freizügigkeit der Arbeiter von Bedeutung sind. Weiter wird von Seiten der Regierung auch den Bestimmungen des Ausschussberichtes in Bezug auf die Conventionalstrafen und die Fragen des Ersatzes vor den gegentheiligen Anträgen der Vorzug eingeräumt, diesen beiden Punkten in der Erwägung, dass einerseits die Conventionalstrafe ein milderes Auskunftsmittel ist als die sonst vielleicht in Betracht zu ziehende Entfernung des Arbeiters, andererseits, dass die Einrichtung gewisser Geldbussen, welche nicht den Beweis eines Schadens voraussetzen, welch letzterer von Seiten des Berichterstatters der Minorität gewünscht wird, auch in Deutschland besteht. Dass schliesslich die Frage der schwarzen Listen und des Boycotts eine Frage der allgemeinen Gewerbepolitik ist und auch das Coalitionsrecht berührt, eine Frage, welche im Ausschusse eingehend erörtert worden ist, und bei deren Discussion viele Gründe für und gegen die parallelen Verbote oder die Erlassung blos eines dieser Verbote sich gegenüber gestanden sind, so wäre es vielleicht vorzuziehen, bei diesem Anlasse dieser Frage überhaupt nicht näherzutreten, sondern sie einer allgemeinen Reform der Gewerbeordnung zu überlassen. Schliesslich glaubt die Regierung auch an dem Gedanken einer fachlichen Beaufsichtigung nach den Bestimmungen dieses Gesetzes durch die fachliche Ueberwachungsbehörde, die General-Inspection, festhalten zu sollen, und sie erachtet, dass in der fachlichen Bildung und Erfahrung der Organe der General-Inspection eine starke Gewähr für die richtige Handhabung der hier gegebenen Bestimmungen auch dort, wo es sich um Strafbestimmungen handelt, gegeben sei.

Abg. Eldersch: Aber die Abhängigkeit:

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek:

Sie besorgt nicht, dass eine Abhängigkeit daraus folgen würde, innerhalb des Ressorts ist ja die Theilung der Gewalten und der Competenzen bei den staatlichen Behörden ausserordentlich streng geregelt. Die Herren wissen vielleicht nicht, mit welcher Schärfe, mit welchem Nachdrucke die Behörden ihre Competenz einander gegenüber wahrnehmen. Eine Aufsichtsbehörde wie die General-Inspection, welche berufen ist, in Bezug auf die Sicherheitsfragen die Staatsbahnen zu überwachen, wird sich durch den Umstand, dass sie demselben Ressort angehört wie die Leitung der Staatsbahnen, in der Ausübung ihrer Pflicht gewiss nicht irre machen lassen.

Abg. Eldersch: Aber sie wird bei Arbeiterfragen nicht so streng vorgehen!

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek:

Ich schätze gewiss die Frage des Arbeiterschutzes, welche hier behandelt wird, sehr hoch, aber ich bitte, die öffentliche Sicherheit des Verkehres ist auch ein wichtiges Interesse, und ich glaube, diejenigen Organe, welche wir für die Sicherheit des Verkehres genügend halten, dürften auch für die Handhabung dieser Strafbestimmungen genügend befunden werden. Ich möchte mir daher erlauben, an der Meinung festzuhalten, dass durch die fachliche Qualität der General-Inspection eine grosse und wichtige, ja eine grössere Gewähr geboten wird, als sie vielleicht durch irgend eine andere Form der Disciplinarjustiz geboten werden könnte.

Und so gestatte ich mir denn die, wie ich zugebe, kurzen und unvollständigen Bemerkungen, die ich mir erlaubt habe vorzubringen, dahin zusammenzufassen, dass, wenn auch dieses Gesetz nicht allen Wünschen, nicht allen Anforderungen, die wir heute vernommen haben, entspricht, ich denn doch einen sehr

werthvollen Fortschritt in Bezug auf die Ausgestaltung der socialpolitischen Gesetzgebung darin erblicken darf, und ich glaube, dass dieses Urtheil auch von den verehrten Herren getheilt werden wird. Es ist für die Arbeiter eine sehr grosse und bedeutungsvolle Errungenschaft, dass jene zu ihrem Schutze getroffenen Einrichtungen, die bisher auf administrativen Grundlagen beruht haben und mit diesen administrativen Grundlagen daher einem Wechsel unterworfen sein konnten, nunmehr eine feste und unabänderliche Grundlage in einem Gesetze finden und dadurch die Gewähr für die Einhaltung und gewissenhafte Befolgung dieser zum Schutze der Arbeiter getroffenen Bestimmungen geboten wird. Und wenn auch eine gewisse Vorsicht und — wie ja hier ausgesetzt wurde — eine gewisse Bescheidenheit dem Eisenbahnressort in dieser Richtung zum Vorwurfe gemacht wird, so bitte ich doch Eines zu bedenken: Es ist eine ausserordentlich schwierige, mit grosser Verantwortlichkeit verbundene Aufgabe, die socialpolitischen Bestimmungen, wie sie für die Fabriken, für das Gewerbe gelten, auch auf einen Theil des öffentlichen Eisenbahnbetriebes anzuwenden, eine Aufgabe, welche die grösste Besonnenheit erheischt und welche auch in der Durchführung die ganze fachliche Intelligenz und Kenntniss der betreffenden Organe in Anspruch nehmen wird, damit nicht durch eine etwas einseitige Begünstigung des einen Theiles vielleicht das grosse und wichtige Ziel der klaglosen Aufrechthaltung unseres Eisenbahnbetriebes mit allen seinen Hilfsbetrieben und Nebengeschäften irgendwie beeinträchtigt wird, und darum erlaube ich mir den Gesetzentwurf, so wie er nach den Anträgen des Ausschusses vorliegt, dem hohen Hause zur Annahme zu empfehlen.

Abg. Dr. Stojan bemerkt, die in Verhandlung stehende Vorlage sei ein bescheidenes Mittelchen zur Ausgleichung der Gegensätze auf dem socialen Gebiete. Es sei auch auf das Herzlichste zu begrüssen, dass wenigstens in dieser Vorlage die leidige Sprachenfrage glimpflich gelöst wurde, indem eine Bestimmung aufgenommen wurde, dass man den Arbeiter in einer ihm verständlichen Sprache über seine Pflichten belehren soll. Dies sei aber noch nicht hinreichend, er beantrage daher die Bestimmung aufzunehmen, dass der Arbeiter in seiner Muttersprache belehrt werden muss. Er erkenne auch an, dass auf die Sonntags- und Feiertagsheiligung Rücksicht genommen wurde. Redner erklärt, für das Minoritätsvotum einzutreten, nach welchem die Sonntagsruhe 36 Stunden betragen soll. Man kann dem Arbeiter, der um 6 Uhr Früh aus der Arbeit nach Hause kommt, nicht zumuthen, noch dem Vormittagsgottesdienste beizuwohnen. Er bittet, die Bestimmung des § 14, wonach an den Feiertagen den Arbeitern die zum Besuche des Vormittagsgottesdienstes nöthige Zeit einzuräumen ist, strengstens zu interpretiren.

Auf Antrag des Abg. Nowak wird die Debatte geschlossen. Contra ist Abg. Hybeš, pro Abg. Wilhelm eingetragen.

Abg. Hybeš verzichtet auf das Wort.

Abg. Wilhelm gibt der Hoffnung Ausdruck, dass auch den Arbeitern, auf welche dieses Gesetz keine Anwendung findet, eine grössere Berücksichtigung seitens der Regierung zutheil werden wird. Was die Arbeitszeit anbelangt, gebe er zu, dass diese Vorlage sich möglichst den bestehenden gewerbegesetzlichen Bestimmungen anpassen muss; da aber andererseits wesentlich neue Bestimmungen aufgenommen wurden, so beispielsweise, dass die Eigenthumsberechtigten und Majorennen bei der Berathung der Arbeitsordnung mitwirken können, was gewiss ein Fortschritt sei, sehe er nicht ein, warum für diese Arbeiterkategorie eine Besserung der Lage insofern nicht möglich sein soll, dass eine zehnstündige Arbeitszeit fixirt wird. Was die Conventionalstrafen betrifft, führt Redner aus, dass die Bestrafung der in Absatz 2 des § 36 angeführten Delicte, wie vorschriftswidriges Gebahren mit Sprengmitteln, Vernachlässigung der Pflichten als Wärter von Dampfkesseln, Dampfmaschinen u. s. w., wodurch Menschenleben gefährdet werden können, nicht nur der Competenz des Unternehmens oder des Eisenbahnministeriums unterliegen, sondern auch dem § 335 des Strafgesetzes, so dass der Arbeiter einer doppelten Bestrafung unterliegen würde. Es geht nicht an, in ein Gesetz, welches humanitären Zwecken diene, verschärfte Strafbestimmungen aufzunehmen. Er beantragt daher, dass im § 2, Absatz 2, der Passus von: „Nur in Fällen . . . bis . . . verhängt werden", gestrichen werde. Bei den Regiebauten könnte ganz gut die 36stündige Sonntagsruhe eingeführt werden. Auch schliesst er sich dem Antrage an, die Arbeitszeit der jugendlichen Arbeiter nicht um 5 Uhr Früh, sondern erst um 6 Uhr Früh beginnen zu lassen.

Berichterstatter Abg. Dr. Fort erklärt, das Ergebniss der Debatte sei ein erfreuliches, da gegen die Grundgedanken des Gesetzentwurfes keine Einwendung erhoben worden sei. Er bemerkt gegenüber dem Abg. Dr. Ofner, dass die Verhältnisse der Arbeiter bei Bauten, welche durch einen Unternehmer ausgeführt werden, in einem zweiten correspondirenden Gesetze geregelt werden sollen, welches bereits auf der Tagesordnung steht. Er macht ferner darauf aufmerksam, dass die vom Abg. Dr. Ofner berührten Strafbestimmungen sich nicht auf die Arbeiter, sondern auf die Eisenbahnorgane beziehen, welche für die Handhabung dieser Bestimmungen verantwortlich sind. Was die Bestimmung des § 7 betrifft, dass, insofern in einer Hilfsanstalt kraft besonderer Dienstvorschriften mit 1. Jänner 1900 eine kürzere Arbeitsdauer bestanden hat, dieselbe nicht erhöht werden darf, so nehme er keinen Anstand, eventuell diesen Termin auf den 1. Jänner 1902 zu erstrecken, weil seitdem keine Aenderung in den einschlägigen Verhältnissen vor sich gegangen ist.

Der Berichterstatter erörtert sodann die einzelnen Minoritätsvoten. Er erklärt, dass er selbst im Ausschusse für die Einführung des Zehnstundentages eingetreten sei, dass die Mehrheit sich aber für die Regierungsvorlage, das heisst den Elfstundentag, ausgesprochen habe. Er überlasse es dem Hause, nach bestem Wissen und Gewissen zu entscheiden. Was die Festsetzung der Sonntagsruhe mit 36 Stunden betreffe, erklärt der Berichterstatter, dass das in Verhandlung stehende Gesetz nur den Zweck habe, die gewerberechtlichen Massnahmen und Satzungen über den Arbeiterschutz auf die Arbeiter bei Eisenbahnbauten zu übertragen, und dass es daher nicht am Platze sei, in einem Specialgesetze der wichtigen Frage der Sonntagsruhe vorzugreifen. Er bittet daher, das diesbezügliche Minoritätsvotum abzulehnen. Den Antrag, im § 19, Alinea e), die Worte „nach bahnamtlicher Feststellung" einzufügen, erklärt der Berichterstatter für unnöthig, weil die Arbeitsordnung eine diesbezügliche Bestimmung enthält. Die Frage der Abschaffung der Arbeitsbücher auf dem Wege dieses Gesetzes zu lösen, hält der Berichterstatter für nicht erwünscht.

Was den Antrag anbelangt, den Beginn der Arbeitszeit für jugendliche Arbeiter und Frauenspersonen mit 6 Uhr Morgens zu fixiren, so steht der Berichterstatter mit seinem socialpolitischen Gefühle wohl auf Seite der Antragsteller. Aber auch in dieser Frage könne nicht der bezüglichen Abänderung der Gewerbeordnung vorgegriffen werden. Uebrigens sei auch die Sache praktisch durchaus nicht dringend. Der Berichterstatter bittet das Haus, in die Specialdebatte einzugehen.

Das Eingehen in die Specialdebatte wird hierauf beschlossen.

Zu § 1 sind zu Worte gemeldet: contra die Abgeordneten Dr. Ofner und Choc.

Abg. Dr. Ofner ist im Saale nicht anwesend und verliert daher das Wort.

Abg. Choc sieht in dem Gesetze keine socialpolitische That; nicht einmal die bestehenden Mängel der Gewerbeordnung seien in demselben verbessert worden. Redner stellt folgende Anträge, und zwar: 1. Zusatzantrag zum § 17, Absatz 1: „Während der Kündigungsfrist sind dem Arbeiter wenigstens zwei gezahlte Tage frei zu geben." 2. Zusatzantrag zu § 18: „Der Lohn beträgt bei dem Handwerker wenigstens K 4 und bei den anderen Arbeitern wenigstens K 3." 3. Zusatzantrag zu § 19 e): „Dies jedoch nur in dem Falle, wenn die verlorenen Gegenstände dem Arbeiter zur Aufbewahrung anvertraut wurden." 4. Zusatzantrag zu § 28, Absatz 4: „Die schuldtragende Person ist in diesem Falle zu bestrafen." 5. Im § 34, Absatz 3, statt der Worte: „in einer den Arbeitern verständlichen Landessprache" zu setzen die Worte: „in den Muttersprachen der beschäftigten Arbeiter". 6. Im Falle der Annahme des § 36 den Zusatz: „Dem Arbeiter steht das Recht zu, diese Verhängung der Geldstrafe beim Bezirksgerichte mittelst Klage anzufechten" und 7. in die Aufzählung der Paragraphen im § 55 noch den § 28 aufzunehmen.

Bei der Abstimmung werden zwei Anträge des Abg. Eldersch, und zwar in § 7, Absatz 1, statt „1. Jänner 1900" zu setzen „1. Juni 1902", sowie der weitere Antrag zu § 47, das Verbot der Nachtarbeit für jugendliche Arbeiter und Frauenspersonen statt von 8 Uhr Abends bis 5 Uhr Morgens für die Zeit von 8 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens zu fixiren, angenommen. Alle übrigen Abänderungsanträge und Zusatzanträge werden abgelehnt und das Gesetz im Uebrigen in zweiter und dritter Lesung in der Fassung des Ausschusses zum Beschlusse erhoben.

In der 153. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. Juni wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Choc und Genossen, betreffend die Reinigung heisser Locomotiven im Heizhause in Nusle bei Prag;
2. der Herren Abgeordneten Breiter und Genossen, betreffend die Entschädigung eines ohne Verschulden verunglückten Staatseisenbahn-Bediensteten;
3. der Herren Abgeordneten Breiter und Genossen, betreffend die Gehaltsregulirung der Staatseisenbahnbeamten der VIII. und IX. Rangsclasse.

In der 154. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. Juni gelangte der Bericht des socialpolitischen Ausschusses über den Gesetzentwurf, betreffend die Ergänzung der Gewerbeordnung bezüglich der bei Bauunternehmungen beschäftigten Arbeiter, zur Verhandlung.

Referent Abg. Dr. Fort empfiehlt, der Vorlage, welche im Ausschusse mit Befriedigung aufgenommen wurde, die verfassungsmässige Zustimmung zu ertheilen.

Zum Worte sind gemeldet: contra die Abgeordneten Hybeš, Fresl und Kitschelt; pro die Abgeordneten Axmann und Dr. Stojan.

Da die Abgeordneten Hybeš und Fresl auf das Wort verzichten, erhält das Wort

Abg. Kitschelt. Redner erklärt, mit der Tendenz des Gesetzes vollständig einverstanden zu sein. Er habe sich nur als Contra-Redner eintragen lassen, weil er die Fassung des Gesetzes für unklar und zum Theile für undurchführbar halte. Er bemängelt es, dass das Gesetz vor der Einbringung zur Begutachtung den Handels- und Gewerbekammern nicht vorgelegt wurde. Der Begriff der Bauunternehmung komme in der Gewerbeordnung überhaupt nicht vor. Es bestehe ein Erlass des Ministeriums des Innern, nach welchem der gewerbsmässige Betrieb einer Bauunternehmung, d. h. die Ausführung von Bauten für fremde Rechnung, ein freies Gewerbe ist. In einem späteren Erlasse habe dasselbe Ministerium diese Interpretation etwas modificirt und unterscheidet Bauunternehmungen, welche auf eigenem Grunde und für eigene Rechnung bauen, und solche, welche Baubestellungen im Offert- oder auf anderem Wege übernehmen und dann die Ausführung auf fremdem Grunde veranlassen. Es sei nicht einzusehen, warum denjenigen, welche das freie Gewerbe der Bauunternehmung betreiben, die Verpflichtung auferlegt werden soll, die Arbeitsordnung anzuschlagen, während diese Verpflichtung den concessionirten Baugewerbetreibenden nicht auferlegt wird. Das Gesetz müsste auch auf die concessionirten Baugewerbe ausgedehnt werden. Redner tritt dafür ein, dass den Unternehmern freigestellt werde, die Arbeitsordnung den Arbeitern einzuhändigen. Bei Canalbauten beispielsweise wisse der Unternehmer nicht, wo er die Arbeitsordnung anschlagen solle. Es würde sich empfehlen, dem Arbeitgeber die freie Wahl zu lassen.

Redner verweist auf die Petition der Wiener Handels- und Gewerbekammer in dieser Angelegenheit und beantragt, an Stelle der jetzigen Ueberschrift: „Für Hilfsarbeiter bei Bauunternehmungen“ die Ueberschrift: „Für Hilfsarbeiter der concessionirten Baugewerbetreibenden und sonstigen Unternehmungen“ zu setzen. Ferner beantragt er, § 96 c) folgende Fassung zu geben: „Die Bestimmung des § 38 a) findet auf Eisenbahn-Bauunternehmungen und andere, von wem immer betriebene Bauunternehmungen, welche mehr als zwanzig Arbeiter bei einer Bauführung beschäftigen, Anwendung. An Stelle der Verlautbarung und des Anschlages der Arbeitsordnung auf dem Bauplatze kann den Arbeitern ein Exemplar derselben bei ihrem Eintritte eingehändigt werden. Bei den von diesen Unternehmungen auszuführenden Bauten kommen ausserdem die Bestimmungen der §§ 96 a) und 96 b) bezüglich jener Arbeiter, welche unmittelbar von den Bauunternehmungen beschäftigt werden, zur Geltung. Hinsichtlich der Arbeiter, welche von Gewerbetreibenden beschäftigt werden, die nur Theilarbeiten eines Baues ausführen, ohne diesen selbst zu leiten, haben jedoch nur die Bestimmungen der §§ 96 a) und 96 b) zu gelten, für deren Einhaltung diese Gewerbetreibenden haftbar sind.“

Handelsminister Freiherr von Call:

Hohes Haus! Ich habe den Ausführungen des verehrten Herrn Berichterstatters über den Zweck und den Gegenstand der heutigen Gesetzesvorlage meinerseits gar nichts hinzuzufügen, als höchstens den Hinweis, dass das Gesetz eine Ergänzung der, wie die gestrige Debatte im hohen Hause gezeigt hat, mehrfach als socialpolitischer Fortschritt anerkannten Vorlage des Eisenbahnministeriums bildet, insofern nämlich die bei gewerbsmässig betriebenen Bauunternehmungen beschäftigten Arbeiter eines erhöhten Schutzes theilhaftig werden sollen.

Von dem unmittelbaren Herrn Vorredner wurde bemängelt, dass der Gesetzentwurf vor seiner Einbringung im hohen Hause nicht auch zur Begutachtung den Handels- und Gewerbekammern vorgelegt worden ist. Diese Unterlassung erklärt sich daraus, dass der Entwurf des Handelsministeriums mit jenem des Eisenbahnministeriums, worüber gestern Beschluss gefasst wurde, in sachlichem Connex steht und als dessen Ergänzung behandelt wurde; daher verfolgte auch die Vorberathung der beiden Gesetzentwürfe einen ganz parallelen Weg, und wurde sie, da es sich um die Regelung socialpolitischer Arbeiterfragen handelte, dem ständigen Arbeitsbeirathe des arbeitsstatistischen Amtes zur Begutachtung zugewiesen, in welcher Körperschaft, wie bekannt, auch gewerbliche Unternehmer vertreten sind. Die nachträgliche Einvernehmung der Handelskammern wurde übrigens dadurch behindert, dass dieselben infolge ihrer Auflösung und Neuconstituirung während eines längeren Zeitraumes ausser Thätigkeit gesetzt waren.

Was die von dem Herrn Abgeordneten Kitschelt vorgebrachten Bemerkungen und Anregungen über den Wortlaut des Gesetzes selbst betrifft, theile ich meinerseits vollständig den Wunsch, dass bezüglich aller Bestimmungen des Gesetzes die volle Klarheit der Auffassung und die Beseitigung jedes Zweifels herbeigeführt werde. Es gilt dies von der Begrenzung des Kreises der Unternehmungen, auf welche das neue Gesetz Anwendung finden soll. Nur gegenüber dem Wunsche des Herrn Abgeordneten Kitschelt, betreffend die Verlautbarung der Arbeitsordnung, dass nämlich statt des Anschlages derselben alternativ die Einhändigung an die Arbeiter vorgesehen werden möge, habe ich das Bedenken, dass dadurch ohne dringende Nothwendigkeit für die in Betracht kommenden gewerblichen Unternehmungen ein besonderes Recht auf die Verlautbarung der Arbeitsordnung gegenüber der jetzt allgemein bestehenden Vorschrift der Gewerbeordnung geschaffen werden würde. Ich stehe nicht an, zu erklären, dass die betreffende Norm der Gewerbeordnung einer Revision allerdings bedürftig ist, wie sie in dem anderen beschlossenen Gesetze hinsichtlich der Hilfsanstalten bei Eisenbahnen in sehr zutreffender Weise beschlossen worden ist.

Allein ich glaube, dass diese Revision für das ganze Gebiet der Gewerbeordnung einheitlich beschlossen werden müsste und dass es nicht angeht, sie für eine bestimmte Kategorie von Gewerben separat vorzunehmen, wodurch wieder eine ganze Reihe von Streitfragen hervorgerufen werden würde. Ich glaube vielmehr, dass auch für die Bauunternehmungen bis zur bevorstehenden Revision der Gewerbeordnung die bestehenden Vorschriften hinsichtlich der Verlautbarung der Arbeitsordnung zu gelten haben, umsomehr, als der vom Gesetze geforderte Anschlag der Arbeitsordnung auch bei den Bauunternehmungen sehr gut durchführbar ist; denn bei jeder Bauunternehmung gibt es eine Bauhütte, eine Baukanzlei u. s. w., woselbst die Arbeitsordnung angeschlagen werden kann. Mindestens muss aber immer der Bauplatz nach dem Gesetze über das Baugewerbe mit einer eigenen Bezeichnung versehen sein, an welche sich die Arbeitsordnung anschlagen lässt. Uebrigens beabsichtigt die Regierung in Ausführung des Gesetzes eine Normal-Arbeitsordnung für die Bauunternehmungen hinauszugeben, bei welcher Gelegenheit auf die praktische Durchführung der Verlautbarung Bedacht genommen werden kann.

Die noch eingetragenen Redner, die Abgeordneten Axmann und Dr. Stojan verzichten auf das Wort.

Berichterstatter Abg. Dr. Fort erklärt, er sei gern bereit, jenen Anträgen entgegenzukommen, welche thatsächlich den Zweck verfolgen, eine präcisere Fassung des Gesetzes herbeizuführen. Dagegen könne er diejenigen Abänderungsanträge nicht acceptiren, die mehr oder weniger auf einer missverständlichen Auffassung der betreffenden Begriffe beruhen. In diesem Sinne acceptirt der Berichterstatter im Einvernehmen mit dem Obmanne des Ausschusses und mit der Regierung die Anregung des Abg. Kitschelt in Betreff der Aufschrift des Gesetzes und in Betreff der Einschaltungen: „bei einer Bauführung beschäftigten Arbeiter“ und „von wem immer betriebenen Bauunternehmungen“. Hingegen spricht er sich gegen die übrigen Abänderungsanträge des Abg. Kitschelt aus.

Bei der Abstimmung wird das Gesetz mit den vom Berichterstatter acceptirten Modificationen in zweiter und dritter Lesung zum Beschlusse erhoben. Die übrigen Anträge des Abg. Kitschelt werden abgelehnt.

Berichterstatter Abg. Dr. Götz referirt sodann über das Gesetz betreffs die Einführung einer Fahrkartensteuer.

Dieser Gegenstand gelange nun per tot discrimina rerum und selbst durch eine Belegung des Berichtes mit einem Verhandlungsverbote hindurch endlich zur Berathung im Hause. Er werde noch gewiss Fährlichkeiten ausgesetzt sein; es werden Bedenken geltend gemacht werden und Angriffe vorkommen. Er glaube aber die Bitte stellen zu dürfen, dass diese Angriffe rein sachlicher Natur und frei von leidenschaftlicher Erbitterung bleiben mögen. Die Majorität des Ausschusses habe in einer grossen Anzahl von Blättern und auch in Versammlungen heftige Angriffe erfahren. Diese Steuer sei übrigens keine neue Abgabe in Oesterreich, sondern nur eine neue Form einer bereits bestehenden Besteuerung des Personenverkehres. Nicht die Vorlage sei dem Ausschusse sympathisch gewesen, sondern nur ihr Zweck und Ziel und seine Massnahmen, deren budgetäre Bedeckung aus dem Erträgnisse dieser Steuer gefunden werden soll, so die Aufhebung der Mauthen, die Erhöhung der Pensionen alten Styls und die Aufbesserung der Bezüge der Diurnisten. Der Ausschuss sei zur Ueberzeugung gekommen, dass mit Rücksichtnahme auf die finanzielle und budgetäre Lage des Staates und im Hinblicke auf die bekannte Erklärung der Regierung die Durchführung der gewünschten Massnahmen nur möglich ist, wenn die Bedeckung durch eine Einnahmsquelle gefunden wird. Der Berichterstatter betont sodann, dass die neue Besteuerung die Bevölkerung nicht hoch belasten wird.

Abg. Lindner: Der Mittelstand wird 10 Millionen zahlen und die oberen Zehntausend nicht eine Million.

Abg. Dr. Götz: Weil der Mittelstand in einer grösseren Anzahl vorhanden ist, wird er jedenfalls mehr zahlen. Der Mittelstand gewinnt auch sehr viel durch die Aufhebung der Mauthen. Von der Belastung der Steuer mit 15·7 Millionen Kronen sei in Abzug zu bringen die Entlastung der Bevölkerung infolge der Aufhebung des Fahrkartenstempels mit 4·3 Millionen Kronen und infolge der Aufhebung der Mauthen mit 6 Millionen Kronen, so dass die Mehrbelastung sich nur mehr auf 5·4 Millionen Kronen beläuft. Das sei ein Betrag, der als Opfer gefordert werden kann, um so eminent humanen Zwecken, wie die Milderung der Noth in die Familien der Diurnisten und Pensionisten zu bringen, zu dienen und um Landwirthschaft und Gewerbe von den Mauthen frei zu machen. Er bittet, die Anträge des Ausschusses anzunehmen.

Minoritäts-Berichterstatter Abg. Dr. Conci ist im Saale nicht anwesend und verliert daher das Wort.

Zum Worte sind gemeldet contra die Abgeordneten: Formánek, Dr. Lecher, Dr. Pommer, Dr. Hofmann von Wellenhof, Prášek, Hybeš, Schraffl, Tambosi, Wilhelm, Hueber, Kienmann, Dr. Ofner, Dr. Ellenbogen, Kittinger, Wagner, Doctor Šusteršič, Nowak, Glöckner; pro die Abgeordneten: Lindner, Fresl, Mazorana, Steiner, Dr. Ferjančič, Plantan, Dr. Tavčar.

Abg. Formanek wendet sich gegen die Drohungen, die gegen die Czechen laut geworden seien, falls sie die Fahrkartensteuer nicht zuliessen. Es sei ein kleiner Trost, dass die Gesetze, zu deren Bedeckung die Fahrkartensteuer dienen soll, im Hause bereits angenommen sind; ob aber die Regierung diese Gesetze zur Allerhöchsten Sanction vorliegen wird, sei noch fraglich, weil das Haus in dieser Beziehung traurige Erfahrungen gemacht habe. Der Mittelstand werde unter der neuen Fahrkartensteuer stark leiden, weil er bedeutend mehr werde zahlen müssen, als er bei den Mauthen gezahlt habe. Die Fahrkartensteuer sei eine neue Steuer, welche vom Staate zu Militärzwecken, also zu ganz unproductiven Zwecken, verwendet werden wird. Sie sollte zur Ermässigung der enorm hohen directen Steuern verwendet werden.

Redner erörtert sodann die Zuckerkrisis und verweist auf die Schädigung des östlichen Böhmen durch den Mangel an billigen Transportmitteln. Ost-Böhmen müsse die hohen Frachtsätze der Privatbahnen zahlen und ausserdem für die passiven Staatsbahnen beisteuern, ohne dass es von den Vortheilen, welche die Staatsbahnen der Bevölkerung sonst gewähren, etwas habe. Die Aufhebung der Mauthen und die Verbesserung der Bezüge der Diurnisten und Pensionisten könnten aus den Ueberschüssen der Staatscassen bestritten werden oder durch eine neue Steuerreform, durch welche die wirthschaftlich Stärkeren mehr herangezogen und die wirthschaftlich Schwächeren entlastet werden. Redner erklärt, gegen die Vorlage zu stimmen.

Abg. Lindner erklärt, kein absoluter Gegner der Vorlage zu sein. Er würde es über das Herz bringen, für die Vorlage zu stimmen, wenn eine gewisse Progression in der percentuellen Einhebung der Fahrkartensteuer geschaffen würde. Redner tritt dafür ein, dass die Fahrbegünstigungen mehr eingeschränkt werden, als es bis jetzt der Fall ist. Er wendet sich auch dagegen, dass der locale Verkehr im Weichbilde der Gemeinden bis zu 10 km steuerfrei sein soll, und schliesst sich dem Minoritätsvotum des Abg. Dobernig an, wonach die erste Classe 14, die zweite 12 und die dritte 10 pCt. zu zahlen habe. Er betont sodann, dass den kleinen Geschäftsleuten gewiss die gleiche Rücksicht gebührt wie den Arbeitern, auf die nach dem Gesetze Rücksicht genommen wird. Die Arbeitercoupés sollen als solche bezeichnet werden. Da die Fahrkartensteuer von den unteren Schichten ganz allein getragen werde und die oberen Zehntausend nur K 698.000 zahlen, könne man mit gutem Rechte verlangen, dass die Coupés erster Classe aufgelassen werden. Er wendet sich auch gegen jede Begünstigung der Wallfahrer auf den Eisenbahnen. Redner spricht sich mit Entschiedenheit dagegen aus, dass in Fällen, wo es sich nicht um dienstliche Reisen handle, Freifahrten bewilligt werden. Für Fahrten, bei denen das öffentliche Interesse in keiner Weise ins Spiel kommt, wären die Fahrtbegünstigungen soweit als nur möglich aufzuheben. Was die Verwendung des Erträgnisses der Fahrkartensteuer anlangt, so möge die Regierung darüber bestimmte Erklärungen abgeben. Die Resolution Menger bezüglich der Telephonanlagen stehe Redner sympathisch gegenüber. Nur sollten die Ueberschüsse zur Gänze zum Telephonnetzausbau herangezogen werden. Redner beantragt schliesslich eine Resolution, betreffend die Einführung von Tour- und Retourfahrkarten nach einem billigeren Tarifsatze.

Abg. Dr. Lecher führt aus, dass, wenn es auch recht populär sei, gegen neue Steuern aufzutreten, diesmal die Rollen durch die besondere Geschicklichkeit, mit welcher die Regierung operirt habe, anders vertheilt seien. Diesmal bitte nicht der Finanzminister um neue Steuern, er schicke die Landwirthe, die Beamten und deren Witwen, die Diurnisten an seinerstatt, um das Haus zur Bewilligung einer neuen Steuer zu veranlassen. Voraussetzung für die Einführung der neuen Steuer sei die Unzulänglichkeit des Budgets; fällt diese Voraussetzung weg, dann falle auch die Nothwendigkeit der Einführung der neuen Steuer weg. Es sei überhaupt nicht möglich, über den österreichischen Staatsvoranschlag ein mathematisch genaues Urtheil abzugeben, schon wegen der beim Finanzminister so beliebten latenten Reserve. Ein besonderer Mangel in den Staatscassenbeständen dürfte nicht vorhanden sein. Der Staatsvoranschlag sei in vielen seiner Einnahmsposten zu gering und in vielen seiner Ausgabsposten zu hoch präliminirt, so dass der sich ergebende Ueberschuss der parlamentarischen Prüfung entrückt erscheine.

Der Münzgewinn von $16^1/_2$ Millionen Kronen sei etwas vollkommen Legitimes. Er sei eine ganz reelle Einnahme des Staates aus einer ganz reellen Creditoperation. Wäre der Münzgewinn etwas, worauf man nur mit einem gewissen Schaudern hinweisen könnte, dann wären alle Budgets seit der Valutaregulirung falsch, weil sich in jedem ein Theilbetrag des Münzgewinnes eingestellt finde. Es gehe absolut nicht an, aus einem so grossen Staatsvoranschlage einzelne Ausgaben herauszureissen und zu sagen, dass man dafür eine specielle Deckung schaffen müsse. Warum verlange man eine solche Deckung gerade für populäre Ausgaben und nicht auch für die national so heiss umstrittenen Posten, wie für die Assanirung Prags, die Brünner Technik und Cilli? Man thue dies, um das Haus zu zwingen, die Hände in den Sack zu stecken, wenn Witwen, alte Beamten und arme Bauern um Unterstützung flehen. Redner habe aber den Muth, sich diese Zwangslage nicht gefallen zu lassen. In Wahrheit handle es sich bei dieser Vorsorge um künftige Budgets nur um die grossen militärischen Forderungen, die durchaus nicht mit den 38 Millionen für Haubitzen erschöpft seien. Es stehe noch eine sehr weitgehende Mehrbelastung des österreichischen Budgets bevor, und die Fahrkartensteuer sei nur ein Anfang von grossen Lasten, die man der Bevölkerung zumuthen will. Redner sei gewiss der letzte, der auf dem Standpunkte stehe, dass Oesterreich-Ungarn abrüsten könne, aber dann müsse man auch den Muth haben zu sagen, diese neuen Lasten sind für die neue Bewaffnung und die neuen Truppenkörper nothwendig. In der Mauthenfrage habe es das österreichische Abgeordnetenhaus in der Hand gehabt, seine Meinung durch Ablehnung der betreffenden Budgetpost auszusprechen.

Redner bespricht sodann die finanzielle Tragweite des beschlossenen Gesetzes über die Grundsteuerabschreibungen. Factisch würden infolge dieses Gesetzes nicht mehr und nicht weniger Schäden vergütet werden, als es bis heute der Fall ist.

Abg. Dr. Kolischer: Es kommt ja eine neue Gruppe hinzu!

Abg. Dr. Lecher: Höchstens werden weniger häufig sogenannte Nothstands-Dringlichkeitsanträge eingebracht werden. Eine weitere Post, welche durch die neuern Steuern gedeckt werden soll und die ohne Zweifel in den Zeitungen die allergrösste Rolle gespielt hat, sind die Ausgaben für das neue Pen-

sionistengesetz und für die Witwen nach alten Staatsdienern. Der historischen Vollständigkeit wegen sei hier constatirt, dass den armen Beamtenwaisen mit den officiösen Leitartikeln und den Communiqués verschiedener Parteien in keiner Weise gedient ist. Es sei weiter constatirt, dass dasjenige, was den Pensionisten nnd Witwen gegeben wird, verflucht wenig ist, und vor Allem, dass die diesbezüglichen Ausgaben naturgemäss durch das Absterben der betreffenden Personen von Jahr zu Jahr sich verringern, dass es falsch ist, für eine Berechnung, die für eine längere Reihe von Jahren dienen soll, lediglich das einzustellen, was vielleicht für zwei oder drei Jahre Kosten verursachen wird. Wäbrend aber die Pensionisten alten Styls und die Witwen absterben, haben wir es hier mit der Votirung einer Steuer zu thun. die geradezu von Jahr zu Jahr progressiv steigen wird. Im Jahre 1878 betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehre der Locomotiveisenbahnen in Oesterreich 66·4 Millionen Kronen; bis zum Jahre 1899 sind sie auf 143·12 Millionen Kronen gestiegen, also in 20 Jahren um mehr als 100 pCt. Diese Steigerung ist auf die Entwicklung des Netzes, aber auch auf die Steigerung der Einnahmen aus dem Personenverkehre per Betriebskilometer zurückzuführen.

Die Diurnistenfrage ist weitaus die ernsteste, denn sie ist keine rein finanzielle. Das Haus hat am 18. December 1901 nahezu einstimmig unter seinem eigenen grossen Beifall, mit dem es ja bei derartigen Beschlüssen nie kargt, ein Gesetz acceptirt, welches aber der Finanzminister mit der ihm eigenen Offenheit nicht acceptirt hat. Er erklärte vielmehr ausdrücklich, in die gesetzliche Regelung der Diurnistenfrage könne er nicht willigen; die Regierung stehe nach wie vor auf dem Standpunkte, dass das Verhältniss des Staates zu den Diurnisten nur auf privatrechtlicher Basis gelöst werden kann, und da sei er allerdings zu gewissen finanziellen Concessionen bereit. Ich gestehe aufrichtig, mir scheint denn doch die Diurnistenfrage mit der Beantwortung der Frage, ob der N. N. K 2·— oder K 2·20 bekommt, nicht gelöst. Die Diurnistenfrage besteht darin, ob weiter in Oesterreich der Zustand geduldet werden soll, dass eine Arbeit, welche eine qualificirte Beamtenarbeit ist, durch die am kärglichsten entlohnten Taglöhner verrichtet werden soll, ob die Pauschalwirthschaft bei unseren politischen Behörden auf dem flachen Lande weiter bestehen soll, die ein Hauptgrund des Unglückes der Diurnisten ist. Redner bespricht die Einrichtung der Amtspauschalien für gewisse Auslagen der Behörden und bemängelt dieselbe. Vor Allem spare man an den Diurnisten, man züchte geradezu die Winkelschreiberei der Diurnisten. Von Stenographie, von Schreibmaschinen, von der Anwendung von Vervielfältigungsmitteln existire bei einem grossen Theile unserer Aemter auf dem Lande nahezu nichts. Würde die Amtsthätigkeit in dieser Richtung reformirt durch Einführung jener modernen, Zeit sparenden Mittel, welche in den Banken, bei den Eisenbahnen, bei den autonomen Körperschaften und auch bei den Ministerien längst eingeführt sind, dann wäre es sehr leicht möglich, diese besser qualificirten, leistungsfähigeren, weil mit modernen Hilfsmitteln ausgestatteten Arbeiter auch besser zu entlohnen, ohne dass der Staat dabei irgendwie zu Schaden käme.

Redner fährt fort: Die Einwendung, dass das Certificatistengesetz ein unüberwindbares Hinderniss bilde, ist bereits vollkommen überlegt worden, und wenn man sagt, es handle sich hier nicht um eine Rechtsfrage, sondern um eine Machtfrage, dann ist gerade der Moment, wo eine neue Steuer bewilligt werden soll, der, wo man auch gegenüber dem allmächtigen Militarismus in Oesterreich die Machtfrage aufrollen darf und muss und gerade Diejenigen, welche das Los der Diurnisten verbessern wollen, nicht durch Aufbesserung ihrer Bezüge um ein paar Heller, sondern die es von Grund auf reformiren wollen, müssen sagen, wir haben nur einen Trumpf in der Hand, das ist die Fahrkartensteuer, und diesen wollen wir nicht ausspielen, um dafür ein Linsengericht nach Hause zu bringen, sondern um eine radicale Reform zu erzielen. Gewiss wird die Landwirthschaft durch die Aufhebung der Mauthen profitiren; aber auch die kleinen Landwirthe benützen die Eisenbahn ganz ausgiebig. In der Umgebung der Grossstädte stellen geradezu das reichste Contingent der Eisenbahn-Passagiere die kleinen Landwirthe, welche ihre Producte in die Stadt zum Markte tragen. Man darf nicht vergessen, dass es in Oesterreich Relationen gibt, auf denen man überhaupt nur zweiter Classe fahren kann. Redner erinnert an die beträchtliche Zahl von Schnellzügen anf den verschiedenen Bahnen, welche Wagen dritter Classe nicht führen, und die zu benützen sehr häufig auch der Minderbemittelte genöthigt ist. Man verschliesse ferner die Augen nicht der Thatsache, dass infolge dieser Zuschlagsteuer ohne Zweifel auch eine Erhöhung der Preise der Personenfahrten von Seiten der Bahnen selbst eintreten werde. Der Staat, welcher bisher ein verkehrs- und socialpolitisches Interesse an niedrigeren Personentarifen der Privatbahnen hat, bekommt jetzt ein finanzpolitisches Interesse an der Erhöhung dieser Tarife.

Redner erörtert sodann die Differenz zwischen den gegenwärtigen Fahrpreisen und den künftigen und bemerkt, es veranlasse ihn dazu der Umstand, dass den Berichterstatter die von ihm sonst eingehaltene Objectivität an einer Stelle des Berichtes verlassen habe, wo er geradezu als typisches Beispiel darauf hingewiesen habe, dass die ganze Erhöhung auf den k. k. Staatsbahnen bei einer Entfernung von 80 Kilometern für die Fahrt nur 20 Heller betrage. Redner führt eine Reihe von Ziffern zur Darstellung der wirklichen Differenzen an und sagt dann: Der vom Ausschusse geschaffene § 3, der sogenannte Südhahn-Paragraph, ist von Haus aus einer richtigen Erwägung entsprungen; die Ungleichheit der bestehenden Personentarife soll nicht durch den percentuellen Zuschlag der Fahrkartensteuer noch verschärft werden. Die Entfernung Wien—Graz beträgt 224 Kilometer, der Fahrpreis für die Hin- und Rückfahrt dritter Classe K 14·28, danach für einfache Fahrt berechnet K 7·14. Bei Einhebung einer 12percentigen Fahrkartensteuer würde sich der Betrag auf K 7·82 erhöhen. Auf der Nordwesthahn oder Staatseisenhahn würde die gleiche bahnamtliche Leistung K 7·— kosten, auf den k. k. Staatsbahnen K 6·26, auf der Nordbahn K 5·49. Auf Grund des § 3 wird der Fahrpreis auf der Südbahn statt K 7·82 K 7·64 ausmachen. Die ganze Ersparung beträgt also nur 18 Heller. Redner hemängelt überdies die Stilisirung des § 3, in welchem von dem „Normal"-Tarif und davon gesprochen wird, dass der betreffende Tarif „durchschnittlich" um 20 pCt. höher sein müsse als auf den Staatsbahnen, und erklärt, § 3 sei in dieser Fassung überhaupt nicht durchführbar. Er kommt sodann auf den Arbeiter-Paragraphen zu sprechen und tadelt es, dass die betreffenden Begünstigungen dem arbeitslosen, arbeitsuchenden Arbeiter, der einen erhöhten Anspruch auf die sociale Fürsorge hätte, nie zutheil werden. Redner kündigt einen Abänderungsantrag zu § 9 an, wonach auch den arbeitsuchenden Arbeitern, welche von der hiezu im Verordnungswege bevollmächtigten Stellenvermittlung als Arbeiter legitimirt sind, die Begünstigung dieses Paragraphen zutheil werden soll. Er resummirt seine Ausführungen dahin, dass er in der Fahrkartensteuer eine neue Besteuerung von Handel, Industrie, Gewerbe und auch der Landwirthschaft erblicke, welche von der Regierung hauptsächlich angestrebt wird, um zum Zwecke der Ansammlung von Cassenreserven für die Durchführung ihrer kostspieligen Militärpläne Bahn zu machen und der man ein socialpolitisches Mäntelchen umgehängt hat, eine Steuer, deren finanzieller Effect durch die von Jahr zu Jahr progressiv wachsende Steigerung charakterisirt wird und gegen die zu stimmen er sich nicht scheuen werde.

Finanzminister Dr. Ritter Böhm von Bawerk:

Hohes Haus! Vor Jahr und Tag wurde die Regierungsvorlage dem hohen Hause unterbreitet, welche heute als Verhandlungsgegenstand auf der Tagesordnung steht. Den wechselnden Chancen dieser Vorlage ist man in weiten Kreisen, deren Wohl und Wehe in einem Zusammenhange mit diesem Entwurfe war, mit lebhafter, ich kann vielleicht sagen, mit ängstlicher Spannung gefolgt. Heute wird dieser Entwurf nach einer überaus eingehenden und gewissenhaften Berathung vom Ausschusse des hohen Hauses und dem verehrten Berichterstatter desselben dem Hause zur Annahme empfohlen. Ich fühle mich verpflichtet, dem Ausschusse und dem verehrten Herrn Berichterstatter für diese Empfehlung meinen Dank auszusprechen. Ich bitte mir aber zu gestatten, dass ich auch die Natur und die Motive dieses Dankes vor dem hohen Hause erläutere, weil ich ja Gefahr laufen könnte, dass sonst etwa ein Dank von der Regierungsbank von dem verehrten Herrn Berichterstatter dankend abgelehnt würde. Meine Herren! Der ausgesprochene Dank sollte gewiss nicht eine einfache Höflichkeitsphrase sein, sondern es ist ein Dank aus vollem und ganzem Herzen. Aber, meine Herren, nicht ein egoistischer Dank. dictirt vom Regierungsegoismus, indem ich mich als Mitglied eines Cabinets fühle, welchem, falls das hohe Haus die Vorlage votirt, die Durchsetzung dieser Vorlage einen politischen Erfolg bereitet. Ich möchte ausdrücklich erklären: die Regierung sieht diese Vorlage nicht als Politicum an. Mein Dank ist aber auch nicht ein egoistischer Ressortdank, etwa vom Standpunkte des Finanzministers.

Meine Herren! Wenn ich diese Vorlage mit all dem, was drum und dran hängt, was an Verwendungszwecken schon in den Motiven der seinerzeitigen Regierungsvorlage angekündigt worden ist und was seither bei Gelegenheit der Ausschussberathungen und anderer Berathungen und Beschlüsse dieses hohen Hauses dazu gekommen ist, mir vor Augen halte und ziffermässig überlege, so käme ich wohl dazu, dass ich als

Finanzminister dieser Fahrkartensteuer mit den sie belastenden Hypotheken bis ans Herz hinein gleichgiltig gegenüberstehen könnte, ja, dass ich sogar eher eine saure, als eine süsse Miene machen sollte, wenn ich dieselbe nehmen soll mit all dem anderen, was dafür zu prästiren ist.

Aber, hohes Haus, ich fühle mich zum Danke verpflichtet, weil es mir ernst am Herzen liegt, dass endlich einmal das in Erfüllung gehen könne, was so vielen wahrhaftig bedürftigen Kreisen unserer Bevölkerung seit Jahren von Weitem gezeigt worden ist, was diese Kreise immer schon zu erhaschen uud zu erreichen vermeiuten und was wie eine Fata Morgana immer wieder in eine fernere und ungewisse Zukunft hinausgerückt worden ist. Ich freue mich, dass heute denn doch eine ernste Hoffnung besteht, dass nicht eine weitere Hinausschiehung dessen, was der mauthpflichtigen Bevölkerung, den Diurnisten, Witwen und Pensionisten alten Systems zugesagt worden ist, zu gewärtigen ist, sondern dass denn doch hoffentlich bald der Tag kommt, an welchem all dies in wirkliche Erfüllung geht.

Hohes Haus! Die Steuer, die Ihnen heute zur Annahme empfohlen wird, ist eine eminente Zwecksteuer im echten Sinne des Wortes. Dasjenige, was aus dieser Steuer, falls sie vom hohen Hause votirt wird, in die Staatscassen eingehen wird, wird wahrhaftig nicht die budgetäre Lage im Allgemeinen erleichtern, sondern das wird nur auf das Knappste, oder vielmehr nicht einmal in zureichender Weise dasjenige decken, was nach den bestehenden Intentionen für eine Reihe von Zwecken verwendet werden soll, die alle das hohe Haus durch seine Beschlüsse, vielfach durch geradezu einstimmige Beschlüsse gebilligt hat.

Gestatten Sie, dass ich eine ganz kleine Rechnung auch meinerseits vorlege: Der Reinertrag der Fahrkarteusteuer wird nach dem Ausschussberichte nach Abschlag des aufzuhebenden Fahrkartenstempels für die Gegenwart K 11,400.000 betragen. Dem stehen als Gegenposten gegenüber 2 Millionen infolge Aufhebung der Mautheu, dann 5 Millionen und etwa K 650.000 für die beabsichtigte Regulirung der Diurnisten im weitesten Sinne des Wortes, das heisst nicht blos der Diurnisten im engeren Sinne des Wortes, sondern auch verschiedener anderer Kategorien, die sich in ähnlicher rechtlicher und auch ökonomischer Stellung befinden: dann die Gesetze über die Erhöhung der Pensionen der Witwen und Peusionisten alten Styls, woran sich dann als nothwendiges Glied noch anreihen wird die Fürsorge für die in gleicher Lage befindlichen Angehörigen des Finanzwachstandes. Das wird in Summe etwa K 3,100.000 erfordern. Wenn Sie das alles summiren, so kommen Sie bereits auf mehr als K 10,700.000, so dass nur noch eine Spannung von etwa K 650.000 erübrigt. Nun hat seinerzeit das hohe Haus einen Entwurf votirt über eine sehr wesentliche Aufbesserung der Auscultantenbezüge. Ich sage sofort, dass es nicht möglich sein wird, diesen Entwurf in seiner Gänze durchzuführen, aber eine gewisse Massregel, nämlich die Creirung einer dritten höheren Adjutenstufe für solche adjutirte Staatsbedienstete, die eine gewisse Anzahl von Jahren im Dienste gestanden sind, wird einen weiteren Aufwand von einigen Hunderttausenden hervorrufen. Ich kann hier keine bestimmte Ziffer nennen, weil die Sache noch nicht formalisirt ist, und ehe Text und Umfang feststeht, ist natürlich eine Berechnung, auf deren kaufmännische Genauigkeit der verehrte unmittelbare Vorredner so grosses Gewicht legt, nicht gut möglich.

Was den gestern votirten Gesetzentwurf über die Grundsteuerabschreibuug anlangt, bezüglich dessen ich vom verehrten Herrn Vorredner auch um Auskünfte über die finanzielle Tragweite angegangen wurde, so ist es, wie schon seinerzeit im Ausschusse ausführlich erörtert wurde, nicht leicht möglich, eine absolut genaue Ziffer hiefür zu nennen, einerseits deshalb nicht, weil ja die Elementarschäden von Jahr zu Jahr nach dem Umfange, in welchem ungünstige Elementarereignisse auftreten, ungemein schwanken, dann aber auch deshalb, weil die wesentliche Tragweite des Gesetzentwurfes darauf beruht, dass bei einer gewissen Anzahl von Elementarschäden von zwei Bedingungen zur Gruudsteuerabschreibung, die im alten Gesetze statuirt waren, nämlich, dass der Schaden ein Viertel der Parcelle, aber auch ein Viertel des Erträgnisses, ich möchte sagen: des ganzen Wirthschaftskörpers umfasst, ein Moment gewissermassen nachgelassen werden soll, nämlich die Beziehung zwischen dem Erträgnisse uud dem Wirthschaftskörper. Nachdem es nun in dieser Beziehung keine völlig genaue Statistik gibt, insbesondere man nicht sagen kann, in welchem Verhältniss Wirthschaftskörper und Parcelle just bei denjenigen Entitäten stehen werden, die von derartigen Elementarschäden betroffen werden, so kann hier nur von einer beiläufigen Schätzung die Rede sein. Die Herren im Finanzministerium, welche sich fachmännisch mit diesen Angelegenheiten befasst haben, hätten den Belauf desjenigen Initiativantrages, welcher dem Steuerausschusse seinerzeit vorgelegen ist, auf ungefähr 3 Millionen jährlich geschätzt. In derjenigen Form, in welcher der betreffende Antrag gestern das Votum des hohen Hauses passirt hat, ist der erhöhte Kostenaufwand, der für die Finanzen aus der Annahme erwachsen wird, gegenüber dem ursprünglichen Initiativantrage verringert, dürfte aber immerhin noch den grösseren Theil des mit dem Initiativantrage verbundenen Aufwandes erfordern. Also mit jenen Cautellen, dass es sich hier nur um sehr approximative Schätzungen handelt, möchte ich den finanziellen Erfolg des gestern beschlossenen Gesetzes auf ungefähr 2 Millionen Kronen veranschlagen.

Wenn die verehrten Herren die Güte haben, diese Ziffern, rund zwei Millionen Kronen und einige Hunderttausend Kronen für die Schaffung einer höheren Adjutenstufe . . .

Abgeordneter Dr. Menger: Und die Verwendung für das Telephon ist ganz vergessen!

Finanzminister Dr. Ritter Böhm von Bawerk:

. . . Ich werde darauf noch zurückkommen; ich werde in einem späteren Theile meiner nunmehrigen Auseinandersetzungen auch diesen Punkt ausführlich besprechen.

Wenn nun die verehrten Herren dies dem Betrage von — ich glaube — K 650.000, entgegenhalten, der nach Vollziehung der früheren Subtraction noch übrig war, so finden Sie, dass zunächst für die Gegenwart in der That die Votirung der Fahrkartensteuer mit den geschilderten Auflagen eine Art Danaer-Geschenk ist, indem die Bilanz für den Moment eine passive ist. Nur der Umstand, welchen der geehrte Herr Vorredner hervorgehoben hat und den auch ich als einen vollkommen zutreffenden bezeichne, dass nämlich die Fahrkartensteuer eine Einnahme ist, welche im Laufe der Zeit einer Entwicklung fähig ist, während umgekehrt unter den Gegenposten zwar einige sind, die gleichfalls eine Entwicklung zeigen werden, andere dagegen, welche entweder stabil sind oder eine Schrumpfung zeigen werden, nur dieser Umstand ermöglicht es, dass die Bilanz zwischen der Einnahme aus der Fahrkartensteuer und den neuen darauf gestellten Ausgaben, die im Momente eine passive ist, successive sich wiederherstellen wird und finanziell die Wagschalen ins Gleichgewicht kommen werden.

Hohes Haus! Für die Frage, ob die verehrten Herren mit gutem Gewissen die ihnen heute zur Annahme vorgeschlagene Steuer votiren können, ist ja natürlich die Beantwortung einer Vorfrage nothwendig, welche schon von dem Herrn Berichterstatter gestreift, von einigen der anderen geehrten Herren Redner, die seither gesprochen haben, in sehr ausdrücklicher Weise erhoben wurde, das ist nämlich die Frage: Ist der Zustand unserer Staatsfinanzen ein derartiger, dass die Erfüllung aller der früher besprochenen, an sich gewiss der Realisirung würdigen Zwecke nicht auch ohne die Auferlegung einer neuen Steuer möglich gewesen wäre?

Ich begreife es vollständig, wenn sich die Herren auf den Standpunkt stellen: Falls die fraglichen Mehrauslagen aus dem laufenden Budget bestritten werden können, dann sehen wir nicht ein, weshalb wir eine neue Steuer votiren sollen. Zeigt es sich umgekehrt, dass jenes Mehrerforderniss aus dem laufenden Budget nicht bestritten werden kann, dann, glaube ich, ist die Position gerechtfertigt, welche sagt: man muss wählen, ob man die Zwecke wünscht oder nicht. Wünscht man die Zwecke, dann muss man auch die Mittel dazu votiren. Versagt man die Mittel, dann ist es eine selbstverständliche Sache, dass auch die Zwecke nicht erreicht werden können.

Nun, meine Herren, Sie wissen, ich habe bereits bei verschiedenen Gelegenheiten im Laufe der letzten Jahre mit Nachdruck den Standpunkt vertreten, dass unsere budgetäre Lage nicht derart beschaffen ist, dass wir aus den laufenden Mitteln so erhebliche neue Lasten ohne besondere Bedeckung auf unsere Staatswirthschaft übernehmen können. Ich darf ja nicht den Anspruch erheben, dass die verehrten Herren das einem Finanzminister ohneweiters glauben, wenn er es sagt, und bin gern bereit, auch den Beweis dafür anzutreten, der vielleicht umso nothwendiger ist, als mein verehrter unmittelbarer Herr Vorredner die gegentheilige Behauptung aufgestellt und in der Begründung seiner Behauptung einige, wie ich zugestehen muss, ganz höflich vorgebrachte, aber immerhin einige, sagen wir: meine Objectivität, wenn nicht sogar meine bona fides in Zweifel stellende Bemerkungen vorgebracht hat, indem er insbesondere über die Art und Weise, wie ich das Budget des laufenden und des vorigen Jahres verfasst und wie ich speciell einige gewisse in diesen Perioden vorgekommene Posten — wie er sich ausgedrückt hat — verschwiegen habe, gewisse kritische Bemerkungen machte. Nun, meine Herren, darin hat

der Herr Vorredner sicherlich recht: irgend ein mathematisch zwingender Beweis dafür, dass das heurige Budget einen bestimmten, für die bewussten Zwecke ausreichenden Betrag in sich nicht enthalte, kann im gegenwärtigen Augenblicke nicht geführt werden — das ist ja schon deshalb sicher, weil eben die heurige Wirthschaft zum ganz überwiegenden Theile in der Zukunft liegt und weil man mit zukünftigen Grössen im gegenwärtigen Augenblicke mit mathematischer Sicherheit nicht operiren kann. Wenn der geehrte Herr Vorredner hieran die allgemeine Bemerkung geknüpft hat, dass das Budget nicht ganz nach kaufmännischen Grundsätzen, nach den Grundsätzen einer kaufmännischen Bilanz verfasst sei, so möchte ich mir wohl gestatten dem entgegenzuhalten, dass meines Wissens die kaufmännischen Bilanzen und Rechnungen nach Ablauf des Wirthschaftsjahres gemacht werden und dass den genauen kaufmännischen Bilanzen, welche retrospectiv sind, in unserem Staatshaushalte ganz ähnliche exacte Aufschreibungen und Rechnungen, nämlich die Staatsrechnungsabschlüsse, entsprechen. Dagegen kann das Präliminare seiner Natur nach nicht auf denjenigen Grad kaufmännischer Exactheit Anspruch machen, welchen im kaufmännischen Leben die abgeschlossenen Bilanzen für sich in Anspruch nehmen können. Aber, hohes Haus, ich kann meinen Beweis antreten — es handelt sich da eigentlich um ein Beweisthema, auf welches ich aus anderen Gründen nicht mit besonderer Vorliebe eingehe, es wird sich gleich herausstellen, aus welchen Gründen nicht — und ich kann diesen Beweis stützen auf die Erfahrungen der Vergangenheit bis auf die allerjüngste Zeit herauf, nämlich darauf, wie die Rechnungsabschlüsse der der Gegenwart am nächsten stehenden Perioden aussehen. Auf die gewissen Ueberschüsse der vergangenen Jahre brauche ich kaum zurückzukommen, die verehrten Herren wissen — der Herr Abgeordnete Dr. Lecher hat heute die Ziffern wieder genannt — wir haben in einer gewissen Zeit sehr grosse Ueberschüsse gehabt: im Jahre 1897 haben dieselben das Maximum erreicht, seither sind sie gesunken, und zwar waren sie in den Jahren 1898 und 1899 schon kleiner, im Jahre 1900 schienen sie etwas grösser zu sein, waren aber reell auch kleiner. Ich will heute die Herren bezüglich des Ueberschusses des Jahres 1900 nicht neuerlich mit einer Darstellung langweilen, ich habe den Sachverhalt dem hohen Hause in einer Rede schon seinerzeit auseinandergesetzt, bevor der Rechnungsabschluss für das Jahr 1900 noch vorlag. Es wurden zwar nominell 50 Millionen Kronen Ueberschuss ausgewiesen, wenn man aber das gewisse dritte Semester Zolleinnahmen in Triest, dann die Widmungen aus älteren Cassabeständen abzieht, so resultirt für das Jahr 1900 ein reeller Ueberschuss von nur ungefähr 30 Millionen Kronen. Nun wird viel mehr als die Ergebnisse dieser älteren Vergangenheit begreiflicherweise die geehrten Herren das Ergebniss der jüngsten Zeit, d. i. des Jahres 1901, interessiren, welches, wie ich nebenbei bemerke, ein Wirthschaftsjahr betrifft, bezüglich dessen ich die Ehre hatte, das Präliminare dem hohen Hause seinerzeit zu überreichen. Nach einer vorläufigen Ziffer, die voraussichtlich noch eine gewisse mässige Correctur erfahren wird und die mir der Herr Präsident des Obersten Rechnungshofes vor ungefähr vierzehn Tagen zur Verfügung zu stellen die Güte hatte, dürfte sich aus der Gebahrung des Jahres 1901 ein formaler Ueberschuss im Betrage von etwa 11 Millionen Kronen ergeben.

Ich bemerke, die Ziffer steht noch nicht fest, sie wird jedenfalls bei der genauen Durchführung der Detailrechnungen eine gewisse Correctur — ob nach aufwärts oder nach abwärts, weiss ich nicht — erfahren.

Diese Ziffer von 11 Millionen Kronen muss aber leider eine weitere Correctur durch einen kleinen Commentar erfahren, welchen ich dem hohen Hause vortragen muss.

In diesen 11 Millionen Kronen Ueberschuss stecken nämlich erstens ein paar Millionen fremder Gelder; das Jahr 1901 hat nämlich, wie ich dem hohen Hause schon im vorigen Herbste auseinander zu setzen Gelegenheit hatte, in verschiedenen Einnahmszweigen, insbesondere bei den indirecten Abgaben einen recht bedeutenden Einnahmeausfall verzeichnet, es hat dagegen auf dem Gebiete der directen Besteuerung ausserordentlich günstige Ergebnisse aufgewiesen, und zwar vornehmlich infolgedessen, dass die Erwerbsteuer nach dem zweiten Hauptstücke, die im Jahre 1901 auf Grund der sehr günstigen Bilanzergebnisse des Jahres 1900 bemessen wurde, sehr grosse Ziffern aufwies. Infolge dessen wurden im Jahre 1901 ungefähr K 5,300.000 sogenannten Ueberschusses aus dem Finanzplan der Steuerreform erzielt, und nachdem dieser Ueberschuss, der zur Gänze in den Ergebnissen des Jahres 1901 enthalten ist, nach dem Finanzplan hälftig zwischen dem Staatsschatz und den Ländern getheilt werden muss, so ist dieses günstige Ergebniss von 11 Millionen Kronen des Jahres 1901 belastet mit der Verpflichtung des Staates, über die präliminirten 6 Millionen Kronen an Dotationen für die Landesfonds an letztere noch weitere etwa K 2,700.000 hinauszuzahlen. Ferner wurde im Laufe des vorigen Jahres nach dem Ergebniss des Finanzplanes der Steuerreform das Steuerpercent für die Actiengesellschaften für das Jahr 1901 von $10^1/_2$ auf $10^1/_{20}$ pCt. herabgesetzt; nachdem aber dieses Ergebniss erst um die Mitte des Jahres 1901 bekannt, publicirt und perfectionirt wurde, so kam es, dass im Laufe des Jahres 1901 von der Gesammtermässigung, die aus dieser Herabsetzung der Actiensteuer um 0·45 pCt. resultirt, nur etwa ein Drittel noch im Vorjahre selbst realisirt wurde, während ein Betrag von etwa K 1,300.000 seine nachträgliche Realisirung durch Abschreibungen, Gutschreibungen, Rückvergütungen erst im Laufe des heurigen Jahres finden wird.

In toto stecken daher in dem Mehrerträgniss der directen Personalsteuern, welches mit sehr grossen Summen zur Bildung jenes formalen Ueberschusses von 11 Millionen Kronen mitgewirkt hat, ungefähr 4 Millionen Kronen, welche aus diesem Mehrerträgnisse vom Staate wieder herauszugeben sind. Wir gelangen daher zu einem effectiven Ueberschusse von etwa 7 Millionen. Und nun kommt ein zweites: Dieser Ueberschuss im restlichen Betrage von 7 Millionen Kronen ist auch nur deshalb zur Entstehung gekommen, weil der Finanzminister im letzten Monate des vorigen Jahres, in dem Augenblick, als er seine Entschlüsse über die Begebung der Tilgungsrente fassen musste, nicht sicher war, ob, wenn er die Tilgungsrente in dem früheren und sonst üblichen Ausmasse begeben würde, nämlich in dem Ausmasse, dass nur so viel Tilgungsrente begeben wird, dass die aus der begebenen Summe resultirenden Passivzinsen nicht grösser sind als die Zinsen, welche aus dem zu tilgenden Capitale herrühren — dass er damals, sage ich, nicht sicher war, ob bei einer solchen restringirten Begebung der Tilgungsrente der Staatsrechnungsabschluss ohne Deficit abschliessen werde. Ich hatte gewiss triftige Gründe, ein solches Ergebniss jedenfalls zu vermeiden, erstens weil das Aufscheinen eines Deficits für unseren Staatscredit just nicht besonders angenehm und förderlich gewesen wäre, namentlich wenn man um die kritische Zeit gerade einen ziemlichen Posten Rente zu begeben hatte; zweitens auch deshalb, weil ich gerade um die damalige Zeit im Budget-Ausschusse des hohen Hauses über dringenden Wunsch, welcher — ich kann sagen — unanimirter geäussert worden ist, die Zusage gemacht hatte, dass für die Ausgestaltung des Telephonwesens aus dem anzuhoffenden Ueberschusse des Jahres 1901 eine Aufwendung von K 800.000 für das Jahr 1902 gemacht werden solle. Das hatte ich versprochen, und, meine Herren — ich weiss nicht, ob Sie das für eine üble oder eine gute Eigenschaft ansehen werden — ich musste mir sagen, wenn ich bei dieser Situation durch eine Beschränkung der Ziffer der zu emittirenden Tilgungsrente das Aufscheinen eines Ueberschusses gewissermassen selbst verhindere, so würde mir der Vorwurf gemacht werden können, dass ich mit einem solchen Versprechen die verehrten Herren, denen ich ein solches Versprechen machte, eigentlich gefoppt habe. Das wollte ich nicht, und darum habe ich mich damals, um das Entstehen eines Deficits auszuschliessen — es war mir in dem damaligen Zeitpunkte, im December, erst das Ergebniss der Einnahmen und Ausgaben bis October des Jahres bekannt — und um die Realisirung des gegebenen Versprechens der Aufwendung von K 800.000 für das Telephon sicherzustellen, entschlossen, Tilgungsrente nicht blos in jenem Betrage auszugeben, bei dessen Begebung keine Mehrbelastung des Staatsschatzes durch Zinsen stattfinden würde, sondern ich habe mich entschlossen, innerhalb der bestehenden gesetzlichen Ermächtigung bis an die äusserste Grenze zu gehen, wobei ich nicht leugnen kann, dass das Zinsenerforderniss gegenüber dem Vorjahre sich eigentlich gesteigert hat, so dass diese weitere Begebung eigentlich nicht als eine wünschenswerthe effective Einnahme des Staatsschatzes, sondern als eine solche Einnahme anzusehen ist, welche mit einer Verschlechterung der Zinsenbelastung der Lasten des Staates verbunden ist.

Wenn die verehrten Herren das rechnen, so werden Sie mit mir leider sagen müssen, nachdem aus dem formalen Ueberschusse des Jahres 1901 von ungefähr 11 Millionen Kronen 4 Millionen Kronen Hinauszahlungen auf dem Gebiete der directen Steuern zu leisten sind, und nachdem diesem Ueberschusse noch die Begebung von Tilgungsrente — ich habe früher vergessen die Ziffer zu nennen — von $9^1/_2$ Millionen Kronen gegenübersteht, für welchen Mehrbetrag das Zinsenerforderniss jetzt gestiegen ist, so ist dadurch ein Zustand entstanden, in welchem man von solchen Ueberschüssen nicht mehr sprechen kann, auf welche man irgend welche neue Lasten fundiren könnte, sondern ein Zustand, bei welchem man sagen kann, die Gebahrung des

Jahres 1901 ist eigentlich so beiläufig Null für Null aufgegangen, so genau aufgegangen, als sich ein derartiges Gleichgewicht in einem Staatshaushalte mit nahezu 1690 Millionen überhaupt einstellen kann. (Abg. Merunowicz: Was ist's mit dem Telephon?) Darauf werde ich noch zurückkommen; falls ich daran vergessen sollte, so bitte ich, mich daran zu mahnen.

Die 800.000 Kronen Telephonauslagen für das Jahr 1902 werden zweifellos aus diesem wenigstens formal vorhandenen Ueberschusse des Jahres 1901, den Bestimmungen des vom hohen Hause bereits beschlossenen Finanzgesetzes gemäss angewiesen werden. Worauf ich später noch zu sprechen kommen möchte, ist nicht die Frage der Ausgaben für das Telephon für das Jahr 1902, sondern für das Jahr 1903.

Und nun gestatten Sie mir, meine Herren, einen ganz kleinen Vergleich dessen, was das Wirthschaftsjahr 1901 nach eben diesen Darlegungen gebracht hat, mit demjenigen, was ich dem hohen Hause in verschiedenen Zeitpunkten des Jahres 1901 über das muthmassliche Ergebniss dieses Finanzjahres gesagt habe.

Ich habe im Februar des vorigen Jahres, als ich die Ehre hatte, das Budget zu überreichen, gesagt (liest): „Ich glaube die Verantwortung dafür übernehmen zu können, dass die Präliminirung eine reelle und solide ist, dass unter halbwegs normalen Verhältnissen, die man ja bei jeder Präliminirung im Auge haben muss, die präliminirten Einnahmen thatsächlich hereinkommen, dass sie bei positiv günstigem Stande der wirthschaftlichen Angelegenheiten vielleicht — hoffentlich — die Präliminaransätze sogar um etwas übersteigen werden, kurz, dass wir seinerzeit eine Schlussrechnung bekommen, welche nicht ungünstiger ist als das vorgelegte Präliminare.“ Gleichzeitig musste ich sagen, dass wir uns „den Luxus einer derart zurückhaltenden pessimistischen Einnahme-Präliminirung, welche eine sichere grosse Präliminar-Reserve in sich schliesst und zu solch ansehnlichen Gebahrungsüberschüssen führt, wie sie in der Vergangenheit durch eine Reihe von Jahren sich gezeigt haben, heute nicht mehr vergönnen können“.

Ich glaube, meine Herren, diese Ankündigung des Präliminares pro 1901 steht in recht genauem Einklange mit demjenigen, was die Schlussziffern erwiesen haben. Ich habe mich über dieses Thema noch ein zweitesmal ausgesprochen. Ich habe im October 1901, zu einer Zeit, als ich die Gebahrungsergebnisse bis Ende August 1901 kannte, in der 60. Sitzung vom 17. October 1901 dem hohen Hause gesagt: „Es werden die staatlichen Einnahmszweige in ihrer Totalität trotz jener vereinzelten Ausfälle, welche ich damals ausführlich besprochen habe, doch das Einnahmen-Präliminare erreichen und hoffentlich auch noch etwas übertreffen, so dass, wenn nicht die Schlussmonate des Jahres ganz unerwartete Ueberraschungen bringen, die zu gewärtigen aber eben gar kein Anlass vorliegt, auch die Schlussrechnung des heurigen Jahres zwar voraussichtlich kein glänzendes, aber wenigstens kein unerfreuliches Bild darbieten wird.“ Ich glaube, auch dieser Ausspruch ist gerechtfertigt worden.

Und wenn ich endlich im December die Chancen etwas ungünstig beurtheilte, in demjenigen Zeitpunkte, in welchem ich mich zur Begebung der ganzen gesetzlich gestatteten Tilgungsrente entschloss, so hatte ich auch damals allen Grund dazu. Es war nämlich, was ich damals noch nicht wissen konnte, speciell der Monat December ziemlich günstig, so dass der December gegenüber dem Vorjahre bei den directen und indirecten Steuern ein Plus von nahezu zehn Millionen Kronen ergab. Ich bringe das gewiss nicht aus Selbstgefälligkeit vor, gewiss nicht, um mich bei den verehrten Herren in das Licht eines guten wirthschaftlichen Wetterpropheten zu setzen, der dasjenige, was er im Februar und October voraussagte, Ende December ganz genau bestätigt findet, sondern — und das möchte ich doch gegenüber den Ausführungen des verehrten Herrn Vorredners betonen — ich bringe das vor, um dem hohen Hause die Ueberzeugung zu geben, dass, wenn ich vor diesem hohen Hause über ein Budget, das ich kannte, gesprochen habe, ich dem hohen Hause jedesmal die Sachlage gerade so dargestellt habe, wie ich selbst sie angesehen habe.

Ich hoffe, den Herren durch diesen Rückblick doch die Ueberzeugung beizubringen, dass ich weder schön, noch schwarz gefärbt, sondern dass ich mich jederzeit bemüht habe, die Dinge dem hohen Hause gerade so vorzuführen — ich kann nicht sagen, wie sie waren, und dafür bin ich auch nicht verantwortlich — sondern wie ich sie nach sorgfältiger Erwägung und Ueberlegung aller Umstände selbst ansehen musste.

Und da, muss ich sagen, ist heute rücksichtlich des Budgets per 1902, in dessen Ausführung wir stehen, meine Ueberzeugung die, dass auch dieses Budget per 1902 nicht die vom verehrten Herrn Vorredner gewünschten grossen latenten Reserven enthält, aus welchen sich etwa weitere 10 oder 15 Millionen herausbeuteln lassen würden.

Hohes Haus! Die gewissen Präliminar-Reserven, die in früheren Jahren sehr bedeutend waren, sind ja seither aufgebraucht worden — aus Gründen, über die ich mich ja schon ausführlich zu wiederholtenmalen verbreitet habe — weil eben die Anforderungen vielfach dringender und drängender wurden, weil eine Menge von Dingen zu bestreiten war, die nicht zurückgestellt werden konnten; und gerade das heurige Budget unterscheidet sich vom Budget per 1901 nicht in seinem Vortheile dadurch, dass es unter seinen Einnahmsposten die vom verehrten Herrn Vorredner allerdings in einer etwas anderen Tonart besprochene Einnahme von $16^1/_2$ Millionen Kronen Münzgewinn enthält. Darin hat der Herr Vorredner sicherlich recht, dass dieser Münzgewinn, der sich aus der Prägung unserer Theilmünzen ergibt, nichts gemein hat mit irgend welchen Finanzpraktiken, wie sie in mittelalterlichen Zeiten betrieben wurden, sondern dass er ein vollkommen legitimer, ein vollkommen ehrenhafter Gewinn ist. Aber, meine Herren, er ist eine ausserordentliche Einnahme, die in dieser Höhe nicht mehr wiederkehren wird.

Allerdings sind diese $16^1/_2$ Millionen noch nicht die ganze Einnahme, die der Staat aus dieser Quelle ziehen wird; ich rechne auch darauf, dass im nächsten Jahre noch eine halbwegs ansehnliche, in künftigen Jahren eine rasch abnehmende Post aus diesem Titel zur Verfügung stehen wird, aber, meine Herren, es ist eine Einnahme, die rasch ausgeschöpft sein wird und die gar nicht geeignet ist, um auf sie dauernde, ständige Lasten zu fundiren. Es ist ganz richtig, es waren schon zu Anfang des heurigen Jahres $19^1/_2$ Millionen Münzgewinn erzielt, wovon nur $16^1/_2$ Millionon im Budget verrechnet wurden; restiren daher 3 Millionen, es restiren ferner einige Millionen aus der Prägung der Fünf-Kronen-Stücke, und es kommen noch einige weitere Millionen aus demjenigen Münzgewinn hinzu, der aus der weiteren Inverkehrsetzuug unserer Theilmünzen in der seither verstrichenen Zeit sich ergeben hat. Aber das gibt schon für das nächste Jahr eine Ziffer, die ganz erheblich kleiner sein wird als diejenige, die wir im heurigen Jahre gehabt haben, und für das zweitnächste und die folgenden Jahre wird es nur mehr tropfen, nicht mehr reguen.

Falls es die verehrten Herren interessirt und ich nach $4^1/_2$ Uhr noch ein paar solcher Details anführen darf, möchte ich darauf aufmerksam machen, dass der Verkehr unserer Theilmünzen ja nur in der ersten Zeit ihrer Ausprägungen, so lange der Verkehr mit Theilmünzen noch nicht gesättigt war, so verhältnissmässig rasch aufgenommen hat, dass aber das Tempo der Aufnahme jetzt, wo die Sättigung erreicht ist, in ganz plötzlicher Abnahme begriffen ist. Ich kann den Herren mittheilen, dass während im Jahre 1900 30·7 Millionen Kronen an Theilmünzen in den Verkehr abgeströmt sind, im Jahre 1901 diese Ziffer nur mehr 8·1 Millionen Kronen betragen hat und dass in den ersten fünf Monaten des Jahres 1902 nur mehr K 814.000, also keine Million mehr, in den Verkehr übergegangen sind, während — und jetzt kommt eine Gegenpost — in der Zwischenzeit die Vorräthe an Theilmünzen bei der österreichisch-ungarischen Bank, die bekanntlich seit einiger Zeit den Verwechslungsdienst für den Staat übernommen hat, in einem rapiden Anwachsen begriffen sind. Während zum Beispiele diese Vorräthe am Ende des ersten Quartals des Jahres 1901 K 14,177.000, am Ende des zweiten Quartals K 16,400.000, am Ende des dritten Quartals K 13,600.000, am Ende des vierten Quartals K 21,200.000 betrugen, wurden sie Ende Mai 1902 mit 39 Millionen Kronen ausgewiesen. Sie sehen also, dass in diesem Zwischenreservoir sich sehr viele Theilmünzen aufgestapelt haben, welche, wenn im Verkehre wieder ein Bedarf entsteht, aus diesem Zwischenreservoir zuerst wieder genommen werden müssen, so dass für lange Zeit nicht irgend welcher wesentlicher Appell an diejenigen Theilmünzen-Quantitäten gestellt werden wird, welche in der Centralverwaltung des Staates sich befinden. Aus diesem Grunde wird es mit der Realisirung des weiteren Münzgewinnes, welcher aus dem in unserem Währungsgesetze contingentirten Quantum an Theilmünzen hervorgehen kann, seine äusserst langsamen Wege haben, und es wäre, glaube ich, vollkommen verfehlt, wenn man darauf rechnen würde, aus dieser absolut schon sehr rasch versiegenden Quelle durch längere Zeit noch irgend einen ständigen Beitrag zu unseren Staatseinnahmen zu haben.

Pro domo wird mir das hohe Haus gestatten, vielleicht eine ganz kleine Bemerkung einer einzelnen Bemerkung des verehrten Herrn unmittelbaren Vorredners noch gegenüberzustellen.

Wenn der verehrte Herr Vorredner mir den Vorwurf gemacht hat, dass ich den fünfjährigen Südbahn-Kaufschilling und einen höheren Antheil des Staates an dem Gewinne der Geschäfte der österreichisch-ungarischen Bank per 1900 nicht rechtzeitig in das Budget per 1901 eingestellt habe, indem, obwohl im Jänner 1901 schon die Ziffer des Bankgewinnes, bezw. des Staatsantheiles am Bankgewinne bekannt gewesen sei, trotzdem im Februar 1901 noch eine zu geringe Ziffer ausgewiesen wurde, so muss ich gestehen, dass mich gerade dieser Einwurf von Seiten des in budgetären Dingen ja gewiss so ausgezeichnet erfahrenen Herrn Vorredners sehr gewundert hat.

Der verehrte Herr Vorredner muss sich doch selbst gegenwärtig halten, dass man, falls eine Reichsrathssession anfangs Februar eines Jahres beginnt, das Budget erst im Februar zwar einbringen kann, dass es aber schon lange vorher fertig sein muss. Der Wirthschaftsplan für 1901 musste ja natürlich in allen seinen Details schon vor dem Anfange des Jahres 1901 festgestellt sein, und der verehrte Herr Vorredner wird zugeben, dass es ein technisch geradezu unmöglicher Vorgang wäre, ein Budget gewissermassen von Tag zu Tag nachträglich zu berichtigen, je nachdem mit der fortschreitenden Erkenntniss aller jener Prämissen, auf welche sich der Staatsvoranschlag aufbaut, in der Zwischenzeit die eine oder die andere Ziffer in ihrer Richtigkeit sich ändert. Wollte man so vorgehen, so könnte man ja eigentlich niemals zu einem abschliessenden Staatsvoranschlage kommen, weil nicht ein Tag vergeht, an welchem man nicht die Erfahrung macht, dass irgend eine Ziffer des ursprünglichen Präliminares, sei es auf der Einnahmen-, sei es auf der Ausgabenseite, den ursprünglichen Voraussetzungen nicht mehr entspricht.

Ich glaube also den von mir angetretenen Beweis, dass nach menschlichem Wissen unser Budget einen Spielraum für die heute in Frage stehenden Zwecke nicht mehr enthält, so erbracht zu haben, als sich nur immer ein derartiger Beweis erbringen lässt.

Und nun möchte ich mit ein paar Worten noch auf ein anderes Thema eingehen — ich werde sehr kurz sein — bezüglich dessen ja ein gewisses Monitum an mich gerichtet worden ist, nämlich auf die Frage der thatsächlichen Erfüllung, der thatsächlichen Realisirung derjenigen Zwecke, für welche von diesem hohen Hause die Votirung der neuen Steuer in Anspruch genommen wird.

Ich kann in dieser Beziehung darauf hinweisen, dass der erste Zweck, die Aufhebung der Mauthen, schon von diesem hohen Hause und seit kürzester Zeit auch von dem hohen Herrenhause in legislative Behandlung genommen worden ist, und ich erkläre, gerade so, wie ich es schon im Voraus erklärt habe, dass die Regierung im Falle der Votirung der Fahrkartensteuer-Vorlage nicht versäumen wird, auch für die thatsächliche Realisirung der Aufhebung der Mauthen einzutreten.

Es ist möglich, es ist wahrscheinlich, dass bei Gelegenheit der Debatte über dieses Gesetz der Antrag gestellt werden wird, diesen inneren Zusammenhang, dieses Junctim auch formell zum Ausdrucke zu bringen, etwa in dem Wirksamkeits-Paragraphen der Fahrkartensteuer-Vorlage. Ich erkläre, dass ich gegen einen derartigen Antrag nicht das Mindeste einzuwenden hätte.

Was die Witwen und Pensionisten alten Styls anbelangt, so hat die betreffende Gesetzesvorlage gleichfalls das hohe Haus passirt. Ich stehe nicht an zu erklären, dass ebenso die Regierung, was an ihr liegt, thun wird, um im Falle der Annahme der Fahrkartensteuer-Vorlage auch diesem Gesetze zu seiner Perfection zu verhelfen.

Analoges gilt von dem Gesetze über die Grundsteuer-Abschreibungen. Die Regierung ist mit oder ohne formelles Junctim bereit und entschlossen, falls — ich muss in diesem Augenblicke immer noch hypothetisch sprechen — die Fahrkartensteuer-Vorlage aus den Berathungen des hohen Hauses affirmativ hervorgeht, und zwar so hervorgeht, dass sie das präliminirte Ergebniss zu bringen imstande ist, auch dieses Grundsteuergesetz spätestens mit demjenigen Zeitpunkte, in welchem eben diese Bedeckung für die Regierung zu fliessen beginnen wird, zur Perfectionirung gelangen zu lassen.

Abg. Włazowski: Ohne Junctim?

Finanzminister Dr. Ritter Böhm von Bawerk:

Ich habe auch gegen ein Junctim nichts.

Was die Auscultanten anbelangt, so hatte ich die Ehre, schon früher zu sagen, dass die Regierung zwar nicht in der Lage ist, dem diesen Gegenstand betreffenden Gesetzentwurf, der in diesem Hause vor einigen Monaten beschlossen wurde, in seiner unveränderten Gestaltung ihre weitere Unterstützung zu verleihen. Die Regierung ist jedoch auch in dieser Frage bereit und entschlossen, eine Vorsorge für die hier in Frage kommenden angehenden Beamten in der Art zu treffen, dass eine dritte höhere Adjutumsstufe geschaffen werden soll, welche den betreffenden Personen nach einer gewissen Dienstzeit zukommen würde.

Jetzt komme ich auf die Diurnisten, Executoren und die verwandten Diensteskategorien. Nun, meine Herren, in dieser Beziehung ist ein legislatives Junctim, ein gesetzestechnisches Junctim aus einem gewissen formalen Grunde nicht leicht möglich, weil nämlich die Diurnistenfrage aus Gründen, die ich vor einigen Monaten ausführlich auseinanderzusetzen die Ehre hatte, wegen des gewissen Conflictes mit dem Certificatistengesetze nicht gut in Gesetzesform geregelt werden kann, sondern im Verordnungswege geregelt werden muss.

Und da bitte ich um die Erlaubniss zu einer ganz kleinen Abschweifung. Ich möchte den Herrn Vorredner auch darüber beruhigen, dass, wenn auch die Diurnistenfrage im Verordnungswege geregelt werden wird, die Folge nicht bloss eine Aufbesserung der Bezüge, sondern auch eine wesentliche Veränderung des Verhältnisses, in welchem die Betreffenden zum Staate stehen, sein wird, und es wird insbesondere der Zusammenhang der Diurnisten mit der sogenannten Pauschalwirthschaft der Aemter der unteren Instanzen bei dieser Gelegenheit gelöst werden. Ich glaube aber, dass ein Junctim in derselben Art wie bei den übrigen hier in Betracht kommenden Zwecken auch den betreffenden Kreisen nicht einmal sehr erwünscht wäre. Wenn nämlich in der Vollzugsclausel in Bezug auf den Wirksamkeitsbeginn ein Junctim bestände, so wäre die Folge die, dass die Regelung der Diurnistenfrage nicht vor dem Wirksamkeitsbeginne des Fahrkartensteuergesetzes, welches, falls es gleichzeitig mit der Aufhebung der Mauthen in Wirksamkeit treten soll, nicht vor dem 1. Jänner 1903 in Wirksamkeit treten kann, also nicht vor dem 1. Jänner 1903 stattfinden könnte, während die Regierung die Absicht hat, die Diurnisten nicht länger warten zu lassen, als es unumgänglich nothwendig ist. (Abg. Prochazka: Mit 1. Juli!) Der 1. Juli ist eine technische Unmöglichkeit (Abg. Glöckner: Es geht schon, wenn man will!), es ist eine technische Unmöglichkeit, aber ich bitte, versichert zu sein, dass ich hier nicht aus irgend einer, sagen wir finanziellen Engherzigkeit von weiteren Terminen spreche, sondern da sind auch alle übrigen Ressorts betheiligt. Es ist einfach technisch nicht möglich, aber ich gebe die Versicherung, dass diese Sache so früh ins Werk gesetzt wird, als es technisch möglich ist. Ich habe die feste Zuversicht, dass vom 1. August ab die erhöhten Diurnistenbezüge werden flüssig gemacht werden können.

Die Mittel dazu beabsichtige ich dann im Herbste vom hohen Hause zu beanspruchen, bei welcher Gelegenheit ich auch dem hohen Hause eine Vorlage über die wiederholt besprochene Verwendung der Gebahrungsüberschüsse des Jahres 1901 unterbreiten werde.

Hohes Haus! Nicht im Interesse der Regierung, nicht im Interesse der Finanzverwaltung, sondern im Interesse derjenigen edlen und wichtigen Zwecke, welche aus dem Erträgnisse der projectirten Steuer realisirt werden sollen, bitte ich das hohe Haus um Annahme der Vorlage. Was das Telephon anbelangt, so erlaube ich mir Folgendes noch hinzuzufügen: Ich habe seinerzeit, als im Steuerausschusse die Rede davon war, dass auch das Telephon eine Art Hypothek auf das Erträgniss der Fahrkartensteuer erlangen soll, meinerseits erklärt, dass ich keinerlei Einwendungen dagegen erheben würde, dass aus dem nach Bedeckung der übrigen Verwendungszwecke erübrigenden Mehrerträgnisse das Telephon in vorzugsweise Berücksichtigung gezogen würde. Nun sind die legalen Hypotheken durch neue, nicht blos von dem Wunsche eines Ausschusses des hohen Hauses, sondern durch Beschlüsse, und zwar überwiegend einstimmige Beschlüsse des hohen Hauses votirte Vorlagen vermehrt worden. Würde ich daher ganz buchstäblich bei meinen damaligen Erklärungen im Steuerausschusse bleiben, so würde das Telephonwesen wahrscheinlich auf eine sehr unwirksame Priorität gesetzt werden und würde aus einer derartigen Zusage wahrscheinlich keinerlei praktischen Nutzen haben. Ich möchte nun heute erwähnen, dass ich die Absicht habe, für eine weitere Förderung des Telephonwesens zunächst im Jahre 1903 in der Art die Vorsorge zu treffen, dass aus den dem hohen Hause noch mittelst einer besonderen Verwendungsvorlage seinerzeit vor Augen zu führenden Gebahrungsüberschüssen des Jahres 1901 ein gewisser Betrag dem Zwecke des Telephonwesens zugeführt wird. Ueber den Betrag kann ich mich im Augenblicke umsoweniger aussprechen, als einerseits die ziffernmässige Höhe des Gebahrungsüberschusses pro 1901 noch nicht feststeht, anderer-

seits auch noch nicht vollends feststeht, was für anderweitige Ansprüche auf diesen Gebahrungsüberschuss nach budgetären Grundsätzen erhoben werden, indem die Diurnisten ja gewiss mit diesen Ansprüchen eine noch frühere Hypothek in dieser Beziehung haben.

Abg. Fresl bemerkt, dass durch die in Verhandlung stehende Vorlage den Armen wieder von Armen etwas gegeben werden soll. Er begreife nicht, was die Verbesserung der Lage der Diurnisten mit der Fahrkartensteuer zu thun habe. Er glaube nicht dem Finanzminister, dass es nicht möglich sei, im jetzigen und auch im nächsten Budget einen Spielraum zu finden zur Bedeckung der Ausgaben im Betrage von 11 Millionen Kronen. Wenn der gute Wille da wäre, könnte dies alles schon durchgeführt sein. Redner empfiehlt eine progressive Einkommensteuer und wünscht, dass jeder, der keine Einkommensteuer zahlt, auch von der Fahrkartensteuer befreit sein soll. Zu diesem Zwecke sollten Legitimationen ausgegeben werden. Es sollte im Gesetze bestimmt werden, dass die Regierung gebunden ist, das Erträgniss der Fahrkartensteuer nur zu den vom Hause gewünschten Zwecken zu verwenden. Die Ueberschüsse müssten auf Grund neuer Gesetze zu Gunsten des ärmsten Theiles der fahrenden Bevölkerung verwendet werden. Wenn die Fahrkartensteuer nicht die nothwendige Summe ergeben sollte, sollten zwei Drittel dieses Abganges die erste und ein Drittel durch die zweite Classe gedeckt werden. Redner schliesst mit der Erklärung, dass er die Vorlage als eine Belastung der armen Bevölkerung betrachte.

Abg. Dr. Pommer erklärt, das die Fahrkartensteuer eine empfindliche und unbequeme Belastung des Volkes bilde, wodurch diese Steuer zu einer unpopulären werde. Auf die Frage, ob durch diese Vorlage die vom Hause gewünschten Zwecke erreicht werden, habe die Regierung nur theilweise eine befriedigende Aufklärung gegeben. Unbefriedigend sei die Erklärung des Finanzministers, betreffend die Lage der Auscultanten. Durch die Einführung einer dritten neuen Adjutenstufe werde nichts erreicht. Noch schlimmer seien die Diurnisten weggekommen. Auch was die Ausgestaltung des Telephonnetzes anbelangt, sei die Erklärung des Finanzministers durchaus keine befriedigende.

Redner richtet an den Finanzminister die Frage, ob die Regierung im Ernste gewillt ist, das Los der Diurnisten wahrhaft und nicht nur zum Scheine zu verbessern und wie sie dies erreichen will. Der Minister habe heute, wie seinerzeit bereits auf die Schwierigkeiten infolge des Certificatistengesetzes hingewiesen und noch immer denselben ablehnenden Standpunkt eingenommen. Das Haus habe sich trotz des ablehnenden Standpunktes der Regierung für den Gesetzgebungs- und nicht für den Verordnungsweg entschieden. So lange die Regierung sich in solchen Fragen ablehnend verhält, habe der Parlamentarismus und die constitutionellen Einrichtungen Werth für die Regierung, aber nicht für das Volk.

Redner gibt schliesslich seinem Bedauern Ausdruck, dass sich die Regierung nicht entschliessen konnte, ihren Willen unter den Willen des Hauses zu beugen und richtet nochmals an den Finanzminister die Frage, wie er im Verordnungswege die Stellung der Diurnisten regeln will.

Abg. Mazorana bemängelt es, dass im Gesetze die Verwendung des Erträgnisses in keiner Weise sichergestellt sei, kündigt diesbezüglich für die Specialdebatte einen Antrag an und stellt eine Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, in die zur Regelung der Diurnistenbezüge zu erlassende Verordnung eine Bestimmung aufzunehmen, durch welche den zur Waffenübung einberufenen Diurnisten, vorzugsweise den verheirateten, der Fortbezug des Taggeldes zugesichert wird.

Auf Antrag des Abg. Treuinfels wird die Debatte geschlossen.

Die Wahl der Generalredner wird in der nächsten Sitzung vorgenommen werden.

Die Verhandlung wird sodann abgebrochen.

In der 154. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. Juni wurde seitens der Herren Abgeordneten König und Genossen ein Antrag eingebracht, betreffend die Einführung einer geänderten Zoneneintheilung beim Personenverkehre der k. k. Staatsbahnen.

In derselben Sitzung wurden an den Herrn Eisenbahnminister seitens der Herren Abgeordneten Fresl und Genossen Interpellationen gerichtet, betreffend die Behandlung der Arbeiter bei der k. k. Staatsbahn in Pilsen.

Wasserstrassen-Beirath.

Am 12. Juni fand eine Sitzung des technischen Ausschusses des Wasserstrassen-Beirathes unter dem Vorsitze des Reichsraths- und Landtagsabgeordneten Kaftan statt. Die auf die Tagesordnung gestellten Gegenstände betrafen: Die Hauptabmessungen der in Betracht zu ziehenden Maximal-Schiffskörper für Canäle und die zu canalisirenden Flussläufe, die lichte Höhe unter den die Wasserstrassen übersetzenden Objecten, Normalprofile für Canäle und zu canalisirende Flussläufe, Schleusen, bezw. Trogdimensionen; ferner die Bemessung der Brückencanäle in Stein und Eisen, die lichte Weite der die Canäle übersetzenden Brücken und endlich principielle Fragen bezüglich einer Preisausschreibung für ein mechanisches Hebewerk auf geneigter Ebene. Sämmtliche Fragen und Anträge wurden einer eingehenden Besprechung unterzogen und sodann auf Antrag des Herrn Oberbaurathes Kaiser einem Subcomité, bestehend aus den Herren Oberbaurath Berger, kaiserlichen Rath Křižek, Oberbaurath R. Kaiser und Hofrath Ritter von Schön, zur Berathung und Berichterstattung überwiesen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Project für ein Stockgeleise in der Hadikgasse: Anberaumung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Projectes für die Herstellung eines Stockgeleises der Wiener elektrischen Strassenbahnen in der Hadikgasse nächst der Kaiser Franz-Josefsbrücke in Hietzing die Trassenrevision und politische Begehung für Dienstag den 24. Juni 1902 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am bezeichneten Tage um 9½ Uhr Vormittags bei dem der Hadikgasse zugekehrten Eingange der Kaiser Franz Josefsbrücke in Hietzing. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereiconcipist von Zepharovich betraut.

[E.-M.-Z. 25.723.]

— (Detailprojecte mehrerer neu zu erbauenden Linien und Theilstrecken von Linien: Anberaumung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums die Trassenrevision, Stationscommission und politische Begehung rücksichtlich der vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Detailprojecte für eine Reihe neuer concessionirter Linien der Wiener elektrischen Strassenbahnen, und zwar:

1. Für die Linie (Nr. 67 der Consessionsurkunde) vom Stubenring durch die Marxergasse bis zur Rasumofskygasse, und

2. für die Theilstrecke von der Ausstellungsstrasse bis zur Engerthstrasse der Linie (Nr. 58 der Concessionsurkunde) von der Kronprinz Rudolfstrasse durch die Engerthstrasse bis zu den Kasernen nebst Anschluss an die Ausstellungsstrasse für Montag den 16. Juni 1902, ferner

3. für die Linie (Nr. 63 der Concessionsurkunde) vom protestantischen Friedhofe in der Triesterstrasse bis zum Kaiser Franz-Josef-Spital für Dienstag den 17. Juni 1902, ferner

4. für die Theilstrecke von der Wernhardtstrasse bis zur Thaliastrasse durch die Maroldingergasse der Linie (Nr. 70 der Concessionsurkunde) von der Linzerstrasse durch die Reinlgasse, Breitenseerstrasse, Kendlerstrasse, Huttenstrasse und Enenkelstrasse bis zur Thaliastrasse, wobei die aufzulassende Endstrecke in der Enenkelstrasse durch jene in der Maroldingerstrasse ersetzt erscheint,

5. für die Theilstrecke von der verlängerten Burggasse, bezw. dem Lerchenfelder Gürtel durch die Gablenzgasse, Neumayrgasse, Herbststrasse bis zur Panikengasse der Linie (Nr. 68 der Concessionsurkunde) von der Kaiserstrasse durch die verlängerte Burggasse über den Lerchenfelder Gürtel durch die Herbststrasse oder Gablenzgasse bis zum Wilhelminenspital, und

6. für die Theilstrecke von der Herbststrasse durch die Panikengasse in die Fesztgasse der Linie (Nr. 83 der Concessionsurkunde) von der Herbststrasse durch die Panikengasse in die Fesztgasse bis zur Ottakringer Hauptstrasse für Donnerstag den 19. Juni 1902, und endlich

7. für die Linie (Nr. 55 der Concessionsurkunde) von der Kaiserstrasse durch die Stollgasse und die Felberstrasse bis zur Linzerstrasse für Freitag den 20. Juni 1902 anberaumt.

Die Verhandlungstheilnehmer versammeln sich an jedem der bezeichneten Tage um 9½ Uhr Vormittags, und zwar am 16. Juni an der Einmündung der Marxergasse in den Stubenring bei dem k. k. Kunstgewerbe-Museum, am 17. Juni bei der Ein-

mündung der Gudrunstrasse in die Triesterstrasse nächst dem Südbahnviaducte, am 19. Juni beim Betriebsbahnhofe der städtischen Strassenbahnen in der Maroldingergasse und am 20. Juni bei der Einmündung der Stollgasse in die Kaiserstrasse. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Ludwig von Schneller betraut. [E.-M.-Z. 24.422.]

Projectirte Bahn niederer Ordnung mit elektrischem Betriebe von Schwechat nach Liesing. (Generelles Project für die Theilstrecke Schwechat—Leopoldsdorf: Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des Ergebnisses der am 3. September 1901 durchgeführten Trassenrevision bezüglich der Theilstrecke Schwechat—Leopoldsdorf der von Josef Tauber, diplomirter Ingenieur in Wien, projectirten Bahn niederer Ordnung mit elektrischem Betriebe von Schwechat nach Liesing hat das k. k. Eisenbahnministerium unterm 10. Juni 1902 vorläufig nur die Trassenführung der Theilstrecke von Schwechat bis Maria Lanzendorf der gegenständlichen Projectslinie als Grundlage für die eventuelle Aufstellung des Detailprojectes genehmigt. [E.-M.-Z. 48.243 ex 1901.]

Krakauer elektrische Strassenbahnen. (Linie Rynek—Jordan-Park: Project fur die Reconstruction der Rudawabrücke.) Das von der Direction der Krakauer Tramway-Gesellschaft vorgelegte Project für die Reconstruction der Rudawabrücke im Zuge der Linie Rynek—Jordan-Park der Krakauer elektrischen Strassenbahnen, welches durch eine nachträglich beigebrachte Skizze, betreffend die Befestigung und Lagerung der Schiene, ergänzt worden ist, wurde vom k. k. Eisenbahnministerium unter Vorschreibung gewisser Aenderungen genehmigt. [E.-M.-Z. 18.527.]

Localbahn Stammersdorf-Auersthal. (Project für die Unterfahrung der Bahnlinie Wien—Brünn in km 26·690.) Das vom Verwaltungsrathe der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft namens des Niederösterreichischen Landes-Eisenbahnamtes vorgelegte Project für die Mauerwerks- und Eisenconstructionsanlage der in km 11·8/9 der Localbahn Stammersdorf-Auersthal auszuführenden Unterfahrung der gesellschaftlichen Bahnlinie Wien—Brünn in km 26·690 wurde vom k. k. Eisenbahnministerium unter Vorschreibung gewisser Bedingungen genehmigt. [E.-M.-Z. 23.491.]

Localbahn Stammersdorf-Auersthal. (Pläne für die Stationen und Haltestellen.) Die vom niederösterreichischen Landes-Eisenbahnamte vorgelegten, mit der Einverständnisserklärung der betriebführenden Verwaltung versehenen Pläne für die Stationen und Haltestellen auf der im Bau befindlichen Localbahn Stammersdorf-Auersthal wurden vom k. k. Eisenbahnministerium unter Vorschreibung gewisser Bedingungen genehmigt. [E.-M.-Z. 15.169.]

Localbahn Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf. (Detailconstructionspläne für die Bogenweichen und Drehscheiben in km 0·3/5 und in der Station Heinersdorf.) Die von der Bezirksvertretung in Friedland gemeinschaftlich mit der Bauabtheilung Herrmann Bachstein vorgelegten Detailconstructionspläne für die Bogenweichen der Zugförderungsanlage in km 0·3/5 der im Bau befindlichen Localbahn Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf, sowie für die Drehscheiben derselben Anlage und in der Station Heinersdorf der genannten Bahnlinie wurden vom k. k. Eisenbahnministerium zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 15.739.]

Localbahn Radonitz-Duppau (Kaadner Localbahnen). (Vorlage des Variantenprojectes der Theilstrecke km 2·3—2·8/9; Anordnung der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 11. Juni 1902 die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, rücksichtlich des vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Detailprojectes einer Variante der Theilstrecke km 2·3—2·8/9 der im Baue befindlichen Localbahnlinie Radonitz—Duppau (Kaadner Localbahnen) die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei in Prag ermächtigt, für das gegenständliche Variantenproject bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums an den Vertreter des Landesausschusses ex commissione zu ertheilen und den in Rechtskraft stehenden Bauconsens für die correspondirende Theilstrecke des ursprünglichen Projectes ausser Kraft zu setzen. [E.-M.-Z. 25.838.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahn Gmünd-Gross Gerungs. (Abänderung des Namens der Station „Steinbach" in „Steinbach-Gross Pertholz".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Namen der Station „Steinbach" der Localbahn Gmünd-Gross Gerungs in „Steinbach-Gross Pertholz" abgeändert. [E.-M.-Z. 24.428/20.]

Ausland.

Baden. (Wohlfahrtseinrichtungen bei den Staatseisenbahnen.) Im Jahre 1899 hat die badische Staatseisenbahn-Verwaltung in dem grossen, ferne von der Stadt gelegenen Centralgüterbahnhof Mannheim auf Wunsch des Personales eine Dienstcantine eingerichtet, welche von den Beamten und Arbeitern der Güterverwaltung Mannheim zugleich mit einem von ihnen mit Genehmigung der General-Direction schon vor Jahren daselbst begonnenen Waarenvertheilungsgeschäft unter eigener Leitung und eigenem Risico geschäftsmässig betrieben wird. Eine Miethe für die Räume wird nicht erhoben; die Betriebskosten werden aus den Geschäftsüberschüssen gedeckt. Beide Betriebe unterstehen einer gemeinschaftlichen Commission von Beamten und Arbeitern, die ihre Aemter als Ehrenämter versehen. Die eigentlichen Geschäfte besorgen ein Betriebsleiter, ein Cantinenwirth und die erforderlichen Hilfsarbeiter (bisherige Eisenbahnbedienstete) gegen volle Vergütung. Während die Dienstcantine dem Eisenbahnpersonale es ermöglicht, in den Vesperpausen ohne Zeitverlust bequem und billig Speisen, Getränke und andere Genussmittel — Bier (offen und in Flaschen), Kaffee, Sodawasser, Limonade, Wurst, Backwaaren, Käse, marinirte Fische, Gurken, Cigarren, Kautabak — sich zu beschaffen, bietet das Waarenvertheilungsgeschäft den im Centralgüterbahnhof auf der sogenannten Colonie der Neckarspitze sehr zahlreich in Dienstwohnungen untergebrachten Beamten- und Arbeiterfamilien Gelegenheit, sämmtliche Arten von Colonialwaaren (auch Flaschenweine) zum Selbstkostenpreise, also wesentlich billiger, als in den öffentlichen Geschäften, zu beziehen. Auch die in den Dienstwohnungen im Personenbahnhofe und die in der Stadt wohnenden Eisenbahnerfamilien machen von der billigen Bezugsquelle den ausgiebigsten Gebrauch. Zur Bereitung von Kaffee, Sodawasser und Limonade sind eigene Maschinen vorhanden. Im Jahre 1901 betrug der Gesammtumsatz in der Cantine Mk. 72.000 und im Waarenvertheilungsgeschäft Mk. 121.000. Der Kaffee, ein halbes Liter mit Milch und Zucker zu 5 Pfg. und ohne Milch zu 4 Pfg., wird etwas unter dem Selbstkostenpreise abgegeben, um den Bierverbrauch einzuschränken.

Eine gleiche Dienstcantine hat die badische Staatseisenbahn-Verwaltung im Juni 1901 auch in dem sehr ausgedehnten und ausserhalb der Stadt gelegenen Rangirbahnhof Karlsruhe eingerichtet, deren Betrieb ebenfalls wie in Mannheim von den Beamten und Arbeitern übernommen wurde. Sie befindet sich im westlichen Theile des Bahnhofes. Da der Bahnhof sehr lang ist, so wurde vom 1. Jänner 1902 ab auch die im östlichen Theile gelegene bisherige Bahnhofwirthschaft, nachdem dem Wirthe gekündigt worden war, dem Personale zur Errichtung einer zweiten Cantine überlassen. Letztere befindet sich im 1. Stock des Gebäudes, der von der Verwaltung miethsfrei zur Verfügung gestellt wurde, während im 2. Stock der Cantinenwirth gegen Miethzins wohnt. Zwei im 2. Stock noch übrig gebliebene Zimmer wurden als Lesezimmer für das Personal eingerichtet. In dieser Cantine werden auch warme Speisen zum Selbstkostenpreise verabfolgt, damit das Nachts im Rangirbahnhof ankommende und dort übernachtende auswärtige Zugpersonal sich zur Einnahme einer Mahlzeit nicht mehr in die Stadt hincin zu begeben braucht. Beide Cantinen erfreuen sich einer starken Benützung.

In der Eisenbahnhauptwerkstätte in Karlsruhe hat die Verwaltung im letzten Jahre einen Kaffeeapparat aufgestellt und lässt an heissen Sommertagen, um die am Feuer beschäftigten Arbeiter vom übermässigen Genuss von Bier und Wasser zur Stillung des Durstes abzuhalten, gleich wie in grösseren privaten Fabriken an die Schmiedearbeiter Kaffee unentgeltlich verabfolgen.

Da sich der im Jahre 1899 für die auf Station Mannheim im Betriebsdienst beschäftigten Arbeiter der badischen Staatsbahn-Verwaltung errichtete Arbeiterausschuss gut bewährt hat,

hat diese Verwaltung vor Kurzem nun auch für die auf den übrigen grossen Stationen des Landes im Betriebsdienst beschäftigten Arbeiter, und zwar in Heidelberg, Karlsruhe, Offenburg, Freiburg, Basel und Constanz, Arbeiterausschüsse errichtet. Durch diese wird die Möglichkeit geschaffen, die vorgesetzte Dienstbehörde über die Wünsche und Anliegen der Arbeiter durch die von diesen selbst gewählten Vertrauensmänner unmittelbar zu unterrichten und im Wege geordneter Verhandlungen eine Verständigung über alle die Arbeiter betreffenden dienstlichen Angelegenheiten allgemeinerer Art herbeizuführen. Verhandlungen der Arbeiterausschüsse finden je nach Bedürfniss, mindestens aber einmal in jedem Jahre statt. Für die Arbeiter aller Betriebswerkstätten bestehen schon seit vielen Jahren solche Arbeiterausschüsse. („Z. d. V. D. E.-V.“)

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix“ nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2353 Tonnen Gehalt ist am 3. April 1902 mit 24 Passagieren und 3042 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 2536 Tonnen Zucker, nebst 507 Stück Holz, von Triest in der Reise Nr. 5 der Eillinie Triest—Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 12.250 kg Alkohol, 1950 kg Esswaaren, 16.199 kg Mehl und 200 kg Chemikalien; nach Suez 51.150 kg Zucker; nach Geddah 98 kg Muster und 10.838 kg Zucker; nach Aden 80 kg Kurzwaaren, 930 kg Tabak und 25.700 kg Zucker; nach Hodeidah 246 kg Manufacturwaaren; nach Karachi 776.363 kg Zucker, 7180 kg Manufacturwaaren, 334 kg Perlen und 257 kg Knöpfe; nach Bombay 1,374.002 kg Zucker, 3480 kg Bier, 1064 kg Knöpfe, 136.551 kg Papier, 2048 kg Hanf, 21.082 kg Kaffee, 448 kg Muster, 8411 kg Kurzwaaren, 60.487 kg Baumwollwaaren, 580 kg Esswaaren, 2399 kg Schafwollwaaren, 10.077 kg Manufacturwaaren, 20.726 kg Metallwaaren, 1536 kg Holzwaaren, 3025 kg Quecksilber, 4645 kg Perlen, 3257 kg Chemikalien, 659 kg Tabak, 507 Stück Holz, 10.000 kg Talg, 2219 kg Seife, 72.802 kg Glaswaaren, 900 kg Zündhölzchen und 150.000 kg Zucker; nach Bahrein 37 kg Kurzwaaren; nach Bushire 4820 kg Papier, 35.980 kg Zucker, 605 kg Manufacturwaaren, 1800 kg Zündhölzchen und 30.840 kg Zucker; nach Bagdad 516 kg Papier, 434 kg Manufacturwaaren, 235 kg Metallwaaren, 200 kg Glasperlen und 540 kg Glaswaaren; nach Bassorah 2910 kg Alkohol, 4250 kg Papier, 415 kg Baumwollwaaren, 2330 kg Kurzwaaren, 1063 kg Metallwaaren, 8000 kg Bier, 948 kg Manufacturwaaren, 1740 kg Holzwaaren und 81.200 kg Zucker; nach Mahomerah 192 kg Kurzwaaren und 36 kg Manufacturwaaren; nach Mongalore 1134 kg Kurzwaaren, 284 kg Esswaaren, 115 kg Holzwaaren, 5655 kg Metallwaaren und 832 kg Glaswaaren; nach Cochin 170 kg Papier; nach Calicut 424 kg Papier, 969 kg Kurzwaaren, 1748 kg Metallwaaren, 125 kg Holzwaaren, 240 kg Chemikalien und 1020 kg Glaswaaren; nach Cannanore 133 kg Baumwollwaaren und nach Shanghae 100 kg Wein, 48 kg Kurzwaaren, 90 kg Muster, 349 kg Hanf, 923 kg Esswaaren, 3725 kg Manufacturwaaren, 37.337 kg Metallwaaren, 2500 kg Holzwaaren, 2240 kg Oel, 372 kg Perlen, 1982 kg Cigaretten, 112 kg Tabak, 945 kg Wein, 3332 kg Spiritus und 1867 kg Esswaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 1,482.818.

— (Abfahrt des Dampfers „Beatrice“ nach Santos.) Dieser Dampfer von 1393 Tonnen Gehalt ist am 2. April 1902 ohne Passagiere mit 200 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest in der Reise Nr. 2 der Linie Triest—Santos abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Pernambuco 3460 kg Stahl und 14.354 kg Papier; nach Bahia 3250 kg Stahl und 23.024 kg Papier; nach Rio de Janeiro 18.583 kg Papier, 169 kg Baumwollwaaren, 212 kg Möbel und 119.045 kg Mineralöl, und nach Santos 17.570 kg Papier und 453 kg Maraschino. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 61.815.

— (Ankunft des Dampfers „Nord“ von Bombay.) Dieser Dampfer von 1405 Tonnen Gehalt ist am 10. April 1902 nach 12tägiger Fahrt für Rechnung des Oesterreichischen Lloyd, mit 2 Passagieren und 2342 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 120 Tonnen für Fiume, 668 Tonnen für Venedig und 632 Tonnen für das übrige Ausland bestimmt waren, von Bombay in Extrafahrt in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Bombay 20.300 kg Mirabellen, 6343 kg Gummi, 253.750 kg Gingelysamen (wovon 203.000 kg für Venedig), 467.720 kg Baumwolle (wovon 345.620 kg für Venedig), 1340 kg Pfeffer (für das Ausland), 100 kg Felle (für Salonicha) und 1420 kg Kaffee (für Salonicha); aus Hongkong 280 kg Rohr und 12.687 kg Seide; aus Hankow 3648 kg Galläpfel, 7256 kg Holzöl nnd 65.189 kg Felle; aus Shangae 96.231 kg Felle (wovon 91.080 kg für das Ausland), 52.800 kg Samen (für Venedig), 3762 kg Seide und 109.061 kg Sesamsamen; aus Singapore 203.080 kg Pfeffer (wovon 10.020 kg für Fiume und 19.660 kg für das Ausland), 75.600 kg Zinn, 2520 kg Tapioca, 50.400 kg Sago (für Venedig), 15.600 kg indisches Rohr (für Venedig) und 110.000 kg Thierknochen (für Fiume); aus Penang 1200 kg Pfeffer (für das Ausland) und 25.200 kg Zinn; aus Malabar Coast 5075 kg Ingwer, 2436 kg Pfeffer und 140 kg Thee; aus Karachi 610.410 kg Baumwolle (wovon 502.070 kg für das Ausland), 10.403 kg Felle (wovon 2283 kg für das Ausland), 50.650 kg Sesamsamen, 400 kg Thee (für das Ausland) und 6060 kg Indigo (für das Ausland); aus Aden 16.088 kg Kaffee (wovon 2183 kg für das Ausland), 11.774 kg Felle (wovon 6496 kg für das Ausland), 10.150 kg Weihrauch, 1725 kg Myrrhen und 20.604 kg Samen, und aus Port Said 9090 kg Felle und 1242 kg Indigo. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 2,697.504.

Oesterreichische Elbestrecke. (Im Jahre 1901 für die Elbe ausgestellte Schiffs- und Schifferpatente, sowie Anzahl und Gattung der mit Schluss des Jahres 1901 im Elbeverkehre verwendeten österreichischen Elbeschiffe.) Den von der Statthalterei in Prag diesfalls verfassten statistischen Nachweisungen ist Nachstehendes zu entnehmen:

Schiffspatente für Dampfschiffe wurden im Jahre 1901 im Ganzen 19 (1900: 0), und zwar sämmtliche von der Bezirkshauptmannschaft Tetschen ausgestellt; die Tragfähigkeit dieser Schiffe betrug 22.480 q.

Schiffspatente für eiserne Segelschiffe wurden im Ganzen 79 (1900: 32) ausgestellt (Aussig 18, Tetschen 61); die Tragfähigkeit dieser Fahrzeuge betrug zusammen 430.832 (1900: 214.936) q. Für hölzerne Segelschiffe wurden 400 (1900: 372) Schiffspatente (Aussig 224, Tetschen 176) ausgestellt; die Tragfähigkeit dieser Fahrzeuge betrug zusammen 1,158.915 (1900: 921.046) q.

Schifferpatente für Dampfschiffe wurden im Jahre 1901 6 (1900: 0), und zwar von dem Statthalterei-Departement für Wasserbau, ertheilt; Schifferpatente für Segelschiffe wurden im Berichtsjahre ertheilt: von der Bezirkshauptmannschaft Melnik 1, von der Bezirkshauptmannschaft Leitmeritz 2, von der Bezirksmannschaft Aussig 9, von der Bezirkshauptmannschaft Tetschen 16; im Ganzen daher 28 (1900: 49).

Entziehungen von Schiffs- oder Schifferpatenten kamen im Berichtsjahre nicht vor.

Was die Anzahl und Gattung der mit Schluss des Jahres 1901 im Elbeverkehre verwendeten österreichischen Elbeschiffe — mit Ausnahme der Fahrzeuge der Oesterreichischen Nordwest-Dampfschiffahrt-Gesellschaft — und deren Tragfähigkeit betrifft, so wurden verwendet im Bezirke Aussig 3 Dampfer mit einer Tragfähigkeit von 477 q.

Eiserne Segelschiffe wurden verwendet: im Bezirke Raudnitz 1 mit einer Tragfähigkeit von 6330 q; im Bezirke Leitmeritz 1 mit einer Tragfähigkeit von 6320 q; im Bezirke Aussig 5 mit einer Tragfähigkeit von 22.764 q; im Bezirke Tetschen 7 mit einer Tragfähigkeit von 41.494 q.

Hölzerne Segelschiffe wurden verwendet: im Bezirke Melnik 15 mit einer Tragfähigkeit von 15.400 q; im Bezirke Raudnitz 4 mit einer Tragfähigkeit von 6170 q; im Bezirke Leitmeritz 3 mit einer Tragfähigkeit von 13.810 q; im Bezirke Aussig 12 mit einer Tragfähigkeit von 45.589 q; im Bezirke Tetschen 36 mit einer Tragfähigkeit von 158.611 q.

Im Ganzen standen daher mit Schluss des Jahres 1901 in Verwendung: 3 Dampfer mit einer Gesammttragfähigkeit von 477 q; 14 eiserne Segelschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 76.908 q und 70 hölzerne Segelschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 239.580 q.

Bei dieser Zusammenstellung sind — wie schon bemerkt — die Fahrzeuge der Oesterreichischen Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nicht mitberücksichtigt.

Aufnahme der Wasserstandsablesungen in Modřan in die täglichen telegraphischen Wasserstandsausweise. Die k. k. Statthalterei für Böhmen macht unter dem 4. Juni 1902, Z. 116.172, öffentlich bekannt, dass in die täglichen telegraphischen Wasserstandsausweise in Hinkunft nebst den Ablesungen an der Moldau am Karolinenthaler Pegel auch jene an dem oberhalb Prag befindlichen Modřaner Pegel aufgenommen werden, da ersterer bei aufgestelltem Wehre der Trojaer Staustufe zum Theil noch im Stauwasser liegen wird und demzufolge die Karolinenthaler Wasserstände kein verlässliches Mass für die abfliessende Wassermenge bilden würden.

Die jeweilige Aufstellung, bezw. Niederlegung des Trojaer Wehres wird im Wasserstandsausweise bekanntgegeben; bei aufgestelltem Wehre wird der Wasserstandsablesung am Karolinenthaler Pegel die Bemerkung „Stauwasser" beigefügt werden.

Die zur Zeit zwischen dem Karolinenthaler und Modřaner Pegel bei mittleren und niederen Wasserständen giltigen Wasserstandsbeziehungen sind aus der nachstehenden Zusammenstellung zu entnehmen. Die Angaben beziehen sich auf jeden Decimeter des Modřaner Wasserstandes.

Einander entsprechende Wasserstände:

Modřan	Karolinenthal	Modřan	Karolinenthal
— 70	— 61	+ 30	+ 55
— 60	— 48	+ 40	+ 66
— 50	— 37	+ 50	+ 77
— 40	— 25	+ 60	+ 87
— 30	— 14	+ 70	+ 97
— 20	— 2	+ 80	+ 108
— 10	+ 10	+ 90	+ 117
0	+ 21	+ 100	+ 127
+ 10	+ 33	+ 110	+ 137
+ 20	+ 44	+ 120	+ 145

Verschiedene Mittheilungen.

Allgemeine österreichische Kleinbahn-Gesellschaft. (Constituirende Generalversammlung.) Am 29. April 1902 fand in Wien im Beisein des k. k. Ministerial-Secretärs, Victor Grafen Attems, die constituirende Generalversammlung der allgemeinen österreichischen Kleinbahn-Gesellschaft statt, an welcher sämmtliche Actienzeichner theilnahmen. Nach erstattetem Berichte seitens des Vertreters der Firma Siemens und Halske A.-G., Directors Heinrich Schwieger, und Vorlage der Genehmigungsurkunde des k. k. Ministeriums des Innern vom 12. Jänner 1902, Z. 48.656 ex 1901, betreffend die Errichtung der Actiengesellschaft „allgemeine österreichische Kleinbahn-Gesellschaft", ferners der genehmigten Statuten, des Verzeichnisses der Actienzeichner und eines Buchauszuges der Anglo-Oesterreichischen Bank, aus welchem hervorgeht, dass bei dieser Bank der voll einzuzahlende Capitalsbetrag von K 1,200.000 zu Gunsten der neu zu errichtenden Actiengesellschaft erlegt worden ist, wird Director Schwieger zum Vorsitzenden gewählt und constituirt sich die Actiengesellschaft. Hiebei wurde beschlossen, eine Actiengesellschaft unter der Firma „Allgemeine Oesterreichische Kleinbahn-Gesellschaft" zu gründen und die vom k. k. Ministerium des Innern genehmigten Statuten als Gesellschaftsvertrag anzunehmen; weiters beschloss die Generalversammlung die definitive Concession zum Bau und Betriebe der zwei schmalspurigen elektrischen Kleinbahnlinien in Laibach zu erwerben, sowie die erwähnten Linien, welche bereits von der Firma Siemens und Halske hergestellt und in Betrieb gesetzt wurden, käuflich zu erwerben und hiebei in alle zwischen dieser Firma und der Stadtgemeinde Laibach oder sonstigen Interessenten (Südbahn etc. etc.) abgeschlossenen Verträge als Rechtsnachfolgerin einzutreten.

Die Anzahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes wurde mit sieben festgesetzt und als solche gewählt:

1. Director Heinrich Schwieger,
2. Paul Liez,
3. Edmund Hentschel,
4. Raimund Sopanschek,
5. Dr. Josef Langer,
6. Johann Hasenberger,
7. Edmund Gröschl.

In den Ausschuss für die Rechnungsprüfung wurden Oscar Dittmar und Carl Decker als Mitglieder, Otto Albrecht als Ersatzmann entsendet.

Von einer Entlohnung der Mitglieder des Verwaltungsrathes und des Ausschusses für die Rechnungsprüfung wurde Umgang genommen. Sodann wurde die Generalversammlung geschlossen.

In der unmittelbar darauf abgehaltenen constituirenden Verwaltungsraths-Sitzung wurde Director Heinrich Schwieger zum Vorsitzenden und Paul Liez zum Stellvertreter des Vorsitzenden gewählt.

Mit der Führung der Directionsgeschäfte wurde Herr Raimund Sopanschek betraut und als Mitglieder des ständigen Ausschusses des Verwaltungsrathes die Herren Paul Liez, Edmund Hentschel und Raimund Sopanschek bestimmt. Als juristischer Beirath dieses Ausschusses wird Hof- und Gerichtsadvocat Dr. Josef Langer fungiren. [E.-M.-Z. 22.978 ex 1902.]

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 10. Mai 1902 fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Präsidenten, Dr. Victorin Steiger, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Ministerialrathes Dr. Max Freiherrn von Buschman, die diesjährige (35.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn statt.

Bei derselben waren 23 Actionäre anwesend, welche 5700 Actien mit 159 Stimmen vertraten. Der Verwaltungsrath constatirte wiederum das pünktliche Eingehen und die bestimmungsgemässe Verwendung der von den beiden Staatsverwaltungen für die Ueberlassung des Betriebes der gesellschaftlichen Bahnlinien zufliessenden Rentenbeträge. Der gesellschaftliche Reservefonds B, welcher Ende 1900 eine Höhe von K 62.759·21 erreichte, betrug Ende 1901 noch K 55.435·72. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Dr. Victorin Steiger und Moriz Westermayer wurden in den Verwaltungsrath wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung.

In der darauf folgenden Verwaltungsraths-Sitzung wurden Dr. Victorin Steiger neuerlich zum Präsidenten und Ladislaus Ritter von Kraiński neuerlich zum Vicepräsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 23.949 ex 1902.]

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 28. April 1902 fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Doctor Moriz Ritter von Schreiner und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Oberbergrathes Josef Schardinger die diesjährige 47. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 18 Actionäre erschienen, welche 7080 Actien mit 1416 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellt sich das Ergebniss aus dem Geschäftsjahre 1901 wie folgt dar:

1. Linie Graz—Köflach:

Transporteinnahmen K 2,887.041·06 (gegen 1900 K 104.619·88), verschiedene Einnahmen K 7665·46 (+ K 905·31), Summe der Einnahmen K 2,894.706·52 (— K 103.714·57); die Ausgaben Kronen 1,254.226·73 (— K 69.480·12) und der Ueberschuss K 1,640.479·79 (— K 34.234·45).

2. Linie Lieboch—Wies:

Transporteinnahmen K 777.976·82 (— K 73.629·16), verschiedene Einnahmen K 2007·93 (+ K 119·41), zusammen Kronen 779.984·75 (— K 73.509·75); die Ausgaben K 293.404·59 (weniger K 28.750·30) und der Ueberschuss K 486.580·16 (— K 44.759·45).

Beide Linien zusammen weisen daher einen Ueberschuss von K 2,127.059·95 (— K 78.993·90) auf. Zuzüglich des Ertrages der Kohlenwerke per K 638.301·51 (+ K 43.195·98), der Kalkwerke per K 24.470·35 (— K 13.974·10), der Glasfabrik per K 1036·24 (— K 1081·47) und des Kohlenverschleisses per Kronen 23.445·01 (+ K 19.585·42) ergibt sich ein Reingewinn von Kronen 1,155.879·24 (— K 57.025·74). Derselbe wird verwendet werden zur Auszahlung einer 5percentigen Dividende K 751.160·— (wie im Vorjahre), zur Dotirung des Reservefonds mit K 40.471·92 (— K 5702·58), zur Tantième per K 52.815·86 (— K 7441·86), so dass K 311.431·46 verbleiben, zuzüglich des Gewinnvortrages vom Jahre 1900 per K 284.752·54 (+ K 52.496·76) K 596.184·—, wovon eine $1\frac{1}{2}$percentige Superdividende K 227.112·— (— $\frac{1}{2}$ pCt., bezw. — K 75.704·—) ausbezahlt, K 10.000 dem Kaiser Franz Josef-Jubiläumsfonds gewidmet und die restlichen K 359.072·— (+ K 74.319·46) auf neue Rechnung vorgetragen werden sollen. Die Gesammtdividende betrug daher K 26·— oder $6\frac{1}{2}$ pCt. gegen K 28·— oder 7 pCt. im Jahre 1900. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurde genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Mit der Wiederwahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung.

In der unmittelbar darauffolgenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden der bisherige Präsident Dr. Moriz Ritter von Schreiner und der Vicepräsident Dr. Hermann Beer als solche wiedergewählt. [E.-M.-Z. 24.147 ex 1902.]

Eisenbahn Marienbad-Karlsbad. (Generalversammlung.) Am 30. Mai 1902 fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Anton Stöhr und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Ministerialsecretärs Dr. Hans Kolisko, die diesjährige dritte ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn Marienbad-Karlsbad

statt. Bei derselben waren 17 Actionäre, bezw. von solchen Bevollmächtigte anwesend, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 7297 Actien mit 1459 Stimmen vertraten. Laut des Geschäftsberichtes betrugen im Geschäftsjahre 1901 die Transporteinnahmen K 800.576·42 (gegen 1900 + K 44.004·08), die verschiedenen Einnahmen K 93.775·34 (+ K 3883·01), die Summe der Einnahmen daher K 894.351·76 (+ K 47.887·09); zuzüglich der Fructificationszinsen per K 4616·68 (+ K 2020·23) und der sonstigen Einnahmen per K 174·96 (+ K 131·22) betrugen die Gesammteinnahmen K 899.143·40 (+ K 50.038·54); diesen gegenüber stehen die eigentlichen Betriebsausgaben per K 484.920·44 (plus K 49.770·54), die sonstigen Auslagen per K 79.566·17 (weniger K 28.157·37), die Ausgaben für die gesellschaftliche Verwaltung per K 15.266·86 (— K 427·97) und das Zinsenerforderniss per K 14.815·57 (+ K 14.815·57), somit Gesammtausgaben im Betrage von K 594.569·04 (+ K 36.000·77), so dass der verfügbare Jahresertrag sich auf K 304.574·36 (+ K 14.037·77) beläuft. Nachdem zu bedecken sind die 4percentigen Zinsen des Hypothekardarlehens per K 322.252·94 (— K 795·30) und die Amortisationsquote per K 20.480·98 (+ 795·30) beträgt das Erforderniss aus dem Titel der Staatsgarantie K 38.159·56 (— K 14.037·77) oder in Percenten 11·13 pCt. (— K 4·10 pCt.) des garautirten Reinertrages. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder wurden in den Verwaltungsrath wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung.

In der unmittelbar darauf folgenden Verwaltungsrathssitzung wurden Dr. Anton Stöhr und Prälat Gilbert Helmer neuerlich zum Präsidenten, bezw. Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes gewählt. [E.-M.-Z. 25.053 ex 1902.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXXV. Stückes.) Das am 31. Mai herausgegebene LXXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 773: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 24. Mai 1902, Z. 25.551, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 774: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 26. Mai 1902, Z. 13.992, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des LXXXVI. Stückes.) Das am 2. Juni herausgegebene LXXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 775: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 26. Mai 1902, Z. 22.267, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 776: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 28. Mai 1902, Z. 12.581, betreffend Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Königgrätz in Böhmen.

Nr. 777: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 31. Mai 1902, Z. 55.732, betreffend den Viehverkehr vom Central-Viehmarkte in St. Marx in Wien.

— (Inhalt des LXXXVII. Stückes.) Das am 3. Juni herausgegebene LXXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 778: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 30. Mai 1902, Z. 14.204, betreffend das Ein- und Durchfuhrverbot für Schafe und Ziegen aus mehreren rumänischen Districten.

— (Inhalt des LXXXVIII. Stückes.) Das am 4. Juni herausgegebene LXXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 779: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 3. Juni 1902, Z. 56.181, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Steiermark.

Nr. 780: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 27. Mai 1902, Z. 60.495, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des LXXXIX. Stückes.) Das am 5. Juni herausgegebene LXXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 781: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 5. Juni 1902, Z. 23.048, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern bis auf Weiteres geregelt wird.

— (Inhalt des XC. Stückes.) Das am 7. Juni herausgegebene XC. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 782: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 6. Juni 1902, Z. 58.010, betreffend Beschränkungen im Viehverkehre vom Central-Viehmarkt in St. Marx.

Nr. 783: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 7. Juni 1902, Z. 23.065, enthaltend eine veterinärpolizeiliche Verfügung in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn.

Nr. 784: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 28. Mai 1902, Z. 15.994/IVb, betreffend die Sperre mehrerer Bezirke gegen die Ein-, Aus- und Durchfuhr von Schweinen.

— (Inhalt des XCI. Stückes.) Das am 9. Juni herausgegebene XCI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 785: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 7. Juni 1902, Z. 57.333, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus Mähren.

— (Inhalt des XCII. Stückes.) Das am 10. Juni herausgegebene XCII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 786: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. Juni 1902, Z. 23.615, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des XCIII. Stückes.) Das am 11. Juni herausgegebene XCIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 787: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 7. Juni 1902, Z. 120.482, betreffend Einfuhrsbeschränkungen für Rinder und Schafe vom Central-Schlachtviehmarkte St. Marx in Wien.

Nr. 788: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 5. Juni 1902, Z. 14.475/IVb, betreffend die Einfuhr von Schlachtvieh aus der italienischen Provinz Udine nach dem Schlachthause in Triest.

— (Inhalt des XCIV. Stückes.) Das am 12. Juni herausgegebene XCIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 789: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. Juni 1902, Z. 24.223, betreffend das Einfuhrverbot für Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 790: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 8. Juni 1902, Z. 28.430, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere vom Central-Viehmarkte zu St. Marx.

K. k. Staatsbahn - Direction Prag.

Bau-Ausschreibung

für die

Herstellung der Unterbauarbeiten der Erweiterung der Station Stupschitz.

Anlässlich der Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Stupschitz der Linie Gmünd—Prag werden die zugehörigen Unterbauarbeiten in allgemeiner und öffentlicher Offertverhandlung vergeben und sind die Baukosten auf rund Kronen 78.000 veranschlagt.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse und Projectspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Prag (Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau), Hybernergasse Nr. C, 1564/II, während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind versiegelt bis spätestens **1. Juli 1902, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Prag zu überreichen.

Die Eröffnung der Offerte findet am gleichen Tage, 2 Uhr Nachmittags, statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich die k. k. Staatsbahn-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Prag, im Juni 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Schnittsätzen zwischen Podwołoczyska Reichsgrenze und Charkow tow.

Mit Giltigkeit vom 19. Juli a. St./1. August n. St. 1902 werden die auf den Seiten 50—51 und 54—55 des vom 20. August a. St./1. September n. St. 1899 giltigen Nachtrages II zum Gütertarife, Theil II (Tariftabellen), zwischen Podwołoczyska Reichsgrenze und Charkow tow. enthaltenen Schnittsätze ohne Ersatz aufgehoben.

Wien, am 12. Juni 1902. [536]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.
Tarif, Heft IV.

Aufhebung von Fahrkarten.

Mit 1. August 1902 werden nachstehende Fahrkarten wegen Mangel an Frequenz aufgehoben:

Zwischen Körösmezö und Kolomea I., II., III. Cl. Personenzug;

zwischen Körösmezö und Itzkany I. und II. Cl. Personenzug.

Zwischen Máramaros-Sziget und Czortków und Itzkany I. und II. Cl. Schnellzug, I. und II. Cl. Personenzug;

zwischen Máramaros-Sziget und Kolomea I. und II. Cl. Schnellzug und I., II. und III. Cl. Personenzug;

zwischen Máramaros-Sziget und Lemberg I. und II. Cl. Schnellzug;

zwischen Máramaros-Sziget und Nadworna I. und II. Cl. Schnellzug, I. und II. Cl. Personenzug;

zwischen Máramaros-Sziget und Worochta I. und II. Cl. Schnellzug, I. und II. Cl. Personenzug.

Von Máramaros-Sziget nach Lemberg I., II. und III. Cl. Personenzug, ferner

von Máramaros-Sziget nach Czortków, Itzkany, Nadworna, Worochta, sowie von Körösmezö nach Itzkany III. Cl. Personenzug.

Wien, am 4. Juni 1902. [537]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Ladestelle Kreuzendorf.

Die in km 102·7 der Linie Olmütz—Troppau gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Kreuzendorf wurde am 1. Juni 1902 für den Frachtgüterverkehr in Wagenladungen eröffnet. Ausgenommen von der Beförderung sind explosive Güter, lebende Thiere, Equipagen und sonstige Fahrzeuge, zu deren Auf- oder Abladung besondere Ladevorrichtungen nöthig sind.

An Ueberstellungsgebühren werden unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen in der Relation Kreuzendorf—Skrochowitz-Braunsdorf für Güter des Ausnahmetarifes II 3 Heller und für alle anderen Güter in vollen Wagenladungen 4 Heller per 100 kg, dagegen in der Relation Kreuzendorf — Troppau St.B. und Troppau N.B. transit die auf Grund der Entfernungen von 10 km und 14 km für die betreffenden Tarifclassen entfallenden Frachtsätze der Gebührenberechnungstabelle zur Verrechnung gelangen.

Olmütz, im Juni 1902. [538]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. via Korneuburg.

Einführung des Tarifnachtrages I.

Am 1. Juli 1902 tritt der Nachtrag I zu dem ab 1. März 1902 giltigen Tarife für den directen Eil- und Frachtgutverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der k. k. österreichischen Staatsbahnen, der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie zwischen Lindau, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, einerseits und serbischen, bulgarischen und rumänischen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft andererseits via Wien, bezw. via Korneuburg in Kraft.

Derselbe enthält Berichtigungen und Ermässigungen von Frachtsätzen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 10 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 16. Juni 1902. [539]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Ungarn.

Einführung des Nachtrages I zum Ausnahmetarife für Getreide vom 1. November 1901.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1902 tritt der Nachtrag I zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide etc. in Kraft, welcher enthält: Aenderung des Vorwortes, Frachtsätze für den Reexpeditionsverkehr in Graz, Innsbruck und Marburg-Hauptbahnhof, sowie Erweiterung der Reexpeditionsbegünstigung für das Waarenmagazin der kgl. Freistadt Györ.

Derselbe ist bei den betheiligten Endverwaltungen untentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 12. Juni 1902. [540]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Ausgabe eines Tarifes für die Beförderung von Frachtgütern zwischen den Bahnhöfen in Oderberg.

Die Ausgabe des in der Nummer 139 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 30. November 1901 auf Seite 3153 unter Zahl 1095 verlautbarten Tarifes für die Beförderung von Frachtgütern zwischen den Bahnhöfen

in Oderberg, welche laut Verlautbarung Nr. 1117 in der Nummer 142 vom 7. December 1901 desselben Blattes auf einen späteren Zeitpunkt verschoben wurde, findet nunmehr am 1. August 1902 statt.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Budapest, am 15. Juni 1902. [541]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Fahrpreise.

Ab 15. Juli 1902 gelangen zwischen Znaim einerseits und Bratelsbrunn andererseits über Grussbach-Schönau einfache directe Personenzugsfahrkarten zum Preise von 240 Hellern für die 2. Classe und 120 Hellern für die 3. Classe per Billet zur Einführung.

Wien, am 16. Juni 1902. [542]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Bayerisch - Schweizerisch - Elsässisch - Südbadischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Mai 1900. (Neuer Ausnahmetarif für Zucker jeder Art.) Mit Wirksamkeit ab 1. Juni 1902 trat nachstehender Ausnahmetarif in Kraft: Ausnahmetarif Nr. 11 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für jeden verwendeten Wagen.

Nach und von	Regensburg	Schweinfurt Stadt
	Centimes für 100 kg	
Basel	142	135
Schaffhausen	116	130

Die Frachtsätze dieses Tarifes sind nur anwendbar auf Sendungen nach der Schweiz, welche ausweislich der Zollpapiere nach der Schweiz oder darüber hinaus bestimmt sind und nicht in das Gebiet des Deutschen Reiches zurückkehren.

Erfolgt seitens der Empfänger Wiederauflieferung zur Rückbeförderung nach Deutschland, so wird die nach gegenwärtigem Tarife berechnete Fracht auf den nach den Sätzen der allgemeinen Wagenladungsclasse B sich ergebenden Betrag erhöht.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Circular in Betreff der Frachtbriefvorschrift „Schwerin i. Meckl. und Schwerin a. Warthe“.) Die General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erliess nachstehendes Circular an ihre Organe:

Obwohl bereits wiederholt auf den Unterschied der Stationen Schwerin i. Meckl. und Schwerin a. Warthe hingewiesen worden ist, werden immer noch Sendungen mit der Frachtbriefvorschrift „Schwerin a. Warthe, Schwerin a. W. oder Schwerin a. W. in Posen“ nach Schwerin in Mecklenburg abgefertigt.

Es wird deshalb den Dienstesstellen grössere Aufmerksamkeit bei der Abfertigung von derartigen Sendungen zur Pflicht gemacht.

Frachtbriefe, in welchen Schwerin ohne nähere Bezeichnung als Bestimmungsstation angegeben ist, sind den Versendern zur Vervollständigung zurückzugeben.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. Juni 1901. (Auflassung des Localbahnzuschlages auf der Localbahn Ungerhausen-Ottobeuren) Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1902 wurde auf der Localbahn Ungerhausen-Ottobeuren für

a) Holz der Specialtarife II und III, sowie der einschlägigen Ausnahmetarife;
b) gebrannte Steine, wie unter Ziffer 6 der Position Steine des Specialtarifes III der Guterclassification genannt,

bei Aufgabe in Wagenladungen der Localbahnzuschlag von Mk. 0·06 für 100 kg aufgelassen.

Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutscher Verband. (Einführung eines neuen Heftes 1 und des Nachtrages XI zum Heft 2.) Am 1. Juni 1902 traten an Stelle des Ausnahmetarifes 6 für die Beförderung von Steinkohlen u. s. w. nach Stationen der Badischen Staatseisenbahnen, Heft 1, vom 1. August 1897, ein neues, gleichbenanntes Heft 1, und zu dem Steinkohlen-Ausnahmetarif 6 nach Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, Heft 2, der Nachtrag XI in Kraft. Das neue Heft 1 enthält neben mehrfachen ermässigten, auch eine Anzahl erhöhter Frachtsätze nach Stationen der Badischen Staatseisenbahnen einschliesslich der Station Basel. Der Nachtrag XI zum Heft 2 enthält Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen, sowie anderweite, theilweise ermässigte und theilweise erhöhte Frachtsätze nach einigen Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen einschliesslich Basel und Basel—St. Johann. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Juli d. J. giltig.

Ferner werden vom gleichen Tage ab im Steinkohlen-Ausnahmetarif 6, Heft 3, einige Frachtsätze nach Ludwigshafen am Rhein und Ludwigshafen-Giuliniwerk ermässigt; Auskunft hierüber geben die betheiligten Dienststellen.

Preis des Ausnahmetarifes Heft 1: Pfg. 80, des Nachtrages XI zum Heft 2: Pfg. 10.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Gütertarif. (Tarifnachtrag XV.) Am 1. Juni 1902 trat der Nachtrag XV zum obgenannten Gütertarife in Kraft. Dieser Nachtrag, von dem Abdrücke bei den Verwaltungen der Endbahnen und bei den betheiligten Stationen käuflich zu erhalten sind, enthält an Neuerungen im Wesentlichen: Entfernungen für die neu einbezogene Station Thonberg-Prietitz der Sächsischen Staatseisenbahnen, abgeänderte Entfernungen für die östlichen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen infolge Eröffnung der Strecke Bischofswerda—Elstra, abgeänderte Entfernungen für die Stationen Buckow b. Beeskow, Lindenberg-Glienicke, Oegeln, Scharmützelsee, Schneeberg i. M. und Storkow des Eisenbahn-Directionsbezirkes Halle im Verkehre mit den sächsischen Mitbewerbsstationen, Ergänzung des Ausnahmetarifes 8 für Giesserei-Roheisen durch Aufnahme weiterer sächsischer Empfangsstationen und Ergänzung des Ausnahmetarifes 10 für die Beförderung von Schiffsbaueisen nach binnenländischen Stationen durch Aufnahme der Empfangstationen Gross-Kreutz, Grosswusterwitz (Staatsbahnhof) und Nienburg a. S. des Eisenbahn-Directionsbezirkes Magdeburg.

M. WOLF
k. u. k. Hoflieferant 664
Wien, VI. Mariahilferstrasse 29
Telephon 4435
Uniformen, feine Civil-Garderobe.
Preiscourante auf Wunsch.

„COURIER“
Internationales Reise- und Fahrkarten-Bureau
NAGEL & WORTMANN 663
Fahrkarten-Stadtbureau der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn

FAHRKARTENBUREAU der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
WIEN, I. Operngasse 6. — **ABBAZIA**, Südbahn Hotel Stefanie.

Patent-Anwalt
Ingr. V. MONATH
Telegramm-Adresse: Privileg Wien. — Telephon Nr. 7884.
Wien, I. Jasomirgottstrasse 4.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1367	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Chlorkalk der Pos. C—14 der Güterclassification	J a j c e	Bruck a/M. Frachtenbahnhof Floridsdorf K.F.N.B. Aichberg-Steyermühle Gratwein Graz S.B. Görz Hallein Pilsen	Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife der betheiligten Eisenbahnen; Oesterr.-Ungar.-Bosnische Verbandstarife	Verschieden	Heller 300 313 428 285 282 307 415 487	Verschieden	Im Kartirungswege		An Umladegebühr in Bosna-Brod werden 2 Heller per 100 kg berechnet
			Aetznatron		Graz Linz	Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger				395 533				
					Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Wien-Matzleinsdorf					395				
1368	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Geflügel, lebendes als Eilgut	Siehe untenstehende Tabelle		Aufrechthaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif für den Ungarisch-Deutschen Viehverkehr, vom 1. April 1895	Bestehen keine directen Sätze	Siehe vorstehende Tabelle		Im Kartirungswege		
1369	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes III	Lause (S.B.) Theissen (K.E.D.E.) oder umgekehrt		Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Juli 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2, vom 1. April 1900	Besteht kein directer Satz	230 Pfennig		Im Kartirungswege		

Von Gättája

Nach	Kilometer	Frachtsatz für 100 kg	Fahrgeld für einen Begleiter für die Hinfahrt
		Markpfennig	
Berlin, Schlesischer Bahnhof . .	1206	1116	1863

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1370	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Classe C oder des Specialtarifes 2	Vide nachstehende Tabelle		Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen sind mit nach dem westlichen Zollauslande (Deutschland, Holland, Belgien Luxemburg, Frankreich und der Schweiz oder nach den Umschlagsplätzen) lautenden directen Frachtbriefen in den unten angeführten Stationen ohne Kontenvorschrift zur Aufgabe zu bringen	vom 1. Juli 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Local-, bezw. Verbandstarife		Vide nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege	Unter Aufrechthaltung der auf die Manipulation und Verrechnung von in den Lagerhäusern Oesterreichs und Ungarns eingelagerten und von denselben reexpedirten Gütern bezüglichen Bestimmungen finden die ausgewiesenen ermässigten Frachtsätze im Rückvergütungswege auch auf von den ersichtlich gemachten Aufgabsstationen bis Oderberg via Budapest-Kőbánya geleitete Sendungen, welche in der Station Budapest fővárosi közraktárak eingelagert und von da innerhalb zwölf Monaten nachweisbar mit directen Frachtbriefen nach dem westlichen Zollauslande weiter befördert werden, Anwendung	

Von	Nach Oderberg transit Heller per 100 kg	Von	Nach Oderberg transit Heller per 100 kg	Von	Nach Oderberg transit Heller per 100 kg	Von	Nach Oderberg transit Heller per 100 kg
Alkenyér	171	Erked	202	Körösmező	158	Rahó	153
Alsó-Rákos	211	Erzsébetváros	193	Krassova	182	Rakasdia	170
Alvincz	174	Fehértemplom	167	Krivádia	174	Rnss	169
Anina	182	Felvincz	175	Küküllöszög	181	Segesvár	197
Apahida	165	Földvár	218	Ladámos	192	Sepsi-Bodok	223
Apácza	215	Gyimes	240	Lissava	175	Szarvasó	144
Aranyos-Gyéres	173	„ -Felsö-Lok	237	Mádéfalva	233	Szászváros	168
Agostonfalva	213	„ -Közeplok	238	Máros-Csapó	180	Székely-Kocsárd	173
Bajesd	174	Gyulafehérvár	176	Maros-Lndas	177	Szépviz-Szt. Mihály	234
Balázsfalva	182	Héjasfalva	199	Maros-Vásárhely	186	Taraczköz	142
Banicza	176	Homoród-Köhalom	208	Málnásfürdö	225	Temes-Szlatina	169
Báziás	173	Hossznaszó	184	Mármaros-Sziget	145	Teregova	172
Bene	204	Hosszumezö	143	Medgyes	189	Técsö	140
Berlehás	152	Jablanicza	175	Mebadia	175	Toplecz	178
Bilin	155	Jaszenova	161	Mikeszásza	185	Torda	175
Borknt	156	Jám	166	Nagy-Enyed	177	Tömös	226
Botfalu	220	Kacza	206	„ -Selyk	189	Tövis	177
Brassó loco	223	Kalán-Zejkfalva	168	„ -Szeben	196	Trebnsa-Fejérpatak	150
„ transit *)	213	Karácsonfalva	180	Nyáradtö	183	Tusnád	228
Bustyabáza	139	Karánsebes	165			Tusnádfürdö	227
Bükszád-Bálványos	226	Kavárán-Szákul	162	Oravicza	171	Vajda-Hunyad	168
Csik-Szt. Király	230	Kerelö-Szt. Pál	182	Orsova	180	Varalja-Hátszeg	171
„ -Szt. Simon	229	Kevele	158	Örményes	171	Virágosvölgy	170
„ -Szereda	232	Kis-Kapus	187			Visóvölgy	150
Dános	195	Kolozs-Kara	166	Petrozsény	178	Vizakna	194
Deresztye-Hétfalu	224	Kolozsvár	163	Piski	165	Zimir	159
Déva	163	Körpa	167	Puj	174		
Domasnia-Kornya	171						

Die ermässigten Frachtsätze für Kolozsvár, Déva, Kavarán-Szakul, Jassenova und Bustyaháza werden auch auf die in der Richtung des Transportweges vorgelegenen Stationen ausgedehnt, soweit nicht die normalen Frachtsätze niedriger sind. Die Frachtsätze für Jassenova werden für die Stationen der Linie Vojtek—Német-Bogsán und die Frachtsätze für Bustyabáza für die Stationen der Linien Batyn—Volócz und Csap—Ungvár, sowie für die Stationen Fekete-Ardó-Debreczen (incl.), weiters für die Stationen Radvány und Mezö-Laborcz angewendet. Für Holzstämme-Sendungen, welche nach einer im Rahmen der gegenwärtigen Begünstigung gehörigen Holzsäge behufs Aufarbeitung zur Versendung gelangen, werden rücksichtlich der bis zur Holzsäge-Station reichenden Strecken der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen Frachtsätze auf Grund des Einheitssatzes von 0·2 Hellern per 100 kg und 1 km, zuzüglich einer Reexpeditionsgebühr von 4 Hellern per 100 kg im Rückvergütungswege in dem Falle berechnet, wenn die reclamirende Holzsäge auf Grund der auf dieselbe als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate nachweist, dass von derselben während der Giltigkeitsdauer der Begünstigung mindestens ebensoviel Schnittholz nach dem westlichen Zollauslande oder nach den Elbe-Umschlagsplätzen befördert wurde. Diese Frachtbrief-Duplicate, sowie die auf die betreffende Holzsäge als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über die bezogenen Holzstämme sind im Verlaufe von drei Monaten nach Versendung des gleichen Schnittholzquantums der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abth. C IV b) vorzulegen. In den Frachtsätzen für Anina, Krassova und Báziás ist die in dem Localtarife der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen festgesetzte Zuschlagsgebühr bereits enthalten. In den ermässigten Frachtsätzen ist die Oderberger Ueberfahrsgebühr bereits enthalten.

*) Im Verkehre mit den Stationen der Brassó-Háromszéker Eisenbahn.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Vortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1371	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungar. Staatsbahnen und Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Classe C oder des Specialtarifes 2	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B. *)	Die Sendungen sind mit nach dem westlichen Zollausiande (Deutschland, Holland, Belgien, Luxemburg, Frankreich und Schweiz) oder nach den Elbe-Umschlagsplätzen lautenden directen Frachtbriefen in den unten angeführten Aufgabsstationen ohne Routenvorschrift zur Aufgabe zu bringen. Die Fracht ist für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief zu bezahlen	vom 1. Juli 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Local-, beaw. Verhandstarife	Verschieden	Siehe nachfolgende Tabelle	Verschieden	Im Kärtirungswege	Unter Anfrechthaltung der auf die Manipulation von in den Lagerhäusern Oesterreichs und Ungarns eingelagerten und von denselben reexpedirten Gütern bezüglichen Bestimmungen finden die ausgewiesenen ermässigten Frachtsätze im Rückvergütungswege auch auf von den ersichtlich gemachten Aufgabsstationen bis Wien via Budapest-Köbánya geleitete Sendungen Anwendung, welche in der Station Budapest-Fővárosi közraktárak eingelagert und von da innerhalb 12 Monaten nachweisbar mit directen Frachtbriefen nach dem westlichen Zollauslande weiterbefördert werden	

Von	Nach Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) transit Heller per 100 kg	Von	Nach Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) transit Heller per 100 kg	Von	Nach Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) transit Heller per 100 kg	Von	Nach Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) transit Heller per 100 kg
Aikenyér	142	Erked	165	Kürösmező	156	Rahó	151
Alsó-Rákos	172	Erzsébetváros	157	Krassova	152	Rakasdia	139
Alvincz	145	Fehértemplom	136	Krivádia	147	Russ	140
Anina	153	Felvincz	148	Küküllöszög	150	Segesvár	160
Apahida	137	Földvár	178			Szarvászó	141
Apácza	176			Ladámos	156	Szászváros	140
Aranyos-Gyéres	144	Gyimes	199	Lissava	141	Sepsi-Bodok	183
Agostonfalva	173	„ -Felső-Lok	197			Székely-Kocsárd	147
		„ -Középlok	198	Mádéfalva	193	Szépviz-Szt. Mihály	193
Bajesd	145	Gyulafehérvár	147	Maros-Csapó	151		
Balázsfalva	150			Maros-Ludas	150	Taraczköz	139
Banicza	149	Héjasfalva	162	Maros-Vásárhely	151	Temes-Szlatina	139
Báziás	143	Homoród-Köhalom	169	Málnásfürdö	184	Teregova	141
Bene	166	Hosszuaszó	150	Máramaros-Sziget	142	Técső	138
Berlehás	149	Hosszumezö	140	Medgyes	154	Toplecz	149
Bilin	152			Mehadia	147	Torda	145
Borknt	153	Jablanicza	146	Mikeszásza	150	Tömös	185
Botfalu	180	Jaszenova	134			Thvis	150
Brassó loco	182	Jám	136	Nagy-Enyed	151	Trebnsa-Fejérpatak	148
„ transit**)	173	Kacza	168	„ -Selyk	154	Tusnád	188
Bustyaháza	136	Kalán-Zeykfalva	139	„ -Szehen	159	Tusnádfürdö	187
Bükszád-Bálványos	186	Karácsonfalva	150	Nyáradtö	151		
		Karánsebes	135			Vajda-Hnnyad	140
Csik-Szt. Király	190	Kavárán-Száknl	133	Oravicza	141	Váralja-Hátszeg	142
„ -Szt. Simon	189	Kerelö-Szt. Pál	151	Orsova	151	Virágosvölgy	141
„ -Szereda	191	Kevele	155	Örményes	140	Visóvölgy	147
		Kis-Kapns	152			Vizakna	158
Dános	158	Kolozs-Kara	138	Petrozsény	151	Vócsi	134
Derestye-Hétfaln	183	Kolozsvár	135	Piski	137	Volócz	139
Déva	135	Körpa	137	Pnj	145	Zimir	157
Domasnia-Kornya	143						

Die ermässigten Frachtsätze für Kolozsvár, Déva, Kavarán-Szaknl, Jaszenova, Bustyaháza und Vócsi werden anch auf die in der Richtnng des Transportweges vorgelegenen Stationen ansgedehnt, soweit nicht die normalen Frachtsätze niedriger sind. Die Frachtsätze für Jaszenova werden für die Stationen der Linie Vojtek—Német-Bogsán nnd die Frachtsätze für Bnstyaháza für die Stationen der Linien Nagy-Szöllös—Som, Csap—Ungvár, Csap—Nyiregyháza, Nyiregyháza—Szerencs, S. A. Ujhely-Mező-Laborcz und Legenye—Mihaly Also-Mislye angewendet. Für Holzstämme-Sendungen, welche nach einer in den Rahmen der gegenwärtigen Begünstignng gehörigen Holzsäge behufs Anfarheitnng zur Versendnng gelangen, werden rücksichtlich der bis zur Holzsäge-Station reichenden Strecken der kgl. Ungar. Staatsbahnen Frachtsätze auf Grund des Einheitssatzes von 0·2 Hellern per 100 kg nnd 1 km, zuzüglich einer Reexpeditionsgebühr von 4 Hellern per 100 kg im Rückvergütungswege in dem Falle berechnet, wenn die reclamirende Holzsäge anf Grnnd der anf dieselbe als Aufgeherin lantenden Frachtbrief-Duplicate nachweist, dass von derselben während der Giltigkeitsdauer der Begünstignng mindestens ebensoviel Schnittholz nach dem westlichen Zollansiande oder nach den Elbeumschlagsplätzen befördert wurde. Diese Frachtbrief-Duplicate, sowie die anf die betreffende Holzsäge als Empfängerin lantenden Original-Frachtbriefe über die bezogenen Holzstämme sind im Verlaufe von 3 Monaten nach Versendnng des gleichen Schnittholzqnantnms der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen (Abth. C IV h) vorzulegen. In den Frachtsätzen für Anina, Krassova und Báziás ist die in dem Localtarife der kgl. Ungar. Staatsbahnen festgesetzte Znschlagsgebühr bereits enthalten.

*) Im Verkehre mit Bayern, Süddeutschland, Lnxemburg, Frankreich nnd der Schweiz gilt die Frachtbegünstignng ausschliesslich nur für Wien St.E.G. transit, somit nicht auch für Wien K.F.N.B.

**) Im Verkehre mit den Stationen der Brassó-Háromszéker Eisenbahn.

Fortlaufende Nummer	1	1371	1373	1372
Die Publication erfolgt	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der Namen der	3	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
für Artikel	4	Wein auch Obstwein (Cider) und Schaumwein (Champagner)	Wolle des Ausnahmetarifes Nr. 13 des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Thon, roh, unverpackt und in offen gebauten Wagen verladen; Thon, roh, in Säcken, sowie Thon, gebrannt oder geröstet auch gemahlen und präparirt, lose oder in Säcken
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	5	Feldsberg	Dresden-Elbkai / Schönpriesen-Umschlag / Anssig-Landungsplatz / Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Wildstein (k.k.St.B.)
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) nach	5	Mähr.-Trübau	Neudek / Neudek / Neudek / Neudek	Apolda, Arnstadt, Coburg, Erfurt, Gotha (Hauptbahnhof), Jena (Weimar-Geraer Bahnhof), Ilmenau, Oesian, Weimar (Preuss. Staatsbahnhof)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	a) Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg per Frachtbrief; b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; c) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; ad a—c) Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	vom 1. Juli 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarife	Elbe-Umschlagstarif für Westösterreich vom 1. April 1901	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. April 1900
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Bestehen keine directen Frachtsätze	106 / 67 / 67 / 70 Pfennig	Bestehen keine directen Sätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	ad a) 160 Heller ad b) 158 Heller ad c) 155 Heller	101 / 62 *) / 62 / 65 *) Pfennig	61 / 72 / 59 / 56 / 73 / 66 / 58 / 67 / 64 Pfennig
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		5 / 5 / 5 / 5 Pfennig	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennig für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen Umschlag	

via Prossnitz K.F.N.B.

Fortlaufende Nummer	1375	1376	1377
Die Publication erfolgt von der Nr.	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
und im Namen der	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Roman-Cement	Holz der Pos. II—18, Punkt 1 und 3, der Güterclassification	Steinkohlen, Steinkohlenbrikettes und Kokes
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Kufstein Kiefersfelden Kufstein Kiefersfelden	Hausruck	verschiedenen Stationen
nach	Penzing*) Klein-Schwechat	Wien II (K.F.J.B.) Wien I (K.E.B.) Nussdorf Heiligenstadt Penzing Hütteldorf-Hacking	Grulich transit
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Für von Stationen des in Rubrik 8 genannten Tarifes mit directen Frachtbriefen nach Stationen der Localbahn Grulich-Schildberg zur Aufgabe gelangende Sendungen, bei Einhaltung der Bestimmungen dieses Tarifes
und gilt in der Zeit	vom 1. Juli 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, Theil II, Heft 1 (Ausnahmetarif Nr. 29), des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	Localtarif	Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr, Tarif vom 1. Juni 1901
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	110 111 123 124	92 92 90 87 87 87	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	99 100 113 114	78 78 78 74 71 74	Die im genannten Tarife für Grulich enthaltenen Frachtsätze abzüglich 30 Heller für 1000 kg
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11 11 10 10	14 11 13 12	30 Heller für 1000 kg
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	*) Die Sendungen müssen in Penzing per Achse abgeführt werden		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
1378	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Chamottemörtel	a) Ober-Bös b) Radotin c) Wran	Budapest-Kelenföld, Buda-Császárfürdö-kitérö, Ö-Buda-Filatorigát, Budapest d. v.	Einhaltung der in den übrigen Ruhriken gegebenen Vorschriften. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife, bezw. Tarif für den Westnngar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Heller a) 178	b) 177	c) 190	Im Karirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
			Chamottesteine							170	177	190		
			feuerfeste Ziegel			Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens				170	177	183		
			Platten aus Thon, Röhren aus Thon, Gasretorten, cylindrische, aus Chamotte			Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen				196	194	210		
			Kaolin			Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens				186	—	—		
			Thon der Position T—17/a der Güterclassification							178	—	—		
			Sand der Position E—18 der Güterclassification							196	—	—		
1379	**Südbahn-Gesellschaft**													

Für den Transport eines Kessels, welcher zur Erweiterung der Kesselanlage der Triester Krystalleisfabrik in Barcola bestimmt ist, wird rücksichtlich des Durchlaufes Wien-Matzleinsdorf—Triest S.B. mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Juli 1902 der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes (Theil II) unter den für die Anwendung dieses Tarifes festgesetzten Bedingungen zugestanden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1380	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	allen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Hohenelbe	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Verschieden	30% Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des auf den Linien der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. bestehenden Localtarifes rücksichtlich der Strecken der genannten Bahnen mit der Massgabe, dass die Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. an den Transporten mit mindestens 40 km langen ununterbrochenen Strecken betheiligt sein müssen	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen die Firma Brüder Goldmann in Hohenelbe als Empfänger erscheinen muss, längstens bis Ende Februar 1903	Die Transporte müssen zum Baue der mechanischen Buntweberei in Hohenelbe bestimmt sein

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	Bezeichnung der Relation nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
45	Nr. 58 vom 24. Mai 1902	1233	K. k. österr. Staatsbahnen	St.E.G. Oe.N.W.B. M.A.V. Serbische Staatsbahnen	Spiritus, Alkohol und Weingeist in Fässern oder Reservoir, bezw. Cisternenwagen	Zmaim St.E.G. und Oe.N.W.B.	Belgrad loco	Der Frachtsatz ist von 278 Cts. auf 279 Cts. richtigzustellen	
							Belgrad transit	Der Frachtsatz ist von 270 Cts. auf 271 Cts. richtigzustellen	

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./₂, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält nebeu seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertreteneu Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 70. **Wien, 21. Juni 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. Juni 1902,*) Z. 24.133, betreffend die Concessionirung von zwei mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahnlinien in Laibach.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den betheiligten k. k. Ministerien und dem k. und k. Reichs-Kriegsministerium der Allgemeinen Oesterreichischen Kleinbahn-Gesellschaft die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe von zwei mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahnlinien in Laibach, und zwar:

1. vom Südbahnhofe durch die Wiener Strasse, über den Marienplatz und die Franzensbrücke zum Rathhausplatze und von dort durch die Florianigasse und durch die Karlstädterstrasse zum Bahnhofe der Unterkrainer Bahnen und
2. von der sub 1 genannten Linie am Rathhausplatze abzweigend, über den Domplatz und den Kaiser Josefsplatz, durch die Polanastrasse und die Petersstrasse zum Garnisonsspital

unter den im Folgenden näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten ertheilt.

§ 1.

Für die concessionirte Kleinbahn geniesst die Concessionärin die im Artikel V des eingangs bezogenen Gesetzes angeführten finanziellen Begünstigungen.

Die Dauer der im Artikel V, lit. d), des obigen Gesetzes vorgesehenen Steuerbefreiungen wird mit 15 Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt.

Bezüglich des Personenfahrkartenstempels hat Artikel XX des vorangeführten Gesetzes Anwendung zu finden.

§ 2.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Bau der im Eingange bezeichneten Kleinbahnlinien sofort zu beginnen, binnen längstens einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertigen Linien dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat die Gesellschaft durch Erlag einer Caution von K 30.000 in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Der Gesellschaft wird zur Ausführung der concessionirten Bahnlinien das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

*) Enthalten in dem am 17. Juni 1902 ausgegebenen LVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 119

Das gleiche Recht soll der Gesellschaft auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahnlinien öffentliche Strassen in Anspruch genommen werden, hat die Gesellschaft die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, beziehungsweise jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Kosten der durch die Einrichtung und den Betrieb der im Eingange bezeichneten Bahnlinien bedingten Vorkehrungen zur Sicherung des störungsfreien Betriebes der im Zeitpunkte der Concessionirung bestehenden staatlichen Telegraphen- und Telephonleitungen, insbesondere auch die Kosten einer eventuellen Verlegung dieser Leitungen zu tragen.

§ 5.

Die Gesellschaft hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahnlinien nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, soweit dieselben in Gemässheit der Bestimmungen im Abschnitte B des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen, endlich nach den Anordnungen des Eisenbahnministeriums und der sonst berufenen Behörden zu benehmen.

§ 6.

Die Ziffer des Anlagecapitales unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der concessionirten Bahnlinien, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes und der Dotirung einer Capitalsreserve effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Verwendung des genehmigten Anlagecapitales noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

§ 7.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, den jeweilig im Dienste stehenden Unterofficieren und Ordonnanzen auf der Bahn die freie Fahrt einzuräumen.

Die näheren Modalitäten hierüber sind mit den competenten Militärbehörden zu vereinbaren.

Die Gesellschaft ist ferner verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Falls aus Anlass von Feierlichkeiten, Truppenmärschen, Paraden, dann von Herstellungen an Canälen, Röhrenleitungen etc. von Seiten der Behörden die zeitweilige Einstellung des Betriebes auf einer Strecke der concessionirten Bahnlinien für nothwendig erachtet würde, hat sich die Gesellschaft den einschlägigen Anordnungen der Behörden ohne irgend einen Anspruch auf Entschädigung für den ihr aus der zeitweiligen Einstellung des Betriebes erwachsenden Verlust unweigerlich zu fügen.

§ 9.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Bahnlinien benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäck unentgeltlich befördert werden.

§ 10.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Post, sowie die Bediensteten der Post- und Telegraphenverwaltung mit allen fahrplanmässigen Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Gesellschaft ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Kleinbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Kleinbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

§ 11.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, für die Invaliditäts- und Altersversorgung der beim Betriebe der concessionirten Bahnlinien verwendeten Bediensteten und der Angehörigen derselben Vorsorge zu treffen und zu

diesem Zwecke der Pensionscasse des Verbandes der österreichischen Localbahnen beizutreten, falls nicht für das concessionirte Bahnunternehmen eine eigene Pensionscasse mit mindestens gleichen Begünstigungen für die Mitglieder, beziehungsweise mit mindestens gleichen Verpflichtungen für die Gesellschaft wie bei jener des genannten Verbandes errichtet werden sollte.

§ 12.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums die zur Aufstellung der jährlichen Eisenbahnstatistik erforderlichen statistischen Nachweisungen rechtzeitig zu liefern.

§ 13.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf die Zeit bis zum 1. December 1949 festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 14.

Das im § 8 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, normirte staatliche Heimfallsrecht findet in Ansehung der concessionirten Eisenbahnlinien keine Anwendung.

§ 15.

Die Gesellschaft ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahnlinien an dritte Personen zu überlassen.

§ 16.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahnlinien, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

§ 17.

Der Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concession, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Concessionsbedingnisse für die schmalspurigen Kleinbahnen mit elektrischem Betriebe im Gebiete der Landeshauptstadt Laibach.

I. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirten Kleinbahnen im Gebiete der Landeshauptstadt Laibach sind eingeleisig und mit einer Spurweite von 1·0 m für den elektrischen Betrieb herzustellen.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf den gegenständlichen Kleinbahnen wird vorläufig für Strecken innerhalb des geschlossen gebauten Stadtgebietes mit 12 km und für Strecken ausserhalb desselben mit 18 km per Stunde festgesetzt.

Das k. k. Eisenbahnministerium behält sich erforderlichen Falles vor, besondere Bestimmungen über die Verminderung dieser Fahrgeschwindigkeit in einzelnen Theilstrecken, insbesondere auch bei eventuellem Nachtverkehre, nach Massgabe der localen Verhältnisse zu treffen.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahnen hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsbedingnisse, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der nachfolgenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionärin hat während des Baues und der Betriebsführung allen seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Eisenbahn-Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Kleinbahnen verwendeten Arbeiter hat die Concessionärin, abgesehen von den ihr obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, insbesondere in Absicht auf die Kranken- und Unfallversicherung u. s. w., auch alle jene Verpflichtungen und Massnahmen in analoger Weise zu erfüllen, welche in den von der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung aufgestellten Bedingnissen für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten rücksichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse, sowie zum Schutze und Wohle der Arbeiter jeweilig vorgesehen sind.

Die Concessionärin ist verpflichtet, bei Abschluss von Bauverträgen für die gegenständlichen Kleinbahnen, beziehungsweise bei den diesbezüglichen Baubedingnissen die obbezeichneten Verpflichtungen auch den Bauunternehmern aufzuerlegen.

Der von der Concessionärin, beziehungsweise von der Bauunternehmung bestellte Bauleiter, sowie das für den elektrotechnischen Theil der Bahnanlage und im Besonderen bestellte verantwortliche Fachorgan ist dem k. k. Eisenbahnministerium namhaft zu machen, und behält sich dasselbe das Recht vor, erforderlichen Falles innerhalb eines Zeitraumes von vier Wochen nach erfolgter Anzeige gegen diese Bestellung Einsprache zu erheben.

Der letztgenannte Ingenieur hat in allen elektrotechnischen Fragen die Vertretung gegenüber dem k. k. Eisenbahnministerium zu übernehmen.

Dagegen bleibt die Bestätigung des von der Concessionärin für den Betrieb der Bahnen zu bestellenden verantwortlichen Fachorganes dem k. k Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die circa 3·2 km lange Linie vom Südbahnhofe zum Bahnhofe der Unterkrainer Bahnen beginnt nächst dem Südbahnhofe, führt durch die Wienerstrasse, die Preserngasse, über den Marienplatz, die Franzensbrücke und durch die Spitalsgasse zum Rathhausplatze. Weiterhin zieht die Linie über den alten Markt, durch die Florianigasse und die Karlsstädterstrasse, wobei der Grubercanal auf der bestehenden Brücke übersetzt wird, gelangt auf die Unterkrainer Strasse, kreuzt die Unterkrainer Bahnen im Niveau und endet nächst dem Bahnhofe der Unterkrainer Bahnen.

Die circa 2·0 km lange Linie Rathhausplatz — Garnisonsspital zweigt von der vorbeschriebenen Linie am Rathhausplatze ab, führt über den Domplatz, den Kaiser Josefsplatz und durch die Polanastrasse, sodann durch die Pfalzgasse, die Petersstrasse und über den Petersplatz, schliesslich auf der Strasse nach Salloch und endet beim Garnisonsspitale.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrassen können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Kreuzungen mit bestehenden Bahnen.

Die Concessionärin verpflichtet sich, die näheren Modalitäten der Niveaukreuzungen mit der Unterkrainer Bahn, sowie die Details der an dieser Kreuzungsstelle auszuführenden Sicherungsanlage einvernehmlich mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Villach festzustellen.

Das bezügliche Project und das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwirft sich die Concessionärin der Entscheidung desselben, falls eine Einigung mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Villach nicht erzielt werden könnte.

Ueberdies ist seitens der Concessionärin bezüglich der auf Staatsbahn-, beziehungsweise Südbahngrund liegenden Theile der Kleinbahnen das Einvernehmen mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Villach, respective mit der Verwaltung der Südbahn-Gesellschaft zu pflegen.

4. Anschluss von neuen Kleinbahnen und von Schleppbahnen.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Einmündung von neuen Kleinbahnen und Industriebahnen auf die für den Betrieb der gegenständlichen Kleinbahnen mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

5. Grunderwerb.

Die für die gegenständlichen Kleinbahnen erforderlichen Grundflächen sind, insoweit nicht bestehende öffentliche Strassen und Plätze benützt werden sollen, in dem erforderlichen Ausmasse definitiv in das Eigenthum zu erwerben.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 20 m betragen.

Für das zur Verbindung der Linie Südbahnhof—Unterkrainer Bahnhof mit der Linie Rathhausplatz—Garnisonsspital auszuführende Betriebsgeleise wird die Anwendung eines Bogenhalbmessers von 18 m ausnahmsweise zugestanden.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird für die Linie Südbahnhof—Unterkrainer Bahnhof 60 Permille und für die Linie Rathhausplatz—Garnisonsspital 27 Permille festgesetzt.

Das bei Ausführung der Bahnen einzuhaltende Normalprofil des lichten Raumes, in welches auch die Umgrenzungslinie der in Aussicht genommenen Fahrbetriebsmittel einzuzeichnen ist, wird dem k. k. Eisenbahnministerium, und zwar mindestens gleichzeitig mit den Plänen für die Ausweichen und die Hochbauten, zur Genehmigung vorzulegen sein.

Der Abstand der Geleiseachsen in den Ausweichen und Haltestellen ist mindestens derart zu bemessen, dass zwischen den am weitesten ausladenden Theilen der verkehrenden Fahrbetriebsmittel ein Zwischenraum von 0·8 m verbleibt.

Bei Remisegeleisen ist diese Geleiseentfernung um mindestens 0·4 m zu vergrössern.

7. Strassenbenützung.

Hinsichtlich der Bedingungen für die Benützung der Wiener und Laibacher Reichsstrasse ist die im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium zu ertheilende Genehmigung der k. k. Landesregierung in Laibach einzuholen.

Die technischen Bedingungen für die Benützung der im Stadtgebiete gelegenen communalen Plätze, Strassen und Gassen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Die Anlage der Kleinbahnen hat stets derart zu erfolgen, dass im Bedarfsfalle die ganze Strassenbreite von Militärfuhrwerken benützt werden kann.

Bei bestehenden und von den Bahnen mitzubenützenden Strassenobjecten ist der Nachweis ihrer Tragfähigkeit für Bahnzwecke zu liefern, eventuell wird die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums für die im Einvernehmen mit den competenten Strassenbehörden aus diesem Anlasse projectirten Aenderungen, beziehungsweise Verstärkungen einzuholen sein. Insofern nicht bei der politischen Begehung der Linien anders bestimmt wurde, ist bei mitbenützten Strassenobjecten darauf Rücksicht zu nehmen, dass zwischen den am weitesten ausladenden Theilen der verkehrenden Fahrbetriebsmittel und den Geländern oder Parapetmauern der mitzubenützenden Brücken stets ein Zwischenraum von mindestens 0·7 m verbleibt.

Ausnahmen hievon sind nur bei Nachweis des Einverständnisses der zuständigen Strassenbehörde statthaft.

Wenn Bäume entlang der mitbenützten Strassen stehen, ist die gleiche Entfernung einzuhalten, erforderlichen Falles sind überragende Aeste oder Bäume zu entfernen.

8. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Rillenschienen aus Flussstahl von mindestens 35 kg Gewicht per laufendes Meter unter Anwendung von eisernen Spurstangen auszuführen.

Jene Geleise, welche lediglich internen Betriebszwecken dienen, als Remisengeleise u. dgl., können, insoweit dieselben nicht auf Strassengrund liegen, auf Querschwellen und mit Schienen nach System XX der k. k. Staatsbahnen ausgeführt werden.

Die Inanspruchnahme der Schienen darf in keinem Falle 1000 kg per Quadratcentimeter der Querschnittsfläche übersteigen.

Die Detailconstruction des Oberbaues unterliegt der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums. Gleichzeitig mit den Plänen für den Oberbau der Bahn sind die im Punkte Fahrbetriebsmittel näher bezeichneten Planskizzen für den Fahrpark in Vorlage zu bringen.

9. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Bauordnung der Landeshauptstadt Laibach und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Wohngebäude für das Bahnpersonale oder solche Hochbauten, welche zugleich Wohnräume enthalten, sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen, zu erbauen.

Wartehäuschen in den verbauten Strassenzügen sind aus Eisen herzustellen; alle übrigen Hochbauanlagen können je nach ihrer Bestimmung entweder aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk, Eisen oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Die Endpunkte der Bahnen, sowie die Ausweichen und Haltestellen derselben sind durch Säulen mit Aufschriften zu bezeichnen, insofern in dieser Beziehung bei der politischen Begehung der Linien nicht bereits anders bestimmt wurde.

10. Elektrotechnische Betriebseinrichtungen.

Bezüglich der elektrotechnischen Einrichtung der Bahnen sind folgende Vorschriften zu beachten:

1. Die maschinelle und elektrotechnische Anlage der Kraftstation, welche zur Vermeidung jeder nachbarlichen Belästigung thunlichst in allseitig freistehenden Gebäuden untergebracht werden soll, ist für eine derartige Leistungsfähigkeit zu bemessen, dass die verfügbare Strommenge nicht allein zur Abwicklung des stärksten Bahnverkehres, sondern auch zur Speisung der jeweiligen Beleuchtungsanlagen für Bahnzwecke genügt.

Ausserdem muss auch für entsprechende Reservegarnituren vorgesorgt sein, so dass jede Betriebsunterbrechung ausgeschlossen bleibt. Als Reserve kann auch eine entsprechend eingeschaltete Accumulatorenbatterie in Verwendung kommen.

Die Verwendung von Accumulatoren für Bahnzwecke ist an besondere, noch zu erlassende Vorschriften gebunden.

2. Die Zuführung des Stromes zum Motorwagen erfolgt durch Contactleitungen, welche, wenn dieselben oberhalb des Strassenplanums angebracht werden, in einem Höhenabstande von mindestens 5·5 m geführt werden müssen.

Für die Speiseleitungen gelten, im Falle dieselben als Luftleitungen ausgeführt werden, die gleichen Normen.

Wenn die Stromzuführung unterhalb oder im Niveau des Strassenplanums bewerkstelligt werden soll, wird von Fall zu Fall über die Zulässigkeit der projectirten Anlage und das Detail ihrer Ausführungsweise entschieden werden.

Die im Strassenkörper versenkten Leitungen sind im Allgemeinen mindestens 0·3 m unter dem Strassenniveau zu verlegen.

3. Die oberirdischen Fernleitungen, Speiseleitungen und Contactleitungen sind in derartiger Entfernung von bestehenden Gebäuden, sonstigen bestehenden Objecten, Bäumen oder dergleichen anzulegen und mit einer derart entsprechenden Isolation auszurüsten, dass die neue Anlage nicht durch Unberufene erreicht werden kann und durch dieselbe weder die Anrainer irgendwie belästigt, noch bereits bestehende elektrotechnische Anlagen in ihrem Betriebe gestört werden. Insbesondere sind auch alle an Gebäuden angebrachten Mauerhaken oder sonstigen Befestigungsmittel mit doppelter Isolation und mit Schalldämpfern zu versehen.

Zwischen den Starkstromleitungen und bestehenden parallel laufenden Telegraphen- oder Telephonleitungen ist ein zur Vermeidung von Inductionen genügender Abstand einzuhalten.

Kreuzungen elektrischer Leitungen sind thunlichst rechtwinkelig durchzuführen, und genügt im Allgemeinen ein lothrechter Abstand von 1 m zwischen denselben.

Ueberhaupt sind bestehende Telegraphen-, Telephon- und andere elektrische Leitungen nach den Anordnungen der competenten Behörden gegen die Einwirkung der neu projectirten Stromleitungen zu schützen, erforderlichenfalls entsprechend zu verlegen oder durch Rückleitungen zu ergänzen.

Gegen die gefahrbringenden Folgen des Abreissens der einen oder anderen Gattung Leitungen ist nach Anordnung des k. k. Eisenbahnministeriums entweder mittelst Anbringung entsprechender Sicherheitsnetze oder auf andere Weise vorzusorgen.

4. Werden stellenweise für Fernleitungen oder Speiseleitungen in die Erde gelegte Kabel benützt, so müssen dieselben gut isolirt und mit Blei und Eisen armirt sein; auch muss zwischen derartigen Kabeln und den Grundmauern der Gebäude oder sonstigen Objecten ein Abstand von mindestens 1 m verbleiben, damit bei Vornahme von Reparaturen an den Gebäuden oder an den Kabeln keine Beschädigungen derselben vorkommen.

Alle abnormalen Anlagen (bei Canälen, Brücken etc.) unterliegen einer besonderen Genehmigung.

5. Bei Anwendung einer vom Erdboden nicht isolirten Rückleitung (Eisenbahnschienen, eiserne Träger, eiserne Rohre, Drahtseile etc.) muss für die Continuität dieser metallischen Rückleitung durch entsprechende elektrische Ueberbrückung aller Unterbrechungen, als Schienenstösse u. s. w., gesorgt werden. In dieser Rückleitung ist der Querschnittswiderstand nicht grösser, der Gesammtwiderstand aber bedeutend geringer als in der Hinleitung zu bemessen, damit keine Ausströmungen durch die Erde stattfinden, welche anderweitige Interessenten schädigen oder belästigen könnten.

Weiters ist auch für die vollkommene Continuität der Rückleitung durch die Räder und Schienen mittelst entsprechender Reinhaltung der letzteren vorzusorgen.

6. Die Querschnitte der Leitungen in der Kraftstation und innerhalb der einzelnen elektrischen Sectionen sind mit Rücksichtnahme auf den stärksten Verkehr, beziehungsweise die intensivste Beleuchtung der Bahn derart zu bemessen, dass weder in den Leitungen, noch in den eingeschalteten künstlichen Widerständen übermässige Temperaturerhöhungen hervorgerufen werden.

Die in den Kupferleitungen von verschiedenen Querschnittflächen in Quadratmillimetern zulässigen Betriebsstromstärken in Ampères unterliegen nachstehenden Begrenzungen:

Querschnitt in Quadratmillimetern	Betriebsstrom-stärke in Ampères	Querschnitt in Quadratmillimetern	Betriebsstrom-stärke in Ampères
1·0	4	25	60
1·5	6	50	100
2·5	10	100	170
5·0	18	200	290
10	30	300	400
15	40	500	600

Für Zwischenwerthe ist geradlinig zu interpoliren.

Bei Widerständen, welche zum Glühen kommen können, bei funkengebenden Schaltvorrichtungen u. s. w. ist der Feuersgefahr vorzubeugen.

Im Allgemeinen ist gegen übermässige Stromstärken, beziehungsweise Temperaturerhöhungen mittelst Anbringung von automatischen Ausschaltvorrichtungen, beziehungsweise Abschmelzsicherungen vorzusorgen.

Bei denselben muss die Ausschalt-, beziehungsweise Abschmelzstromstärke in leicht lesbarer Weise stets aufgeschrieben, beziehungsweise eingestempelt sein; das letztere sowohl in den auswechselbaren, als auch in den nicht auswechselbaren Anschlusstheilen. Die Ausschalt-, beziehungsweise Abschmelzstromstärke darf das Zweifache der Betriebsstromstärke nicht übersteigen.

7. In allen Betriebsleitungen, welche in den dem Publicum und dem nicht elektrotechnisch gebildeten Bahnbetriebspersonale zugänglichen Oertlichkeiten angelegt werden, darf die Spannungsdifferenz zwischen den Hin- und Rückleitungen die Grenze von 500 Volt bei Gleichströmen, beziehungsweise von 250 Volt bei Wechselströmen nicht übersteigen.

In allen solchen Oertlichkeiten dürfen blanke Leitungen nur derart angebracht sein, dass sie durch Unberufene nicht erreicht werden können.

Innerhalb der gedeckten Räume der Gebäude jeder Art und solcher Oertlichkeiten, wo sich leicht entzündbare Gase entwickeln, dürfen keine blanken Leitungen angebracht werden.

Für Fernleitungen, sowie für alle Stromerzeugungsmaschinen, Schaltapparate, Transformatoren, Messvorrichtungen u. s. w., sind höhere Spannungen zulässig, doch muss für eine entsprechende Isolation, sowie durch Anbringung wirksamer Schutzvorrichtungen dafür gesorgt werden, dass sowohl die Sicherheit des Personales, als auch Unberufener nicht gefährdet werden kann.

Solche Leitungen sind mit Rückleitungen zu versehen und derart anzulegen, dass Inductionswirkungen thunlichst vermieden werden.

8. Die ganze Anlage, sowie die Motorwagen sind mit entsprechenden Blitzschutzvorrichtungen zu versehen.

9. Die elektrische und motorische Einrichtung der Fahrbetriebsmittel ist thunlichst ausserhalb des Wagenkastens, jedenfalls aber derart anzubringen, dass die Fahrgäste mit stromführenden Theilen nicht in Berührung kommen können.

Die für die Leitung der Bewegungen des Wagens zu construirenden Schaltkurbeln, ferner die Nothausschalter, sowie alle anderen oberhalb des Fussbodenplanums befindlichen Apparate und Leitungen, welche zu Motorzwecken dienen, sollen derart eingerichtet sein, dass sowohl Fehlgriffe durch das Bedienungspersonale, als auch eine Bethätigung durch Unberufene so viel als thunlich ausgeschlossen bleiben.

Insbesondere sollen die zu handhabenden Kurbeln, Hebeln, Griffe u. s. w. nur dann aufgesteckt oder abgenommen werden können, wenn die Einrichtung stromlos gestellt ist.

10. Die elektromotorisch ausgerüsteten Fahrbetriebsmittel müssen ausser mit den übrigen vorgeschriebenen Bremsvorrichtungen auch auf rein elektrischem Wege mittelst eines einzigen Griffes rasch und sicher gebremst werden können.

Die elektrische Bremsvorrichtung ist mit hinreichend vielen, entsprechend abgestuften Schaltstellen auszurüsten, damit dieselbe sowohl als Haltebremse, wie auch insbesondere als Gebrauchsbremse benützt werden kann. Dieselbe darf in ihrem Stromwege weder Abschmelzsicherungen noch automatische Maximalausschalter haben und muss das ganze Gewicht des Motorwagens als Adhäsionsgewicht ausnützen.

Werden auch Anhängewagen verwendet, so sind dieselben in die elektrische Bremsung miteinzubeziehen.

11. Die Endpunkte der Bahnen sind nach Bedarf unter einander und mit der Kraftstation in telephonische Verbindung zu bringen.

11. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:

12 zweiachsige Motorwagen mit 2 Motoren von mindestens je 20 Pferdekräften Leistungsfähigkeit und einem Fassungsraum für mindestens je 32 Personen;

4 zweiachsige Anhängewagen mit einem Fassungsraum für mindestens je 30 Personen;

1 Plateauwagen;

1 Salzwagen.

Alle Fahrbetriebsmittel haben derart kräftige Handbremsen zu erhalten, dass diese letzteren allein bei einer Geschwindigkeit von 12 km per Stunde den Stillstand der Fahrbetriebsmittel auf 10 m Länge bewirken können.

Ferner muss es möglich sein, mittelst nur zweier Griffe die Wirkungen der elektrischen Bremse und der Handbremse zu vereinigen, um auf diese Weise den Wagen fast augenblicklich bis zum Gleiten bremsen zu können. Damit dies auch bei ungünstigem Schienenzustande ermöglicht wird, ist eine gut functionirende Sandstreuung einzurichten und ist für entsprechende Sanddepots längs der Strecke vorzusorgen.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, und sind für diese Vorlagen die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium einzuholenden Vorschriften zu beachten.

Abgesondert von der Vorlage der vorbezeichneten Pläne sind überdies, und zwar gleichzeitig mit den Projectsplänen der mitzubenützenden Strassenobjecte und für den Oberbau der Bahn, schematische Skizzen der Fahrbetriebsmittel vorzulegen, welche die erforderlichen Angaben über die grösste Breite, Höhe und Länge, sowie über die Achsdrücke und Achsentfernungen der Fahrbetriebsmittel enthalten.

12. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle für den Bau der Bahnen erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken und die Leitungsbestandtheile, ferner die Ausrüstung und Einrichtung der elektrischen Kraftstation, sowie die Fahrbetriebsmittel sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen und obliegt es der Concessionärin, sich hinsichtlich deren Beschaffung an die in Betracht kommenden inländischen Unternehmungen derart rechtzeitig zu wenden, dass denselben ein hinreichender Zeitraum für die Durchführung der Bestellung, namentlich auch dann gewahrt bleibt, wenn die in Frage kommenden Fabrikate nicht vorräthig sein sollten.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Concessionärin hinsichtlich der elektrotechnischen Ausrüstungsgegenstände für die Kraftstation und für die Fahrbetriebsmittel von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es der Concessionärin obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselbe sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet hat.

13. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionärin hat diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

Wien, am 10. Juni 1902.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

(Geschäftsbericht und Bilanz 1901.)

Der Rechnungsabschluss der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft weist einen Ueberschuss von K 2,790.024·09 gegen K 2,558.516·58 im Vorjahre auf, woraus sich eine Besserung des Betriebsergebnisses um K 231.507·51 ergibt.

Der Schiffahrtsdienst gestaltete sich etwas günstiger als im Vorjahre, indem sich der Gewinn von K 227.121·91 auf K 386.152·71 hob. Diese Besserung von K 159.030·80 konnte, da die Einnahmen gleichzeitig um K 477.447·22 zurückgingen, nur dadurch erzielt werden, dass die Betriebsauslagen einschliesslich der Werthabschreibungen eine Verminderung von K 641.836·98 erfuhren. Der Ausfall in den Transporteinnahmen ist hauptsächlich auf die Abschwächung des Getreideverkehres zurückzuführen. Während dieser in der ersten Hälfte des Jahres 1901 sich zwar grösstentheils auf Transporte von ungarischen Stationen nach Wien und Budapest beschränkte, immerhin aber ziemlich lebhaft war, trat im zweiten Halbjahre, sobald das Resultat der fast in allen Getreidegattungen unbefriedigenden Ernte in Ungarn überblickt werden konnte, ein empfindlicher Rückschlag ein, mit dem ein allgemeines Sinken der Frachtraten verbunden war.

Die verhältnissmässig gute Ernte Rumäniens bot für den hiedurch entstandenen Ausfall nur theilweise Ersatz, da die im Jahre 1900 erfolgte Aufhebung des Mahlverkehres die Einfuhr von rumänischem Weizen nach Oesterreich-Ungarn fast gänzlich ausschloss. Der Verkehr aus Rumänien blieb daher auf einen mässigen Export nach Passau und Regensburg, und auf Transporte zu Thal nach Braila und Sulina im Anschlusse an den Seeweg beschränkt.

In gleichem Masse, wie der mit den eigenen Transportmitteln unterhaltene Getreideverkehr nahmen auch die durch die gesellschaftlichen Dampfer ausgeführten Remorquirungen fremder Fahrzeuge ab.

Der Güterverkehr anderer Transportartikel bewegte sich in normalen Grenzen.

Die gesammte Transportleistung im Frachtendienste betrug 976·4 Millionen Tonnenkilometer gegen 995·4 Millionen Tonnenkilometer im Vorjahre und blieb sohin nur um 1·9 pCt. zurück.

Im Personenverkehre wurden 73·8 Millionen Personenkilometer gegen 77·5 im Vorjahre geleistet, und ergibt sich sohin eine Abnahme um 4·8 pCt.

Die Wasserstände des Vorjahres waren anhaltend günstige und kamen der Oekonomie des Betriebes sehr zustatten.

Die Schiffahrt wurde am 9. März des Gegenstandsjahres, d. i. um 11 Tage später als im Vorjahre eröffnet und gleichwie im Vorjahre am 21. December geschlossen. Sie erstreckte sich auf 288 Tage und blieb um 5 Tage hinter der erfahrungsmässigen durchschnittlichen Dauer zurück.

Die Länge der Betriebslinien betrug im Personendienste 2508 km (1900: 2542 km) und im Frachtendienste 4091 km (1900: 4128 km). Die Zahl der Landestellen betrug 289 gegen 276 im Vorjahre. Aufgelassen wurden die in Rácz-Almás, Kubin, Milanovatz und Bechet bestandenen Agentien, dagegen in Mautern eine Agentie neu errichtet.

Die Personen- und Localschiffe leisteten in 72.035 Fahrstunden 1,050.891 km, die Remorqueure und Frachtschiffe in 168.361 Fahrstunden 1,245.035 km, die Schraubendampfer in 13.706 Fahrstunden 133.248 km, die Kettenschiffe in 309 Fahrstunden 1338 km, die Waarenboote legten 4,513.317 km, die Lichterboote 77.056 km zurück. Die Gesammtleistung im Schleppdienste erreichte 4,946.610 Schleppbootkilometer gegen 5,041.838 Schleppbootkilometer im Vorjahre und hat somit um 95.218 Schleppbootkilometer abgenommen.

Der Personenverkehr betrug im Fernverkehre 461.257 Personen gegen 442.998 im Vorjahre, hat sich demnach um 18.259 Personen gehoben. Von den beförderten Personen benützten die I. Classe 48.919 (10·6 pCt., die II. Classe 62.832 (13·6 pCt.), die III. Classe 338.929 Personen (73·5 pCt.); dem Militärstande gehörten 10.577 Personen an (2·3 pCt.). Im Localdienste wurden 1,348,237 Personen gegen 1,679.529 im Jahre 1900 befördert. Die Gesammtzahl der beförderten Personen betrug daher 1,809.494 gegen 2,122.527 Personen im Jahre 1900, sohin um 313.033 (14·8 pCt.) weniger als im Vorjahre.

Im Güterverkehre gelangten zur Aufgabe:

Kaufmannsgüter	1,130.013 t	(+ 36.712)
Getreide	805.216 t	(+ 43.060)
Regiekohle	138.019 t	(— 18.119)
zusammen .	2,073.248 t	(+ 61.653)

dass sind 3·06 pCt. Zunahme gegenüber dem Vorjahre.

Die Einnahmen aus dem Personendienste betrugen K 1,984.949 32 (— 72.326·73), aus dem Güterdienste K 16,013.769·73 (— 430.646·52), sonstige Einnahmen aus dem Schiffahrtsdienste K 919.133·88 (+ 25.526·03). Die Ausgaben für den Schiffahrtsdienst setzen sich zusammen aus Betriebsauslagen K 14,864.115·97 (— 550.131·31) und Werthabschreibungen K 2,835.715·07 (— 91.705·67), zusammen 17,699.831·04 (— 641.836 98.) Der Betriebsüberschuss stellte sich auf K 1,218.021·89 (+ 164.389·76), welcher jedoch durch die für den gesellschaftlichen Pensionsfonds der Angestellten zu leistende Quote von K 831.869·18 (+ K 5358·96) auf K 386.152·71 reducirt wird.

Der gesellschaftliche Schiffspark bestand am Ende des Jahres 1901 aus einer Dampferflotte von 143 Raddampfern mit 14.350 nominellen, bezw. 59.420 im Betriebe indicirten Pferdekräften, 11 Schraubendampfern, mit 705 nominellen, bezw. 3070 indicirten Pferdekräften, zusammen aus 154 Dampfern mit 15.055 nominellen und 62.490 indicirten Pferdekräften. Gegenüber dem Vorjahre, in welchem der gesellschaftliche Besitzstand

mit 166 Dampfern mit 15.455 nominellen, bezw. 63.680 im Betriebe indicirten Pferdekräften ausgewiesen war, ergibt sich sonach ein Abgang von 12 Dampfern, 400 nominellen, bezw. 1190 im Betriebe indicirten Pferdekräften. Diese Verminderung resultirt aus der Umgestaltung der Propeller Adony, Erczény, Harta, Ismail, Loré, Mačin, Promontor, Szalk, Tétény und Tulča, dann der beiden Kettendampfer March und Waag in Waarenboote und Stehschiffe.

Der gesellschaftliche Schlepppark zählte Ende 1901 762 eiserne Waarenboote und 38 Lichterboote, zusammen 800 Boote mit 376.186 t Tragvermögen gegen 816 Boote mit 376.462 t Tragvermögen im Vorjahre; die Anzahl der Schleppe verminderte sich sohin um 16 und ergibt sich diese Ziffer einerseits aus dem Zuwachse von 6 Booten der 6700er Kategorien durch Neubau, dann von 10 Waarenbooten, zu welchen die oben benannten 9 Propeller und der Körper des im Vorjahre cassirten Dampfbootes „Castor" umgestaltet wurden, andererseits aus dem Abgange von 32 Waarenbooten alten Typs, von welchen 9 cassirt, 2 verkauft und 21 in Stehschiffe umgebaut worden sind.

Die gesellschaftlichen Schiffswerften waren vornehmlich mit laufenden Reparaturen und Instandhaltungsarbeiten beschäftigt.

Ausserdem wurden nebst mehreren Umbauten ein neuer Remorqueur — „Austria" — in Bau genommen und der Vollendung nahegeführt, 9 Waarenboote mit je 670 t Tragvermögen neu hergestellt und der Bau weiterer 6 Waarenboote desselben Typs begonnen.

Die Werfte in Alt-Ofen führte ausser einem Theile dieser Neubauten Reparaturen an 264 Dampfern, 652 Transportfahrzeugen, 58 Landungsobjecten und 16 diversen Fahrzeugen, zusammen an 990 Objecten aus. Diese Leistungen beanspruchten 336.112 Arbeitstage gegen 315.764 im Vorjahre.

Der andere Theil der Neubauten wurde in Korneuburg hergestellt; ebendort wurden auch Reparaturen an 107 Dampfern, 35 Waarenbooten, 5 diversen Fahrzeugen und 37 Landungsobjecten, zusammen an 184 Objecten ausgeführt. Die Gesammtzahl der Arbeitstage belief sich auf 63.661 gegen 62.328 im Vorjahre.

Auf den Fünfkirchner Kohlenwerken betrug die Gesammtproduction 7,386.839 q gegen 7.331.425 q im Vorjahre, daher um 55.414 q mehr. Das mit Ende 1901 für den Abbau vorgerichtete Kohlenquantum betrug 11,817.198 q gegen 11,155.052 q im Vorjahre. Coaks wurden 109.751·59 (1900: 129.733 q), Briquettes 375.620 q (1900: 693.526 q) erzeugt. Die Einnahmen aus den Fünfkirchner Kohlenwerken betrugen K 3,065.054·71, die Ausgaben K 1,312.359·25; abzüglich des Antheiles der Bergwerke an dem gesellschaftlichen Beitrage zum Pensionsfonds von K 31.069·12 betrug der Ertrag der Bergwerke K 1,721.626.34, blieb daher gegenüber dem Vorjahre um K 171.942·73 zurück. Dieses Ergebniss wird im Geschäftsberichte als ein recht befriedigendes bezeichnet.

Die Betriebsergebnisse der gesellschaftlichen Eisenbahn waren gleichfalls befriedigend. Die Einnahmen betrugen K 1,904.545·62 (— 71.690·32), die Ausgaben K 1,092.737·84 (+ 31.385·98), das Reinerträgniss demnach K 811.807·78 (— K 103.076·30).

In der Bilanz sind die Creditoren und Debitoren mit je K 95,272.696·83 (1900: K 97,179.038·29 ausgewiesen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 155. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 16. Juni wurde seitens der Herren Abgeordneten Berger und Genossen ein Dringlichkeitsantrag eingebracht, betreffend eine Untersuchung der Verhältnisse bei der Donau-Dampfschiffahrts-gesellschaft.

In derselben Sitzung wurden folgende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herren Eisenbahnminister.

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Alwin Hanich und Genossen, betreffend die Gefährdung der öffentlichen Sicherheit durch die Bahnverwaltung der k. k. Staatsbahnen in Pilsen;

2. der Herren Abgeordneten Choc und Genossen, betreffend die Forderungen der Locomotivführer des Heizhauses der Staatsbahnen in Nusle.

II. An den Herrn Eisenbahn- und den Herrn Finanzminister.

Seitens

3. der Herren Abgeordneten Dr. Steinwender, Walz und Genossen, betreffend das Uebereinkommen zwischen der Südbahngesellschaft und deren Prioritäten.

In der 155. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 16. Juni wurde die Berathung des Berichtes des Steuerausschusses über die Regierungsvorlage, betreffend die Einführung einer Fahrkartensteuer vom Personentransporte auf Eisenbahnen und über die Anträge der Abgeordneten Stein und Genossen und der Abgeordneten Wilhelm und Genossen, wegen Befreiung der Handels- und Geschäftsreisenden von der Entrichtung der Fahrkartensteuer fortgesetzt.

Da in der letzten Sitzung die Debatte geschlossen wurde, wird zur Wahl der Generalredner geschritten und der Abg. Dr. Ellenbogen zum Generalredner contra, der Abg. Dr. Ferjančič zum Generalredner pro gewählt.

Abg. Dr. Ellenbogen (Generalredner contra) bemerkt, die Vorlage diene durchaus nicht jenen edlen Zwecken, die der Finanzminister in den Vordergrund gestellt hat, sondern sei für die Kanonen bestimmt, die man jetzt beansprucht und noch beanspruchen wird. Die Erhöhung der Pensionistenbezüge u. s. w., die ja auch die Zustimmung der Socialdemokraten finden, haben mit dieser Vorlage nicht das Geringste zu thun. Der Finanzminister sei nicht imstande gewesen, die Argumente des Abg. Dr. Lecher abzuschwächen. Es sei kein Zweifel, dass Cassenüberschüsse vorhanden sind. Nach einigen Ausfällen gegen den Referenten Abg. Dr. Götz bemerkt Redner, der Abg. Formánek habe eine sachlich ausgezeichnete Rede gegen die Vorlage gehalten, aber es sei ihm nicht gelungen, den Glauben zu erwecken, dass sachliche Motive seine Partei zur Opposition gegen die Vorlage bestimmt haben. Man wisse ja zum grossen Theile, was sich hinter den Coulissen abgespielt hat. Redner polemisirt sodann gegen die gestrige Rede des Finanzministers und führt aus, dass aus den Schriften des gelehrten Dr. Ritter Böhm von Bawerk gar manches Argument gegen eine solche indirecte Steuer zu holen sei.

Redner bemerkt, dass nach der Statistik des Eisenbahnministeriums von der I. Classe 5·9, von der II. Classe 19·3 und von der III. Classe 74·8 pCt. beigetragen werden. Diese Steuer habe also den Charakter einer Belastung der armen Volksschichten der Bevölkerung. Dazu komme noch, dass diejenigen, die in der I. und II. Classe fahren, zum grössten Theil die dort benützten Plätze nicht bezahlen. Der Eisenbahnminister habe zwar geantwortet, dass dies nicht wahr ist. Redner sei diese Antworten seitens des Eisenbahnministers schon gewohnt, und nach jeder solchen Ableugnung erhalte er aus dem Publicum Zuschriften, worin dem Erstannen Ausdruck gegeben wird, dass es möglich ist, dass ein Eisenbahnminister solche offenkundige Thatsachen ableugnen kann. Redner führt eine Reihe von Beispielen bezüglich der Gewährung von Eisenbahnfreikarten an.

Redner bespricht sodann die schwere Belastung der arbeitenden Bevölkerung durch die indirecten Steuern und bemerkt, statt die Bevölkerung zu entlasten, verlange der Finanzminister eine neue Steuer. Das erwecke den schweren Verdacht, dass auch diese 18 Millionen Kronen nicht zur Entlastung der Zucker consumirenden Bevölkerung sollen verwendet werden, sondern dass wiederum einmal die Interessen von ein paar Besitzenden sanirt werden sollen. Redner wolle nicht den Antrag stellen, den

für die Bedeckung der Aufhebung der Mauthen, für die Verbesserung der Lage der Pensionisten u. s. w. nöthigen Betrag aus den Cassenbeständen und Budgetüberschüssen bis zu dem Zeitpunkte zu decken, wo die Zuckerprämien aufgehoben werden, und von diesem Momente an den aus der Aufhebung der Zuckerprämien resultirenden Betrag theils zur Deckung dieser Erfordernisse, den Rest zur Herabsetzung der indirecten Steuer auf Zucker zu verwenden; er behalte sich vielmehr vor, bei Gelegenheit der Berathung der Zuckerfrage den Antrag zu stellen, den durch die Aufhebung der Zuckerprämien resultirenden Betrag in seiner Gänze zur Herabsetzung der indirecten Steuer auf Zucker zu verwenden. Heute stelle er den Antrag, die Vorlage an den Ausschuss zurückzuweisen.

Wenn uns, schliesst Redner, bei anderer Gelegenheit zugerufen wurde, wir sollen Muth nach unten beweisen, so zeigen wir in diesem Augenblicke, dass wir diese Courage haben; wir können es, weil wir ein gutes Gewissen haben und uns nicht fürchten weder vor der Demagogie irgend einer Partei, noch vor der Demagogie der Regierung. Wir fürchten uns nicht, gegen einen volksfeindlichen Antrag zu stimmen, wenn er auch unter der Maske der Volksfreundlichkeit auftritt. Wir prüfen die Dinge auf ihren sachlichen Gehalt und nicht mit Rücksicht auf das Mäntelchen, das ihnen irgend ein Minister umzuhängen beliebt. Trotzdem wir entschieden für eine Besserung der Lage der in Betracht kommenden Kategorie eintreten, werden wir gegen die Fahrkartensteuer stimmen.

Abg. Dr. Ferjančič (Generalredner pro) führt aus, es sei für einen Volksvertreter sehr misslich, für die Einführung einer neuen Steuer einzutreten. Wenn er dies dennoch thue, so geschehe es ausschliesslich mit Rücksicht auf die Zwecke, deren Erfüllung durch die neue Steuer gesichert werden soll. Er weist jedoch darauf hin, dass es noch eine Gruppe von Bedürftigen gebe, für die in erster Linie ein Theil des Ertrages der Fahrkartensteuer verwendet werden sollte. Redner erörtert die materielle Lage der Auscultanten und erklärt, er könne die Art und Weise, wie der Finanzminister in seiner letzten Rede eine Remedur angekündigt hat, nicht billigen. Die Adjuten seien absolut unzureichend und stehen in keinem Verhältnisse zu der Bildungsstufe und den Ansprüchen des richterlichen Nachwuchses. Die Ansicht, dass die Praktikanten aller Verwaltungszweige in eine eventuelle Reform der Bezüge einbezogen werden müssen, sei deshalb nicht zutreffend, weil in keinem anderen Dienstzweige die Erlangung eines fixen Gehaltes so erschwert und hinausgeschoben sei, wie beim Richterstande. Alles spreche für die Nothwendigkeit, vor Allem hier Hilfe zu schaffen. Die Idee, ein drittes Adjutum einzuführen, wäre eine Verkehrtheit, mit der der Finanzminister sich nicht befassen sollte. Dadurch würde die Erlangung eines Gehaltes in der Praxis nur noch verzögert. Der Finanzminister solle es unter allen Umständen bei den zwei Adjuten bewenden lassen.

Das Erträgniss der Fahrkartensteuer werde es gewiss möglich machen, auch für den richterlichen Nachwuchs zu sorgen. Redner schliesst deshalb mit einem Resolutionsantrage, in welchem die Regierung aufgefordert wird, Vorsorge zu treffen, dass die vom Abgeordnetenhause beschlossene Erhöhung der Bezüge der Auscultanten und Rechtspraktikanten in gesetzlichem Wege zustande komme und die Mittel des hiemit verbundenen Aufwandes aus dem Erträgnisse der Fahrkartensteuer beschafft werden.

Minoritäts-Berichterstatter Dr. Conci steht den Zwecken, welchen die Vorlage dienen soll, gleichfalls sympathisch gegenüber. Er sehe aber in der gegenwärtigen Vorlage eine grosse Ungerechtigkeit. Es sei nicht gerecht, auf der einen Seite auf Kosten der Allgemeinheit den Personentransport zu verbilligen, auf der anderen Seite aber auf Grund einer Vertheuerung der Transporte auf den übrigen Bahnen sich eine Einnahme zu verschaffen. Redner begründet seinen Minoritätsantrag, die Vorlage zu dem Zwecke an den Steuerausschuss zurückzuverweisen, damit die geplante Fahrkartensteuer in eine Kilometersteuer umgewandelt werde und hebt insbesondere hervor, dass der Ausschuss die Idee einer Kilometersteuer nur aus verwaltungstechnischen Bedenken fallen gelassen habe. Diese sollten aber vor den Erwägungen der Gerechtigkeit und Billigkeit zurücktreten. Redner befasst sich sodann mit der Specialbehandlung der Südbahn und legt dar, dass die Regierung sich hiebei nur von dem Grundsatze leiten lasse, eine leichte Rechnung zu haben, möge welches Unrecht immer dabei herauskommen. Er erörtert weiter die Frage einer Proportional-, bezw. Progressivsteuer und erklärt, dass er für eine weitergehende Progression gewesen wäre. Da aber der Abg. Dobernig bereits einen diesbezüglichen Minoritätsantrag gestellt habe, wonach die Besteuerung der ersten Classe 11 pCt., die der zweiten Classe 12 pCt. und die der dritten Classe 10 pCt. betragen soll, werde er für diesen Minoritätsantrag stimmen. Selbstverständlich müsse in diesem Falle auch der Südbahnparagraph eine entsprechende Abänderung erfahren. Für den vom Abg. Dr. Lecher bereits vorgebrachten Abänderungsantrag zu § 9, welcher Erleichterungen für die Arbeiter bezwecke, werde er natürlich stimmen. Er werde ferner für alle vom Ausschusse vorgeschlagenen Resolutionen stimmen und insbesondere auch für die Resolution II wegen Ausgestaltung des Telephonnetzes, jedoch nur in der bestimmten Erwartung, dass hiebei auch auf die südlichen Länder gebührende Rücksicht genommen werde. Er empfiehlt schliesslich sein Minoritätsvotum zur Annahme, indem er hervorhebt, dass hiedurch keine Verzögerung entstünde, weil der Ausschuss binnen 24 Stunden über die Frage der Umwandlung der Fahrkartensteuer in eine Kilometersteuer Bericht erstatten könnte.

Berichterstatter Dr. Götz bemerkt, wie im Ausschusse sei auch im Hause von allen Rednern gegen das Gesetz gesprochen worden. Für das Gesetz haben leider immer nur der Berichterstatter und der Minister zu sprechen. Allerdings habe im Ausschusse trotzdem die Majorität für das Gesetz gestimmt, und hoffentlich werde auch die Majorität des Hauses sich für das Gesetz erklären. Es seien übrigens in der ganzen Debatte keine besonders neuen Anhaltspunkte zur Widerlegung der Anschauung des Berichtes geboten worden. Der einzige neue Gedanke sei der des Abg. Dr. Ellenbogen, der einerseits die Massnahmen, zu deren Bedeckung die Fahrkartensteuer dienen soll, aufrechterhalten, andererseits aber die Fahrkartensteuer nicht bewilligen will. Er weise nämlich auf die 18 Millionen Kronen aus den Zuckerausfuhrprämien hin. Gleichzeitig aber erklärt er, er werde keinen diesbezüglichen Antrag stellen, sondern seinerzeit beantragen, dass der ganze Gewinn aus den Zuckerprämien zur Herabsetzung der Zuckersteuer zu verwenden sei. So entziehe er also den drei geplanten Massnahmen die Deckung wieder.

Es werde gesagt, das Erträgniss für die Fahrkartensteuer sei für die Haubitzen bestimmt. Das sei ganz unverständlich, in dem Augenblicke, wo doch in das Gesetz über die Fahrkartensteuer selbst ein formelles Junctim mit den bekannten Verwendungszwecken aufgenommen wird. Es werde weiter behauptet, das Haus sei in einer Zwangslage und die Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Dr. Lecher haben den Muth, sich dieser Zwangslage nicht zu fügen. Redner wisse nicht, ob nicht ein grösserer Muth dazu gehört, für eine nicht populäre Steuervorlage wegen der dringenden Nothwendigkeit zu stimmen. Er wendet sich sodann gegen die Behauptung, dass die gesuchte Deckung im Budget selbst zu finden wäre; der Ueberschuss des Jahres 1901 mache nur 7 Millionen Kronen aus. Es sei zu erwarten, dass gewisse Auslagen sich noch erhöhen und dass man im Laufe der kommenden Jahre leider sogar noch zu anderen Einnahmsquellen werde greifen müssen. Der Rechnungsabschluss per 1901 zeige also, abgesehen davon, dass die ganze Tilgungsrente begeben wurde, ein Saldo von 7 Millionen, das Präliminare per 1902 schliesse mit einem Activum von einer Million. Was wäre nun das Resultat gewesen, wenn bereits in den Jahren 1901 und 1902 jene Auslagen, die aus dem Erträgnisse der Fahrkartensteuer bestritten werden sollen, gemacht worden wären? Das Jahr 1901 würde ein Gebahrungsdeficit von vier Millionen und das Jahr 1902 ein Präliminirungsdeficit von etwa 9 Millionen aufweisen.

Man müsse vorsichtig sein und zugeben, dass das Budget nicht mehr so elastisch ist, um weiter gezerrt zu werden, dass es bei einer neuerlichen ganz kleinen Zerrung reissen würde. Wenn die 16 Millionen Münzgewinu heuer sozusagen zur Verschleierung des Deficits benöthigt wurden, so werde man im nächsten Jahre die 10 Millionen Münzgewinnn wieder zu diesem Zwecke brauchen. Man könne daher auch diesen Münzgewinn nicht für neue Ausgaben verwenden.

Der Berichterstatter wendet sich sodann gegen die Ausführungen des Abg. Dr. Lecher. Es scheine doch nicht zulässig und nicht collegial, dass ein Abgeordneter seine Clubgenossen und die Orte seines Wahlbezirkes zum Gegenstande des Spottes im öffentlichen Hause macht, zum Gaudium der Parteigegner. Der Berichterstatter kommt sodann auf die Mauthenfrage zu sprechen und bemerkt, er habe für die Post „Mauthen“ im Budget gestimmt, weil die Mauthverträge für das ganze Jahr abgeschlossen waren und, wenn das Haus den Minister gezwungen hätte, die Mauthen mitten im Jahre aufzuheben, die Pächter mit sehr bedeutenden Entschädigungsansprücken gekommen wären, so dass nicht der Finanzminister, sondern die Bevölkerung den Schaden davon gehabt hätte. Was die Bemerkung betrifft, dass die Fahrkartensteuer schon seit Jahrhunderten eingeführt ist, so sei es vielleicht möglich, dass Jemandem ein derartiger Lapsus scripturae unterläuft. Er habe

aber nicht von der Fahrkartensteuer gesprochen, sondern von der Transportsteuer überhaupt und verweise auf ein Buch des Ministerial-Vicesecretärs Sigmund Sonnenschein, in welchem es heisst: „Der Gedanke, eine Transportsteuer einzuheben, ist ziemlich alt. Seit 1666 wurde in Holland ein 5percentiger Zuschlag zu den Passagierpreisen eingehoben. In England ist die Transportsteuer in ähnlicher Weise wie in Frankreich von den Posten auf die Eisenbahnen übertragen worden." Bezüglich Frankreichs heisst es: „Die Transportsteuern sind in Frankreich in der Revolutionsära entstanden und hervorgegangen aus den Verhältnissen des öffentlichen Fuhrwerkes. Schon im Gesetze vom 30. September 1797 ist das erste Gesetz über die Transportsteuer eingeführt worden."

Der Berichterstatter bemerkt sodann gegenüber dem Abg. Lindner, dass zwischen den Preisen für die Tour- und Retourkarten auf den preussischen Bahnen und den Preisen auf der Nordwestbahn eine Differenz zu unserem Vortheile bestünde, und erklärt gegenüber dem Abg. Dr. Lecher, dass die Ausdrücke „normaler Tarif" und „durchschnittlich" im § 3 vom Eisenbahnministerium herrühren. Unter „normalem Tarif" seien nach der fachmännischen Terminologie die für die einzelnen Zugsgattungen und Classen auf Grund der festen Einheitssätze gebildeten, regelmässig zur Anwendung kommenden Transportpreise zu verstehen. Die Einführung des Wortes „durchschnittlich" sei im Interesse der Adjacenten der Südbahn nothwendig gewesen.

Der Berichterstatter wendet sich sodann den Ausführungen des Herrn Finanzministers zu und bemerkt, dass nach den Erklärungen des Ministers im Steuerausschusse ein vollkommen bestimmter Betrag für das Telephon verwendet worden wäre, während man jetzt auf die Willfährigkeit des Finanzministers angewiesen sei, aus den Ueberschüssen irgend einen Betrag für das Telephon zu verwenden. Es sollte jährlich wenigtens ein Betrag von 600.000 bis 700.000 Kronen verwendet werden. Wenn der Finanzminister noch weiter ein gutes Herz für das Telephon habe, könnte er zu diesem Betrage aus den Cassaüberschüssen noch immer einen kleinen Betrag beilegen.

Der Berichterstatter spricht sich sodann gegen den Rückverweisungsantrag Couci aus und bemerkt, dass die Frage der Einführung einer Kilometersteuer im Ausschusse und im Subcomité Gegenstand der Verhandlungen war, dass der Ausschuss aber zur Ueberzeugung gekommen sei, dass er auf eine Kilometertaxe nicht eingehen könne. Unsere Pflicht ist es, schliesst der Berichterstatter, endlich die Fahrkartensteuer anzunehmen, um die Diurnisten und armen Witwen und Waisen nicht länger warten zu lassen. Er bittet, in die Specialdebatte einzugehen.

Bei der Abstimmung werden die Rückverweisungsanträge der Abgeordneten Dr. Conci und Dr. Ellenbogen abgelehnt und das Eingehen in die Specialdebatte beschlossen.

Der Präsident theilt mit, dass die §§ 1, 3 und 12 in Verhandlung gezogen werden.

Die Verhandlung wird abgebrochen.

In der 156. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. Juni wurde in die Specialdebatte über das Fahrkartensteuergesetz eingegangen. In Berathung stehen zunächst die §§ 1, 3 und 12.

Minoritäts-Berichterstatter Abg. Hybeš spricht seine Verwunderung darüber aus, dass der Finanzminister, je mehr der Augenblick herannahe, in welchem über die Fahrkartenstener entschieden werden soll, die Finanzverhältnisse immer düsterer schildere. Der Finanzminister habe als Minister der Reichen und Herrschenden gesprochen und den Armen nicht die geringste Hoffnung gelassen, dass auf ihre Lage in Bälde werde Rücksicht genommen werden. Der Finanzminister sollte doch den Ursachen der wachsenden Steuerrückstände nachgehen. Er hätte darüber nachdenken sollen, ob in einer Zeit derartiger Krisen von Handel, Industrie und Gewerbe den ärmeren Classen nicht ein Steuernachlass noththäte. Man höre hie und da, dass das Ministerium Koerber in mancher Beziehung modernen Anschauungen huldige. Es bestehe aus Männern, die ihr Fach verstehen und in ihrem Leben viel gearbeitet haben. Wenn man aber die Steuerpolitik dieses Ministeriums ins Auge fasse, so könne man zwischen ihm und seinen Vorgängern, mag man dabei auch die reactionärsten Regierungen herauziehen, nicht den geringsten Unterschied entdecken. In der Steuerpolitik sei es gegen die arme Bevölkerung so tyrannisch, als eine Regierung überhaupt sein kann. Die Gebahrungsüberschüsse haben Beträge von 50 Millionen u. dgl. erreicht, aber für die Diurnisten habe die Regierung nie einen Heller gegeben. Alle Ueberschüsse haben auch die Regierung nicht zu bewegen vermocht, die Mauthen aufzuheben. Um die Beamtengehalte, Officiersgagen und schliesslich auch die Dienergehalte zu reguliren, habe man die Zuckersteuer erhöht, für welche die Diurnisten auch mitzahlen müssen. Das Flehen der Diurnisten aber, die doch schon seit vielen Decennien lamentiren, sei auch damals, unter dem Ministerium Badeni, vergeblich geblieben. — Da die Regierung sich nicht getraue, direct eine neue Steuer für die Kanonen zu verlangen, sei die Sache in der Weise arrangirt worden, wie man es jetzt bei der Fahrkartensteuer sieht. Redner verweist auf zwei Anträge des socialdemokratischen Verbandes, betreffend die Einführung eines Gebührenäquivalents auf Fideicommissgüter, sowie die Erhöhung der Einkommensteuer bei einem Einkommen von über K 20.000. Er vertritt sodann sein Minoritätsvotum, nach welchem § 1 lauten soll: „Für den Transport von Personen auf Eisenbahnen in der ersten und zweiten Wagenclasse innerhalb des Gebietes der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder wird eine besondere Abgabe (Fahrkartensteuer) eingeführt. Dieselbe ist von den gegenüber der Transportgesellschaft zur Zahlung der Transportgebühren verpflichteten Personen zu entrichten und beträgt, unbeschadet der im § 2 und § 3 getroffenen Ausnahmsbestimmungen, 50 pCt. des jeweilig für die Beförderung im Geltuugsgebiete des gegenwärtigen Gesetzes zur Einhebung gelangenden Fahrpreises." Er schildert sodann in ausführlicher Weise die Nothlagen der Diurnisten und hebt insbesondere hervor, dass den Beamten und Officieren der Gehalt im Vorhinein gezahlt werde, die Diurnisten aber ihre elenden Bezüge dem Staate creditiren müssen. Sie müssen auch ihre Quittungen mit Stempeln versehen, während die hohen Gagisten ihre Quittuugen auf ungestempelte Blankette schreiben. Er wendet sich gegen einen Erlass des Finanzministers, wonach ein Diurnist, wenn er ein Vierteljahr krank ist, gar kein weiteres Recht auf Gehalt hat, auch wenn seine Collegen seine Arbeit verrichten, und führt an, dass der Obmann des Olmützer Diurnistenvereines von der Bezirkshauptmannschaft, bei der er beschäftigt war, entlassen wurde, weil er sich an der Bewegung der Diurnisten betheiligt hatte. Dies sei eine Brutalität, wie sie heutzutage nicht einmal mehr bei Privatausbeutern vorzufinden ist. Redner erörtert sodann die Verhältnisse der Aushilfsdiener. Viele dieser provisorischen Diener werden ihr ganzes Leben lang nicht definitive Diener. Er verweist auf einen Erlass des Justizministers, wonach bei der Anstellung als definitive Diener nur jüngere Leute berücksichtigt werden sollen. Er möchte den Justizminister warnen, weil die organisirte Arbeiterschaft gegen eine derartige Ausbeutung immer Stellung nimmt. Redner erörtert sodann die Fahrkartensteuer selbst und erklärt, er glaube nicht, dass der Finanzminister keine Mittel hätte, die schon so oft und oft angeführten Nothwendigkeiten durchzuführen. Für Kanonen werde der Finanzminister schon Geld finden, für die armen Staatsdiener sei aber nie etwas vorhanden. Redner verweist sodann auf die hohen indirecten Stenern in Oesterreich und die Verschuldung des Bauern- und Gewerbestandes. Dass die Arbeiter keine Fahrkartensteuer bei der Fahrt in die Arbeit und aus der Arbeit zahlen sollen, komme den Fabrikanten zugute, weil diese sonst den Arbeitern mehr zahlen müssten. Das Geld, welches durch die Fahrkartensteuer beschafft werden solle, könnte die Regierung, ohne eine neue Steuer einzuführen, sehr leicht hereinbringen, wenn sie darauf achten würde, dass die reichen Leute keine unrichtigen Personal-Einkommensteuerbekenntnisse ablegen. Auch im Grossgrundbesitze seien die Einschätzungen zu niedrig, wodurch der Staat Millionen verliere. Redner beschäftigt sich sodann mit den indirecten Steuern und führt aus, weshalb die Socialdemokraten Gegner der indirecten Steuern sind.

Vicepräsident Kaiser: Ich muss den Herrn Redner darauf aufmerksam machen, dass wir nicht mehr bei der Generaldebatte sind, und dass das von ihm Vorgebrachte mit der Fahrkartensteuer gar nicht zusammenhängt. Ich bitte ihn, sich an die Sache zu halten.

Abg. Hybeš: Ich glaube, dass die indirecten Steuern doch mit der Fahrkartensteuer im Zusammenhange stehen.

Vicepräsident Kaiser: Es steht jetzt § 1 in Verhandlung, ich bitte sich auf den § 1 und auf den Minoritätsantrag zu beschränken.

Abg. Hybeš zeigt sodann an zahlreichen Beispielen, wie empfindlich gerade die Angehörigen der ärmsten Volksclasse, die häufig zur Benützung der Eisenbahn gezwungen sind, getroffen werden, wenn auch die dritte Classe der Fahrkartensteuer unterworfen wird und bittet schliesslich um Annahme seines Minoritätsantrages.

Minoritätsberichterstatter Abg. Dobernig führt aus, dass die gestrige Abstimmung für die Regierung Koerber einen grossen Erfolg bedeute. Die Regierung könnte sich über diesen Erfolg auch freuen, wenn auf ihm nicht ein schwerer Schatten lasten würde. Man sollte von einer Erpresser-Politik der Parteien nicht sprechen, wenn die Regierung gerade in dieser Hinsicht ein

schlechtes Beispiel gibt. Der Finanzminister hätte sich den Dank aller Völker Oesterreichs erwerben können, wenn er jenen Starrsinn, den er bei Vertretung der Fahrkartensteuer an den Tag legt, dem Reichs-Kriegsminister gegenüber angewendet hätte. Es wäre vielleicht möglich gewesen, dass der Finanzminister dem Reichs-Kriegsminister statt der 38 Millionen nur 24 bewilligt hätte. Allerdings könne sich der Finanzminister gegen gewisse Gewalten nicht wehren, aber im Interesse der Bevölkerung wäre es besser gewesen, wenn der Finanzminister so vorgegangen wäre und der Abgang, den er genommen hätte, hätte ihm ein bleibendes Andenken bei den Völkern Oesterreichs gesichert. So sei Redner in der unangenehmen Lage, einem Minister, den er und Alle hochschätzen, die Missbilligung auszusprechen und sich gegen die Pressionspolitik zu verwahren, die mit dieser Vorlage am Abgeordnetenhause geübt werde. Da aber kein Zweifel darüber bestehe, dass das Gesetz angenommen wird, sei es Pflicht einer Volkspartei, die Ungerechtigkeiten, die in diesem Gesetze ziffermässig festgelegt werden, einigermassen auszugleichen. Die Passagiere dritter Classe sollten zur Steuer weniger herangezogen werden als jene erster Classe. Die ärmeren Schichten der Bevölkerung, die gezwungen sind, dritter Classe zu fahren, zahlen ohnehin den grössten Theil der directen und indirecten Steuern. Deshalb sollte in dieser Beziehung ein gewisser Unterschied gemacht werden. Der von ihm eingebrachte Minoritätsantrag bezwecke, die erste Classe mit 14 pCt., die zweite Classe mit 12 pCt. und die dritte Classe mit 10 pCt. zur Fahrkartensteuer heranzuziehen. Das Ergebniss der Steuer werde dann allerdings nur 9·8 Millionen Kronen betragen; den Ausfall von 1·6 Millionen könnte der Finanzminister aber dadurch hereinbekommen, dass auf gewissen Gebieten des Staatseisenbahnverkehres Ersparungen gemacht werden. Die Gewährung von Begünstigungen von Freikarten sollte auf den Staatsbahnen und noch mehr auf den Privatbahnen eingeschränkt werden. Wenn die Steuer schon bewilligt werde, müsse man weiter von der Staatsverwaltung verlangen, dass sie dem reisenden Publicum mehr als bisher entgegenkomme. Man vermisse in ihr jenen frischen, fortschrittlichen Geist, der sich im Pressgesetze ausdrücke. Man sollte auf dem Gebiete des Verkehrswesens etwas moderner denken. Redner bemängelt insbesondere die Ueberfüllung der Staats- und Südbahnzüge, behauptet, dass die Passagiere in allen Eisenbahn-Restaurationen der Staats- und Privatbahnen geradezu als Ausbeutungsobjecte betrachtet werden und legt dem Eisenbahnminister nahe, ob sich nicht die eigene Regie der Restaurationen besser empfehlen und ertragreicher gestalten würde als das bisherige Verhältniss. Zum Schlusse beantragt Redner eine Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, aus dem Mehrerträgnisse der Fahrkartensteuer jährlich einen Betrag von K 200.000 zur Unterstützung der bestehenden und Förderung neuer Meisterkrankencassen zu verwenden.

Finanzminister Dr. Ritter Böhm von Bawerk:

Hohes Haus! Der erste der heutigen Herren Redner hat die ausführliche Begründung seines Minoritätsvotums mit einem Vorwurfe gegen den Finanzminister eingeleitet, dass er sich nämlich unlängst in seiner Rede in der Generaldebatte vollständig ausgeschwiegen habe über eine denn doch sehr wichtige Frage, warum man denn die Deckung für jene zweifellos wohlthätigen und gemeinnützigen Zwecke, um deren Realisirung es sich handelt, gerade durch eine Fahrkartensteuer sucht, welche seiner Meinung nach vorzugsweise auf die arme Bevölkerung drückt. Einen ähnlichen Vorwurf hat unlängst noch in der Generaldebatte ein Herr Redner gegen mich erhoben, der derselben Parteigruppe angehört. Aus dieser Thatsache meines Schweigens haben nun die beiden Herren gewisse Folgerungen abgeleitet, der eine Herr Redner, wenn ich mich recht erinnere, dass ich zur Rechtfertigung für die Fahrkartensteuer überhaupt nichts zu sagen gewusst hätte, der heutige Herr Redner, dass ich augenscheinlich über diesen so wichtigen Gegenstand nicht nachgedacht, mir gar keinen Gedanken gemacht hätte.

Hohes Haus! Ich möchte zunächst ein klein wenig vor der Präsumption warnen, dass, wenn ein Redner und zumal ein Redner von der Regierungsbank über irgend einen Gegenstand nicht spricht, man gleich solche Consequenzen zieht und sagt, er habe entweder gar nicht daran gedacht oder er wisse gar nichts zur Rechtfertigung zu sagen. Müsste man auf eine solche Auslegung des Schweigens — wohlgemerkt, nicht etwa des absoluten Schweigens, sondern des relativen Schweigens, dass man nicht überall bei jeder Gelegenheit spricht — gefasst sein, dann würden ja die Reden, die man ohnedies leider nur zu oft und zu lange halten muss — ich rede ja öfter und länger, als mir und wahrscheinlich als den meisten Herren des hohen Hauses lieb ist — noch viel häufiger und noch länger werden. Ich möchte heute nachtragend erklären, dass mein Schweigen in der Generaldebatte über diesen Punkt keine jener beiden gemuthmassten Begründungen hatte, sondern — wenn ich diese Begründung nachtragen soll — ich habe über dieses Thema das letztemal nicht gesprochen, erstens, weil über dieses Thema in den Ausschussverhandlungen sehr eingehend gesprochen worden war, zweitens, weil die damalige Discussion im Ausschusse einen Niederschlag gefunden hat in dem sehr ausführlichen Berichte, der auch über diese Frage sich verbreitet; drittens, weil ich ein wenig über die Zweckmässigkeit der Fahrkartensteuer schon vor einem Jahre vor diesem hohen Hause gesprochen habe, als ich diese Vorlage bei ihrer Ueberreichung einzubegleiten die Ehre hatte, und viertens, weil ich das letztemal, wie sich heute zeigt, nicht ohne Grund vermuthet habe, dass auch in der Specialdebatte noch derartige Fragen auftauchen werden, bei welchen sich für mich die Gelegenheit und auch die Pflicht ergeben wird, jenes unlängst beiseite gelassene Thema zu erörtern. Ich will es erörtern, besorgen Sie aber nicht, dass ich es länger thun werde, als es absolut nothwendig ist; aber ein paar Worte muss ich denn doch darüber sprechen.

Es wurde die Frage aufgeworfen: Warum die Fahrkartensteuer? Warum eine neue indirecte Steuer, von welcher man prätendirt und muthmasst, dass sie die dürftigeren Schichten unverhältnissmässig belaste, und warum nicht eine directe Steuer, nachdem nach einer Aeusserung eines Herrn Redners in der letzten Sitzung die directe Besteuerung bei uns noch so ausserordentlich wenig ausgebildet sei?

In dieser Beziehung gestatten Sie mir zunächst eine kleine statistische Bemerkung. Der geehrte Herr Abg. Dr. Ellenbogen hat in der letzten Sitzung gesagt, dass die indirecten Steuern in Oesterreich am grössten seien unter den europäischen Staaten, und hat diese Behauptung durch den folgenden weiteren Satz zu rechtfertigen gesucht (liest): „Im Jahre 1884 waren an den Einnahmen des Staates betheiligt die directen Steuern mit 8·6 pCt., die indirecten mit 91·34 pCt. — Hört! Hört! sagt das stenographische Protokoll — im Jahre 1893 die directen mit 8·37 pCt., die indirecten mit 91·63 pCt.“ Ich bitte, meine Herren, ich war beim Hören ausserordentlich erstaunt über diese statistischen Ziffern, weil nicht nur ich als alter Professor in der Erinnerung zu haben glaubte, dass bei uns in Oesterreich die directen Steuern relativ viel stärker als in anderen Steuersystemen, z. B. in dem französischen und englischen, ausgebildet seien, sondern auch, weil ich die absolute Ziffer unserer directen Steuern einerseits und der indirecten Steuern andererseits beiläufig im Kopfe hatte. Ich habe mich daher beeilt, die betreffenden Staatsvoranschläge nachzuschlagen, und habe gefunden, dass im Jahre 1884 brutto der Zoll 46 Millionen, die übrigen indirecten Steuern 251 Millionen, daher sämmtliche indirecten Steuern in Summa 297 Millionen Gulden — das waren damals noch Gulden — die directen Steuern dagegen 96 Millionen Gulden betragen haben. Das gibt, wenn man es percentuell fasst, an indirecten Steuern 75·6 pCt., an directen Steuern 24·4 pCt., also nicht 8 pCt., sondern das Dreifache. Im Jahre 1893 haben wir an indirecten Steuern sammt Zoll 329 Millionen Gulden, an directen Steuern 109 Millionen Gulden, das ist ein Verhältniss von 75 zu 25, gehabt. Und wenn wir, meine verehrten Herren, die Ziffern des vor wenigen Tagen zum Gesetze gewordenen Wirthschaftsplanes für das Jahr 1902 ansehen, so haben wir an Zoll und indirecten Steuern zusammengenommen — jetzt in Kronen — 870 Millionen Kronen, an directen Steuern 278 Millionen Kronen, also ein percentuelles Verhältniss von 75·8 zu 24·2. Ich bemerke, wenn man diese statistischen Daten noch ein wenig so corrigirt, wie es für wissenschaftliche Zwecke nothwendig wäre, so würde sich das percentuelle Verhältniss für die directen Steuern noch günstiger stellen, wenn man nämlich von dem Brutto-Erträgnisse der sogenannten indirecten Steuern, insbesondere bei den Monopolen, wie beim Tabakmonopol und Salzmonopol, denjenigen Theil in Abrechnung bringt, welcher nicht steuerartig ist, sondern welcher den Materialwerth oder den Productswerth des unter dem Monopolzustande verkauften Productes darstellt. Ich gebe zu, dieses Ziffernverhältniss zeigt immer noch ein Ueberwiegen der indirecten Steuern gegenüber den directen, aber gewiss kein so exorbitantes, wie es jener Herr Redner in der Generaldebatte dargestellt hat.

Abg. Daszyński: Die Hauszinssteuer ist doch eine indirecte Steuer!

Finanzminister Dr. Ritter Böhm von Bawerk:

Ich bitte, das werden wir heute wohl kaum approfundiren. Ich glaube, dass nicht blos unser Staatsvoranschlag die Hauszinssteuer unter die directen Steuern stellt, sondern dass die ganze wissenschaftliche Literatur darüber einig ist, dass die Hauszinssteuer zu den directen Steuern gehört.

Abg. Daszyński: Vielleicht der Form nach, aber nicht dem Inhalte!

Finanzminister Dr. Ritter Böhm von Bawerk:

Auch überwiegend dem Inhalte nach. Vielleicht wird sich noch einmal Gelegenheit ergeben, wenn einmal die Hauszinssteuer und ihre Verkehrswirkungen auf der Tagesordnung stehen, über diesen Gegenstand etwas tiefer zu sprechen.

Für heute möchte ich aber nur noch hinzufügen, dass derselbe Herr Abgeordnete, welcher jenen Ziffersatz und jenes Percentverhältniss ausgesprochen hat, die Hauszinssteuer augenscheinlich auch zu den indirecten Steuern gerechnet hat. Denn er hat in der letzten Sitzung gesagt: „Thatsächlich betragen unsere indirecten Steuern gegenwärtig schon 864 Millionen Kronen." Wenn man nun die Zölle und die indirecten Steuern, wie sie im Staatsvoranschlage stehen, zusammenzählt, so kommen wir auf die Ziffer von 870 Millionen, das ist eine Ziffer, die mit der Beispielsziffer des Herrn Abg. Ellenbogen so ziemlich zusammentrifft. Offenbar hat also Herr Dr. Ellenbogen bei diesen 864 Millionen auch die Hauszinssteuer hinzugerechnet.

So viel, meine Herren, über das Verhältniss von directen und indirecten Steuern. Und nun möchte ich fragen: Hätten wir neue Lasten auf die directen Steuern wälzen sollen? Sollen wir, wie es Herr Abg. Dr. Ellenbogen wünschte, gewissermassen den Stab über die indirecte Besteuerung brechen, und sollen wir dasjenige, was wir indirect aufbringen, auf die directen Steuern wälzen? Ich glaube, das ist ein Ding der Unmöglichkeit. Wenn Sie die Liste unserer directen Steuern ansehen, so hätten wir zu fragen: Sollen wir die Grundsteuer erhöhen? Ich glaube, hohes Haus, dass die Stimmung hiefür in diesem hohen Hause kaum vorhanden sein würde. Sollen wir die Gebäudesteuer erhöhen? Vor einigen Tagen ist in dieser Richtung ein Dringlichkeitsantrag beschlossen worden. Die allgemeine Erwerbstener? Auch nicht. Die Erwerbsteuer von Hausier- und Wandergewerben? Das ist eine quantité negligeable. Die Erwerbsteuer von den zur öffentlichen Rechnungsablegung verpflichteten Unternehmungen? Hier ist unzweifelhaft eine Steuerkraft vorhanden, aber sagen wir offen, diese Steuerkraft ist bei dem heutigen staatlichen Steuerfnsse und dem heutigen Umlagenfusse wohl in vollständigem Masse ausgenützt. Nun kommen wir zur Personal-Einkommensteuer. Zunächst die Rentensteuer; diese ist nach ihrer Veranlagung, nach einer gewiss nicht idealen Veranlagungsweise, nur eine Nebensteuer, keine Säule unseres Steuersystems. Dann die Personal-Einkommensteuer. 48 Millionen Erträgniss — Progression — einer Progression fähig. (Rufe: Aber nach oben!) Das ist ja eine Sache, über die auch schon zu wiederholtenmalen in diesem hohen Hause und sehr ausführlich im Steuerausschusse gesprochen wurde, und ich genire mich nicht im mindesten, auch heute über dieses Thema zu sprechen. Ja, meine Herren, wenn man — ich weiss nicht, ob die Herren so weit gehen, mittelst einer Personal-Einkommensteuer die indirecten Steuern überflüssig zu machen — wenn man das wollte, so müsste man die Kleinigkeit von 870 Millionen, welche die indirecten Steuern einbringen, auf die Personal-Einkommensteuer wälzen und diese von 48 Millionen auf 900 und einige Millionen erhöhen. (Abg. Daszyński: Das ist ja möglich!) Der verehrte Herr Zwischenrufer erklärt dies für möglich. Ich würde glauben, dass man in diesem Falle zu einem nominellen Steuerfusse käme, welcher nicht mehr eine Besteuerung, sondern eine Confiscation des Einkommens repräsentiren würde. Ich glaube aber, dasjenige, was man im praktischen Leben Unmöglichkeit nennen kann, fängt schon früher an; das fängt nicht an bei einer Belastung unserer Personal-Einkommensteuer um die weitere Kleinigkeit von 870 Millionen Kronen, sondern das fängt sehr erheblich früher an zu wirken. Die verehrten Herren, welche in nnserer sehr raschlebigen und sehr leicht vergessenden Zeit sich noch ein etwas zäheres Gedächtniss bewahrt haben, werden wissen, dass in diesem hohen Hause im Jahre 1896 das einmüthige Urtheil geherrscht hat, dass bei Steuern, welche auf den guten Willen und die ehrlichen Fassionen der Steuerpflichtigen angewiesen sind, ein gewisser Percentsatz die Steuermoral nothgedrungen erwürgen muss, und damals war alle Welt darüber einig, dass solche Steuersätze, wie sie das ominöse provisorische Einkommensteuer-Patent vom Jahre 1849 festgesetzt hat, nämlich 5 pCt. Ordinarium und ein alterum tantum als Zuschlag weitaus höher sei, als das, was die öffentliche Steuermoral bei uns verträgt.

Man hat damals, ich glaube unter der ziemlich einmüthigen Zustimmung des hohen Hauses, gesagt, wenn wir unser directes Steuerwesen auf eine gesunde Grundlage stellen wollen — und eine gesunde Grundlage ist es nicht, wenn neun Zehntel unehrliche Fatenten sind und ein Zehntel für seine Ehrlichkeit dann bestraft wird — so müsse man eine Steuer mit einem derartigen Steuerfusse einführen, dass die ehrliche Fassion unserem Publicum, zumal nach der Vorgeschichte unserer Steuerehrlichkeit, zwischen 1849 und 1896 möglich wird, und darum hat man die Personal-Einkommensteuer mit einem relativ niedrigen Fusse festgesetzt. Wohlgemerkt, meine Herren, progressiv ist sie ja, und zwar relativ scharf progressiv: wenn man von 0·6 beginnt und bis 5 Percent geht, so ist das ungefähr das Verhältniss von 1 : 8. Würden wir, ehe unser Steuerwesen auf diesem Gebiete in Ordnung gekommen ist, wieder mit Steuersätzen kommen, welche die Erinnerung an das Patent von 1849 und an die seither dazu gekommenen Zuschläge erwecken würden, dann würden wir eben die alte Misère, die wir leider noch nicht ganz los geworden sind — unsere Steuerehrlichkeit ist noch nicht auf dem Gipfel der Vollkommenheit — wieder haben, wir würden einen noch nicht ganz in Ordnung gebrachten Bau sofort wieder bewusst demoliren. Ich glaube daher, dass, wenn ein unabweislicher Staatsbedarf im Augenblicke in derjenigen Höhe aufgetaucht ist, welche hier zu bedecken war, es vollkommen zu vertreten ist, dass man diese Bedeckung in einer Steuer von der Art sucht, wie ich sie dem hohen Hause vorzuschlagen die Ehre habe. Es wurde gesagt, bei dieser Steuer trägt die erste Classe relativ wenig, die zweite Classe relativ mehr und die dritte Classe das meiste.

Meine Herren, da haben Sie ganz recht. Aber gestatten Sie mir zwei Gegenbemerkungen. Erstens darf man das Publicum der ersten, zweiten und dritten Classe nicht ohneweiters identificiren mit den ganz reichen, den mässig reichen und denjenigen Leuten, die vielleicht nicht einmal das Existenzminimum haben. Es fahren in der zweiten Classe sehr viele reiche Leute, und es fahren auch in der dritten Classe viele Leute, die nicht zu den Dürftigen gehören. Ich bin in meinem Leben auch schon oft in der dritten Classe gefahren, und ich kenne viele Leute, die in viel besseren Vermögensumständen waren und die auch in der dritten Classe gefahren sind. Zweitens möchte ich entgegenhalten, dass sich die Herren doch vielleicht über die Realität täuschen, wenn sie glauben, man könne — ich bedauere das selbst sehr, aber ich muss die Dinge so bezeichnen, wie sie sind — überhaupt eine einen einigermassen grossen absoluten Betrag abwerfende Steuer erheben, indem man das Obers abschöpft.

Meine Herren! Es ist vielleicht eine traurige, aber unbestrittene Erscheinung: Je reicher ein Volk im Ganzen ist, und je eher daher auch die mittleren und untermittleren Schichten eine stärkere Belastung ertragen könnten, desto weniger ist dies nothwendig. Ein Volk mit sehr grossen und zahlreichen Einkommen wird vielleicht seinen gesammten Steuerbedarf aufbringen können, indem es in viel weniger relativ tiefe Schichten der Einkommen herabgeht. Ein Volk aber, welches im Ganzen arm ist und bei dem daher jede hinzukommende Steuerlast noch mehr drückt, muss leider, um seinen Steuerbedarf aufzubringen, in eine desto tiefere Schichte heruntergehen. Die Engländer können viel leichter das Existenzminimum höher halten als wir, und wir sind nicht in der Lage, unsere, wenn ich nicht irre, 1690 Millionen Gesammtstaatsbedarf, wovon ein sehr ansehnlicher Theil durch Einnahmen, die Steuercharakter haben, aufgebracht werden muss, wir sind, sage ich, nicht in der angenehmen Lage, diesen unseren Steuerbedarf aufzubringen durch Steuern, welche ganz oder überwiegend nur gewissermassen die oberen Kreise treffen.

Und wenn Sie auch die von Ihnen so sehr gerühmten directen Steuern lustriren würden, würden Sie wahrscheinlich finden, dass auch an den directen Steuern, der Gebäudesteuer, der Grundsteuer, der Erwerbsteuer und auch der Rentensteuer, vielleicht sogar der Actiensteuer, insofern ja mancher, welcher kein reicher Mann ist, das eine oder das andere Werthpapier in seinem Schranke hat, dass an allen diesen directen Steuern durchaus nicht blos die Reichsten und Reichen und Wohlhabenden, sondern auch die klein-mittleren Schichten und manche recht dürftige Elemente mitzahlen müssen.

Ich wiederhole, so reich sind wir leider in unserem Volke nicht, dass wir unseren Steuerbedarf aufbringen könnten blos durch Besteuerung der Allerwohlhabendsten, und wenn der verehrte Herr Abgeordnete Dr. Ellenbogen die Hypothese aufgestellt hat, dass bei diesem Besteuerungsvorschlage die politische Opportunität in mir das Gewissen des Mannes der Wissenschaft erstickt oder zum Schweigen gebracht habe, so sei es mir meinerseits gestattet darauf hinzuweisen, dass ich lange, ehe ich irgend welche Ahnung hatte, mit der Administration unseres Vaterlandes zu thun zu bekommen, dass ich als Professor an der Universität in Innsbruck meinen Hörern Jahr für Jahr gelehrt habe, der Gedanke der gewissen, einzigen, progressiven, directen Steuer ist eine sehr schöne Sache, ist aber absolut in unserer

Welt praktisch nicht zu verwirklichen, nicht zu verwirklichen deshalb, weil bei der directen Besteuerung mit der Zunahme der Anforderung, die man auf diesem Wege an das Publicum stellt, die gewissen Reibungshindernisse einer richtigen Erfassung nicht proportional, sondern rapid progressiv wachsen, und obwohl ich theoretisch zugeben müsste, dass die Millionen, die überhaupt auf dem Besteuerungswege aus dem Volke genommen werden, ja auf dem Wege einer einzigen Steuer aufgebracht werden könnten, so haben die Herren selbst, mit Ausnahme eines einzigen Herrn Zwischenrufers, einige Augenblicke vorher mit mir übereingestimmt, dass, wenn man zu den 48 Millionen, welche die Personal-Einkommensteuer jetzt trägt, die 870 Millionen der indirecten Besteuerung und vielleicht die weiteren 200 Millionen der sonstigen directen Steuern, wie Grundsteuer, Gebäudesteuer u. s. w., hinzulegen wollte, man zu einem Zustande käme, der jeder technischen Durchführung vollkommen spotten würde. Man würde viel rascher, als man seinerzeit in Frankreich von der Idee der einzigen physiokratischen Steuer zurückgekommen ist, von einem solchen Steuerexperimente zurücktreten. Also, meine theoretische Ueberzeugung, dass die indirecten Steuern, obwohl gewiss der einen oder der anderen Ungünstiges nachzusagen ist, dennoch in unserer heutigen Welt, unter unseren heutigen Steuersystemen einen wohlberechtigten Platz haben, habe ich nicht nur als Finanzminister gekannt, sondern lange vorher als Mann der Wissenschaft. Und ist die Fahrkartensteuer, die ja eine indirecte Steuer ist, vielleicht eine besonders schlechte indirecte Steuer? Nein! Sie ist gar keine schlechte indirecte Steuer. Ich werde das gleich begründen. Das ist ja ganz richtig, jedes Wegnehmen ist unangenehm, und daher auch jede indirecte Steuer, insofern sie irgend jemand etwas wegnimmt der einen Aufwand vertheuert. Für die Frage, ob eine solche Steuer absolut schlecht ist oder nicht, muss man sich aber gegenwärtig halten, was mit der Steuer geschieht. Ich glaube, in diesem concreten Falle muss man, wenn man bedenkt, wofür die Steuer verwendet wird, schon die Opfer dafür darbringen. Und weiters muss man fragen, ob die Steuer besonderen Nebennachtheilen ausgesetzt ist. Und auf das wollte ich eben zu sprechen kommen, als ich von den geehrten Herren unterbrochen wurde. Was man den indirecten Steuern sonst besonders vorzuwerfen pflegt, sind zwei Umstände: Erstens ein gewisser technischer Nachtheil, dass sie mit grossen Hemmungen für den Verkehr verbunden sind und gewöhnlich einen kostspieligen Einhebungsapparat nothwendig machen, so dass von den Steuergeldern sehr viel nicht den eigentlichen Nutzzwecken zukommt, sondern unterwegs durch Regiespesen verloren geht.

Ein anderer Vorwurf ist der, dass sehr viele indirecten Steuern umgekehrt progressiv belastend wirken, nämlich desto empfindlicher werden für den Haushalt, je kleiner die Einnahmen desselben sind. In beiden Beziehungen kann die Fahrkartensteuer sich in der Gesellschaft der indirecten Steuern ganz gut sehen lasseu. Denn die Behelligungen des Verkehres sind gleich Null. Man bekommt am Schalter seine Fahrkarte geradeso rasch, es wird einfach eine etwas andere Ziffer eingeprägt sein. Einhebungsspesen gleichfalls Null. Diese Sache wird sich eigentlich kostenlos vollziehen, und von demjenigen, was das Volk durch die Besteuerung der Fahrkarten überhaupt aufwendet, davon wird, ich möchte sagen, nicht ein Heller den schliesslichen berechtigten Zwecken, welche durch die Realisirung dieses Gesetzes zur Befriedigung gelangen sollen, entfremdet werden. Das ist das Eine. Das Zweite ist die Frage der umgekehrten Progression. Und da glaube ich, dass die Fahrkartensteuer nicht umgekehrt progressiv, sondern progressiv im guten Sinne wirken wird. Die Fahrkartensteuer, wie sie vorgeschlagen ist, ist projectirt mit einem Percentsatze des Fahrpreises. Nun sind unsere Fahrpreistarife auf den Bahnen, und zwar insbesondere auf den eigentlichen Staatsbahnen, ziemlich empfindlich progressiv; ich glaube, sie siud aufgebaut bei den Staatsbahnen auf folgender Progression: Dritte Classe Personenzug 1, zweite Classe 2, erste Classe 3. (Rufe: Ursprünglich! Jetzt ist das geändert!) Ja, jetzt, glaube ich, ist das Verhältniss wie 2 : 3 : 4 und bei Schnellzügen noch viel mehr. Kurz, es ist eine ziemlich starke Progression im Fahrpreise vorhanden. Wenn nun auf eine progressive Basis derselbe Percentsatz umgelegt wird, so hat dieser gleiche Percentsatz von der steigenden Basis das Princip der Progression in sich, mit anderen Worten, wer erster Classe den Kilometer durchfährt, zahlt ein Multiplum, ich glaube wenigsteus das Doppelte oder das Dreifache von demjenigen, was derjenige zahlt, welcher dritter Classe den Kilometer durchfährt. Ich glaube, das ist ein Princip und eine ziffermässige Eintheilung, welcher die Fahrkartensteuer auch von dem stärksten Vorwurfe, der sonst den indirecten Steuern gemacht wird, liberirt, uud ich glaube daher mit gutem Gewissen die doppelte These vertreten zu können, erstens, dass wir in unserer realen Welt ausser den directen Steuern auch indirecte brauchen, und zweitens, dass von den indirecten Steuern die Fahrkartensteuer — ich bitte, wenn den Herren das Wort „eine der besten“ unangenehm ist, will ich es vermeiden — eine derjenigen ist, welche den geringsten Anfechtungen unterliegt. So viel über das Principielle.

Und jetzt gestatten Sie mir, dass ich mit einigen Worten auf die beiden concreten Minoritätsanträge zurückkomme. Der eine, ziemlich radicale Minoritätsantrag geht dahin, dass die Fahrkartensteuer nur von der ersten und zweiten Classe eingehoben werden soll, von diesen allerdings in einem sehr hohen Masse. Nun, meine Herren, nachdem bekanntlich die erste und zweite Classe von relativ wenigen Passagieren benützt wird, so ist es ganz klar, dass eine Beschränkung der Fahrkartensteuer auf diese Classen unmöglich denjenigen Effect haben könnte, welcher nothwendig ist, um jene Zwecke zu realisiren, welche, wie ich hoffe, auch dem hohen Hause am Herzen liegen. Wollte man den Versuch machen, das, was hier an Steuerbasis fehlt, durch exorbitant hohe Steuersätze zu ersetzen oder wettzumachen, so würden wir, glaube ich, den Teufel mit Beelzebub austreiben; nämlich exorbitant hohe Steuersätze, die auf einzelne Fahrclassen gelegt werden, würden ihre naheliegenden Wirkungen äussern. Schon jetzt klagen die Eisenbahntechniker, dass die Garnituren in den oberen Wagenclassen nicht ausreichend ausgenützt sind. Versuchen Sie, die dritte Classe unverändert zu lassen und die zweite und erste um 50 Percent zu vertheuern, dann würden die Erste-Classe-Wagen ganz leerstehen (Ruf: In der ersten Classe fahren ja die Leute alle umsonst!), also dann würde die erste Classe von zahlenden Passagieren vollkommen befreit sein und daher weder den Eisenbahnen ein Erträgniss, noch dem Steuerärar irgend eine Fahrkartensteuer zufliessen. Es würde wahrscheinlich der Schlusseffect eines solchen Antrages der von dem verehrten Herrn Antragsteller nicht beabsichtigte sein, das heutige zahlende Publicum der ersten Classe von einer Zahlung der Fahrkartensteuer in der ersten Classe insofern zu befreien, als das Publicum dann in dieser Classe gar nicht fahren würde. Und die zweite Classe würde gleichfalls zu Gunsten der dritten verlassen werden, und die Steuereingänge wären minimal. Ausserdem aber, meine Herren, würden ja die Einnahmen der verschiedenen Eisenbahnen dadurch auf das Empfindlichste geschädigt werden. Wir würden also vielleicht ganz minimale Erträge, die aber schon für sich allein für unsere Zwecke nicht hinreichen würden, in dem Capitel Fahrkartensteuer haben, aber in dem Capitel Einnahmen der Staatsbahnen würden wir ein Mindererträgniss haben, welches weitaus das Erträgniss aus der Fahrkartensteuer übersteigen würde. Dieser Antrag ist daher aus den geschilderten Gründen vollkommen unannehmbar.

Viel mässiger ist der Antrag, den der zweite verehrte Herr Minoritätsberichterstatter gestellt hat, der Antrag, welcher die Progression 14, 12 und 10 Perceut für die drei Wagenclassen vorschlägt. Hohes Haus! Ich muss auch diesen Antrag von meinem Standpunkte für unannehmbar erklären. Ich muss ihn als unannehmbar erklären, weil dieser Antrag ein Mindererträgniss von 1,600.000 Kronen zur Folge hätte und ich schon uulängst diesem hohen Hause vorrechnen musste, dass das unveränderte Fahrkartensteuer-Erträgniss zur Bestreitung derjenigen Zwecke, die darauf gewiesen werden sollen, unumgänglich erforderlich ist. Ich musste damals meine Erklärungen über die verschiedenen Junctims ausdrücklich in die Worte fasseu, dass ich jene Verwendungszwecke zu erfüllen bereit sei unter der Voraussetzung, dass das Fahrkartensteuer-Gesetz aus den Berathungen des hohen Hauses affirmativ hervorgeht, und zwar in einer Gestalt hervorgeht, dass es das präliminirte Erträgniss aufzubringen imstande ist. Diese letztere Bedingung wurde ganz wesentlich alterirt durch die Annahme eines Antrages, welcher das Erträgniss um mehr als $1^1/_2$ Millionen Kronen schmälert, und ich bin gezwungen, zu erklären, dass ich dann einfach nicht in der Lage wäre, für die Erfüllung aller derjenigeu Bedeckungszwecke einzutreten, die nach den jetzigen Intentionen mit der Votirung des Gesetzes verbunden sind. Ich sagte, ich muss mich gegen diesen Antrag erklären; ich will noch hinzufügen: ich darf es aber auch mit ganz gutem Gewissen, wenn ich auf derselben principiellen Grundlage stehe, auf welcher der verehrte Herr Antragsteller steht, nämlich auf der Grundlage, dass die Steuerpflichtigen nach Massgabe ihrer grösseren Steuerkraft auch stärker herangezogen werden sollen. Hier erlaube ich mir einfach auf das zu verweisen, was ich vor einigen Augenblicken sagte: Wenn wir einen für die Wagenclassen progressiv steigenden Tarif haben und diese progressiv steigenden Fahrpreise für die dritte, zweite, erste Classe per Kilometer mit einem gleichen Percentsatz des Fahrpreises belegen, so ist in diesem proportionalen

Percentsatze von dem steigenden Tarife das Princip der Progression, welches dem Herrn Minoritätsberichterstatter am Herzen liegt, eben auch schon enthalten.

Ich wiederhole daher, ich darf und muss das hohe Haus auf das Dringendste bitten, von der Votirung der beiden Minoritätsanträge abzusehen und die jetzt in Verhandlung stehenden Paragraphen in der Fassung zu beschliessen, in welcher sie vom Ausschusse dem hohen Hause zur Annahme empfohlen worden sind.

Abg. Wagner schliesst sich dem Minoritätsantrage des Abg. Dobernig an, möchte aber noch eine weitere Progression wünschen. Die Einnahmen aus der Fahrkartensteuer werden sich gewiss von Jahr zu Jahr steigern, und auch die Landwirthe müssen auf diese Einnahmen einen Anspruch erheben. Redner beantragt § 1 dahin abzuändern, dass für Hauptbahnen in der ersten Classe 14 pCt., in der zweiten 12 pCt. und in der dritten 8 pCt., für Localbahnen 8 pCt., 6 pCt., 4 pCt. und für Kleinbahnen in der zweiten Classe 4 pCt. und in der dritten 2 pCt. des zur Einhebung gelangenden Fahrpreises an Steuer gezahlt werden. Ferner beantragt er in § 3 die Herabsetzung der Steuer für Privatbahnen mit mehr als 20 pCt. höheren Tarifen als die Staatsbahnen statt mit 9·57 mit 8·5 pCt. festzusetzen. Weiter beantragt er im Namen des Abg. Schrott, die Stempelgebühr für Anweisungen zu einer einmaligen Fahrt oder zu einer Hin- und Rückfahrt bei freier Fahrt hinsichtlich der dritten Wagenclasse 50 Heller, der zweiten Classe mit 1 Krone und der ersten Classe mit 2 Kronen festzusetzen. Bei Fahrten zu ermässigtem Preise mit 25 Heller, 50 Heller und 1 Krone, für Anweisungen zu wiederholten Fahrten bei freier Fahrt mit 5 Kronen, 10 Kronen und 20 Kronen, bei Fahrten zum ermässigten Preise mit 2·50 Kronen, 5 Kronen und 10 Kronen. Schliesslich beantragt er drei Resolutionen, dahingehend, dass aus den Einnahmen der Fahrkartensteuer, welche sich naturgemäss infolge der Erweiterung der Verkehrsanlagen nicht unbedeutend vermehren werden, alljährlich ein Betrag von 3 Millionen Kronen zur Entschuldung des landwirthschaftlichen Besitzes und zur Sanirung der Landesfinanzen zugeführt werden soll, dass ferner die Freikarten der ersten und zweiten Wagenclasse aufzuheben und die Karten zum halben Fahrpreise nur auf die activen Beamten einzuschränken sind.

Abg. Steiner schliesst sich den Beschwerden des Abgeordneten Dobernig in Bezug auf die Verköstigung auf den österreichischen Eisenbahnen an. Nahezu sämmtliche Restaurationslocalitäten auf unseren Eisenbahnen sind für den Verkehr ungenügend. Bei der Entwicklung des Eisenbahnverkehres ist es nahezu ausgeschlossen, dass wir bei dem Betrage von 11·4 Millionen Kronen als Ergebniss der neuen Steuer stehen bleiben. Es ist nun unsere Pflicht, dafür zu sorgen, dass diese Mehreinnahmen der Allgemeinheit zurückgegeben werden. Vor einigen Jahren wurde den Delegationen mitgetheilt, dass zur Erbauung von Fortificationen und Anschaffung von Küstengeschützen Millionen ausgegeben worden sind, ohne dass irgend ein gesetzgebender Körper einen Beschluss gefasst hätte oder eine Bedeckung hiefür vorhanden gewesen wäre. Und anlässlich eines Dringlichkeitsantrages hat der Finanzminister in Aussicht gestellt, dass eine grössere Creditoperation wird durchgeführt werden müssen, um die Bedeckung für jene Summe zu finden, welche die neue Organisation unserer Artillerie erfordert. Dies gebe Redner die Ueberzeugung, dass der Finanzminister jetzt schon die Bedeckung hiefür suche.

Redner beantragt im Namen seiner Partei folgende Resolution: „Die Regierung wird für den Fall der verfassungsmässigen Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes zu dem vorliegenden Gesetzentwurfe dringend beauftragt, die nach Bedeckung des Einnahme-Entganges aus der Aufhebung der ärarischen Strassen- und Ueberfuhrmauthen, der Gebührennovelle, der Auslagen für die Aufbesserung der Bezüge der Diurnisten und anderer verwandter Dienstkategorien und der Erhöhung der Ruhegenüsse der nach den alten Gehalts- und Pensionsvorschriften in den Ruhestand getretenen Staatsbediensteten, sowie der nach den alten Pensionsnormen behandelten Witwen und Waisen von Staatsbediensteten alljährlich etwa erübrigenden Erträgnisse der Fahrkartensteuer mit der ausschliesslichen Bestimmung zur Schaffung eines Fonds für die obligatorische Alters- und Invaliditätsversicherung aller Stände zu thesauriren und einen Gesetzentwurf wegen Verwendung des auf diese Weise zu schaffenden Fonds für den gedachten Zweck ehestens zur verfassungsmässigen Behandlung vorzulegen.“ Keine Regierung habe den Muth gehabt, ein Gesetz, betreffend Einführung der Alters- und Invaliditätsversicherung einzubringen, weil die Arbeitgeber und Arbeitnehmer durch indirecte Steuern so stark belastet sind, dass der Staat namhafte Zuschüsse hätte leisten müssen. Redner bedauert es, den Anträgen, betreffend Verwendung des Mehrertrages zur Ausgestaltung des Telephonwesens sich nicht anschliessen zu können. Das Telephonwesen ist geradeso ein öffentliches Verkehrsmittel wie Eisenbahnen, Dampfschiffe, Posten und Telegraphen. Der Handelsminister habe mitgetheilt, dass zur endlichen Ausgestaltung des Telephonwesens ein Betrag von 20 Millionen Kronen erforderlich ist, der sich mit 4 pCt. oder noch höher verzinsen würde. Die Regierung sollte bei den jetzigen günstigen Geldmarktverhältnissen an die Durchführung dieser Angelegenheit schreiten.

Zu § 1 überreicht Abg. Fresl folgenden Antrag: „Diese Steuerabgabe trifft nicht diejenigen Personen, welche nachweisen, dass sie keine Einkommensteuer zahlen. Als Nachweis dient die von den Steuerämtern jährlich auszustellende Bestätigung.“

Abg. Schraffl überreicht folgenden Abänderungsantrag zu § 3: „Auf Hauptbahnen, deren normaler Tarif für die dritte Wagenclasse durchschnittlich um mehr als 20 pCt. höher ist als der gleiche Tarif der österreichischen Staatsbahnen, wird die Steuer für diese Wagenclasse mit 3·5 pCt. und im Falle des § 2 mit 1·5 pCt. des zur Einhebung gelangenden Fahrpreises festgesetzt.“ Für den Fall der Ablehnung dieses Antrages beantragt er, in diesem Antrage an Stelle der Worte: „20 pCt.“ die Worte „30 pCt.“ zu setzen.

Auf Antrag des Abg. Dr. Kern wird die Debatte geschlossen.

Zum Generalredner contra wird Abg. Dr. Ofner gewählt, von den pro eingetragenen Rednern betheiligt sich Niemand an der Wahl eines Generalredners.

Abg. Dr. Otner fragt, was in Zeiten des Krieges geschehen solle, wenn man schon im tiefsten Frieden neue Steuern auferlege und alle Einnahmsquellen erschöpfe. Die Fahrkartensteuer sei nicht für die Pensionisten, sondern für die Deckung von Militärlasten bestimmt. Die Millionen, die für die Haubitzen ausgelegt werden, müssen zum grössten Theile als hinausgeworfenes Geld betrachtet werden, denn bald werden wieder neue Geschütze erfunden sein. Die Fahrkartensteuer werde den Verkehr behindern und drücke als eine indirecte Steuer gerade die schwächeren Schichten der Bevölkerung am meisten. Eine derartige Steuer soll nur auferlegt werden, wenn die absolute Nothwendigkeit dazu vorliegt. In der Personal-Einkommensteuer könne die Bedeckung für alle Auslagen gefunden werden, welche der Finanzminister bestreiten wolle. Wenn man die Vorlage schon nicht ablehne, so möge man wenigstens jenen Minoritätsantrag annehmen, der für die dritte Wagenclasse die Einhebung einer verschieden hohen Steuer vorschlage. Die Resolution bezüglich des Freikartenwesens werde keinen Erfolg haben.

Berichterstatter Dr. Götz weist gegenüber den Anträgen auf Differenzirung der Steuer darauf hin, dass in allen Staaten derzeit die Fahrkartensteuer für alle Wagenclassen in gleicher Höhe eingehoben werde und dass jene Staaten, in denen früher eine verschieden hohe Fahrkartensteuer bestand, wie z. B. Russland, diese Differenzirung aufgegeben haben. Der Antrag Hybeš würde zur Folge haben, dass die erste und zweite Wagenclasse von weniger Passagiren benützt, dass sich die Zahl der Reisenden dritter Classe allerdings vermehren würde, dass aber dem Staate daraus nur ein Verlust erwachsen könnte, da die Passagiere dritter Classe nach dem Antrage Hybeš keine Steuer zahlen sollen. Bezüglich der Anträge Dobernig und Wagner bemerkt der Berichterstatter, dass sich im Falle ihrer Annahme ein Ausfall von 1,600.000 Kronen, beziehungsweise 3,200.000 Kronen ergeben würde, weshalb er die Annahme dieser Anträge nicht empfehlen könne. Ebenso spricht er sich gegen den vom Abg. Fresl zu § 1 und gegen die von den Abgeordneten Wagner und Schraffl zu § 3 gestellten Anträge aus. Den Antrag Schrott zu § 12 (Besteuerung der ermässigten Fahrkarten) empfiehlt der Berichterstatter mit Rücksicht auf den daraus zu erhoffenden Einnahmenzuwachs zur Annahme.

Bei der Abstimmung werden die §§ 1 und 3 unter Ablehnung sämmtlicher Abänderungsanträge in der Fassung des Ausschusses angenommen. Der Minoritätsantrag Dobernig wird hiebei mit 121 gegen 96 Stimmen abgelehnt. Der erste Absatz des § 12 wird in der vom Abg. Schrott beantragten Fassung mit 150 gegen 80 Stimmen angenommen. Im Uebrigen wird § 12 in der Fassung des Ausschusses zum Beschlusse erhoben.

Hierauf wird § 2 in Verhandlung gezogen, welcher festsetzt, dass im Verkehre nach Ungarn, Bosnien und der Hercegovina, sowie über diese Ländergebiete hinaus die Fahrkartensteuer mit 10 pCt. von jenem Theile des Fahrpreises festgesetzt wird, welcher auf die Beförderung in Oesterreich entfällt.

Abg. Dr. Lecher erörtert den gegenwärtigen Zustand in Bezug auf den gemischten Verkehr zwischen Oesterreich und Ungarn und erwähnt, dass gegenwärtig in Oesterreich ein 2percentiger Fahrkartenstempel mit der Maximalbeschränkung auf eine Krone, in Ungarn ein solcher Stempel ohne diese Beschränkung, und zwar zu Gunsten jenes Staates eingehoben werde, in welchem die Aufnahme des Reisenden stattfindet. Durch eine kaiserliche Verordnung vom Jahre 1899 sei diese bereits im Jahre 1868 getroffene Bestimmung neuerdings eingeführt worden. Er bemängelt es, dass weder im Motivenberichte, noch im Ausschussberichte dieser § 14-Verordnung Erwähnung gethan sei, und stellt an den Finanzminister die Frage, wie sich die Rechnung aus dem zwischen den beiden Staaten bestehenden Reciprocitäts-Verkehre stelle. Während man in Bezug auf die übrigen indirecten Steuern vom Reciprocitäts-Verhältnisse zum Ueberweisungsverkehre übergegangen sei, sei man in Bezug auf den Fahrkartenstempel beim alten Reciprocitäts-Verkehre geblieben. Redner finde darin eine formell nicht unbedeutende Concession an die jenseitige Reichshälfte. Ob durch dieses Verhältniss auch Oesterreich materiell geschädigt werde, darüber erbitte er sich vom Finanzminister Auskunft.

Redner sei nicht gegen die Aufbesserung der Lage der in Betracht kommenden Bevölkerungskreise, allein dieselbe dürfe nicht auf Kosten noch ärmerer Kreise geschehen. Er vertrete hier die Interessen der kleineren Städte und der ländlichen Bevölkerung gegenüber der Bevölkerung der grossen Städte. Redner findet auch den zweiten Absatz des § 10 unbillig, nach welchem nicht blos die bereits gebauten Linien der Wiener Stadtbahn, sondern auch die erst zu erbauenden Linien von der Steuer befreit werden sollen. Die Tarife für die dritte Wagenclasse der Wiener Stadtbahn sind 5 und 10 Kreuzer. Durch diese niedrigen Tarife werden nicht einmal die Betriebsauslagen gedeckt, und zur Deckung der Emissions-Capitalszinsen bleibt nichts übrig. Der Staat zahlt für die Wiener Stadtbahn jährlich 6 Millionen Kronen Zinsen. Redner beantragt folgende Resolution: „Die Regierung wird aufgefordert, gemeinschaftlich mit dem Lande Niederösterreich und der Stadt Wien die Tarife der Wiener Stadtbahn in dem Masse zu erhöhen, dass durch das erzielte Mehrerträgniss das Betriebsdeficit und die vom Staate zu zahlende Verzinsung des Emissions-Capitals wenigstens theilweise aus dem Mehrerträgnisse gedeckt werden."

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek:

Hohes Haus! Ich werde mir erlauben, nur in aller Kürze auf einige Bemerkungen zu reflectiren, welche in der Debatte gefallen sind, soweit dieselben nämlich meinen Ressortstandpunkt berühren.

Zunächst möchte ich Stellung nehmen zu den verschiedenen Anträgen, die zu § 9 gestellt worden sind, und zwar vor Allem zu dem Antrage des Herrn Abg. Dr. Lecher, welcher die Steuerbefreiung für Arbeiter auch auf die Arbeitsuchenden, welche durch die Arbeitsvermittlungs-Anstalten als Arbeiter legitimirt sind, ausdehnen will. Ich glaube, es ist kein Anstand gegen die Aufnahme dieses Antrages zu erheben, möchte aber das hohe Haus aufmerksam machen, dass der Schwerpunkt der Action, welche dem Herrn Abg. Dr. Lecher vorschwebt, nicht in den Decimalbruchtheilen der Fahrkartensteuer, sondern in der Zuwendung der Fahrbegünstigungen an diese Gruppe von zeitweilig unbeschäftigten Arbeitern gelegen erscheint, dass daher die Vorsorge des Eisenbahnministeriums, welche zum Zwecke der Ausgestaltung der Durchführungsverordnung nothwendig ist, sich der Hauptsache nach darauf wird richten müssen, die bahnseitigen Dienstesinstructionen derart zu modificiren, damit der Hauptzweck erreicht wird. Denn darauf könnten wir uns natürlich nicht einlassen, dass wir ganz besondere Fahrkartengattungen mit und ohne Steuer für diese Arbeitsuchenden auflegen, was ja eine Vervielfältigung der Manipulation und eine Vermehrung um Tausende von Kartengattungen bedinge. Das wird auch der geehrte Herr Antragsteller uns gewiss nicht zumuthen wollen.

Auf den Antrag des Herrn Abg. Wilhelm, der die Befreiung der Handelsreisenden von der Fahrkartensteuer vorschlägt, bin ich leider nicht in der Lage einzugehen, weil das doch Auslagen sind, welche sich als Geschäftsspesen darstellen und vielfach von den Principalen refundirt werden, so dass wirklich eine Grenze nicht mehr abzusehen wäre, wo wir mit den Befreiungen inne halten sollten.

Es ist auch ein Antrag des Herrn Abg. Noske wegen Befreiung der Schulkinder in Aussicht gestellt worden. Auch in dieser Richtung muss ich mich leider ablehnend verhalten, so sehr ich die von ihm geltend gemachten Motive würdige. Es gibt ja nicht blos arme, sondern auch wohlhabende Schulkinder, und es wäre ausserordentlich schwer, wenn nicht ganz unmöglich, eine Grenze zu ziehen, welche für den praktischen Dienst hinreichend erkennbar wäre, um über den angestrebten Zweck hinauszugehen.

Der Herr Abg. Loser wünscht die Befreiung, welche wir im § 10 haben, für die Kleinbahnen auf 20 Kilometer ausgedehnt zu wissen, während die Grenze jetzt in dem vom Ausschusse vorgeschlagenen Regierungsentwurfe auf 10 Kilometer bestimmt wird. Ich glaube, dass dieser Antrag sich erledigen wird durch einen anderen Antrag, nämlich durch den Antrag des Herrn Abg. Dr. Pattai, der eine Form gefunden hat, die über die Bedenken hinweghilft, die die Annahme des Antrages des Herrn Abg. Loser zur Folge haben würde und die den Zweck in vollständig entsprechender Weise erreicht.

Nun sind weitere Bemerkungen gemacht worden von einem sehr geehrten Herrn Abgeordneten, dem Herrn Abg. Dr. Schrott, über die Betriebsergebnisse der Wiener Stadtbahn, auf die ich mit einem Worte zurückkommen möchte. Er hat zwar einen Antrag nicht gestellt, nachdem ja die Bestimmung der Litera b im § 10 eine solche ist, dass sie eigentlich nur das declarirt, was schon durch das frühere Gesetz bestimmt worden ist; er hat aber eine Resolution empfohlen. Hohes Haus! Ich kann mich eigentlich gegen die Resolution gar nicht wenden, insofern als die Tendenz derselben dahin geht, die Betriebsergebnisse der Wiener Stadtbahn zu verbessern. Die Resolution wird daher gewiss der Gegenstand eingehender Erwägung sein. Aber Eines möchte ich bitten: die Wiener Stadtbahn steht noch nicht ein volles Jahr in ihrer ganzen Ausdehnung im Betriebe: am 6. August v. J. ist die letzte Strecke in Betrieb gekommen. Kann man also aus den Ergebnissen eines unvollständigen Bahnbetriebes, wie es die beiden vorausgegangenen Jahre waren, ein Urtheil über die Rentabilität und über das mögliche Erträgniss schöpfen? Das ist doch zu weit gegangen. Wir sind ja ausserordentlich sanguinisch, und wir möchten immer schon die Früchte schnell pflücken von dem, was geschaffen wird, aber etwas Zeit muss man derartigen Unternehmungen doch geben. Ich glaube, der Umstand, dass das Betriebsdeficit im vorigen Jahre, dessen Betrag der Herr Abgeordnete ganz richtig mit 186.000 Kronen angegeben hat, ziffermässig genau mit den Mehrkosten des mineralischen Brennstoffes stimmt — die Herren wissen, dass im Jahre 1901 eine enorme Kohlentheuerung war. Es hätte also in diesem Jahre, wo das ganze Netz erst ein paar Monate im Betriebe war, wenn nicht diese abnormalen Verhältnisse eingetreten wären, ein Betriebsdeficit nicht resultirt, das spricht doch eigentlich für einen ganz annehmbaren Betriebserfolg.

Es ist ja noch vielleicht auch das hervorzuheben, dass die Wiener Stadtbahn mit den Concurrenzen zu rechnen hat: es gibt elektrische Bahnen und andere Verkehrsmittel, welche den gleichen Verkehr bedienen. Die Stadtbahn hat also immer gewisse Schranken sich vorzuzeichnen aus dem Gesichtspunkte ihres eigenen geschäftlichen Interesses. Würde man die Tarife höher stellen, als dies mit Berücksichtigung der Concurrenz zweckmässig erscheint, so würde nur die Folge sein, dass die Frequenz abnimmt, aber das finanzielle Ergebniss würde deshalb nicht besser werden, im Gegentheile, man würde dann nur noch schlechtere Frequenzen zu beklagen haben als jetzt. Aber in einem Punkte glaube ich, meine Herren, sollte die Wiener Stadtbahn gerade bei dem geehrten Herrn Abg. Schrott und bei seinen näheren Freunden einen Anspruch auf eine gewisse Sympathie erheben dürfen, denn die Wiener Stadtbahn ist diejenige Bahn, bei welcher von allem Anfang an darauf gehalten worden ist, dass gar keine Freikarten und gar keine Fahrbegünstigungen gegeben werden. Die Wiener Stadtbahn kennt daher alle diese Fahrpreisermässigungen nicht, sie hat einen einheitlichen Tarif, welcher, abgesehen von den unmittelbar im Dienste der Bahn Beschäftigten und concessionsmässig autorisirten staatlichen Ueberwachungsorganen, für Jedermann gleichmässig ohne Unterschied zur Anwendung kommt. Es wolle daraus entnommen werden, dass das Eisenbahnministerium, welches ja bei der Verwaltung der Wiener Stadtbahn in der leitenden Commission betheiligt ist, gewiss danach strebt, die in vielfacher Hinsicht mit Recht Anstoss erregenden Ungleichheiten, Begünstigungen und namentlich das Freikartenwesen so viel als nur immer möglich einzuschränken. Die Freikarten sind eine aus früheren Zeiten des Eisenbahnwesens überkommene Einrichtung und gewiss für alle streng denkenden Bahnverwaltungen nur eine Quelle der grössten Unannehmlichkeiten und des grössten Unbehagens; leider lassen sich diese Begünstigungen nicht gänzlich vermeiden. Ich bin wirklich sehr dankbar, wenn speciell in der Debatte hervorgehoben worden ist, dass bei den Staatsbahnen das Streben erkennbar hervortritt, den Freikarten, Fahrbegünstigungen und Ermässigungen so viel als möglich einschränkend entgegenzutreten. Wenn das auch speciell bei den Staatsbahnen hervorgehoben worden ist, so bin ich doch andererseits veran-

lasst, einige Vorstellungen zu berichtigen, welche sich über den Geltungsumfang namentlich der Freikarten bei den Staatsbahnen in den Aeusserungen einiger der geehrten Herren Redner gezeigt haben. Insbesondere schwebt mir da die Rede vor, die der Herr Abg. Dr. Ellenbogen gestern gehalten hat, in welcher er folgenden lapidaren Ausspruch gethan hat: „Nun ist aber, wie ich schon bei Gelegenheit des Eisenbahnbudgets hervorgehoben habe, zu betonen, dass die besitzende Classe nicht blos in der zweiten und ersten Classe fährt, sondern dass sie zum grössten Theile die dort benützten Plätze nicht bezahlt."

Weil ich bei einem früheren Anlasse dieser Behauptung entgegengetreten bin, als ob die überwiegende Anzahl der Frequentanten der ersten und zweiten Classe aus Freikarten-Besitzern bestünde, so wurde mir eine Ableugnung offenkundiger Thatsachen vorgeworfen. Ich habe mir erlaubt, die Statistik zur Hand zu nehmen, und zwar keine geheime, interne Amtsstatistik, sondern die Statistik unseres Geschäftsberichtes, welcher jedem der verehrten Herren Abgeordneten zugänglich ist, und daraus ergeben sich über das Verhältniss zwischen den zahlenden und den freifahrenden Passagieren erster und zweiter Classe folgende Ziffern: Die Gesamtzahl der Freikarten für die erste und zweite Classe hat betragen im Jahre 1900, dem letztabgeschlossenen — denn der Geschäftsbericht per 1901 ist noch nicht fertig und daher noch im Druck — 29.561, das ist gleich 0·68 pCt. der Reisenden erster und zweiter Classe; also nicht einmal 1 pCt. der Reisenden dieser beiden Classen ist mit Freikarten befördert worden. (Abgeordneter Dr. Šusteršič: Wie ist das Verhältniss in der ersten Classe allein?) In der ersten Classe allein ist das Verhältniss etwas ungünstiger. Die Gesammtzahl der Freikarten beträgt hier 8533 und entspricht 3·2 pCt. der Gesammtzahl der Reisenden erster Classe. Ich muss hier aber sofort etwas hervorheben: Unter der früher angeführten Gesammtzahl der Freikarten erster und zweiter Classe befinden sich nicht weniger als 80 pCt. für Eisenbahnbeamte, und die verehrten Herren wissen ja, dass es eine seit alters her bestehende Einrichtung bei den Bahnen ist, dass den Beamten selber die unentgeltliche Benützung auch der fremden Bahn im Reciprocitätswege zusteht. Das sollte doch nicht beanständet werden. Also von diesen 0·68 pCt. Freikarten wurde behauptet, dass sie die überwiegende Majorität aller Reisenden der ersten und zweiten Classe bilden. Was nun die erste Classe betrifft, so füge ich gleich die Ziffer bei, weil sie vielleicht von Interesse ist: von den 3·2 pCt., welche früher erwähnt wurden, entfallen 60 pCt. auf Eisenbahnbeamte.

Dann wurde auch die Bemerkung gemacht, dass mit den Coupés oft zu Gunsten von höheren oder auch mittleren Beamten Begünstigungen stattfinden. Da muss ich auch wieder hervorheben, dass nach unseren Tarifvorschriften derjenige, der eine gewisse Anzahl von Plätzen in einem Coupé zahlt, berechtigt ist, ein separates Coupé zu verlangen. Dass ist eine Vorschrift, welche sowohl bei den Staatsbahnen als auch bei den Privatbahnen besteht. Diese Einrichtung wird von den Reisenden als Bequemlichkeit sehr hoch geschätzt, allerdings hat sie den Nachtheil, dass dadurch wieder Coupés der allgemeinen Benützung entzogen sind, weil der verfügbare Raum dadurch vermindert wird.

Auch die Beistellung von Salonwagen ist heute zur Sprache gekommen, und hat Herr Abgeordneter Dr. Ellenbogen gestern über denselben Gegenstand gesprochen. Ich bringe zur Kenntniss, dass über die Benützung von Salonwagen kürzlich ein neues Normale an die Staatsbahn-Directionen hinausgegeben worden ist, durch welches unter sehr scharfen Responsabilitäten die Benützung der Salonwagen für eigene und fremde höhere Funetionäre der Bahn geregelt wird. Es ist übrigens gewiss nicht richtig, was der Herr Abgeordnete Dr. Ellenbogen gesagt hat, dass alle höheren Eisenbahnbeamten und Staatsbeamten gar nichts zahlen; namentlich was die Staatsbeamten betrifft, ist es ja bekannt, dass diese keinen Anspruch auf Freikarten haben, sondern nur die ihnen durch besondere Vorschriften gewährte Preisermässigung benützen können, eine Preisermässigung, welche das hohe Haus durch die heute gefassten Beschlüsse über den Stempel etwas eingeschränkt hat. Ich glaube, dass man in dieser Richtung einen Grund zu einer Beschwerde kaum erheben kann.

Ich möchte nur noch die Gelegenheit benützen, um eine Bemerkung richtigzustellen, die der Herr Abgeordnete Dr. Ellenbogen gestern gemacht hat. Er hat mir in den Mund gelegt — was ich aber nicht gesagt habe — dass bei den Staatsbahnen in den letzten 24 Jahren kein einziger Salonwagen gebaut wurde. Ich habe nämlich gesagt, dass unsere Salonwagen durchschnittlich ein Alter von 24 Jahren haben, woraus natürlich nicht der Schluss gezogen werden kann, dass diese Altersstufe für alle Salonwagen gleichmässig zutrifft.

Der genannte Abgeordnete hat ferner noch folgende Frage an mich gerichtet: „Was ist es denn mit dem Salonwagen, der für den Grossherzog von Toscana gebaut wurde? Was ist es mit dem Salonwagen, der für den Sohn des Grossherzogs von Toscana gebaut wurde?"

Hohes Haus! Ich halte es für meine Pflicht, hier zu constatiren, dass Seine k. und k. Hoheit der durchlauchtigste Herr Grossherzog von Toscana bei seinen Reisen einen Salonwagen nicht benützt, sondern einen gewöhnlichen gemischten Wagen erster und zweiter Classe, und ebenso benützen auch die jungen Herren Erzherzoge, seine Söhne, niemals Salonwagen, sondern begnügen sich mit gewöhnlichen Coupés. Es ist also nicht richtig, dass ein Salonwagen speciell für den Gebrauch Seiner kaiserlichen Hoheit des Grossherzogs von Toscana gebaut wurde.

Von Seiten des Herrn Abgeordneten Dr. Ellenbogen wurde auch bemängelt, dass die Verwaltung den Arbeitern der Staatsbahnen in Galizien gewisse Begünstigungen bei Ausflügen gibt. Es handelt sich hiebei um Sonderzüge, welche ein- oder zweimal im Sommer veranstaltet werden. Ich bin eigentlich überrascht, dass der Herr Abgeordnete gegen eine Begünstigung für Arbeiter aufgetreten ist. Ich kann aber die Beruhigung geben, dass auch dieser Gegenstand der sorgsamen Aufmerksamkeit der Verwaltung nicht entgangen ist und dass man in der letzten Zeit Anlass genommen hat, die Beistellung von Sonderzügen für Ausflüge von Vereinen der Staatsbahn-Bediensteten einheitlich zu regeln, damit in Bezug auf diese Begünstigungen nicht zuweit gegangen werde. Uebrigens werden diese Züge nicht unentgeltlich beigestellt, sondern die Theilnehmer müssen einen gewissen Betrag an die Verwaltung zahlen, welcher bestimmt ist, die Selbstkosten zu decken. Ich glaube, dass diese Einrichtung als solche eine Bemängelung gewiss nicht verdient, sondern dass man sie als eine ganz gute und nützliche Veranstaltung bezeichnen kann.

Ich wollte mir nur erlauben, diese wenigen kurzen thatsächlichen Aufklärungen zu geben, und bitte, bei der Entscheidung über den § 9 im Sinne der von mir ergebenst im Einvernehmen mit dem Herrn Berichterstatter gestellten Anträge vorgehen zu wollen.

Abgeordneter Dr. Pattai wendet sich gegen die Ausführungen des Abgeordneten Schrott, der den Zwiespalt zwischen der ländlichen und städtischen Bevölkerung vergrössert und ausgeführt habe, dass das Gesetz der bäuerlichen Bevölkerung keinen wesentlichen, der städtischen aber ungeheuren Vortheil bringe. Das sei eine unrichtige Auffassung. Er habe fälschlich die Sache so dargestellt, als ob die Aufhebung der Mauthen und die Nachlässe der Grundsteuer von dem Ertrage der Fahrkartensteuer abhängig gemacht werden und als ob zunächst das, was der städtischen Bevölkerung nützt, die Aufbesserung der Diurnistengehalte und die Verbesserung der Lage der Witwen und Waisen von Staatsbeamten, an die Reihe komme. Durch die Aufhebung der Mauthen erspare die ländliche Bevölkerung sechs Millionen Kronen und durch die Nachlässe der Grundsteuer würden ihr auch zwei Millionen Kronen zugewendet. Die Vorstellung, als ob wir in der Stadt in Wonne schwimmen und ein goldener Regen über alle herabträufelt, ist eine falsche. Redner gebe zu, dass das Elend am Lande gross und verbreitet ist; aber empfindlicher und verbreiteter ist vielleicht das Massenelend in der Stadt. Es sei gewiss wünschenswerth, dass nicht eine Flucht der Bevölkerung vom Lande in die Stadt stattfindet, aber dass dadurch, dass die Diurnisten endlich einmal eine Aufbesserung erhalten, ein Anreiz für den Zuzug in die Stadt gegeben wird, möchte er bezweifeln.

Redner wendet sich sodann gegen die Ausführungen der Abgeordneten Lindner und Schrott, betreffend die Befreiung der städtischen Kleinbahnen von der Fahrkartensteuer, und bemerkt, dass auch der grossstädtische Geschäftsmann Kundschaften habe, wo er 60 und 80 Kilometer und auch weiter fahren muss. Er habe auch andere Kundschaften in der Stadt, zu deren Besuch er die Tramway benützt. Der Handwerker auf dem Lande habe aber das Angenehme, dass er keine Tramway benützen muss. Redner schliesst sich dem Antrage des Abgeordneten Loser an, die Befreiung von der Fahrkartensteuer auf einen Umkreis von 20 km auszudehnen. Die Bestimmung des Gesetzes, dass von der Fahrkartensteuer der Verkehr jener Transportunternehmungen befreit ist, welche blos den Localbahnverkehr vermitteln, welche ihre Geschäftsbetriebe auf das Weichbild einer Gemeinde und den Umkreis von 10 km beschränken, enthalte eine grosse Gefahr.

Sobald eine Flügelbahn weiter hinausgebaut würde, könnte die ganze Bahn die Steuerfreiheit verlieren, und er mache darauf aufmerksam, dass sich dieser Fall in Wien ereignen werde, indem eine Verbindung ins Tullnerfeld gerade von den dortigen Landleuten auf das Lebhafteste gewünscht werde. Auch in jeder anderen Stadt könne sich ein derartiger Fall ereignen, wenn z. B. Nikolsburg zu seiner Vorstadt Brünn eine Bahn neu baut.

Redner schlägt folgende Stilisirung des ersten Alinea des § 10 vor: „Von der Fahrkartensteuer sind ferner befreit: a) die Personentransporte auf jenen Kleinbahnen, welche den Verkehr in einer Gemeinde und ihrer Umgebung vermitteln, innerhalb des Weichbildes der Gemeinde und eines Umkreises von 10 km von der Gemeindegrenze aus. Ueberschreiten einzelne Linien einer solchen Kleinbahn diesen Umkreis, so unterliegt der Verkehr auf dem ausserhalb desselben gelegenen Theile der Bahn der Fahrkartensteuer.“ Redner empfiehlt die Annahme dieses Antrages.

Auf Antrag des Abg. Dr. Binder wird die Debatte geschlossen. Pro ist nur der Abg. Noske eingetragen, von den contra-Rednern betheiligt sich niemand an der Wahl eines Generalreduers.

Abg. Choc überreicht einen Antrag, betreffend die Befreiung von der Transportsteuer von Arbeitern, welche mit ermässigten Fahrkarten befördert werden, ohne Rücksicht auf die Länge der Fahrt, von arbeitslosen Arbeitern, welche Beschäftigung suchen, von Gewerbetreibenden, welche weniger als fünf Gehilfen haben, während der Beschäftigung ausserhalb der Werkstätte.

Abg. Wilhelm stellt einen Antrag, betreffend die Befreiung von Handelsreiseuden, welche sich durch eine von den Handels- und Gewerbekammern ausgestellte Legitimation für Geschäftsreisende ausweisen.

Abg. Lindner stellt einen Antrag auf Streichung des Alinea A.

Abg. Dr. Conci stellt einen Zusatzantrag, dass von der Fahrkartensteuer die Personentransporte auf schon bestehenden oder neu zu erbauenden Local- oder Kleinbahnen während der Zeit der gesetzlich festgesetzten Steuerbefreiung befreit sein sollen.

Abg. Noske wendet sich gegen die Ausführungen des Abg. Schrott, bezüglich der Einbeziehung der Wiener Stadtbahn in die Besteuerung, indem er darauf hinweist, was die Wiener Bevölkerung an Steuern zu Gunsten der Landbevölkerung leiste. Gegenüber dem Eisenbahnminister bemerkt Redner, dass die Stadtbahn solange nicht als ausgebaut betrachtet werden könne, als nicht die Durchquerung der Inneren Stadt durchgeführt sei. Er polemisirt weiter gegen die Art und Weise, wie der Eisenbahnminister die gestellten Anträge, insbesondere den Antrag des Redners, betreffend die Begünstigungen von Schülern, behandelt hat, und empfiehlt im Falle der Ablehnung des Antrages eine diesbezügliche Resolution.

Berichterstatter Abg. Dr. Götz erklärt sich mit dem Antrage Lecher zu § 9 und dem Antrage Pattai zu § 10 einverstanden und beantragt die Ablehnung der übrigen Anträge. Was die Aufbesserung der Bezüge der Diurnisten und Auscultanten und das Telephonwesen anbelangt, so sei zu erwarten, dass der Finanzminister seine diesbezügliche Zusage erfüllen wird.

Bei der Abstimmung werden die Anträge Lecher und Pattai angenommen, die §§ 9 und 10 im übrigen nach der Fassung des Ausschusses zum Beschlusse erhoben.

§ 11 wird ohne Debatte angenommen.

Es werden hierauf die §§ 13 und 14 (Vollzugsparagraphen) in Verhandlung gezogen.

Abg. Dr. Gross beantragt, im § 13 für den Beginn der Wirksamkeit des Gesetzes jenen Termin anzunehmen, in welchem die Gesetze, betreffend die Aufhebung der Mauthen und die Aufbesserung der Pensionen in Kraft treten.

Die Abgeordneten Nowak und Dr. Kathrein beantragen, in den § 13 auch das Gesetz über die Grundsteuerabschreibungen einzubeziehen.

Abg. Noske bemerkt, der Erklärungsgrund dafür, dass die Vorlage im Ausschusse fast einstimmig angenommen wurde, nachdem ursprünglich alle Mitglieder gegen sie gewesen waren, liege in dem unglückseligen Junctim. Die Majorität des Ausschusses bestehe auch nicht aus Vertretern der Stadt Wien, deren Industrie und Handel den Löwenantheil an der neuen Belastung zu tragen haben werde, und konnte daher leichteren Herzens für das Gesetz stimmen. Da der Verkehr auf Entfernungen bis zu 20 km 70 pCt. des Gesammtverkehres ausmacht, ist der Localverkehr an dem Gesetze ausserordentlich betheiligt. Die Begünstigung, die für den Localverkehr in dem Gesetze ausgesprochen wird, wird in Wahrheit vollkommen auf dem Papiere bleiben. Von den ungefähr 50 Localbahnen werden infolge der einschränkenden Bestimmungen des Gesetzes höchstens acht oder neun der Steuerbefreiung theilhaftig werden, da die meisten entweder die Länge von 10 km überschreiten oder sich an eine Hauptbahn anschliessen. Für Wien sei unter diesen Umständen diese scheinbare Begünstigung fast gegenstandslos. Es wäre daher naheliegend, den Antrag zu stellen, dass die Befreiung nicht an das Unternehmen, sondern an die Thatsache des Localverkehres geknüpft werde, etwa in der Weise, dass die Strecken aller Bahnen einer Stadt, die in einem gewissen Umkreise den ständigen Localverkehr vermitteln, von der Steuer befreit werden. Von dem Abg. Wilhelm wurde im Ausschusse ein Antrag wegen Befreiung der Geschäftsreisenden gestellt. In dem Berichte heisst es einfach, über diesen Antrag werde hinweggegangen, weil ein diese Forderung berechtigender Grund nicht vorliege. Thatsächlich aber betragen die durchschnittlichen Auslagen des Geschäftsreisenden eines mittleren Hauses für reine Eisenbahnfahrten jährlich K 500 bis 600, und ein mittleres Geschäftshaus beschäftigt in der Regel vier bis fünf Reisende. Das ergibt einen Aufwand von etwa K 3000 für Eisenbahnfahrten, und die Belastung aus der Fahrkartensteuer macht K 360 aus. Hätte der einzelne Reisende die Steuer zu bezahlen, so käme das der Auferlegung einer Steuer von K 72·— für sein Jahreseinkommen gleich oder der Erhöhung der Steuer von einem Einkommen von K 3000 auf die von einem Einkommen von K 5500. Redner beschäftigt sich sodann mit den Schülerkarten; er berechnet, dass eine Schüler-Monatskarte durchschnittlich sich auf K 6·— bis 8·— stellt, was bei zehn Schulmonaten einen jährlichen Aufwand von K 60·— bis 80·— für ein Kind und damit eine Steuer von K 9·60 bedingt. Redner kündigt diesbezügliche Abänderungsanträge an.

Finanzminister Dr. Ritter Böhm von Bawerk:

Ich werde mich darauf beschränken, mit ganz wenigen Worten auf eine directe Anfrage zu antworten, welche der erste Herr Redner in der Debatte zu dem jetzt in Verhandlung stehenden § 2 an mich gerichtet hat. Er hat gefragt, warum von Seiten der Regierung in dieser Angelegenheit nicht das auf Grund einer kaiserlichen Verordnung nach § 14 vom Jahre 1899 geregelte Uebereinkommen mit Ungarn citirt wurde.

Ich erlaube mir darauf zu antworten: Im Gesetzestexte hat sich weder ein Anlass, noch auch nur eine stilistische Möglichkeit zu einem solchen Citate geboten. Im Motivenberichte wurde jenes Uebereinkommen nicht citirt, weil dazu keine Veranlassung vorlag, insofern das Verhältniss zu Ungarn, wie es nunmehr besteht, nicht irgend ein neues Recht ist, welches erst durch die kaiserliche Verordnung vom Jahre 1899 geschaffen worden wäre, sondern in diese Verordnung der seit dem Jahre 1868 bestehende Rechtszustand unverändert übernommen wurde.

Wenn sodann der verehrte Herr Abgeordnete mich gefragt hat, in welcher Weise diese Gebühren mit Ungarn verrechnet werden, so erlaube ich mir zu antworten: Gar nicht: sondern jeder Theil hebt ein und behält das, was in seinem Gebiete zur Einhebung gelangt. Wir heben den Stempel von denjenigen Fahrkarten ein, die in unserem Rechtsgebiete zur Ausstellung gelangen, und Ungarn macht es ebenso. Eine Verrechnung oder irgend ein Anweisungsverkehr findet in dieser Beziehung nicht statt.

Abg. Dr. Lecher: Dauach habe ich nicht gefragt. Ich habe gefragt, was es trägt!

Finanzminister Dr. Ritter Böhm von Bawerk.

Was das in jeder der beiden Reichshälften trägt, einen solchen Vergleich kann ich nicht anstellen, weil ich nicht weiss, ob wir statistische Kenntnisse darüber haben, was bei uns von derartigen Fahrkarten, die in die andere Reichshälfte hinübergehen, eingehoben wird, und weil ich jedenfalls nicht weiss, was man in Ungarn aus denselben Veranlassungen einhebt, gerade so wenig, als ich weiss, was z. B. bei uns an Stempeln von Wechseln eingeht, die in Oesterreich ausgestellt werden und späterhin ihr Schicksal in einem auswärtigen Gebiete finden, und gerade so wenig, als ich wissen kann, wie viel z. B. ein auswärtiger Staat an Wechselstempeln einhebt von Wechseln, die in diesem Staate ausgestellt werden und die dann im späteren Verlaufe ihres Schicksals in unser Rechtsgebiet kommen.

Ich würde bitten, diese Auskünfte, die ich soweit gegeben habe, als ich sie geben konnte, gütigst zur Kenntniss nehmen zu wollen.

§ 2 wird hierauf angenommen. Die §§ 4 bis 8 werden ohne Debatte angenommen und hierauf die §§ 9 und 10 (Steuerbefreiungen) in Verhandlung gezogen.

Abg. Dr. Lecher bringt namens des Abg. Wilhelm einen Zusatzantrag zu § 9 ein, wonach unter die zu befreienden Kategorien einzuschalten wären: „Handelsreisende, welche sich durch eine von einer Handels- und Gewerbekammer ausgestellte Legitimation für Geschäftsreisende ausweisen und Zeitkarten benützen." — Er begründet sodann seinen eigenen, in der Generaldebatte bereits angekündigten Zusatzantrag zu § 9, wonach die Befreiung für Arbeiterkarten aus den „Arbeit suchenden, von den hiezu im Verordnungswege bevollmächtigten öffentlichen Stellenvermittlungen legitimirten" Arbeitern unter den Bedingungen der §§ 9 und 10 zutheil werden soll. Bei der Formulirung dieses Antrages habe er der Gesetzestechnik der Vorlage bereits Rechnung getragen. Die Annahme dieses Antrages hätte nicht nur socialpolitischen Werth, sondern wäre auch für die industriellen Gewerbetreibenden und insbesondere auch für die Landwirthschaft mit Rücksicht auf ihre Leutenoth von Vortheil.

Abg. Loser begründet seinen Minoritätsantrag zu § 10a in Betreff der Befreiung für die Localbahnen. Unter den Bedingungen für diese Befreiung befand sich in der Regierungsvorlage die Beschränkung des Betriebes auf einen Umkreis mit 7 Kilometern von der Gemeindegrenze. Er habe im Ausschusse einen Antrag gestellt, die Entfernung mit 20 Kilometern festzustellen. Dieser Antrag sei abgelehnt, dagegen ein Vermittlungsantrag auf 10 Kilometer angenommen worden, nachdem der Finanzminister ihn acceptirt habe. In seinem Minoritätsantrage vertrete er nun wieder die Aufnahme der Zahl von 20 Kilometern. Man werde einwenden, dass die 3percentige Steuer von den Kleinbahnen ohnedies eine geringe sei. Dann möge man aber lieber auf die Besteuerung dieser Kleinbahnen überhaupt verzichten. Für die Bevölkerung, welche diese Bahnen zum grossen Theile tagtäglich benützen muss, mache die Steuer vielleicht mehr aus als die 12 pCt. bei den Hauptbahnen. Die Bestimmung der 10 Kilometer werde auch in dem Sinne ungünstig wirken, dass sie Communen veranlassen könne, Kleinbahnen nicht über 10 Kilometer hinaus zu führen. Den Ersatz für den Entfall könnte der Minister leicht durch eine schärfere Ueberwachung falscher Declarirungen, wie sie seitens einzelner Spediteure in ausgedehntem Masse beliebt würden, finden. So werden Sperrgüter mit hohen Tarifen unter falscher Bezeichnung zu weit niedrigeren Tarifen aufgegeben, der Empfänger habe in der Regel den höheren Tarif zu bezahlen, und der Vortheil fliesst in die Taschen der Spediteure.

Abg. Schrott legt die Gründe dar, aus denen er und ein Theil seines Clubs eine ablehnende Haltung gegenüber der Vorlage einnehmen müssen.

Berichterstatter Abg. Dr. Götz erklärt sich namens des Ausschusses mit den Anträgen Gross, Nowak und Kathrein einverstanden. Mit Rücksicht auf die gesetzestechnischen Schwierigkeiten können nicht auch die Diurnisten einbezogen werden. Es sei aber selbstverständlich und unterliege nach der Erklärung des Finanzministers keinem Zweifel, dass aus dem Erträgnisse der Fahrkartensteuer in erster Linie die Bezüge der Diurnisten bereits vom 1. August d. J. erhöht werden.

Bei der Abstimmung wird § 13 in der von den Abgeordneten Dr. Gross und Dr. Kathrein beantragten Fassung angenommen. Ebenso wird § 14, sowie Titel und Eingang des Gesetzes zum Beschlusse erhoben.

Zu den Resolutionen hebt

Abg. Dr. Menger hervor, dass schon seit langer Zeit in Bezug auf das Telephonwesen Klagen vorgebracht wurden, dass nicht weniger als zwei Dutzend Anträge wegen der Zustände im Telephonwesen gestellt worden seien, dass die Unternehmer in Oesterreich in den Städten und auf dem Lande durch die auf dem Gebiete des Telephonwesens herrschenden Missstände in ihrer Concurrenzfähigkeit auf das Aeusserste geschädigt werden, während ausserhalb Oesterreichs das Telephon geradezu als das beste Fernverständigungsmittel gelte. Auch die Zustände des Telephons in Wien lassen sehr vielen Klagen Raum. Noch ärger seien aber die Klagen der Fabrikanten, Gewerbetreibenden und intensiver wirthschaftenden Landwirthe auf dem Lande. Er empfiehlt die vom Ausschusse beantragte Resolution, alljährlich aus den Erträgnissen der Fahrkartensteuer mindestens $1^1/_2$ Millionen Kronen zur Verbesserung und Erweiterung der Telephonanlagen ausser dem schon derzeit eingestellten Betrage in das Budget einzustellen, zur Annahme.

Abg. Dr. Gessmann macht darauf aufmerksam, dass der Antrag Schrott hinsichtlich der Besteuerung der Fahrbegünstigungen der Staatsbeamten und Staatsdiener eine Auslegung finden könnte, durch welche die Begünstigungen, die bisher die Staatsbeamten auf den Bahnen genossen, für den Nahverkehr nahezu illusorisch würden, weil in einer Reihe von Relationen die Zuschlagsgebühr mehr ausmache als der ganze Fahrkartenpreis. Er beantragt eine Resolution, durch welche die Regierung aufgefordert wird, dem Antrage Schrott jene Deutung zu geben, dass für Legitimationen wenigstens nur eine einmalige Gebühr eingehoben werde.

Berichterstatter Abg. Dr. Götz bemerkt gegenüber dem Resolutionsantrage Gessmann, eine solche Aenderung des über Antrag Schrott gefassten Beschlusses oder Reassumirung halte er nach den Bestimmungen der Geschäftsordnung nicht für zulässig. Er beantragt die Annahme der vom Ausschusse vorgeschlagenen Resolutionen und die Zuweisung der im Laufe der Debatte gestellten Resolutionen an den Steuerausschuss.

Die Ausschussresolutionen wurden hierauf angenommen, die übrigen dem Steuerausschusse zugewiesen. Das Gesetz über die Fahrkartensteuer wird sodann in dritter Lesung zum Beschlusse erhoben und die Verhandlung abgebrochen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Project für die Herstellung eines Canales von dem Betriebsbahnhofe Grinzing bis zur Iglaseegasse: Anberaumung der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Prüfung vom Standpunkte der Bauordnung für die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des Projectes der Gemeinde Wien für die Herstellung eines Canales von dem Betriebsbahnhofe Grinzing der Wiener städtischen Strassenbahnen bis zur Iglaseegasse die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Prüfung vom Standpunkte der Bauordnung für die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien für Donnerstag den 3. Juli 1902 anberaumt. Die Verhandlungstheilnehmer versammeln sich am genannten Tage um 10 Uhr Vormittags beim Betriebsbahnhofe in der Grinzingerallee. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Ludwig von Schneller betraut.

[E.-M.-Z. 27.059.]

— (Project für die Anlage der Zufahrtsgeleise zu dem Betriebsbahnhofe „Erdberg" in der Erdbergstrasse und Schlachthausgasse; Ergebniss der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das von der k. k. Statthalterei mitgetheilte Ergebniss der am 21. März 1902 durchgeführten Trassenrevision und politischen Begehung rücksichtlich des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Projectes für die Anlage der Zufahrtsgeleise zu dem Betriebsbahnhofe „Erdberg" in der Erdbergstrasse und Schlachthausgasse und für die Herstellung eines abzweigend von diesen in einer zukünftigen Strasse bis zum Anschlusse an die Geleise in der Erdbergstrasse zu führenden Geleises der Wiener elektrischen Strassenbahnen, sowie die im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erfolgte Ertheilung des Bauconsenses nach Massgabe des Vorlageprojectes wurde genehmigend zur Kenntniss genommen.

[E.-M.-Z. 15.092.]

Localbahn Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf. (Projectsplan für die Erweiterung der Station Friedland der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.) Der von der Bezirksvertretung in Friedland gemeinschaftlich mit der Bauabtheilung Hermann Bachstein vorgelegte Projectsplan für die Erweiterung der Station Friedland der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn aus Anlass des Anschlusses der Localbahn Friedland-Heinersdorf wurde vom k. k. Eisenbahnministerium zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 18.726.]

Projectirte Localbahn Petersdorf-Ullersdorf-Winkelsdorf. (Project für die Variante in der Theilstrecke km 0·2 bis 0·952: Anberaumung der politischen Begehung, der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des von Dr. Rudolf Mayreder, beh. aut. Bauingenieur in Wien in Vertretung der Concessionswerber vorgelegten Projectes für eine Variante in der Theilstrecke km 0·2 bis 0·952 (Gemeinde Petersdorf) der projectirten Localbahn Petersdorf-Ullersdorf-Winkelsdorf den Beginn der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen für Montag den 7. Juli 1902 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am bezeichneten Tage um $3^1/_2$ Uhr Vormittags am Bahnhofe der Station Petersdorf-Ullersdorf. Weiters hat die genannte k. k. Statthalterei im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums auch rücksichtlich der Theilstrecke km 3·3 bis 3·8 (Gemeinde

Gross-Ullersdorf) eine neuerliche politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung für Dienstag den 8. Juli 1902 mit dem Zusammentritte der Commission bei der Schmidt'schen Bleicherei in Gross-Ullersdorf um 9 Uhr Vormittags anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Statthaltereirath G. Nischelwitzer betraut.

[E.-M.-Z. 27.335.]

Localbahn Kimpolung-Dorna Watra. (Detailprojecte für Brückenwaagen sammt Waaghäuschen.) Das vom Verwaltungsrathe der Bukowinaer Localbahnen vorgelegte Detailproject für die in den Stationen Jakobeny und Dorna Watra der Localbahn Kimpolung-Dorna Watra, sowie in der Ladestelle der Schleppbahn zur Dampfsäge in Dorna Watra herzustellenden Brückenwaagen sammt Waaghäuschen wurde vom k. k. Eisenbahnministerium zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 25.731.]

Localbahn Stammersdorf-Auersthal. (Project für die Niveletteänderung in der Theilstrecke km 18·2—18·5: Anberaumung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat im Auftrage des k. k Eisenbahnministeriums rücksichtlich des vom Niederösterreichischen Landes-Eisenbahnamte vorgelegten Projectes für eine in der Theilstrecke km 18·2—18·5 der im Bau befindlichen Localbahn Stammersdorf-Auersthal in Aussicht genommene Niveletteänderung die politische Begehung für Mittwoch den 9. Juli 1902 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am bezeichneten Tage um 10 Uhr Vormittags bei km 18·2 der gegenständlichen Localbahn in Bockfliess. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. von Galatti betraut. [E.-M.-Z. 26.316]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahnen Přívoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz und Mähr.-Ostrau—Ellgoth. (Bestätigung des definitiven verantwortlichen Betriebsleiters.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat, über Eingabe der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft in Brünn als Concessionärin und Betriebsführerin der Localbahnen Přívoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz und Mähr.-Ostrau—Ellgoth, den Betriebsleiter Eduard Reinhart der bisher mit Dampfkraft betriebenen Localbahnen Přívoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz und Mähr.-Ostrau—Ellgoth auch nach Einführung des elektrischen Betriebes auf den genannten Linien als definitiven verantwortlichen Betriebsleiter des gesellschaftlichen Unternehmens unter der Voraussetzung bestätigt, dass die mit dem Dienste in der Kraftstation und mit den Arbeiten an der Oberleitung, an den Leitungen und Motorwagen betrauten Organe Josef Grieb und Gustav Forner auch weiterhin auf ihren gegenwärtigen Posten in Verwendung bleiben.

[E.-M.-Z. 58.982/13 ex 1901.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Eröffnung der Personenhaltestelle Kinderasyl) Am 1. Juli wird die an der Strecke Lundenburg—Neusiedel—Dürnholz zwischen den Stationen Lundenburg und Feldsberg gelegene Personenhaltestelle „Kinderasyl" für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Ausland.

Deutsches Reich. (Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft: Rechnungsabschluss für 1901.) Derselbe weist für 1901 nach Durchführung des Wiederaufbauplanes bei 7·5 Millionen Mark Actien- und Mk. 36,338.500 Obligationen-Capital einen Verlust in der Höhe von Mark 6,305.767 auf. Die Abschreibungen sind auf Mk. 7,010.342 bemessen, wovon auf die bei Aufnahme der Werthpapiere gegen den Börsencours sich ergebenden Minderwerthe allein Mk. 6,327.342 entfallen. Das Gutachten der gerichtlichen Bücherrevisoren stellt fest, dass sich ein Regressanspruch gegen frühere Verwaltungsorgane aus der Geschäftsleitung nicht begründen lässt.

[„Hamburger Nachrichten".]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 18. bis 24. Juni 1902.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

18. Juni, *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Dannbio", Capitän M. Mareglia, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

19. Juni, *) um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän B. Bednarz, mit Berührung von Pola,† Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsendungen nach Bari.

20. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Sultan", Capitän G. Grando, mit Berührung von Rovigno, Pola,† Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orehich, Tersterik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

21. „ *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Almissa", Capitän N. Chersich, mit Berührung von Pola,† Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Puncischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

24. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Thetis", Capitän R. Signorelli, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7.10 Uhr Früh ankommt.

† Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

19. Juni, Dampfer „Venus", Capitän U. Laneve } um
23. „ Dampfer „Venus", Capitän U. Laneve } Mitternacht

Vergnügungsfahrten nach Venedig.

18. Juni, um Mittag, Dampfer „Graf Wurmbrand". Capitän B. Bednarz.
22. „ 8 Uhr Früh, Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän B. Bednarz.

Levante und Mittelmeer.

19. Juni, um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Cleopatra", Capitän G. Damianovich, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

19. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Tehe", Capitän E. Radonicich, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus, Smyrna, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineholi, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

22. „ um 11 Uhr Vorm. (Linie Triest-Alexandrien B), Dampfer „Carniolia", Capitän E. Radeglia, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Alexandrien, Port Said, Beyruth, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Lattaquie, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytitene, Dardanellen und Constantinopel.

22. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Saturno", Capitän G. Gilhuber, mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Smyrna, Cesmè, Chios und Vathy.

24. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Hungaria", Capitän G. Brazzanovich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Varna, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Manra und Prevesa.

26. „ um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Capitän R. Colledani, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

25. Juni, um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Nippon", Capitän G. Klausberger, [von Fiume†) am 21. Juni] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

10. Juli um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Trieste", Capitän E. Mecozzi, [von Fiume†) am 6. Juli] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Rangoon und Calcutta.

Brasilien.

10. Juli, Dampfer „Istria", Capitän P. Marassi, mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

**) Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Quarantaine-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Fahrkarten.

Mit 1. Juli 1902 gelangen directe combinirte Fahrkarten, sowie Personenzugsfahrkarten aller drei Classen zwischen Plass und Bodenbach St.E.G. über Dux, ferner Personenzugsfahrkarten II. und III. Classe von Mlatz nach Teplitz und Aussig über Dux, sowie von Mlatz und Plass nach Komotau über Saaz zur Ausgabe.

Wien, am 14. Juni 1902. [543]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband. (Tarif, Theil II, Heft 1.)

Frachtsätze für Heu- und Strohtransporte. Berichtigung.

In der am 1. Mai 1902 in der Nummer 49 sub Post [364] enthaltenen Kundmachung für obige Transporte ist die Station Arad auf Arad transito zu berichtigen.

Budapest, im Juni 1902. [544]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Einführung des viergeleisigen Betriebes in der Strecke Reick—Dresden Hbf. und Eröffnung des Haltepunktes Dresden-Strehlen für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Am 3. Juli 1902 wird auf der Strecke Reick—Dresden Hbf. (Linie Bodenbach—Dresden) der viergeleisige Betrieb eingeführt und gleichzeitig der zwischen den Stationen Niedersedlitz und Dresden Hbf. errichtete Haltepunkt Dresden-Strehlen dem öffentlichen Personen- und Gepäcksverkehre übergeben. Ueber die in Dresden-Strehlen haltenden Personenzüge gibt der Sommerfahrplan Auskunft. Hierüber, sowie über die Personen- und Gepäckstarife wird auf dem Haltepunkte das Erforderliche auch noch durch Anschläge bekannt gemacht. Die Züge 501 und 502 sind die ersten, die am 3. Juli Vormittags 5 Uhr 15 Min. und 5 Uhr 20 Min. in Dresden-Strehlen halten werden.

Dresden, im Juni 1902. [445]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Ueberseeischer Personenverkehr.

Aufhebung von Fahrpreisen.

Mit 31. Juli 1902 werden im Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Ueberseeischen Personenverkehre (Tarif vom 1. October 1893) die Fahrpreise I. und II. Classe für die Verkehrsbeziehungen Bodenbach—Karlsbad, Bodenbach—Eger oder Franzensbad, Karlsbad—Wien K.F.J.B. oder Nordbahnhof oder Staatsbahnhof, Franzensbad— oder Eger—Karlsbad und Triest Südbahnhof—Karlsbad über Wien, sowie Budweis ohne Ersatz aufgehoben.

Wien, am 17. Juni 1902. [546]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr Westösterreich-Riesa-Elbkai.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Der in Nummer 68 dieses Blattes vom 17. Juni 1902 unter fortl. Nummer [535] mit Giltigkeit vom 1. Juli 1902 verlautbarte Nachtrag II zu dem vom 1. Juni 1901 giltigen Elbe-Umschlagstarife Westösterreich-Riesa-Elbkai tritt erst am 1. August 1902, für Erschwerungen und Tariferhöhungen jedoch vom 15. September 1902 in Kraft.

Prag, am 18. Juni 1902. [547]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung des Rollfuhrdienstes in der Station Mähr.-Trübau.

Auf Grund der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder wird mit 1. Juli 1902 in der Station Mähr.-Trübau der k. k. österreichischen Staatsbahnen eine Rollfuhrunternehmung errichtet.

Als Rollfuhrunternehmer wurde Herr Franz Piffl bestellt, dessen Geschäftslocale sich in Mähr.-Trübau befindet.

Dieser Rollfuhrunternehmung obliegt unter der im Betriebsreglement diesfalls festgesetzten bahnseitigen Haftung und zu den im nachstehenden Tarife bezifferten Gebühren:

a) Die Abstreifung der in der Station Mähr.-Trübau zur Abgabe gelangenden Eil- und Frachtgüter an die Behausung oder an das Geschäftslocale der Empfänger innerhalb des im Tarife bezeichneten Zustellungsgebietes.

Die seitens der Rollfuhrunternehmung zuzustellenden Güter werden den Empfängern bahnseitig nicht avisirt, und werden die Frachtbriefe über diese Güter nebst den etwaigen Beilagen den Adressaten bei Zustellung derselben durch die Rollfuhrunternehmung übermittelt.

Dieser sind hiebei seitens des Adressaten die auf dem Gute aushaftenden Beträge zu bezahlen und die Empfangsbescheinigung auf dem Aviso- und Bezugsscheine durch Datirung, sowie Beisetzung der Stunde der Zustellung und Unterfertigung desselben zu ertheilen.

Bei Annahme von Banknoten für in fremden Währungen zahlbare Ueberweisungen werden seitens der Rollfuhrunternehmung die gleichen Umrechnungscourse wie bei den Frachtencassen der Station Mähr.-Trübau angewendet.

b) Die Zustreifung der von den Parteien der obgenannten Rollfuhrunternehmung übergebenen Eil- und Frachtgüter von der Behausung oder dem Geschäftslocale der Parteien nach dem vorbezeichneten Bahnhofe zur Veranlassung der Aufgabe.

Von der Ab-, bezw. Zustreifung durch die Rollfuhrunternehmung sind ausgeschlossen:

1. Alle Eil- und Frachtgüter, welche an solche Parteien adressirt sind, die bei der Station Mähr.-Trübau unter glaubhafter Bescheinigung ihrer Unterschrift das schriftliche Verlangen gestellt haben, dass die für sie anlangenden Güter im Allgemeinen nicht zuzustellen, sondern zu avisiren sind.
2. Alle Güter der Wagenladungsclassen A, B und C, sowie der Specialtarife 1, 2 und 3 (vide Tarif, Theil I), für welche die Frachtgebühren unter Zugrundelegung eines Gewichtes von mindestens 5000 kg berechnet wurden.
3. Sendungen mit Frachtstücken, welche mit Schlössern versperrt sind und Verzehrungssteuerlinien zu passiren haben.
4. Leichen.
5. Unverpackte lebende Thiere.
6. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Documente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten.
7. Explodirbare Güter.
8. Havarirte Güter.
9. Sendungen, bei welchen einzelne Frachtstücke mehr als 750 kg wiegen (ausschliesslich gefüllte Fässer mit kreisrunden Böden) oder deren Länge 6·3 m überschreitet.

Tarif.

Von und nach	nach und von	Für Eil- und Frachtgüter per Sendung bis zu 100 kg	Für Eil- und Frachtgüter per Sendung für je weitere 50 kg
		Heller	Heller
der Station Mähr.-Trübau der Mährischen Westbahn	Mähr.-Trübau . .	24	12
	Tschuschitz . . .	24	12
	Undangs	48	24

Obige Gebühren gelten für die Zustellung der Güter bis in die ebenerdigen Locale, Magazine etc. der Empfänger oder umgekehrt für die Zustreifung von den ebenerdigen Localen, Magazinen etc. der Absender zum Bahnhofe.

Ueber Verlangen der Parteien werden die abgestreiften, bezw. die zuzustreifenden Güter, insofern die einzelnen Colli höchstens 50 kg wiegen und von einem Manne getragen werden können, in den Keller oder aus demselben, bezw. in ein höheres oder aus einem höheren Stockwerke als das Erdgeschoss gegen eine von den Parteien zu entrichtende Gebühr von 10 Heller für je angefangene 50 kg ohne Rücksicht auf die zu einer Frachtbriefsendung gehörige Collianzahl getragen.

Werden über Verlangen des Absenders von der Rollfuhrunternehmung Zoll- und Steuerpapiere, sowie statistische Anmeldescheine, ferners Frachtbriefe oder Frachtbrief-Duplicate ausgefüllt (ausgefertigt), so kann die Rollfuhrunternehmung hiefür eine Gebühr von 10 Heller per Stück aufrechnen, jedoch ist die Rollfuhrunternehmung in einem solchen Falle als Beauftragte des Absenders anzusehen, und bleibt die Haftung der Eisenbahn für die richtige Ausfertigung der Documente ausgeschlossen.

Für die Blanquette selbst sind seitens der Rollfuhrunternehmung nur jene Gebühren zu berechnen, welche im Einzelverkaufe von den Güterexpediten erhoben werden.

Ausser den vorbezifferten Gebühren, ferner den nachgewiesenen Auslagen für ohne Verschulden der Rollfuhrunternehmung nothwendig gewordene Reparaturen und der eventuell erlegten Verzehrungssteuer dürfen keine weiteren Gebühren berechnet werden.

Die Organe der Rollfuhrunternehmung sind verpflichtet, ein Exemplar vorliegender Kundmachung stets bei sich zu führen und den Parteien auf Verlangen vorzuzeigen.

Allfällige Beschwerden über die Rollfuhrunternehmung sind bei der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz einzubringen.

Olmütz, im Juni 1902. [548]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Russland. Artikeltarif für die Beförderung von Getreide etc. auf den russischen Eisenbahnen. (Gebühr für die Beförderung der Sendungen auf der von der Station Odessa-Peressyp nach dem Molo führenden Zweiglinie.) Mit Giltigkeit vom 24. April a./7. Mai n. St. 1902 bis auf Widerruf wird für die Ueberführung der Getreide- etc.-Sendungen von der Station Odessa-Peressyp nach dem Molo $^2/_3$ Kopeken für 1 Pud berechnet. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Russischer Eisenbahn-Gütertarif. (Aenderung der Tarifirung für Asbest im Verkehre von der Station Miass.) Mit Giltigkeit vom 15./28. Mai. a./n. St. 1902 bis auf Widerruf gelangt für die Beförderung von Asbest (Gruppe 41 der Waaren-Nomenclatur) in ganzen Wagenladungen von der Station Miass der Ssamara-Slatoust-Eisenbahn nach den Hafenplätzen und Grenzstationen die XII. Normalclasse und nach sämmtlichen übrigen Stationen des russischen Eisenbahnnetzes die Differentiale Nr. 18 zur Anwendung. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Ostdeutsch-Westdeutscher Güterverkehr. (Tarifnachtrag V.) Am 1. Juni 1902 wurde zum Tarife für den Ostdeutsch-Westdeutschen Güterverkehr der Nachtrag V herausgegeben. Derselbe enthält unter Anderem Entfernungen für mehrere neu aufgenommene Stationen, Entfernungsabkürzungen infolge Eröffnung neuer Strecken, anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Entfernungen für die Station Gr.-Neudorf des Directionsbezirkes Bromberg, Frachtsätze des Ausnahmetarifes 8 (Giesserei-Roheisen von der Station Hochdahl des Directionsbezirkes Elberfeld und nach der Station Neusalz a. O. des Directionsbezirkes Posen, anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 9, Classe II (Eisen und Stahl II) für die Stationen Buk, Dombrowka, Dopiewo, Opalenitza, Otusch, Posen und St. Lazarus des Directionsbezirkes Posen, die seit dem 1. April d. J. giltige Fassung des Ausnahmetarifes 14 a (Rohzucker), sowie Ausnahmstarife für den Uebergangsverkehr mit der Kleinbahn Kreuz-Schloppe, der Trachenberg-Militscher Kreisbahn, der Kleinbahn Köslin-Natzlaff und der Schlawer Kreisbahn.

Soweit Tariferhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 15. Juli 1902 ab wirksam.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen bezogen werden.

Oberschlesisch-Ostdeutscher und Oberschlesisch-Berlin-Stettiner Kohlenverkehr. (Einführung je eines Nachtrages I.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni d. J. gelangte in den vorbezeichneten Verkehren je ein Nachtrag I zur Einführung. Die Nachträge enthalten ausser einigen Ermässigungen im Verkehre nach der Stargard-Küstriner Eisenbahn Frachtsätze von 6 neuen Gruben, sowie Berichtigungen und Ergänzungen.

Insoweit durch Berichtigung einiger Druckfehler in den Haupttarifen Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis einschliesslich 14. Juli d. J. in Geltung.

Die Nachträge sind zum Preise von 25, bezw. 35 Pfennig für das Stück bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Norddeutsch-Sächsisches Tarifheft Nr. 2. (Nachtrag I.) Am 1. Juni d. J. trat der Nachtrag I zum Tarifhefte Nr. 2 in Kraft. Dieser Nachtrag, von dem Abdrücke von den Verwaltungen der Endbahnen und durch Vermittlung der betheiligten Stationen käuflich bezogen werden können, enthält an Neuerungen im Wesentlichen: Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Holzhausen-Zuckelhausen, Thonberg-Prietitz und Wuitz-Mumsdorf der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie für die Stationen Gettorf, Lindaunis und Rieseby der Kiel-Ekernförde-Flensburger Eisenbahn, ferner infolge der Eröffnung der Neubaustrecke Bischofswerda—Elstra abgeänderte Entfernungen für verschiedene östliche Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen, Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlen von den Stationen Groitzsch und Wuitz-Mumsdorf der Sächsischen Staatseisenbahnen und endlich neue Frachtsätze für die Beförderung von Eisen und Stahl zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern im Verkehre von Reichenberg (Station der Sächsischen Staatseisenbahnen und der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn). Soweit hiedurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die zeitherigen niedrigeren Frachtsätze für Reichenberg noch bis 31. Juli 1902 in Geltung.

Schlesisch-Sächsischer Thierverkehr. (Einführung neuer directer Frachtsätze für die Beförderung von Vieh.) Mit dem 1. Juni d. J. traten für die Beförderung von Vieh in einzelnen Stücken und in Wagenladungen zwischen:

a) Station Herrnstadt (Dr. Posen) einerseits und den Stationen Dresden-Alt-, Friedr.- und Neustadt und Riesa der Sächs. Staatsbahn andererseits,

b) Jarotschin (Dr. Posen) einerseits und Bautzen, Chemnitz, Dresden-Alt-, Friedr.- und Neustadt, Freiberg, Leipzig Bayr. Bhf., bezw. Vieh- und Schlachthof und Zwickau der Sächs. Staatsbahn andererseits

directe Frachtsätze in Kraft. Die Höhe derselben ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfragen.

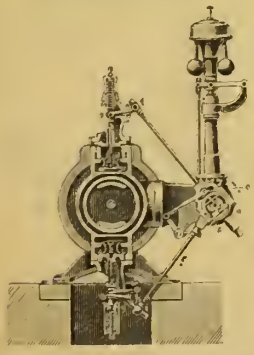
Ein tüchtiger internationaler

Tarifeur

wird für Ueberstunden sofort aufgenommen.

Offerte unter „G. U. 1232“ an Haasenstein & Vogler (Otto Maass), Wien, I. Wallfischgasse 10.

Weltausstellung Wien 1873 Fortschrittsmedaille. Gegründet 1853. Weltausstellung Paris 1900 Grand Prix.



G. Topham

Maschinenfabrik und Eisengiesserei

Wien, Favoriten.

Specialitäten: 665

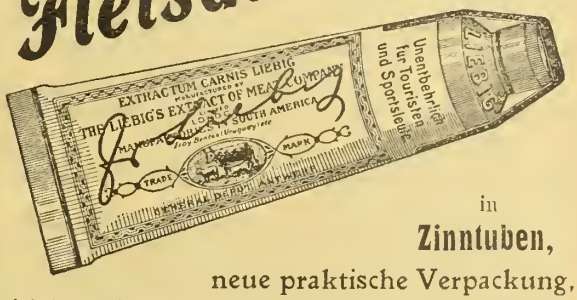
Sägewerks- und Holzbearbeitungsmaschinen in vollkommenster Ausführung nach neuesten formvollendeten Modellen für alle Zwecke der Holzindustrie.

Dampfmaschinen mit Präcisions-Schieber- und zwangläufiger Ventilsteuerung (Patent Eisner). Über 400 im Betriebe.

Transmissionen mit und ohne Ringschmierlager, sowie auf Maschinen geformte Zahnräder aller Art.

Spindel- und Excenterpressen, hydraulische Pressen und die zugehörigen Pumpwerke.

Liebig's Fleisch-Extract



in

Zinntuben,

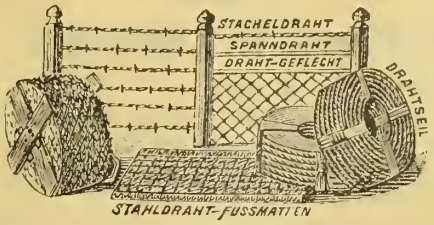
neue praktische Verpackung, kleines Quantum, sofortige leichte Verwendbarkeit.

Für Militär, Jäger, Touristen und Sportsleute unentbehrlich!

Praktische und billige Einzäunungen.

Joh. Meerkatz, Wien, VII/I, Neubaugasse 68

k. u. k. Hoflieferant und ausschl. priv. Sieb- und Drahtwarenfabrik



offerirt verzinkten Stahl-Stacheldraht eigener Erzeugung für Wildparke, Viehweiden, Obstgärten etc., ferner alle Gattungen Drahtgeflechte, Wald-, Wiesen-, Park- und Garteneinfriedungen, Volièren, Hühnerhöfe, Fenstergitter, Wurfgitter, Blumen- und Raseneinfassungen. Drahtmatratzen solidester Construction.

Illustrirte Kataloge, sowie Kostenvoranschläge gratis und franco.

Grassamen

für

Eisenbahndämme und Böschungen,

Parks, Gärten etc. in bekannter zweckentsprechender Qualität. Preislisten zu Diensten.

Samenhandlung

P. Hüttig

I. Weihburggasse 17

Lieferant der k. k. Staatsbahnen, der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der österr. Nordwestbahn, der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und vieler Bahnbau-Unternehmungen.

K. k. Staatsbahn - Direction Prag.

Bau-Ausschreibung

für die

Neuherstellung eines Wohngebäudes in der Station Moldau der Linie Prag—Moldau.

In der Station Moldau der Linie Prag—Moldau gelangt ein neues Wohngebäude zur Ausführung und werden die einschlägigen Bauarbeiten in allgemeiner und öffentlicher Offertverhandlung vergeben und sind die Baukosten auf rund Kronen 46.000 (Vadium K 2300) veranschlagt.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse und Projectspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Prag (Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau), Hybernergasse Nr. C, 1564/II, während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis spätestens **30. Juni 1902, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Prag zu überreichen.

Die Eröffnung der Offerte findet statt zwei Stunden nach Ablauf des Einreichungstermines, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. Staatsbahn-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Prag, im Juni 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Das beste, billigste und dauerhafteste Rostschutzmittel für Eisenconstructionen!

ROSTINIT

Schuppenfarbe von Dr. J. WERBER

WIEN VII

Fabrik: Corneliusgasse 10. Comptoir: Gumpendorferstr. 63G

„Rostinit" wurde auf sämmtlichen bisher beschickten Ausstellungen als der wirksamste Rostschutzanstrich mit den höchsten Preisen ausgezeichnet. in Paris: Gold. Medaille, London: Gold. Medaille und Ehrendiplom, Lyon: Grand Prix und Gold. Medaille. 672

Der seit **1807** schon bekannte und als Specialität berühmte

Becher'sche Karlsbader Englisch-Bitter

ist der beste aller Magenliqueure. Ueberall käuflich. Vielfach prämiirt. Firma beachten, da viele werthlose Nachahmungen ausgeboten werden. Johann Becher, Liquerfabrik, Karlsbad in Böhmen 691. Vertreter in Wien: Carl Zechmeister, XVIII. Gentzgasse 19.

Wilhelm Beck & Söhne, Wien

k. u. k. Hoflieferanten.

Eigenes Geschäftshaus: VIII. Langegasse 1. Telephon.

Stadt-Niederlage: I. Graben, Palais Equitable. Telephon

Uniformen und Uniformsorten für jede Rangsclasse. — Feine Herrengarderobe. Sportcostüme. — Wäscheausstattung.

Entgegenkommendste Zahlungsbedingungen. 668

Illustrirte Preislisten frei.

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Kundmachung.

Der am 30. Juni 1902 fällige Zinsencoupon Nr. 13 unserer 3½percentigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wird, und zwar jener der Schuldverschreibungen

lit. A per Mk. 5000 mit Mk. 87·50,
„ B „ „ 1500 „ „ 26·25,
„ C „ „ 1000 „ „ 17·50,
„ D „ „ 300 „ „ 5·25,

deutscher Reichswährung vom 30. Juni 1902 angefangen

in **Teplitz** bei der Hauptcasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft, bei der Bank für Handel und Industrie und bei Herrn S. Bleichröder,
in **Dresden** bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Frankfurt a. M.** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
in **Prag** bei der Filiale der k. k. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe, bei der Böhmischen Escomptebank und bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Wien** bei der k. k. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe und bei der k. k. priv. Allgemeinen österr. Boden-Creditanstalt

eingelöst.

Teplitz, im Juni 1902.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

Krahne

Personen- und Lastenaufzüge, hydraulische Maschinen, Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben und Schiebebühnen, Waggons und Waggonets, Eisengüsse etc. etc. 667

liefert: Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Simmering vormals H. D. Schmid.

Zur coulanten Besorgung aller im **Coursblatte** notirten **Effecten und Valuten** bestens empfohlen:

Wechselstube des Bankhauses

Schelhammer & Schattera

Gegründet 1832.

WIEN
I. Bezirk,
Stefansplatz Nr. 11
Parterre

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1381	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Chamottesteine, Chamottemehl, Chamottemörtel	Ober-Bils	Bosna-Brod	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarife der betheiligten Verwaltungen		272 Heller		Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Aufgeber, bezw. Empfänger
			Chamottezlegel							272 Heller				
			Feuerfeste Mörtel, feuerfeste Ziegel			bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens				229 Heller				
1382	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft	Holzstoff, gesohlfteuer, wenn nicht geleimt und nicht gefärbt (weiss oder naturbraun), trocken und in Papier- oder Pappenform, wenn die Papierbogen oder Tafeln nicht so durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauche als Papier oder Pappe nicht mehr dienen können	Ossegg-Riesenberg	Warnsdorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarife		55 Heller		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1383	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Obst, frisches, folgendes: Aepfel, Aprikosen, Birnen, Kirschen, Mirabellen, Mispeln, Pfirsiche, Pflaumen (Zwetschken), Prunellen, Quitten, Weichseln und Weintrauben als Frachtgut, und zwar: I. verpackt II. unverpackt	Siehe nachstehende Tabelle		Anfrechthaltung der für den Ausnahmetarif 41 des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Juli 1902 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1902	Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafen-Verband, Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1902	Bestehen keine directen Sätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

	Bremen (Haupthahnhof, Freibezirk)				Hamburg B., Wilhelmsburg				Stettin				Warnemünde				Andere deutsche Hafenstationen
	I		II*)		I		II*)		I		II*)		I		II*)		
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	
	Fracbtsätze für 100 Kilogramm in Pfennig																
Krems	603	546	581	477	596	539	572	464	475	431	451	354	555	502	531	425	†)

*) Die Sätze unter „II" sind **nur giltig für die Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete.**
†) Für die anderen in den Tarif des Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandes aufgenommenen Hafenstationen werden die directen Frachtsätze unter Berücksichtigung der auf den Seiten 26 und 27 des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes für den Ausnahmetarif 41 I und II (Obst, frisches etc.) vorgesehenen Zu-, bezw. Abschlags-Beträge ermittelt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1384	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Obst, frisches (Stein- und Kernobst, sowie frische Weintrauben) mit Ausschluss von Südfrüchten	Krems	Bremen (Haupthahnhof, Freibezirk)	Anfgabe als Eilstückgut. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Bestimmungen des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	vom 1. Juli 1902 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1902	Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verband, Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1902	Bestehen keine directen Sätze	Pfennig 926		Im Kartirungswege		
					Hamburg B. Wilhelmsbnrg					919				
					Stettin					835				
					Warnemünde					922				
					anderen deutschen Hafenstationen*)									
				oder umgekehrt										

*) Für die anderen in den Tarif des Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verband aufgenommenen Hafenstationen werden die directen Sätze unter Berücksichtigung der auf den Seiten 26 und 27 des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes für den Ausnahmetarif 42 B vorgesehenen Zu-, bezw. Abschlagsbeträge ermittelt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1385	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Pferde in Wagenladungen	Debreczen Kecskemét Kis-Knn-Félegyháza Nagyvárad Temesvár Jozsefváros Versecz Zombor	Wien St.E.G. transit	Die Sendungen müssen nach der Schweiz, Bayern oder darüber hinaus bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife		Heller Unter Zugrundelegung eines Normalgewichtes von 4600 kg per Wagen 441 355 372 467 515 582 441		Im Kartirungswege		
1386	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Ziegel der Pos. Z—1, auch Falz-Dachziegel	Frättingsdorf	Aussig St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der einschlägigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Temporärer Anhang zum Localgütertarife	Heller 108	Heller 98	Heller 10	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen hat der Anfgeber, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen	
					Bodenbach St.E.G.				112	102	10			
1387	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Thon, auch Schieferthon, lose oder in Säcken verpackt	Střebichowitz-Winařitz St.E.G.	Prag-Hrabovka transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wageus. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	44 Heller	25 Heller	19 Heller	Im Kartirungswege		Die im Verordnungs-Blatte Nr. 143 vom 10. December 1901 unter Post-Nr. 3091 verlautbarte Frachtbegünstigung für gleichen Artikel wird durch die gegenwärtige Publication aufgehoben	

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt — von der	2
Die Publication erfolgt — und im Namen der	3

		Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit
		4	5	5	6	7
2. Roh behauene Quadersteine der Position 8—55 b) der Güterclassification	1. Diverse Artikel, und zwar: Cement, Chamotte- und Dachziegel, Träger sammt Zubehör, eiserne Fabriksfenster, Eisenreservoirs, verzinktes Eisenblech, Zinkblech, Dachlack (Theer), Dachpappe und Zubehör zu einer Dachpappeeindeckung, Glaskitt (Glaser- und Mininmkitt), Drahtgitter, Eisenconstruction, Wetterfahnen und Blechbuchstaben zu einem Firmenschild, Dampfmaschine und Dampfkessel sammt Rohren und sonstigem eisernen Zubehör, eiserne Stiegen, Geländer und Plattformplatten, Transmissionen und Transmissionsscheiben. Rippenheizrohre und Dampfleitungsrohre, Dynamomaschine und Zubehör zu einer elektrischen Beleuchtungsanlage, Webstühle und Hilfsmaschinen für Weberei					
Krasna	Zauchtel					
Fulnek	Fulnek					

ad 1. Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen.
ad 2. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Besorgung des Auf- und Abladens durch den Absender, bezw. Empfänger.
ad 1. und 2. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen.
Die nebenbezeichneten Artikel müssen zur Errichtung eines Zubaues (Shedsaal sammt Maschinenhaus) der Möbelstofffabrik in Fulnek bestimmt sein

bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902

Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898

Bezeichnung — Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
42 Heller	Verschieden
37 Heller	Verschieden
5 Heller	30 Percent aus den normalen Tarifsätzen des nebenbezeichneten Tarifes für die Localbahnen

per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11

Im Rückvergütungswege

Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13

Im Falle der Entrichtung der Frachtgelder bei der Aufgabe die Frachtbrief-Duplicate, bezw. Aufnahmsscheine oder Francaturnoten, im Falle der Ueberweisung der Frachtgelder an den Empfänger die Original-Frachtbriefe für alle bis Ende December 1902 erfolgten Verfrachtungen, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1903 an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Besondere Bemerkungen	14

Fortlaufende Nummer	1389	1390
1		
Die Publication erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
2		
und im Namen der		
3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien, b) Fahrbetriebsmittel	Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien
4		
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	den Stationen der im Localtarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Linien	den Stationen der im Abschnitt A des Heftes 1 und 2 des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, enthaltenen Linien
5		
nach	Dornbirn transit Lustenau transit	Bodenbach St.B. transit und Prag St.B. transit
6		
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Anfgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für die elektrische Kleinbahn Dornbirn-Lustenau bestimmt sein und mit Frachtbriefen zum Transporte gelangen, auf welchen entweder die Concessionäre dieser Bahn oder die Bauunternehmung als Empfänger erscheinen	Aufgabe als Frachtgut, unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für die Localbahn Böhm. Leipa-Steinschönau bestimmt sein und mit Frachtbriefen zum Transporte gelangen, auf welchen die Bauleitung oder Bauunternehmung dieser Localbahn als Empfängerin erscheint
7		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif
8		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden
9		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	ad a) 0·2 Heller für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller für 100 kg. ad b) 50 pCt. Nachlass von den normalen Frachtsätzen unter Wahrung eines Minimaleinheitssatzes von 0·2 Heller für 100 kg und 1 km und des Minimalfrachtsatzes von 8 Heller für 100 kg	0·2 Heller für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller für 100 kg
10		
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	Verschieden
11		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
12		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche seitens der Concessionäre bis längstens Ende März 1903 bei der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck zu bewirken ist. Im Falle auf Grund dieser Frachtdocumente eine Rückvergütung hereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche seitens des Landesausschusses des Königreiches Böhmen bis längstens Ende März 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction Prag zu bewirken ist. Im Falle als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung
13		
Besondere Bemerkungen		
14		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	von der und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1391	Das Zugeständniss wird gemacht												
Südbahn-Gesellschaft													
k. k. österr. Staatsbahnen													
Fahrbetriebsmittel, auf eigenen Rädern laufend	Banmaterialien, Eisenbahninventars- nnd Ausrüstungsgegenstände, sowie Fahrbetriebsmittel, verladen												
sämmtlichen österreichischen Südbahnstationen													
Bozen-Gries													
Einhaltung der in den übrigen Rnbriken gegebenen Vorschriften. Die Sendnngen müssen für den Bau der Ueberetscher Bahn bestimmt und an die Banleitnng dieser Bahn adressirt sein. Anfgabe als Frachtgnt. a) Für Einzelsendnngen mit der Beschränknng, dass bei Gütern über Wagenlänge die sub b) für Wagenladungen festgesetzten Frachtgebühren für jeden verwendeten Wagen zu entrichten sind. b) Bei Frachtzahlnng mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, sowie Besorgnng des Anf- nnd Abladens durch den Absender, bezw. Empfänger													
vom 1. Juli 1902 his auf Widerrnf, längstens aber bis Ende Decemher 1902													
Localtarif													
Classe B des Localgütertarifes der Südbahn	Verschieden												
50 Percent Nachlass	Bei einem Durchlanfe bis 50 km incl.: ad a) 0·52 h per 100 kg und 1 km plus 8 h Expeditionsgebühr per 100 kg ad b) 0·26 h „ 100 kg „ 1 km „ 4 h „ „ 100 kg, Minimalfrachtsatz 8 h bei einem Durchlanfe über 50 km: ad a) 0·40 h per 100 kg und 1 km plus 8 h Expeditionsgebühr per 100 kg, „ 34 h ad b) 0·20 h „ 100 kg „ 1 km „ 4 h „ „ 100 kg, „ 17 h												
	Verschieden												
Im Kartirnngswege	Im Kartirnngswege												
	Bei nnterbrochenem Durchlaufe der Südhahn haben die in der Rubrik 10 angeführten Gebühren, bezw. Minimalfrachtsätze für jede Theilstrecke zur Anwendung zu gelangen												

1392													
Südbahn-Gesellschaft													
k. k. österr. Staatsbahnen													
Schotter ans Position S—55 a) der Güterclassification des Tarifes, Theil I													
Perg	Arbing												
Stationen der Localbahn Manthausen-Grein													
Wr. Nenstadt S.B.													
Einhaltung der in den ührigen Rnbriken gegebenen Vorschriften. Bei Anfgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantnm des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hiefür. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger													
vom 1. Juli 1902 bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende Decemher 1902													
Localtarife der betheiligten Bahnen													
Bestehen keine directen Frachtsätze													
64	67	Heller											
Im Kartirnngswege													

1	2	3.	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehnngsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	nnd gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1393	**k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen**	Eisenbahn Marienbad-Karlsbad und Karlsbad-Johanngeorgenstadt	Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	verschiedenen Stationen	N e n d e k	Einhaltung der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und Heft 3	Verschieden	Verschieden	50 Percent Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, sowie Theil II, Heft 3, Abtheilung 1, für die Eisenbahnen Marienbad-Karlsbad und Karlsbad-Johanngeorgenstadt vorgesehenen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen zu bewirken ist	Das Abladen obliegt der Partei. Die Sendungen müssen für den Erweiterungsbau der bestehenden norddeutschen Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei in Nendek bestimmt sein
1394	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Braunkohlenbrikets des Ausnahmetarifes Nr. 6	Laut nachfolgender Tabelle		Unter Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 6 bestehenden Bestimmungen	ab 25. Juni 1902 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1902	Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II, Heft 3, vom 1. August 1900		Laut nachfolgender Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach	Von			
	Gross-Räschen	Mückenberg	Petershain	Senftenberg
	Frachtsätze per 100 kg in Pfennig			
Kolin Oe.N.W.B. nnd St.E.G.	97	98	98	95
Pardubitz S.N.D.V.B. nnd St.E.G.	106	107	107	104
Prag, Vysočan B.N.B. Prag, Prag Anglobank Lieben, Wysočan Oe.N.W.B. Prag, Bubentsch, Bubna Lieben St.E.G.	78	79	79	76

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
46	Nr. 114 vom 28. September 1901	1984	K. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Piła-Jaworzno	Schotter	Kąty	Chrzanów	Der ermässigte Frachtsatz für Schotter findet auch für Brnchsteine der Pos. S—55/a der Güterclassification unter den für Schottertransporte geltenden Bedingungen vom dritten Tage nach erfolgter Publication Anwendung	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Anhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
23	Nr. 3 vom 11. Jänner 1902	167	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich aufgeführt	Mahlprodncte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse	Wien Donaunaibahnhof	Battelau Beneschau Bilin (k.k.St.B.) Březnitz Brüx (k.k.St.B.) loco und -transit Bndweis Dnx-Liptitz Eger (k.k.St.B.) Eisenstein Görkan Horaždowitz Stadt Karlsbad (B.E.B., C.B. nnd K.I.) Klattau Klostergrab Kosten Littitz Marienbad Mies Kladran Nepomnk Neuern Nengedein Neuhaus Ober-Cerekwe Oberlentensdorf Patzau Petersburg i. B. Pilgram Pilsen (K.F.J.B.) Pisek Plan Podersam Postelberg Přibram Rakonitz (B.E.B. nnd k.k.St.B.) Saaz (B.E.B. nnd k.k.St.B.) Schlan Schütteuhofen Strakonitz Tahor Tans Teplitz-Waldthor Weseli-Mezimosti Wittingau	7. Juli 1902	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

EISENBAHN-
-LSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 71. **Wien, 24. Juni 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn von Bruneck nach Sand in Taufers.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Advocaten Dr. Hans Leiter in Bruneck die mit dem Erlasse vom 10. Juli 1901, Z. 27.684/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 87 vom 27. Juli 1901), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Kleinbahn von Bruneck nach Sand in Taufers unter den mit dem obbezogenen Erlasse bekanntgegebenen Modalitäten auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 20. Mai 1902. Z. 21.660/2.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Ischl nach Kammer.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Fabrikanten und Bauunternehmer C. P. Prybila in Wien die mit dem Erlasse vom 17. Mai 1901, Z. 21.569/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 72 vom 22. Juni 1901), auf die Dauer eines Jahres neuerlich ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Ischl über Mitter-Weissenbach nach Weissenbach am Attersee und von da entweder über Unterach und Nussdorf oder über Seefeld und Weyregg nach Kammer unter den im Erlasse vom 8 April 1900, Z. 11.971/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 45 vom 21. April 1900), bezeichneten Modalitäten auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 12. Mai 1902. Z. 20.912/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Edlitz nach Gloggnitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Frau Agnes Eisner in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Edlitz über Feistritz und Kirchberg am Wechsel nach Otterthal und von da entweder über Raach und Hart oder über Trattenbach und Schottwien nach Gloggnitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 7. Juni 1902. Z. 21.969/2.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Bludenz nach Schruns.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Jacob Steiner, Repräsentanten des Standes Montafon in Schruns, im Vereine mit Robert Mayer, Wilhelm Mayer und Josef Fitsch in Schruns mit dem Erlasse vom 14. Februar 1896, Z. 878/I (Verordnungs-Blatt Nr. 34 vom 24. März 1896), auf die Dauer eines Jahres ertheilte

und mit dem Erlasse vom 28. April 1897, Z. 6083/I (Verordnungs-Blatt Nr. 59 vom 22. Mai 1897), auf ein weiteres Jahr verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Bludenz nach Schruns unter den mit dem erstbezogenen Erlasse bekanntgegebenen Modalitäten auf die Dauer eines Jahres neuerlich ertheilt.

Wien, am 12. Mai 1902. Z. 19.621/2.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Eisenbahnstationen, welche selbstständige Frachtgeschäfte abschliessen, sind als besondere Niederlassungen anzusehen und begründen den Gerichtsstand der Niederlassung.

Die Eisenbahn haftet nach § 19 E.-B.-O. und nach dem allgem. bürgerl. Gesetzbuche für den Schaden, welcher durch mangelhaftes Bestreuen der zum Bahnhofe gehörigen Strasse bei Glatteis herbeigeführt wird.

(Entscheidung vom 5. Februar 1902, Z. 433.)

Am 29. Jänner 1901 fuhr der Kutscher des Kaufmannes L. A. mit einem einspännigen Fuhrwerk zum Frachtenaufnahmsmagazin der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Prag, Hybernergasse, um einige Sack Reis zur Absendung aufzugeben. Hiebei stürzte das Pferd bei der Auffahrtsstelle vor der Rampe, brach ein Bein und musste trotz thierärztlicher Behandlung an den Pferdefleischhauer verkauft werden. Es herrschte erwiesenermassen Glatteis und die betreffende Auffahrtsstelle war nicht mit Sand bestreut. Die Bahn verweigerte jeglichen Ersatz.

L. A. erhob beim k. k. Bezirksgericht für die untere Neustadt in Prag die Klage auf Ersatz des Schadens in der Höhe des Werthes des Pferdes abzüglich des vom Fleischhauer erzielten Erlöses. Die örtliche Zuständigkeit des angerufenen Bezirksgerichtes wurde durch den Hinweis auf § 87 J. N. (Gerichtsstand der Niederlassung) begründet. Die beklagte Gesellschaft wendete die Unzuständigkeit des Gerichtes ein, weil der Sitz der Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien ist und die Station in Prag nicht als eine besondere Niederlassung angesehen werden könne.

Das Erstgericht wies nach abgesonderter Verhandlung der Competenzfrage die Einwendung der Unzuständigkeit mit Beschluss vom 16. Juni 1901, G. Z. $\frac{\text{C.V. } 509-1}{2}$, ab, weil die von der beklagten Gesellschaft als Inhaberin einer Transportunternehmung errichteten und unterhaltenen Eisenbahnstationen notorischerweise selbstständige Frachtgeschäfte abschliessen und somit als besondere Niederlassungen des Unternehmens anzusehen sind und weil die vorliegende Rechtssache zweifellos sich auf die Prager Station bezieht. Dieser erstinstanzliche Beschluss wurde vom k. k. Landesgerichte in Prag als Recursgerichte mit Entscheidung vom 26. Juni 1901, G. Z. $\frac{\text{R. II. } 329-1}{1}$, bestätigt mit folgender Begründung:

Gemäss § 87 J. N. kann gegen den Inhaber von Handlungsunternehmungen mit besonderen Niederlassungen ausserhalb des Sitzes ihres Unternehmens in streitigen Rechtssachen, die sich auf die Niederlassung beziehen, bei dem Gerichte des Ortes geklagt werden, an dem sich die Niederlassung befindet. Da der Anspruch des Klägers sich auf das angebliche Verschulden der Prager Eisenbahnstationsverwaltung und erlittenen Unfall, bezw. Schaden gründet und der Klageanspruch sonach zunächst von der Stationsverwaltung in Prag erhoben und hier festgestellt werden kann, wurde der dem Geiste des Gesetzes entsprechende Beschluss des ersten Richters, welcher für die vorliegende Klage gegen die priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien den Sondergerichtsstand der Prager Eisenbahnstation als besondere Niederlassung zulässt und die Einrede der Unzuständigkeit zurückweist, bestätigt. Nachdem hiedurch die Einwendung der Unzuständigkeit rechtskräftig abgewiesen war, erging nach mündlicher Streitverhandlung das Urtheil erster Instanz vom 12. April 1901, G. Z. $\frac{\text{C.V. } 509-1}{9}$, des Inhaltes, dass die beklagte Gesellschaft schuldig ist, dem Kläger die Hälfte des von ihm auf K 300 eingeschränkten Schadens, somit den Betrag von K 150 sammt 5 pCt. Zinsen vom Klagetage zu ersetzen, während der Klageantrag auf Verurtheilung der beklagten Gesellschaft auch zum Ersatze des restlichen Betrages von K 150 sammt Nebengebühren abgewiesen wird. Die beiderseitigen Kosten werden gegenseitig aufgehoben.

Entscheidungsgründe:

Was vor Allem die thatsächlichen vom Kläger behaupteten und von der Beklagten bestrittenen Umstände betrifft, so muss festgestellt werden, dass der Richter auf Grund der im vollsten Masse glaubwürdigen Aussagen der Zeugen die Ueberzeugung gewonnen hat, dass das Pferd des Klägers beim Verladen von Frachtgütern innerhalb des Bahnhofes der beklagten Gesellschaft gestürzt ist, dass die Strasse an der Unfallstelle trotz des an jenem Tage vorhandenen Glatteises nicht bestreut war, dass jedoch das Pferd auch nicht scharf beschlagen war, weiters auf Grund der ebenso glaubwürdigen Aussagen des Thierarztes, dass das Pferd hiebei eine solche Verletzung erlitten hat, dass sich die Abgabe desselben an einen Fleischer als nothwendig herausgestellt hat, endlich auf Grund der Aussagen des letztgenannten Zeugen, sowie des Fleischhauers B., dass Kläger für das Pferd blos K 60 erhalten hat, schliesslich, dass das Pferd vor dem Unfalle wenigstens einen Werth von K 360 gehabt hat. Nachdem nun der von der Beklagten behauptete, vom Kläger aber widersprochene Umstand, dass das Pferd nur infolge einer zu scharfen Wendung gestürzt, beweislos geblieben ist, kam der Richter zu dem Schlusse, dass das Pferd infolge eines mangelhaften Hufbeschlages und infolge der Unterlassung der Bestreuung der Fahrstrasse gestürzt ist und sich dabei eine solche Verletzung zugezogen hat, welche die Schlachtung des Thieres nothwendig gemacht hat. Es muss somit der Unfall den beiderseitigen Unterlassungen gleichmässig zugeschrieben werden, weil bei Feststellung des geschilderten Thatbestandes kein Umstand hervorkam, welcher diesen ursächlichen Zusammenhang zu Gunsten des einen oder des anderen Theiles verschoben hätte. Was nun die dem Kläger zur Last fallende Unterlassung, von welcher er schon nach ihren natürlichen, für Jedermann leicht erkennbaren Folgen, sowie auch nach seinem Gewerbe und seiner Beschäftigung einsehen musste, dass sie die Gefahr eines Sturzes des Pferdes herbeizuführen

oder eine solche Gefahr wenigstens zu vergrössern geeignet war, betrifft, so muss diese zweifellos gemäss §§ 1294, 1304 a. b. G.-B. als ein Verschulden des Klägers angesehen werden und es hat dann der Beschädigte den Schaden mit dem Beschädiger verhältnissmässig, und wenn sich dieses Verhältniss, wie oben ausgeführt, nicht bestimmen lässt, zu gleichen Theilen zu tragen. Es erübrige nur noch, zu entscheiden, ob die Unterlassung der Bestreuung, welche den Sturz des Pferdes mit herbeigeführt hat, als ein aus Mangel der gehörigen Aufmerksamkeit oder des gehörigen Fleisses hervorgegangenes Versehen anzusehen ist, respective kurz gesagt, ob die beklagte Gesellschaft verpflichtet war, die Zufahrtsstrassen zu ihren Magazinen bei vorhandenem Glatteise ordnungsmässig zu bestreuen und so in fahrbarem Zustande zu erhalten. Diese Frage muss unbedingt bejaht werden, wie aus dem Folgenden hervorgeht. Bezüglich der Haftung der Eisenbahnen ist heute die mit kaiserl. Verordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1, vom Jahre 1852 kundgemachte Eisenbahnbetriebsordnung als giltig anzusehen, insoweit die einzelnen Bestimmungen derselben nicht durch die inzwischen bereits wieder ausser Kraft getretenen Betriebsreglements für Eisenbahnen vom 1. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 90, und vom 10. Juni 1874, R.-G.-Bl. Nr. 75, und das dermalen geltende Betriebsreglement vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207 aufgehoben oder abgeändert oder endlich wie durch das Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, bei Tödtung und Körperverletzung von Menschen neu geregelt worden sind. Nun bestimmt § 3, Abs. 2, der Betriebsordnung vom 16. November 1851 ausdrücklich, dass die zur Bahn gehörigen Gebäude, die dem Bedarfe entsprechenden Magazinslocalitäten, Geräthschaften und Herstellungen, dann die Fahrmittel, dann überhaupt alle im § 2 erwähnten Erfordernisse (worunter namentlich verordnet wird, dass die Gebäude den diesfälligen Sicherheits- und Sanitätsgesetzen und Vorschriften entsprechend gebaut sein müssen) stets in einem guten, zur Benützung geeigneten, die volle Sicherheit des Betriebes verbürgenden Zustande zu erhalten sind.

Zum Betriebe einer Eisenbahn gehört doch unzweifelhaft auch die Uebernahme und Ausfolgung der zu befördernden oder beförderten Güter und sind unter den hiezu bestimmten Herstellungen jedenfalls auch die innerhalb des Bahnhofes zu den Frachtenmagazinen führenden Zufahrtsstrassen zu verstehen. Hieraus ergibt sich weiter, dass die beklagte Gesellschaft verpflichtet war, diese Strassen und Wege in gutem, zur Benützung geeigneten, die volle Sicherheit verbürgenden Zustande zu erhalten.

Zu einer solchen Erhaltung ist nebst Anderem unverweigerlich auch die Bestreuung der Strassen bei Glatteis zu zählen, weil sich sonst eine Gefährdung der bei der Verladung beschäftigten Menschen und des hiezu verwendeten Zugthieres von selbst ergibt. Nachdem es somit keinem Zweifel unterworfen ist, dass die Beklagte einer ihr obliegenden gesetzlichen Verpflichtung, sei es nun aus Mangel der gehörigen Aufmerksamkeit oder des gehörigen Fleisses ihrer Beamten und Diener, für deren Verschulden sie gemäss § 19 der citirten Betriebsordnung vom 16. November 1851 aufzukommen hat, nicht nachgekommen ist, so liegt eben in dieser Unterlassung ein im § 1294 a. b. G.-B. bezeichnetes Verschulden, welches den vom Kläger geltend gemachten Anspruch auf Ersatz des ihm durch dieses Verschulden zugefügten Schadens nach § 1295 des letzterwähnten Gesetzes vollständig gerechtfertigt erscheinen lässt. Die Auftheilung des Schadens erfolgte, wie oben bereits ausgeführt, auf Grund der Bestimmung des § 1304 a. b. G.-B. Der Ausspruch über die Kosten gründet sich auf § 43 C.-P.-O. Gegen dieses Urtheil recurrirte Kläger in Betreff des Ausspruches über die Kosten und beantragte, diesfalls die beklagte Gesellschaft zur Bezahlung der durch die abgesonderte Verhandlung über die Abweisung dieser Einrede verursachten Kosten zu verurtheilen. Die beklagte Staatseisenbahn-Gesellschaft erhob die Berufung wider das sie verurtheilende Erkenntniss.

Das k. k. Landesgericht in Prag als Berufungsgericht entschied mit Urtheil vom 12. November 1901, G. Z. $\frac{\text{Bc. II. } 139-1}{16}$, dass dem Recurse des Klägers keine Folge gegeben, hingegen der Berufung der Beklagten stattgegeben werde, das Urtheil erster Instanz abgeändert und der Klageantrag zur Gänze abgewiesen werde. Der Kläger habe der Beklagten die Kosten erster Instanz und die Kosten zweiter Instanz zu ersetzen.

Entscheidungsgründe:

Insoweit mit dem Urtheile des ersten Richters die Klage bezüglich der Hälfte des auf K 300 sammt Nebengebühren eingeschränkten Schadenersatzbetrages im Betrage von K 150 sammt Nebengebühren abgewiesen worden ist, wurde das Urtheil nicht angefochten und musste dasselbe demnach diesfalls unberührt gelassen werden. Dagegen findet das Berufungsgericht die Berufung der beklagten Gesellschaft für begründet. Der erste Richter kam auf Grund der durchgeführten Beweise zu dem Schlusse, dass das Pferd des Klägers infolge eines mangelhaften Hufbeschlages und infolge der Unterlassung der Bestreuung der Fahrbahn gestürzt ist und sich dabei eine solche Verletzung zugezogen hat, welche die Schlachtung des Thieres nothwendig gemacht hat und dass die beklagte Bahn für die Hälfte des dem Kläger hiedurch verursachten Schadens aufzukommen hat, weil ihr die Verpflichtung obliegt, die Zufahrtsstrassen zu ihren Magazinen bei Glatteis ordnungsmässig zu bestreuen und in fahrbarem Zustande zu erhalten.

Das Berufungsgericht theilt nicht die Ansicht des ersten Richters, dass die Verpflichtung der beklagten Bahn aus der von ihm citirten Bestimmung des § 3, Abs. 2, der Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, resultirt, weil diese gesetzliche Bestimmung des § 3, Abs. 2, die Sicherheit des Betriebes auf der Bahn selbst im Auge hat, was aus dem ersten Absatze dieses Paragraphen klar hervorgeht, der citirte Absatz aber nur von Gebäuden, Magazinslocalitäten etc. spricht. Der Unfall ist dem Pferde auf der Fahrstrasse bei den Magazinen zugestossen, es muss demnach geprüft werden, ob bezüglich dieser Fahrstrasse eine Bestimmung besteht, welche die Bestreuung der Fahrbahn mit Sand anordnen würde. Eine solche besondere Verpflichtung hat aber der Kläger nicht nachgewiesen und besteht auch eine allgemeine Bestimmung, welche die Bestreuung der Fahrbahn anordnen würde, nicht. Aus der Strassensäuberungsordnung für die Hauptstadt Prag (§ 12) geht hervor, dass die Hauseigenthümer bei einem Schneefalle das Trottoir oder den Fussweg, wo ein Trottoir nicht besteht, baldigst vom Schnee zu reinigen und so wie beim Glatteis ausschliesslich mit Flusssand bestreuen zu lassen haben, bezüglich der Fahrbahn öffentlicher Gassen und Strassen enthält die-

selbe keine solchen Bestimmungen, und es kann demnach umsoweniger bei einer Privatstrasse die Bestreuung mit Sand verlangt werden. Wenn die Beklagte trotzdem, wie der Zeuge Wenzel R. bestätigte, die Fahrstrasse bei den Magazinen mit Sand bestreut, so thut sie mehr, als wozu sie verpflichtet ist. Es kann demnach von einem Versehen der Bahn, durch Ausserachtlassung der gehörigen Aufmerksamkeit oder des gehörigen Fleisses eine Handlung zu unternehmen, welche ihr nach dem Gesetze oder dem Vertrage zustehen würde (Bestreuung der Fahrstrassen mit Sand), nicht gesprochen werden.

Hieraus folgt, dass der Kläger den Schaden selbst tragen müsse, weil er es unterlassen hat, sein Pferd so scharf beschlagen zu lassen, wie es bei Glatteis nothwendig ist, und dass demnach auch die angewendete Bestimmung des § 1304 a. b. G.-B., da die Bahn überhaupt kein Verschulden trifft, hier nicht platzgreifen könne.

Was den Recurs des Klägers betrifft, so konnte diesem keine Folge gegeben werden, weil der Kläger zur Gänze sachfällig geworden ist, und daher die durch seine Processhandlungen verursachten Kosten selbst bestreiten muss, zu deren Ersatz die derzeit obsiegende beklagte Gesellschaft nicht verhalten werden kann (§§ 40 und 41 C.-P.-O.).

Auf die seinerzeitige Verhandlung über die erhobene, wenn auch unbegründete Incompetenzeinwendung kann dermalen nicht zurückgegriffen werden, zumal der Kläger es unterlassen hat, seinerzeit ohne Rücksicht auf den schliesslichen Erfolg in der Sache selbst den selbstständigen Ersatz der ihm durch die Incompetenzeinwendung verursachten Kosten anzusprechen. Der Ausspruch über die Kosten in der ersten und zweiten Instanz beruht auf §§ 41 und 50 C.-P.-O. und wird bemerkt, dass die Kosten der Verhandlung über die Incompetenzeinwendung der beklagten Gesellschaft der letzteren nicht zugesprochen wurden, weil sie diesfalls sachfällig geworden ist.

Der vom Kläger erhobenen Revision gab der k. k. Oberste Gerichtshof mit Urtheil vom 5. Februar 1902, Z. 433, Folge und stellte unter Abänderung des berufungsgerichtlichen Urtheiles das erstrichterliche Urtheil sowohl in der Hauptsache, als im Kostenpunkte wieder her und verurtheilte die Beklagte zum Ersatze der Kosten des Berufungs- und Revisionsverfahrens an den Kläger.

Gründe:

Die lediglich auf den Revisionsgrund des § 503, Z. 4, C.-P.-O. gestützte Revision des Klägers erscheint begründet. Das Gericht erster Instanz hat die Verpflichtung der Beklagten, die Auffahrtsstelle bei der Rampe des Gütermagazines ihres Prager Bahnhofes bei Glatteis mit Sand zu bestreuen, mit Recht aus den Bestimmungen der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, abgeleitet und wird in dieser Beziehung unter Hinweis auf die zutreffende Begründung des erstrichterlichen Urtheiles hier noch bemerkt, dass nach den Feststellungen die Auffahrtsstelle, auf welcher sich der Unfall ereignete, unmittelbar an das Gütermagazin anstösst, von dessen Dach überdeckt wird und somit ebenso wie das Magazin selbst ausschliesslich dem von der Beklagten betriebenen Gütertransporte dient, weshalb auch nach § 4 des Gesetzes vom 18. April 1886, Nr. 38 des Landesgesetzblattes für das Königreich Böhmen, die Erhaltung derselben ausschliesslich der Beklagten obliegt. Zu dieser Erhaltung gehören alle Vorkehrungen, welche die zweckentsprechende, sichere und gefahrlose Benützung der Auffahrtsstelle ermöglichen, hiezu gehört aber erfahrungsgemäss bei Glatteis das Bestreuen mit Sand. Dass dieselbe mit Granitwürfeln gepflastert ist und dass derartige Strassen bei Glatteis mit Sand nicht bestreut werden, hat die Beklagte erst in ihrer Revisionsbeantwortung behauptet und kann deshalb gemäss § 504, Abs. 2, C.-P.-O. hier nicht berücksichtigt werden.

Die Schadenersatzpflicht der Beklagten erscheint aber auch in den Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches über Schadenersatz, auf welche sich im § 19 der oben citirten Eisenbahnbetriebsordnung ausdrücklich berufen wird, begründet.

Schon bei Anwendung der gewöhnlichen Aufmerksamkeit und der unter allen Umständen gebotenen Vorsicht musste die Beklagte erkennen, dass bei Glatteis die Benützung der Auffahrtsstelle beim Gütermagazin für die dabei beschäftigten Personen und Zugthiere eine Gefahr des Stürzens herbeizuführen geeignet ist; dafür, dass die Beklagte sich dieser Erkenntniss bewusst war, spricht der von ihrem eigenen Zeugen und Bahnbediensteten Wenzel R. bestätigte Umstand, dass bei Glatteis innerhalb des Bahnhofes die Wege und Strassen stets mit Sand bestreut werden, und dass am Tage des Unfalles die Unfallsstelle deswegen noch nicht bestreut war, weil die mit der Bestreuung beschäftigten Arbeiter bis zu jener Stelle noch nicht gekommen waren. Das Unterlassen der rechtzeitigen Bestreuung der in Rede stehenden Auffahrtsstelle begründet demnach gemäss § 1297 a. b. G.-B. auf Seite der Beklagten ein Versehen, welches dieselbe gemäss §§ 1294 und 1295 a. b. G.-B. zur Schadenersatzleistung verpflichtet.

Es beruht demnach die gegentheilige Rechtsanschauung des Berufungsgerichtes auf einer unrichtigen rechtlichen Beurtheilung der Sache, weshalb unter Abänderung des angefochtenen Theiles des berufungsgerichtlichen Urtheiles das erstinstanzliche Urtheil, und zwar nicht nur in der Hauptsache, sondern auch in dem vom Kläger seinerzeit mittelst Recurs angefochtenen Kostenpunkte wieder herzustellen war, weil in der Revision lediglich die Wiederherstellung des erstrichterlichen Urtheiles und der Kosten zweiter und dritter Instanz begehrt werden. Der Ausspruch über diese letzteren ist in den Bestimmungen der §§ 41 und 50 C.-P.-O. begründet.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 157. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. Juni wurde der Bericht des Justizausschusses über die Regierungsvorlage, betreffend die Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes in Verhandlung gezogen.

Berichterstatter Abg. Dr. Pattai führt aus, dass vielleicht eine sachgemässe Auslegung der gesetzlichen Bestimmungen, welche sich nur auf Dampfbahnen beziehen, eine Ausdehnung auf elektrische Bahnen zugelassen hätte. Allein die Gerichte klammern sich an den Wortlaut, was zu grosser Ungerechtigkeit führe. Es war eine verfehlte Auffassung, dass jeder Schadenersatzanspruch ein Verschulden voraussetze. Die vernünftige allgemeine Auffassung habe sich mit dieser Theorie niemals befreunden können. Nach dem gemeinen Verstande habe man erkannt, dass gewisse Dinge an und für sich eine Gefahr in sich schliessen, ohne dass ein besonderes Verschulden hiezu nöthig wäre. Die einzig mögliche Remedur, welche der Staat bieten könne, sei der Ersatz des vermögensrechtlichen Schadens in Geld. Weil die Strassenbahnen unter ganz besonders gefähr-

lichen Umständen operiren, müsse deren Haftung für die Gefahr zu Gunsten jener eintreten, die am Strassenverkehre theilnehmen. Diese müssen entschädigt werden, wenn man ihnen nicht stricte nachweisen kann, dass sie selbst das Verschulden an dem Unfalle trifft. Wenn die Motorführer der städtischen Strassenbahnen in Wien sich über zu strenge und künstlich construirte Bestrafungen beklagen, so dränge das Gesetz selbst den Richter zu solchen Abstrafungen. Der Richter suche förmlich ein Verschulden des Motorführers; denn er sei in der moralischen Zwangslage, dem Motorführer ein, wenn auch noch so geringes Verschulden nachzuweisen, damit er nicht gegenüber den Beschädigten eine ebenso grosse Härte nach der anderen Seite üben müsse.

Es werde von mancher Seite auf die unerschwinglichen Lasten hingewiesen, welche den Gemeinden durch eine Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes auferlegt würden. Es müsse jedoch ein Gesetz geschaffen werden, das der Gerechtigkeit freien Lauf lässt, da gähe es keine Rücksichten, da könne man nicht sagen, so lange die Unternehmung einer Actiengesellschaft gehört, wird sie zum Schadenersatze verurtheilt, wenn die Gemeinden selbst die Verwaltung in die Hand nehmen, müsse der Bürger den Schaden tragen. Wäre aber die Gefahr eine so grosse und häufige, dass die Gemeinden die Lasten nicht tragen könnten, dann müsste man den Betrieb des Unternehmens gänzlich untersagen. Die Auffassung der städtischen Bevölkerung bewege sich nicht in dieser Richtung, speciell in der Gemeinde Wien sei dieser engherzige Standpunkt niemals getheilt worden. Die in Wien betriebene Dampftramway unterliege gleichfalls dem Haftpflichtgesetze, sie sei keine grosse Gesellschaft, aber sie könne dennoch die Entschädigungslasten tragen. Redner sei gewiss für billige Fahrpreise, wenn diese aber die Lasten nicht mehr decken, so müsse derjenige, der durch die Strassen rasen will, einen Heller mehr bezahlen, um die Bahn in Stand zu setzen, die unglücklichen Opfer zu entschädigen. Die Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes auf Automobile wäre von der höchsten Bedeutung. An und für sich mache es einen eigenthümlichen Eindruck, wenn man vor den Bezirksgerichten eine Reihe von Fiakern stehen sehe, gegen die gewohnheitsmässig Anzeigen wegen Schnellfahrens erstattet werden, während Automobile fünfmal so schnell durch die Strassen fahren dürfen, ohne dass ihre Lenker von irgend Jemand zur Verantwortung gezogen würden. Allerdings bedürfe die Haftpflichtfrage einer durchgreifenden Reform. Das sei aber eine Sache, bezüglich deren verschiedene Köpfe verschiedene Meinungen haben. Hingegen sei die bevorstehende Möglichkeit, dass die Elektricität sogar zum Betriebe grosser Bahnen verwendet werden soll, ein Mahnruf dafür, sich vorläufig mit dem Nothwendigsten zu begnügen und eine schreiende Differmität aus der Welt zu schaffen, welche zwischen elektrisch Verunglückten und durch Dampf Verunglückten eine Ungleichheit schafft. Der Umstand, dass auch Ausbeutungen des Haftpflichtgesetzes vorkommen, habe die Frage in gewisser Hinsicht unpopulär gemacht. Ausbeutungen gehe es aber bezüglich aller wohlthätigen Gesetze. Diese Ausbeutungen seien aber nicht eine Folge des Haftpflichtgesetzes, sondern eine Folge dessen, dass die Gerichte jedem ärztlichen Gutachten, das beigebracht wird, sich fügen. Der Berichterstatter appellirt an das Haus, es möge mit derselben Einmüthigkeit, mit der der Ausschuss das Gesetz beschlossen habe, eine wenn auch kleine juristische That setzen, die aber doch bedeute, dass auch die Jurisprudenz hinter den Fortschritten der Technik nicht gar zu weit zurückbleibt, und dass wir, während uns die Technik die grossartigsten Errungenschaften täglich zur Verfügung stellt, nicht nachhinken. Mögen zu den Invaliden der Technik, die sich dem allgemeinen Wohle der Menschheit opfern, nicht auch solche hinzukommen, die von der Jurisprudenz geschaffen werden, denn ihre Pflicht sei es, zu heilen, nicht aber den Schaden zu vergrössern.

Zum Worte sind gemeldet: contra die Abgeordneten Dr. Pantůček, Březnovský und Choc; pro die Abgeordneten Dr. Ofner, Dr. Weiskirchner, Seitz und Dr. Schücker.

Abg. Dr. Pantůček erörtert den Unterschied zwischen der Regierungsvorlage und dem Antrage des Justizausschusses. Der Justizausschuss habe den § 2 der Regierungsvorlage mit Zustimmung der Regierung gestrichen. § 2 der Regierungsvorlage hat bestimmt, dass, wenn ein Unfall auf einem von der Bahn mitbenützten, dem allgemeinen Verkehre dienenden Theile eines öffentlichen Weges stattgefunden hat, die Bestimmungen des Gesetzes aus dem Jahre 1869 nicht zur Anwendung gelangen. Die moderne Entwicklung der Eisenbahnen habe gezeigt, dass die durch das Gesetz vom Jahre 1869 statuirte Ausnahme ungenügend ist und dass es nothwendig ist, sie im legislativen Wege weiter auszudehnen. Schon aus streng juristischen Gründen würde es sich empfehlen, den § 2 der Regierungsvorlage beizubehalten. Wenn die grössere Gefahr als Grund für die strenge Haftpflicht der elektrischen Strassenbahnen angenommen wird, dürfe man nicht auf halbem Wege stehen bleiben, sondern müsse auf jede andere Unternehmung, deren Betrieb mit der gleichen Gefahr verbunden ist, eine gleiche Haftpflicht statuiren. Durch die Vorlage würden die kleinen Bahnen schlechter gestellt als die Vollbahnen, denn die Vollbahn kann sich nach dem Gesetze vom Jahre 1869 von der Verpflichtung, den Schaden zu ersetzen, dadurch befreien, dass sie beweist, dass der Unfall durch Verschulden des Beschädigten selbst herbeigeführt wurde. Redner stellt den Antrag, zwischen die §§ 1 und 2 der Ausschussvorlage den § 2 der Regierungsvorlage in vollem Wortlaute wieder einzuschalten.

Abg. Dr. Ofner bemerkt, dass der § 2 der Regierungsvorlage vom Justizausschusse mit Zustimmung der Regierung gestrichen worden sei. Es sei richtig, dass es noch eine Reihe von Unternehmungen gibt, welchen eine grössere Haftung auferlegt werden sollte, und es seien auch im Justizausschusse derartige Anträge gestellt worden. Der Justizausschuss habe sich aber wegen der Dringlichkeit der Sache entschlossen, alles andere einer künftigen Vorlage vorzubehalten und derzeit an das Haus nur mit der Aufforderung heranzutreten, diese wichtigste und dringendste Frage zu erledigen. Man werde künftig Zeit haben, eine Vorlage wegen der Haftpflicht der Automobile u. s. w. einzubringen, derzeit sei aber die wichtigste und dringlichste Aufgabe, dass wir dieses Gesetz schaffen, welches eigentlich kein neues Gesetz, sondern nur eine authentische Interpretation des bestehenden Gesetzes vom Jahre 1869 ist. Redner bittet, den Antrag Dr. Pantůček abzulehnen und dem Antrage des Justizausschusses beizustimmen.

Abg. Březnovský hält eine Rede in böhmischer Sprache.

Abg. Choc hält eine Rede in böhmischer Sprache und beantragt zwei Resolutionen, in denen die Regierung aufgefordert wird, einen Gesetzentwurf über die Haftung der Dampfschiffahrts-Unternehmungen nach den Bestimmungen des Gesetzes vom Jahre 1869 und der vorliegenden Gesetzesvorlage ehethunlichst vorzulegen, sowie einen Gesetzentwurf über die Haftung der Gruhenbesitzer für das Leben und die Gesundheit der Arbeiter nach den Bestimmungen des dieshezüglichen Antrages der Abgeordneten Choc und Genossen am Anfange der nächsten Session vorzulegen.

Da die übrigen eingetragenen Redner sich haben streichen lassen, erscheint die Debatte geschlossen.

Berichterstatter Abg. Dr. Pattai spricht sich gegen die vom Abg. Dr. Pantůček gewünschte Wiederherstellung des § 2 der Regierungsvorlage aus, da dieser Paragraph eine solche Anzahl von Widersprüchen und Unklarheiten enthalte, dass er geradezu zu einem Keime von Processen werden würde. Gegen die beantragten Resolutionen erhebt der Berichterstatter keine Einwendung. Wenn viele Redner sich haben streichen lassen, so geschah es, um ein Gesetz, welches ein dringendes Verlangen der ganzen Bevölkerung ist, noch in diesem Sessionsabschnitte zum Beschlusse kommen zu lassen und auf diese Art mit einer nützlichen, würdigen und das Parlament ehrenden That die an Ereignissen und Kämpfen so reiche Session zu beschliessen.

Bei der Abstimmung wird der Antrag Pantůček abgelehnt und das Gesetz nach den Anträgen des Ausschusses in zweiter und dritter Lesung zum Beschlusse erhoben.

Die Resolutionsanträge des Abg. Choc werden abgelehnt

In derselben Sitzung ergriff zur Beantwortung von Interpellationen das Wort Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek:

In der 75. Sitzung des hohen Hauses vom 29. November 1901 haben die Herren Abgeordneten Dr. Löcker und Genossen unter besonderer Bezugnahme auf einen vom Ministerium für Cultus und Unterricht im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium ergangenen Erlass vom 30. Juni 1901, Z. 29.499/1900, mit dem der in Linz provisorisch errichteten Eisenbahnschule die Neuaufnahme von Schülern in den ersten Jahrgang dieser Schule über das Schuljahr 1901/1902 hinaus nur mehr unter ganz bestimmten, einschränkenden Voraussetzungen gestattet wurde, eine Interpellation mit folgenden Anfragen an den Herrn Unterrichtsminister und an mich gerichtet:

„1. Gedenken die betheiligten k. k. Ministerien in Anbetracht der Unzweckmässigkeit der geplanten Verweigerung der Neuaufnahme von Schülern in den ersten Jahrgang der Eisenbahnfach-Abtheilung der Linzer Handelsakademie vom Jahre 1902/1903 an die Verfügungen des Ministerialerlasses vom 30. Juni 1901, Z. 29.499/1900, zu beheben?

2. In welchem Stadium befinden sich dermalen die Berathungen betreffs der Organisation des Eisenbahnunterrichtes und in

welchem Zeitpunkte werden dieselben zum Abschlusse gebracht werden?

3. Ist Se. Excellenz der Herr Unterrichtsminister geneigt, der Eisenbahn-Fachschule in Linz ehestens das Oeffentlichkeitsrecht zu ertheilen und den Absolventen dieser Schule die Begünstigung des Einjährig-Freiwilligenrechtes zuzugestehen, bezw. zu vermitteln?"

In Beantwortung dieser ihrem Gegenstande nach in erster Linie das Ressort des Eisenbahnministeriums berührenden Interpellation beehre ich mich, nach gepflogenem Einvernehmen mit dem Herrn Unterrichtsminister, dem hohen Hause folgende Mittheilungen zu machen:

Die Frage, in welcher Weise das Fachbildungswesen in Oesterreich systematisch zu regeln sei, ist dermalen noch nicht geklärt und erheischt ihre Lösung die eingehendsten und umfassendsten Vorarbeiten und Studien, demgemäss konnte die von dem Handelsgremium in Linz im Anschlusse an die dortige Handelsakademie errichtete Eisenbahnschule von der Regierung von vornherein lediglich als ein Versuch zugelassen werden und wurde von Seiten der Regierung auch keine Gelegenheit versäumt, diesen blos provisorischen und versuchsweisen Charakter der neuerrichteten Schule zu betonen.

In dem Wesen eines Versuches aber ist es gelegen, dass er in dem Momente abgeschlossen werde, in welchem die Verhältnisse, zu deren Klarstellung er unternommen wurde, einer wohlerwogenen definitiven Regelung unterzogen werden können. Lediglich von diesem Gesichtspunkte aus, sowie auch aus finanziellen Erwägungen wurde der von den Herren Interpellanten bezogene Erlass hinausgegeben.

Was nun den dermaligen Stand der ebenerwähnten Berathungen über die Organisation des Eisenbahnunterrichtes anbelangt, so habe ich die Ehre dem hohen Hause mitzutheilen, dass das Eisenbahnministerium in Durchführung der ihm im Organisationsstatute der Staatseisenbahnverwaltung unter anderem zur Aufgabe gestellten allgemeinen staatlichen Regelung des Eisenbahnfach-Bildungswesens zum Studium dieser ebenso für die Verbesserung des inneren Dienstes der Eisenbahnen wie für die Hebung des ganzen Standes der Eisenbahnbeamten hochbedeutsamen Frage, und zwar zunächst für den mittleren Eisenbahn-Verwaltungs- und Betriebsdienst, im Einvernehmen mit den übrigen betheiligten Ministerien eine eigene Ministerialcommission eingesetzt hat.

Dieselbe ist eifrigst bemüht, der ihr gestellten schwierigen und umfassenden Aufgabe zu entsprechen; die Lösung der letzteren beansprucht aber naturgemäss eine längere Zeit, da hiebei nicht nur eine ganze Reihe in den praktischen Eisenbahndienst tief einschneidender, nur im Wege einer umfassenden Fachenquête zu klärender Fachfragen, sondern insbesondere auch die finanzielle Tragweite der eventuell zu treffenden Massnahmen die gründlichste Feststellung und Erörterung aller in diesen Richtungen ausschlaggebenden Verhältnisse ebensowohl der Staats- wie der Privatbahnen erheischen.

Nachdem es nach der dermaligen Lage der Dinge der Regierung keinesfalls möglich sein wird, ihre Entschlüsse im Gegenstande auf Grund der ihr von der vorgenannten Commisson zu erstattenden Anträge so frühzeitig zu fassen, dass das Eisenbahnfach-Bildungswesen bereits mit Beginn des Schuljahres 1902/1903 der erwünschten definitiven Regelung zugeführt werden kann, so wurde der provisorischen Eisenbahnschule in Linz in Abänderung des von den Herren Interpellanten bezogenen Ministerialerlasses die Neuaufnahme von Schülern in den ersten Jahrgang auch noch für das kommende Schuljahr 1902/1903 gestattet, und wird die Regierung der genannten Eisenbahnschule auch weiterhin ihr möglichstes Entgegenkommen bethätigen, um derselben den Uebergang in die neue Ordnung der Dinge ohne Unterbrechung des Unterrichtes zu ermöglichen.

Was endlich die angestrebte Verleihung des Oeffentlichkeitsrechtes an die mehrgedachte provisorische Schule anbelangt, so wurde der letzteren dieses Recht bereits auf Grund des Ergebnisses einer abgehaltenen Inspection mittelst Erlasses des Ministeriums für Cultus und Unterricht vom 10. Jänner 1902, Z. 157, und zwar mit Rücksicht auf den provisorischen Charakter der Schule vorläufig für die Jahre 1902 und 1903 verliehen.

Ebenso sind bereits wegen Erwirkung des Einjährig-Freiwilligenrechtes für die Absolventen der erwähnten Lehranstalt die nothwendigen Schritte eingeleitet worden.

Sowohl das Eisenbahnministerium als das Ministerium für Cultus und Unterricht sind sich dessen bewusst, dass den an der Errichtung der provisorischen Eisenbahnschule in Linz betheiligten Kreisen Dank und Anerkennung dafür gebührt, in der Richtung der Anbahnung einer systematisch sachlichen Heranbildung eines geeigneten Beamtennachwuchses für den mittleren Eisenbahndienst den ersten praktischen Schritt unternommen zu haben und kann ich nur versichern, dass sowohl die Eisenbahn-Verwaltung als auch die Unterrichts-Verwaltung die Bestrebungen der gedachten Factoren nach Kräften zu fördern bereit sind.

Die Herren Abgeordneten Laurenz Hofer und Genossen haben in der 85. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. December 1901 an mich eine Interpellation gerichtet, in welcher auf die Unzulänglichkeit der bestehenden Anlagen und Einrichtungen auf den beiden Bahnhöfen in Graslitz hingewiesen und über den Zustand der Fahrbetriebsmittel der Linie Falkenau—Graslitz Klage geführt wird.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause mitzutheilen, dass die Verwaltung der Buschtěhrader Eisenbahn über Auftrag des Eisenbahnministeriums im Jahre 1900 ein Detailprojeet für die Erweiterung der Station Graslitz oberer Bahnhof verfasst hat, welches im Monate März 1901 der politischen Begehung unterzogen wurde.

Bei dieser commissionellen Verhandlung haben die Vertreter der Stadtgemeinde und des Bezirkes Graslitz erklärt, dass die beantragte Bahnhoferweiterung den localen Interessen nicht entspreche und die Zurückweisung dieses Projeetes, sowie die Vorlage eines neuen Projeetes verlangt.

Dieser Forderung wurde Folge gegeben, und hat die Verwaltung der Buschtěhrader Eisenbahn das neue Projeet der Stationserweiterung Graslitz, zu dessen Verfassung mit Rücksicht auf die schwierigen örtlichen Verhältnisse eingehende und umfassende Erhebungen gepflogen werden mussten, dem Eisenbahnministerium vor Kurzem vorgelegt. Ueber dieses Projeet wurde die politische Begehung in der Zeit vom 22. März d. J. bis 14. April d. J. vorgenommen, und steht nunmehr der Durchführung des projeetirten Erweiterungsbaues in Graslitz oberer Bahnhof, mit welchem sich die massgebenden Interessenten einverstanden erklärten, nichts mehr im Wege.

Was die Station Graslitz unterer Bahnhof betrifft, so sind die mit der Buschtěhrader Eisenbahn eingeleiteten Verhandlungen noch nicht abgeschlossen.

Anlangend die auf der Linie Falkenau — Graslitz in Verwendung stehenden Personenwagen wurde durch die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen erhoben, dass die in den Zügen turnusmässig rollenden Personenwagen zur Beanständung keinen Anlass geben, dass jedoch zur Bewältigung der starken Personenfrequenz an Sonn- und Feiertagen häufig minderwerthiges Betriebsmaterial herangezogen wird. Um diesem Uebelstande abzuhelfen, wurde die nothwendige Verfügung getroffen und insbesondere auch veranlasst, dass die genannte Bahnlinie mit einer angemessenen Zahl entsprechend ausgestalteter Personenwagen zu dotiren ist.

In der 96. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 24. Februar d. J. haben die Herren Abgeordneten Dr. Ferjančič und Genossen an den Herrn Ackerbauminister und an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob von Seiten der Regierung die Geneigtheit vorliege, zur Sicherung des ungehinderten Betriebes des dem Staate jährlich eine ansehnliche Rente abwerfenden Quecksilberbergwerkes in Idria und im Interesse der Bevölkerung von Idria und Umgebung eine Eisenbahnverbindung mit Idria demnächst in ernsteste Aussicht zu nehmen.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich, im Einvernehmen mit dem Herrn Ackerbauminister dem hohen Hause Nachfolgendes mitzutheilen:

Wie ich schon anlässlich der Beantwortung einer von den Herren Abgeordneten Dr. Gregorčič und Genossen in Angelegenheit des Baues einer Localbahn von Santa Lucia nach Idria an mich gerichteten Interpellation in der 40. Sitzung des Hauses am 2. Mai 1901 auszuführen die Ehre hatte, liegen dem Eisenbahnministerium eingehende technische Erhebungen in Betreff der obgedachten Eisenbahnverbindung nicht vor, doch konnte schon damals auf Grund der einschlägigen topographischen Behelfe ausgesprochen werden, dass eine solche Linie so erheblichen technischen Schwierigkeiten begegnen und so kostspielig werden würde, dass deren Herstellung füglich nicht ernstlich in Erwägung gezogen werden könnte.

Das damals über die Linie Santa Lucia—Idria Gesagte gilt im Wesentlichen auch für eine allfällige Bahnverbindung von Haidenschaft nach Idria, indem auch bei dieser sehr ungünstige Terrainverhältnisse in Betracht kommen würden.

Etwas günstiger dürften sich dem Anscheine nach die technischen Vorbedingungen für eine von Oberlaibach über Hotederschitz nach Idria zu führende Eisenbahn gestalten; die in Absicht auf die Realisirung einer solchen Bahnlinie zu Tage

getretenen Bestrebungen sind jedoch bisher über die ersten Stadien der technischen Vorbereitung noch nicht hinausgelangt und liegen insbesondere noch keinerlei bezügliche Projecte vor.

Den verhältnissmässig geringsten technischen Schwierigkeiten dürfte voraussichtlich eine Bahnlinie von Loitsch über Hotederschitz nach Idria begegnen; gerade bezüglich dieser Linie sind jedoch aus den Kreisen der Privatinteressenten bisher noch keinerlei concrete Schritte eingeleitet worden.

Angesichts des Mangels der erforderlichen Grundlagen vermag die Regierung im gegenwärtigen Momente bei aller Anerkennung der Wichtigkeit der den Gegenstand der Interpellation bildenden Eisenbahnverbindung nach Idria für das dortige Staatsmontanwerk und für die Bevölkerung hinsichtlich dieser Bahn noch nicht Stellung zu nehmen, sie wird jedoch, sobald ihr diesbezüglich concrete Anträge vorliegen werden, nicht unterlassen, diesen Anträgen eine wohlwollende Würdigung zuzuwenden.

In der 91. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 15. Februar d. J. haben die Herren Abgeordneten Stein und Genossen in Angelegenheit der am 10. October 1900 in der Gemeinschaftsstation Eger erfolgten Verunglückung des Bremsers Hubl eine Interpellation an mich gerichtet, welche die Anfrage enthält, ob ich geneigt wäre, ohne Rücksicht auf den gerichtlichen endgiltigen Ausgang der Angelegenheit der Witwe Hubl, mit der bayerischen Staatsbahn zu dem Zwecke in Verbindung zu treten, damit in diesem und ähnlichen Fällen den Hinterbliebenen eine entsprechende ausreichende Unterstützung zutheil werde.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich mitzutheilen, dass das kgl. bayerische Stationsamt in Eger von dem in Rede stehenden Unfalle noch am selben Tage die vorgeschriebenen Anzeigen an die Staatsanwaltschaft in Eger und an die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen erstattet hat.

Aus den gepflogenen administrativen Erhebungen geht hervor, dass der Unglücksfall lediglich auf die eigene Unvorsichtigkeit des Bremsers Hubl beim Ueberschreiten des zweiten Perrongeleises zurückzuführen ist. Auch sind die aus diesem Anlasse eingeleiteten strafgerichtlichen Vorerhebungen eingestellt worden.

Bei dieser Sachlage bin ich zu meinem Bedauern nicht in der Lage, bei der kgl. bayerischen Staatseisenbahnverwaltung in der von den Herren Interpellanten gewünschten Richtung zu interveniren, zumal der Witwe des Verunglückten seitens der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen die ihr gebührende Rente von jährlich 300 Kronen bereits angewiesen worden und das civilgerichtliche Verfahren über die Klage auf Schadenersatz, welche die Witwe gegen die Unfallsbahn erhoben hat, noch nicht beendet ist.

In der 93. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19. Februar d. J. haben die Herren Abgeordneten Schoiswohl, Axmann und Genossen an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob mir die missliche Lage der Bediensteten der Buschtěhrader Eisenbahn bekannt sei und ob ich geneigt sei, ehestens Abhilfe zu schaffen, sowie die Verwirklichung der gerechten Forderungen des genannten Personales zu veranlassen.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause auf Grund der gepflogenen amtlichen Erhebungen Folgendes mitzutheilen:

Es ist allerdings richtig, dass bei der Buschtěhrader Eisenbahn vor der Aufnahme eines provisorischen Bediensteten dessen Untersuchung durch den Bahnarzt und sohin vor der definitiven Anstellung eine nochmalige Untersuchung durch den Chefarzt erfolgt. Die ersterwähnte Untersuchung erstreckt sich jedoch nur auf die Constatirung der körperlichen Arbeitsfähigkeit im Allgemeinen, ferner des Farben-Unterscheidungsvermögens und der Hör- und Sehschärfe, während bei der zweiten Untersuchung der Gesundheitszustand einer eingehenden Prüfung unterzogen wird. Ein negatives Ergebniss dieser letzteren Untersuchung führt jedoch nur dann zur Auflösung des Dienstverhältnisses, wenn aus der körperlichen Untauglichkeit des Untersuchten eine Gefahr für den Dienst oder die persönliche Sicherheit des Untersuchten gefolgert werden muss.

Selbstverständlich ist aber auch ein günstiges Ergebniss der gedachten zweiten bahnärztlichen Untersuchung für die Entscheidung über die Definitivstellung nicht allein massgebend, vielmehr erfolgt die Stabilisirung unter Berücksichtigung der dienstlichen und ausserdienstlichen Qualification des Anzustellenden, sowie des jeweiligen Personalbedarfes.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich sofort beifügen, dass bei den für die definitive Anstellung in Aussicht genommenen Bediensteten eine Ueberprüfung aller Dienstgegenstände nicht angeordnet ist.

Uebergehend auf den Modus, welcher bei der Auflösung des Dienstverhältnisses beobachtet wird, möchte ich zunächst darauf aufmerksam machen, dass dienstordnungsgemäss für provisorische Bedienstete, welche sich auf einem systemisirten Posten befinden, eine Kündigungsfrist von vierzehn Tagen, für Bedienstete, welche eine Dienstwohnung innehaben, eine solche von sieben Tagen vorgesehen ist, während nur die sonstigen Taglohn-Bediensteten ohne Kündigung und ohne Angabe von Gründen sofort aus dem Dienste treten und ebenso des Dienstes enthoben werden können.

Da nun aus dem lediglich für den vorübergehenden Bedarf aufgenommenen Personal entgegen den vorgedachten Bestimmungen der Dienstordnung ebenfalls auf eine vierzehntägige Kündigung Anspruch erhoben wurde, hat die Buschtěhrader Eisenbahn ihre Dienstvorstände angewiesen, den weder auf systemisirten Posten befindlichen, noch eine Dienstwohnung innehabenden provisorischen Bediensteten nachweislich in Erinnerung zu bringen, dass sie ohne Kündigung aus dem Dienste treten und ebenso des Dienstes enthoben werden können.

Diese behufs Einschärfung der Bestimmungen der Dienstordnung eingeholte Bestätigung ist offenbar der Anlass zu der Behauptung gewesen, es werde von den provisorischen Bediensteten ein „Revers“ verlangt.

Wenn sonach auch die Buschtěhrader Eisenbahn auch bei der Definitivstellung des Personales mit besonderer Genauigkeit vorgeht, so darf man daraus doch nicht schliessen, dass dieselbe mit der Stabilisirung ihres Personales absichtlich zurückhalte; als Beweis des Gegentheiles möge die Thatsache dienen, dass von den Weichenwächtern dermalen 88·5 pCt., von dem gegenwärtigen Hochstande des Zugbegleitungspersonales 87·2 pCt. definitiv angestellt sind.

Auch bezüglich der Entlohnungsverhältnisse des Personales der Buschtěhrader Eisenbahn scheinen mehrfache Angaben der Interpellation auf unrichtigen Informationen zu beruhen. Was speciell den Taglohn der provisorischen Bediensteten anbelangt, so richtet sich derselbe wie überall nach dem ortsüblichen Taglohne, übersteigt diesen aber zumeist mit Rücksicht auf die Concurrenz mit anderen Betrieben.

Jedenfalls spricht die Thatsache, dass sich jederzeit Bewerber um Aufnahme als provisorische Bedienstete über den Bedarf melden, deutlich gegen die Annahme, dass der Taglohn zu niedrig bemessen sei.

Bezüglich des definitiv angestellten Personales enthält die in der Interpellation angestellte Berechnung des Nettobezuges eines Bremsers mehrfache Irrthümer. Während nämlich die Einnahmen dadurch, dass das Kilometergeld blos in der Höhe des Quartiergeldes angenommen ist, indes es letzteren Bezug im ungünstigsten Falle um rund 100 Kronen übersteigt, zu gering calculirt sind, sind wieder die Abzüge in der Interpellation zu hoch gegriffen, indem thatsächlich der Pensionsbeitrag nur vom Gehalte, nicht auch vom Quartiergelde berechnet wird und der Beitrag zur Krankencassa blos 1 pCt., nicht 2 pCt. beträgt.

Berücksichtigt man diese Richtigstellungen und den Umstand, dass den definitiven Bediensteten die Dienstkleider unentgeltlich verabfolgt werden, so erscheinen die Entlohnungsverhältnisse der Zugsbegleiter nicht wesentlich ungünstiger als jene bei anderen Bahnen. Was speciell die Fahrgelder der Zugsbegleiter anbelangt, so sind selbe als Kilometergelder construirt, und scheint das Petitioniren des Personales nach Umwandlung derselben in Stundengelder aus der Hoffnung zu entspringen, dass dann gewisse Manipulationen, die bisher in die Berechnung der Kilometerleistung nicht einbezogen wurden, wie die Manipulationen in der Station selbst und bei den unmittelbar an einer Station gelegenen Schächten, eine separate Entlohnung finden würden.

Wenn nun auch seitens der Buschtěhrader Eisenbahn die Umwandlung der Kilometergelder in Stundengelder nicht beabsichtigt wird, so ist die Verwaltung doch den ihr bekannten Wünschen des Personales insoweit nachgekommen, dass mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1900 zu den Kilometergeldern ein fünfzehnpercentiger Zuschlag in einzelnen, insbesondere in Kohlendistricten gelegenen Bahnstrecken für die Zunahme der Manipulationen bei den Schächten und in den Stationen bewilligt wurde.

Hier ist auch zu erwähnen, dass seit 1. October 1901 für eine Schachtfahrt, die bisher, wenn der betreffende Schacht knapp bei der Station liegt, zur Stationsmanipulation gerechnet und demnach dem Zugbegleitungspersonal nicht entlohnt wurde, eine Fahrordnung aufgestellt wurde, so dass nunmehr für diese Schachtfahrten Fahrgelder verrechnet werden dürfen.

Auch die in der Interpellation enthaltene Darstellung der Vorgeschichte der Ersatzvorschreibungen steht mit den thatsächlichen Verhältnissen nicht ganz im Einklang. Die Erhebungen haben ergeben, dass im Falkenauer Reviere durch Leichtfertigkeit und Pflichtvergessenheit der Verkehrsbediensteten Fahrten bestätigt wurden, die theils überhaupt nicht, theils nicht in diesem Ausmasse geleistet wurden. Durch diesen incorrecten Vorgang wurde die Buschtěhrader Eisenbahn erheblich geschädigt, und ist es durchaus begreiflich, dass sie die ungebührlich bezogenen Fahrgelder, soweit sich hier überhaupt noch etwas constatiren liess, zum Ersatze vorgeschrieben hat. Nach der Sachlage ist es geradezu ausgeschlossen, dass die Bediensteten im guten Glauben gehandelt hätten, und würde selbst dieser an der Ersatzpflicht für den ungebührlichen Bezug nichts ändern. Irrig ist auch die Anschauung, die Buschtěhrader Eisenbahn habe die Berechtigung zur Verrechnung höherer Fahrgelder als der der Leistung entsprechenden implicite dadurch anerkannt, dass sie bei einer früheren Aufdeckung eines ähnlichen Vorganges lediglich den Anzeiger gestraft habe. Allerdings wurde auch dieser geahndet, weil er nach den Erhebungen an Ordnungswidrigkeiten, deren er den Zugsführer zieh, mitbetheiligt war; es wurde aber auch der Zugsführer, und zwar sehr empfindlich gestraft, indem er von dem Posten eines Zugsführes abgezogen und strafweise versetzt wurde.

Uebergehend zu den Bemängelungen der Diensteintheilung für das Falkenauer Zugbegleitungspersonal ist darauf aufmerksam zu machen, dass im Durchschnitte einschliesslich der Vorbereitungszeit für die Zusammenstellung und Auflösung der Züge die Dienstzeit täglich $10^1/_2$ Stunden beträgt.

Auch darf nicht ausser Betracht bleiben, dass die durchschnittliche Ruhezeit von $13^1/_2$ Stunden infolge Ausfallens vieler Manipulationszüge an Sonn- und Feiertagen und den nächstfolgenden Werktagen, sowie der in der Diensteintheilung einbezogenen Erfordernisszüge sich in Wirklichkeit wesentlich höher stellt.

Was schliesslich die in der Interpellation bezeichneten Wünsche der Bediensteten der Buschtěhrader Eisenbahn anbelangt, so hat die Verwaltung der Buschtěhrader Eisenbahn die bestimmte Erklärung abgegeben, diesen Wünschen, welche übrigens auch nach meiner Ansicht als sehr weitgehend anzusehen sind, nicht entsprechen zu können.

Von einer weiteren Einflussnahme auf die Verwaltung in dem von den Interpellanten angedeuteten Sinne vermag ich mir einen positiven Erfolg nicht zu versprechen.

In der 96. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 24. Februar d. J. haben die Herren Abgeordneten Szajer und Genossen an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, dahin zu wirken, dass den Beschwerden der Wächter auf der Bahnlinie Zakopane-Jordanów Berücksichtigung zutheil werde und dass für eine Besserung der Lage dieser Bediensteten durch Beseitigung der in der Interpellation angeführten Uebelstände Sorge getragen werde.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich zu bemerken, dass die hinsichtlich der Wächter der Strecke Makow—Chabówka und der Localbahn Chabówka—Zakopane gegen die Bahnerhaltungs-Section Chabówka erhobenen Beschwerden einer eingehenden amtlichen Erhebung unterzogen wurden.

Durch diese Erhebung wurde zunächst erwiesen, dass Fälle, in welchem dem Wächterpersonal der angesprochene Urlaub verweigert oder gekürzt wurde, bei der genannten Bahnerhaltungs-Section höchst vereinzelt vorgekommen sind, so dass hieraus gegen diese Section umsoweniger ein Vorwurf erhoben werden kann, als gegenüber solchen Begehren nicht nur der Zweck, für welchen der Urlaub angesprochen wird, sondern auch, und dies in erster Linie, die Rücksichten für die anstandslose Ausübung des Dienstes in Betracht gezogen werden müssen.

Die weitere Beschwerde, dass die unbrauchbaren Schwellen seitens der Bahn gemeinhin nicht an Wächter, sondern an Parteien verkauft werden, entspricht nicht den Thatsachen, da im Bereiche der gedachten Bahnerhaltungs-Section der Schwellenverkauf durch öffentliche, auch den Bediensteten der Bahnverwaltung zugängliche Versteigerung stattfindet, wobei die Vergebung in der Regel an Bedienstete erfolgt, da gerade bei der gedachten Bahnerhaltungs Section Privatpersonen bei dem gedachten Anlasse selten zu erscheinen pflegen.

Schliesslich beehre ich mich zu bemerken, dass die in der Interpellation enthaltene Angabe, es habe der gegenwärtige Sectionsvorstand den Bahnwächtern auf der ganzen Strecke, von Zakopane angefangen, die Benützung von Dammböschungen entzogen und selbe den Bahnmeistern zuerkannt, auf einer unrichtigen Information beruht, da, wie den einschlägigen Pachtnachweisungen entnommen wurde, die Bahngrundstücke im Bereiche der mehrerwähnten Bahnerhaltungs-Section seit dem Jahre 1901 bis zur gegenwärtigen Zeit an sämmtliche Bahnwächter, sowie auch an andere Bahnbedienstete möglichst gleichmässig vertheilt wurden und viele Bahnwächter eine bedeutend grössere Grundfläche gepachtet haben, als dies bei den Bahnmeistern der Fall ist.

Ich möchte diesen Darlegungen nur noch beifügen, dass anlässlich der gepflogenen Erhebungen seitens mehrerer Wächter die Erklärung abgegeben wurde, es werde in keiner anderen Bahnerhaltungs-Section den Wächtern ein solches Wohlwollen bewiesen wie durch den Sectionsvorstand in Chabówka, und benütze ich diesen Anlass, um die gegen diesen verdienten Beamten in den Zeitungen erhobenen grundlosen Anwürfe als gänzlich unbegründet zurückzuweisen.

Die Herren Abgeordneten Dr. Eisenkolb, Schreiter und Genossen haben in der 103. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 5. März 1902 eine Interpellation in Betreff der schwierigen Betriebsverhältnisse am Bahnhofe der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Aussig und wegen der Unzulänglichkeit der vom Eisenbahnministerium genehmigten und gegenwärtig in Ausführung begriffenen Umstaltungen des Aufnahmsgebäudes dieser Station an mich gerichtet und die Frage gestellt, ob mir diese Verhältnisse bekannt seien und was ich diesfalls zum Schutze des öffentlichen Verkehrsinteresses vorzukehren gedenke.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause mitzutheilen, dass das Eisenbahnministerium im Hinblicke auf die Unzulänglichkeit der Bahnhofanlage der Staatseisenbahn-Gesellschaft in Aussig schon vor längerer Zeit die Verwaltung dieser Gesellschaft aufgefordert hat, im Einvernehmen mit den anderen betheiligten Bahnverwaltungen für die entsprechende Ausgestaltung des Bahnhofes Aussig ein generelles Project aufzustellen und vorzulegen, welches als Grundlage weiterer Verhandlungen zu dienen hätte.

Nachdem es sich dabei um den förmlichen, mit grossen Kosten verbundenen Umbau der im Besitze von drei Bahngesellschaften befindlichen Bahnhofanlagen handelt, dürften aber sowohl die Projectarbeiten als die Verhandlungen über die Kostenfrage einen erheblichen Zeitaufwand erheischen. Es hat sich daher als nothwendig erwiesen, gegenüber den ärgsten der gegenwärtig bestehenden Uebelstände eine sofortige Abhilfe zu treffen.

Dies ist der Zweck der derzeit in Durchführung begriffenen Herstellungen. Den rücksichtlich dieser Herstellungen vom Stadtrathe in Aussig bei der politischen Begehung geäusserten Wünschen wurde — mit Ausnahme des Begehrens nach Demolirung des früheren und nach Erweiterung des jetzigen Aufnahmsgebäudes — entsprochen.

Die Nichtberücksichtigung eben dieses Begehrens ist durch den Umstand begründet, dass die Frage der Errichtung eines entsprechenden Aufnahmsgebäudes erst im Rahmen des grossen Umbauprojectes zweckmässig gelöst werden kann.

Ich werde nicht ermangeln, dafür Sorge zu tragen, dass die Vorbereitung und Durchführung dieses Projectes nicht ungebührlich verzögert und dass hiebei allen berechtigten Anforderungen entsprechend Rechnung getragen werde.

Die Herren Abgeordneten Kühschelm, Mayer und Genossen haben in der 115. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 21. März 1902 an mich eine Interpellation gerichtet, in welcher unter Hinweis darauf, dass die Verhandlungen über die Concessionirung der projectirten Localbahn von Stockerau nach Absdorf infolge des Verlangens der Concessionswerber nach Zuweisung eines Transitverkehres an diese Localbahn ins Stocken gerathen seien, an mich die Anfrage gestellt wird, ob ich geneigt sei, zu veranlassen, dass den Concessionswerbern der Bahn Stockerau-Absdorf das erwähnte Begehren bewilligt werde, und dahin zu wirken, dass mit dem Baue dieser Bahn ehestens begonnen werde.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich Nachstehendes auszuführen:

Zufolge Artikel XX des Gesetzes vom 31. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 233, betreffend die im Jahre 1898 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung wurde die Staatsverwaltung zur Gewährung einer Reinertragsgarantie für die Localbahn Stockerau-Absdorf mit der Massgabe ermächtigt, dass hiebei insbesondere auch die Bestimmungen des Artikels XIII des genannten Gesetzes sinngemässe Anwendung zu finden haben. Nach dieser letzteren Gesetzbestimmung, welche übrigens bei allen in neuerer Zeit mit der Staatsgarantie ausgestatteten Bahnlinien Anwendung findet, soll der auf der erwähnten Bahnlinie den Betrieb

führenden Staatseisenbahnverwaltung die Einrichtung des Betriebes und die Festsetzung der Tarife unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen vorbehalten bleiben.

Im Sinne dieser gesetzlichen Anordnung wurden sohin auch die Entwürfe der Constitutivdocumente ausgearbeitet, welche den Verhandlungen betreffs der Concessionirung zugrunde gelegt werden sollten.

Die Concessionswerber erklärten jedoch, diese Entwürfe nicht annehmen zu können, und stellten das Verlangen, es möchten ihnen seitens der k. k. Staatsverwaltung schon jetzt bestimmte Zusagen hinsichtlich der Tariferstellung und der Zuweisung von Transporten gemacht werden.

Da aber zufolge der erbetenen Zusicherungen unter Umständen bedeutende Transportmengen von den bisherigen Verkehrswegen abgelenkt werden könnten, somit möglicherweise nicht unbedeutende finanzielle Interessen der Staatseisenbahn-Verwaltung in Frage kommen, so musste über das von den Concessionswerbern gestellte Verlangen zunächst eine eingehende Prüfung durch die competenten Fachorgane eingeleitet werden.

Sobald auf Grund des Ergebnisses dieser Erhebungen über die erwähnte Frage ein Einverständniss mit den Concessionswerbern erzielt sein wird, welchen der Sachverhalt bei einer kürzlich im Eisenbahnministerium gepflogenen Besprechung eingehend auseinandergesetzt wurde, werde ich keinen Anstand nehmen, mit der Concessionsertheilung für die Localbahn Stockerau-Absdorf, welche die nothwendige Voraussetzung für die Inangriffnahme des Baues dieser Linie bildet, mit möglichster Beschleunigung vorzugehen.

In einer in der 115. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 21. März d. J. eingebrachten Interpellation haben die Herren Abgeordneten Schreiter, Kutscher und Genossen unter Hinweis auf den insbesondere in Hopfenbau treibenden Gegenden äusserst fühlbaren Mangel an landwirthschaftlichen Hilfskräften an mich die Anfrage gerichtet, ob ich bereit sei, zu veranlassen, dass den Hopfenpflückern und sonstigen landwirthschaftlichen Arbeitern, insbesondere zur Zeit der Ernte, die gleichen Fahrpreisermässigungen wie industriellen, baugewerblichen und gewerblichen Arbeitern gewährt und die diesfalls bestehenden Beschränkungen hinsichtlich der Beförderungsdistanz fallen gelassen werden.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich darauf hinzuweisen, dass die derzeit bei den meisten österreichischen Eisenbahnen bestehenden 50percentigen Ermässigungen für einzelne Arbeiter bei Fahrten zwischen dem Domicil- und dem Arbeitsorte auf Entfernungen bis zu 100 km, dann die Begünstigungen für Gruppen von Arbeitern bei Fabrten auf Entfernungen von mehr als 300 km nicht nur industriellen und gewerblichen, sondern auch landwirthschaftlichen Arbeitern zugänglich sind und auch von Hopfenpflückern vielfach in Anspruch genommen werden.

Die letzterwähnte Begünstigung wirkt übrigens auch schon auf Entfernungen zwischen 150 und 300 km, da auch dann die Bezahlung des Minimalfahrpreises für 310 km noch Vortheile bietet.

Wegen der angestrebten Gewährung der 50percentigen Ermässigung für Gruppen von landwirthschaftlichen Arbeitern auf beliebige Entfernungen werde ich nicht ermangeln, das Einvernehmen mit jenen Privatbahn-Verwaltungen pflegen zu lassen, welche gegenwärtig gleiche Fahrpreisbegünstigungen für Arbeiterreisen gewähren wie die k. k. österreichischen Staatsbahnen, da die Aufrechthaltung des bisherigen einheitlichen Vorgehens der Bahnverwaltungen in dieser Frage erwünscht ist.

In der 116. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 8. April d. J. haben die Herren Abgeordneten Fresl und Genossen an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, anzuordnen, dass den Wünschen der Locomotivführer der österreichischen Staatsbahnen in den in der Interpellation angedeuteten Richtungen willfahrt werde.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Die Dienst- und Lohnverhältnisse der staatlichen Locomotivführer gehören zu jenen Angelegenheiten, denen ob ihrer Wichtigkeit die Staatseisenbahn-Verwaltung fortgesetzt die aufmerksamste Fürsorge widmet. Diese Fürsorge hat unter Anderem darin Ausdruck gefunden, dass dem Locomotivführerpersonal im Jahre 1899 anlässlich der Gehaltsregulirung das von ihnen erbetene werthvolle Zugeständniss der $1^1/_2$fachen Anrechnung der auf der Locomotive verbrachten Dienstzeit gemacht wurde, wodurch diesem Personal die Möglichkeit geboten worden ist, fortan schon nach 25 Dienstjahren den vollen Gehalt als Ruhegenuss zu erhalten.

Gegenwärtig ist das Streben der Staatseisenbahn-Verwaltung dahin gerichtet, Vorsorge zu treffen, dass die Locomotivführer — eine befriedigende Dienstleistung vorausgesetzt — den ihnen erreichbaren vollen Höchstgehalt beiläufig im obigen Zeitraume auch wirklich erreichen. Zu diesem Zwecke bemüht sich die Verwaltung, im Einvernehmen mit den competenten Factoren eine günstigere Gestaltung der Systemisirungsverhältnisse durch allmälige Vermehrung der höheren Dienstposten herbeizuführen. Ausserdem sind auch die nothwendigen Anstalten bereits getroffen worden, um die namentlich in den letzten Jahren schärfer hervorgetretenen Unterschiede in den Beförderungsverhältnissen der Locomotivführer der einzelnen Directionsbezirke zu Gunsten der benachtheiligten Bezirke auszugleichen und sohin die Beförderungsverhältnisse für den Gesammtbereich des staatlichen Eisenbahnnetzes möglichst gleichförmig zu gestalten.

Was insbesondere den in der Interpellation erwähnten speciellen Fall anlangt, so ergibt eine an der Hand der Beförderungsvorschriften der österreichischen Staatsbahnen angestellte Berechnung, dass für den betreffenden Bediensteten die volle Aussicht besteht, nach einer 23jährigen, in definitiver Eigenschaft zurückgelegten Dienstzeit den für Locomotivführer vorgesehenen Höchstgehalt zu erlangen.

In Bezug auf die in der Interpellation noch erwähnte Nichterledigung von in Personalsachen allerdings stempelpflichtigen Eingaben der Locomotivführer würde ich wünschen, in den Besitz concreter Anhaltspunkte zu gelangen, um im Gegenstande nähere Erhebungen einleiten und gegebenenfalls Abhilfe treffen zu können.

In der 120. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. April d. J. haben die Herren Abgeordneten Kittel und Genossen an mich eine Interpellation gerichtet, welche die Entschädigung des Realitätenbesitzers Josef Huder in Tschernitz anlässlich des projectirten Baues der Schleppbahn von der Station Ober-Georgenthal der k. k. Staatsbahnen zum ärarischen Schachte Julius V zum Gegenstande hat.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich Folgendes zur Kenntniss des hohen Hauses zu bringen:

Zu dem Bau einer Variante der mehrerwähnten Schleppbahn werden einzelne Parcellentheile benöthigt, welche den Eheleuten Josef und Marie Huder, Eigenthümer der Wirthschaft Nr. 8 in Tschernitz, gehören.

Hinsichtlich dieser Parcellen ist mit dem Enteignungserkenntnisse der Statthalterei für Böhmen vom 25. März 1902, Z. 58.963, rechtskräftig die Expropriation zu Gunsten der Bahn ausgesprochen worden.

Bei der am 26. März d. J. in der Gemeinde Tschernitz mit Josef Huder und anderen Enteigneten gepflogenen Verhandlung wegen gütlicher Bestimmung der zu bezahlenden Entschädigungen hat Josef Huder als Einheitspreis für eine Quadratklafter Wiese fünf Kronen und für eine Quadratklafter Acker vier Kronen beansprucht und überdies weitgehende Ansprüche aus dem Titel der Wirthschaftserschwernisse und Werthverminderung seines Besitzthums gestellt.

Von allen diesen Ansprüchen erwies sich nur ein einziger als begründet, welcher sich auf die Werthverminderung einer von der Bahntrasse durchschnittenen Wiesenparcelle bezog. Dieser Anspruch wurde demgemäss auch seitens der Vertreter der Staatsbahnen bei der Verhandlung anerkannt.

Bezüglich der übrigen, nach Anschauung der Staatsbahn-Direction Prag unbegründeten Ansprüche des Josef Huder hat diese Direction in pflichtgemässer Wahrung der ihr anvertrauten Interessen um die gerichtliche Feststellung und Bewerthung angesucht, welche am 23. April d. J. durchgeführt wurde.

Aus dieser Darstellung ist zu ersehen, dass hinsichtlich der von Josef Huder gestellten Forderungen durchaus das gesetzlich vorgeschriebene Verfahren eingehalten wurde. Der gegen die Staatsbahnvertreter erhobene Vorwurf rücksichtslosen und schädigenden Vorgehens ist demnach unbegründet.

In der 92. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. Februar d. J. haben die Herren Abgeordneten Choc und Genossen an die Minister der Justiz und des Handels, sowie an mich eine Interpellation gerichtet, in welcher unter Anführung concreter Fälle das Vorgehen der Unterbehörden bei amtlichen Erhebungen über die von Seiten der Mitglieder des hohen Hauses gestellten parlamentarischen Anfragen in Beschwerde gezogen wurde.

Hiebei haben die Herren Interpellanten, anlangend das Ressort des Eisenbahnministeriums, auf das von mir in der

87. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 4. Februar d. J. mitgetheilte Ergebniss der amtlichen Erhebungen über die Turnusverhältnisse im Heizhause zu Bubna Bezug genommeu, in welcher Angelegenheit seitens derselben Herren Abgeordneteu späterhin, und zwar in der 111. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. März d. J. neuerlich eine besondere Interpellation an mich gerichtet worden ist.

In Beantwortung dieser beiden Interpellationen beehre ich mich dem hohen Hause zunächst hinsichtlich der das Ressort des Eisenbahnministeriums berührenden concreten Angelegenheit mitzutheilen, dass ich, ohne der abfälligen Beurtheilung der Herren Interpellanten in Bezug auf die Modalitäten der ersten, von der General-Inspection gepflogenen Erhebung beitreten zu können, gleichwohl keinen Anstand genommen habe, dem in der Interpellation vom 17. März d. J. kundgegebenen Wunsche nach Durchführung einer neuerlichen Untersuchung zu entsprechen. Das Ergebniss dieser zweiten Untersuchung, bei welcher eine grössere Anzahl von Locomotivführern in ihrer Muttersprache einvernommen worden ist, hat die Richtigkeit des in meiner Interpellationsbeantwortung vom 4. Februar d. J. bekanntgegebenen Erhebungsresultates vollkommen bestätigt. Ich habe daher der in der gedachteu Interpellationsbeantwortung gegebenen Darstellung des Gegenstandes nichts Weiteres hinzuzufügen und kann, nachdem in der Zwischenzeit die damals erwähnten geringfügigen Mängel in den Turnussen des Bubnaer Heizhauses behoben worden sind, diese letzteren als durchaus entsprechend umsomehr bezeichnen, als nach der vorgenommeuen Umfrage auch das in die Turnusse eingereihte Personal mit denselben zufrieden ist.

Was die in der Interpellation vom 18. Februar d. J. weiter erwähnten, das Eisenbahnressort nicht berührenden beiden Fälle anbelangt, so habe ich die Ehre, im Einvernehmen mit den Herren Ministern der Justiz und des Handels den hierauf bezüglichen Theil der Anfrage, wie folgt, zu beantworten: Aus der Beantwortung der die Thätigkeit des Schiedsgerichtes der Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt in Prag betreffenden Interpellation durch den Herrn Justizminister erhellt, dass die erforderlichen Erhebungen von der Justizverwaltung in durchaus sachgemässer Weise gepflogen wurden. Wenn das mit der Durchführung der Erhebungen betraute Oberlandesgerichts-Präsidium in Prag auch das Schiedsgericht gehört hat, entsprach es damit nur dem keiner weiteren Rechtfertigung bedürftigen Grundsatze, dass dem angegriffenen Theile Gelegenheit geboten werden muss, sich über die gegen ihn erhobenen Beschwerden zu äussern.

Zu dem Passus der Interpellation, welcher sich auf die Durchführung der Erhebungeu anlässlich der Dienstesenthebung des Postexpeditors Šmid in Žižkow bezieht, beehre ich mich mitzutheilen, dass nach dem dem Herrn Handelsminister vorliegenden Berichte der Post- und Telegraphen-Direction in Prag diese Dienstesenthebung deshalb verfügt wurde, weil der genannte Postexpeditor in den letzteren Jahren wiederholt und für längere Zeit vom Dieuste ferngeblieben war, der dreimaligen Aufforderuug, sich zwecks Untersuchung seines Gesundheitszustandes dem Anstaltsarzte vorzustellen, keine Folge leistete, und vom Anstaltsarzte auch in seiner Wohnung nicht angetroffen wurde. Da nun die Postdirection Prag in Erfahrung brachte, dass dieser Postexpeditor während der Zeit, als er krank gemeldet war, öfters ausser Haus weilte, und da auch dessen eventuelle Wiederaufnahme in den Postdienst in Frage kam, war die Direction veranlasst, sich bei der Polizei-Direction in Prag über die Lebensweise desselben zu informiren. In diesem Vorgange kann umsoweniger etwas Unzulässiges erblickt werden, als die Inanspruchnahme der Polizeibehörden für die einem Bediensteten vorgesetzte Verwaltung unter gewissen Umständen das einzig mögliche Mittel ist, um Fälle einer unberechtigten Dienstesenthaltung zu constatiren.

Nach dem Gesagten liegt sohin für die betheiligten Ministerien kein Anlass vor, weitere Verfügungen in dem von den Herren Interpellanteu gewünschten Sinne zu treffen.

In der 119. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. April d. J. haben die Herren Abgeordneten Daszyński und Genossen an mich eine Interpellation gerichtet, in welcher über angebliche Uebergriffe der Bahnärzte auf den galizischen Strecken der k. k. österreichischen Staatsbahnen im Allgemeinen und insbesondere über das angeblich incorrecte Vorgehen, dessen sich der Sanitätsconsulent der Staatsbahn-Direction in Krakau gegenüber dem Locomotivführer Alexander Maćkiewicz schuldig gemacht haben soll, Beschwerde geführt und die Anfrage gestellt wird, ob ich geneigt sei, durch Erlassung strenger Weisungen ein derartiges Vorgehen küuftighin unmöglich zu machen.

In Beantwortung dieser Interpellation habe ich die Ehre, dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Was zunächst die Verunglückung des Locomotivführers Maćkiewicz betrifft, so besteht die Verletzung, welche sich dieser Bedienstete infolge eigenen Verschuldens zugezogen hat, in einer Contusion des linken Oberarmes — und nicht, wie in der Interpellation angegeben wird, in einer Luxation des rechten Armes.

Die Verletzung war nur eine leichte, was am besten durch den Umstand erwiesen wird, dass Maćkiewicz sich nicht krank meldete, sondern noch bis 7. Februar 1901 anstandslos seinen Dienst versah.

Am nächsten Tage trat er in den Krankenstand, in welchem er ein Jahr lang verblieb. Während desselben wurde der Krakauer Sanitätsconsulent seitens der dortigen Staatsbahn-Direction zur Abgabe eines Gutachtens über den Gesundheitszustand des Maćkiewicz aufgefordert.

Nach wiederholten Untersuchungen des Genannten constatirte der Sanitätsconsulent, dass die passive Bewegung in allen Gelenken sich als normal erweise nnd dass Maćkiewicz den leichteren Dienst eines Maschinenmeisters anstandslos übernehmen könne.

Da Maćkiewicz jedoch erklärte, keinen Dienst versehen zu können, hat die Staatsbahn-Direction über Antrag des Sanitätsconsulenten die Untersuchung des Genannten durch einen der hervorragendsten Krakauer Chirurgen verfügt. Derselbe veranlasste die Untersuchung des Maćkiewicz mit Röntgenstrahlen und gab auf Grund des Ergebnisses dieser Untersuchung am 23. Februar 1902 sein Gutachten dahin ab, dass Maćkiewicz diensttauglich ist.

Mit Rücksicht auf dieses Gutachten wurde Maćkiewicz zur Wiederaufnahme seines Dienstes aufgefordert, welcher Aufforderung er auch am 28. Februar d. J. nachkam.

Er machte daraufhin anstandslos vier Diensttouren nach Rzeszów, und erst bei der fünften am 12. März d. J., das ist 13 Tage nach seinem Dienstantritte, stattgefundenen Diensttour soll er den in der Interpellation zur Sprache gebrachten Unfall erlitten haben.

Nach diesem angeblichen Unfalle wurde Maćkiewicz am 19., 22. und 28. April durch einen Universitätsprofessor neuerlich eingehend untersucht, der die volle Dienstestauglichkeit des Maćkiewicz constatirte.

Die in der Interpellation enthaltene Angabe, dass Maćkiewicz Zeugnisse von Universitätsprofessoren besitze, in welchen er als lebenslänglicher Krüppel anerkannt werde, ist zufolge einer von Maćkiewicz selbst abgegebenen Erklärung unrichtig.

Aus dieser Darstellung geht zweifellos hervor, dass der von der Staatsbahn-Direction im gegebenen Falle eingehaltene Vorgang durchaus correct war und dass die gegen diese Direction und gegen ihren Sanitätsconsulenten erhobenen Anschuldigungen vollständig unbegründet sind.

Gegenüber der in der Interpellation erhobeneu generellen Beschwerde wegen inhumaner Behandlung der galizischen Eisenbahnbediensteten durch die bahnseitigen Sanitätsorgane ist zu constatiren, dass in dieser Beziehung weder dem Eisenbahnministerium, noch den betheiligten Staatsbahn-Directionen aus dem Kreise der Bediensteten jemals eine Klage zugekommen ist.

Speciell der Sanitätsconsulent der Staatsbahn-Directiou in Krakau, welcher — wie ich ausdrücklich feststellen möchte — nach einer fünfjährigen Praxis als Bahnarzt im Concurswege auf seinen gegenwärtigen Posten berufen wurde, ist einer der humansten Aerzte, der allen seinen Patienten die wärmste menschliche Theilnahme und unermüdliche ärztliche Sorgfalt zuwendet.

Ich kann daher nicht umhin, die in der Interpellation gegen diesen verdienten Functionär erhobenen grundlosen Anwürfe auf das Nachdrücklichste zurückzuweisen.

In Beantwortung der in der 124. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. April 1902 von den Herren Abgeordneten Hybeš, Cingr und Genossen eingebrachten Interpellation bezüglich des Vorgehens der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft gegenüber den bei Ausführung der staatlichen Locomotivbestellung beschäftigten Arbeitern der gesellschaftlichen Locomotivfabrik beehre ich mich auf Grund der gepflogeneu amtlichen Erhebungen dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Die Maschinenfabrik der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft hatte zu Ende des Jahres 1901 eine Anzahl von Locomotiven für Frankreich zu liefern. Um diesen Termin einhalten zu können, war die Fabriksleitnug genöthigt,

die Arbeiten an inländischen Bestellungen zu Ende des Vorjahres theilweise zurückzustellen.

Zur Ausgleichung dieser Verzögerung musste im ersten Quartal 1902 behufs Einhaltung des Termines der Locomotiven für die inländischen Privatbahnen periodisch in einzelnen Werkstättenabtheilungen im Rahmen der nach der Arbeitsordnung zulässigen Arbeitsdauer eine Stunde länger als normal, somit $10^1/_2$ Stunden, gearbeitet werden, sowie auch theilweise Nachtschichten erforderlich wurden. Seither sind jedoch die Ueberstunden und die Nachtschichten vollständig eingestellt worden, und beträgt die Arbeitszeit gegenwärtig in allen Abtheilungen nur mehr $9^1/_2$ Stunden.

Zu einer Untersagung von Ueberzeitarbeit durch den gesellschaftlichen Generalinspector liegt angesichts des bereits erwähnten Umstandes, dass die verlängerte Arbeitszeit sich noch in den Grenzen der Arbeitsordnung bewegte, kein Anlass vor, und ist eine solche Untersagung auch nicht erfolgt.

Eine Herabsetzung der Arbeitslöhne für Inlandslocomotiven ist nicht eingetreten.

Nur bei der im laufenden Quartal zu vollziehenden Lieferung von einigen Locomotiven für die ägyptischen Bahnen mussten, durch die Concurrenz bedingt, die Accordsätze etwas knapper gehalten werden.

Was die in der Interpellation erwähnten Arbeiterentlassungen betrifft, so sind in der Zeit vom Jänner bis 20. April d. J. im Ganzen 118 Mann aus dem Dienste geschieden, wovon 35 Mann über eigenes Ansuchen oder infolge Einrückens zum Militärdienste entlassen wurden, während die übrigen 83 Mann, welche grösstentheils bei der Herstellung einer Dachconstruction der Montirungswerkstätte beschäftigt waren, durch Vollendung dieser Arbeit entbehrlich geworden sind.

Diese Entlassungen stehen daher ebensowenig wie die geleisteten Ueberstunden und Nachtschichten in einer Beziehung zu den Locomotivlieferungen für die k. k. Staatsbahnen.

In der 134. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 1. Mai d. J. haben die Herren Abgeordneten Dr. Schlegel, Blöchl und Genossen eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt sei, Verfügung zu treffen, dass die mit 1. Mai d. J. auf der Localbahn Mauthausen-Grein eingeführten Fahrplan-Aenderungen wieder beseitigt werden.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich, dem hohen Hause mitzutheilen, dass die Staatseisenbahnverwaltung Veranlassung getroffen hat, dass die vom 1. Juni d. J. an der von Grein kommende Morgenzug wieder wie vordem bis St. Valentin geführt wird, wo er um 6 Uhr 20 Minuten eintrifft, und dass der nach Grein verkehrende Frühzug wieder wie während der Winterfahrplanperiode um 7 Uhr Früh von St. Valentin abgeht und um 8 Uhr 58 Minuten Früh in Grein eintrifft.

Durch diese Anordnung erscheint dem in der Interpellation ausgedrückten, übrigens auch von anderer Seite kundgegebenen Wunsche Rechnung getragen.

In der 134. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 1. Mai d. J. haben die Herren Abgeordneten Dobernig, Tscharre und Genossen eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt wäre, die im Bezirke der Staatsbahndirection Innsbruck eingeführte Neuerung, nach welcher in Stationen mit Bahnhofrestaurationen Speisekörbchen zu mässigem Preise verabreicht werden, im Interesse der Reisenden zu verallgemeinern.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause mitzutheilen, dass die Verabreichung von Speisekörbchen auch in den wichtigeren, im Bereiche der Staatsbahndirection Wien gelegenen Stationen eingeführt ist und dass die Verallgemeinerung dieser Einrichtung auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen — soweit ein Bedürfniss hiefür besteht — zufolge der vom Eisenbahnministerium im Gegenstande getroffenen Verfügungen angestrebt wird.

Auch habe ich Anlass genommen, diese Einrichtung den Verwaltungen der grösseren Privatbahnen zur Nachahmung zu empfehlen.

In der 134. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 1. Mai 1902 haben die Herren Abgeordneten Dobernig, Tscharre, Walz und Genossen eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt sei, die Wiedereinführung der Speisewagen auf der Theilstrecke Leoben—Pontafel der k. k. österreichischen Staatsbahnen zu verfügen und zu veranlassen, dass die geplante Erweiterung des Bahnhofes in St. Michael ehestens in Angriff genommen werde.

Ich beehre mich diese Interpellation wie folgt zu beantworten:

In den Tagesschnellzügen Wien Südbahnhof—Leoben—Pontafel—Venedig wurden bis zum Sommer 1897 Speisewagen geführt, weil den Passagieren dieser Züge keine genügenden Aufenthalte zur Einnahme einer Mittagsmahlzeit in den Bahnhofrestaurationen geboten werden konnten.

Vom 1. October 1897 erhielten jedoch diese Züge in der Mittagszeit in der Richtung nach Venedig in der Station St. Michael und in der Gegenrichtung in der Station Glandorf ausreichend lange Aufenthalte.

Infolgedessen konnte die Mitführung des etwa 30 Tonnen schweren Speisewagens aus betriebsökonomischen Gründen eingestellt und hiefür die in so zahlreichen Kundgebungen öffentlicher Körperschaften, darunter auch des Staatseisenbahnrathes, befürwortete Einführung der dritten Wagenclasse bei den genannten Schnellzügen, welche früher nur die erste und zweite Wagenclasse führten, mit 1. Mai 1899 verfügt werden.

Der Wiedereinführung des Speisewagendienstes bei den Tagesschnellzügen Leoben—Pontafel stehen insofern finanzielle Bedenken entgegen, als durch die Mitführung des Speisewagens häufig die Verwendung von Vorspannslocomotiven in den Bergstrecken erforderlich werden würde und hiedurch die Zugförderungskosten erheblich steigen würden.

Die Wiedereinrichtung dieses Dienstes könnte daher bei constatirtem Bedürfnisse und zu gewärtigender Rentabilität erst in jenem Zeitpunkte in Erwägung gezogen werden, in welchem eine genügende Anzahl von leistungsfähigeren Locomotiven für die mehrfach genannten Schnellzüge zur Verfügung stehen wird.

Was die Erweiterung des Bahnhofes St. Michael anbelangt, so sind seitens der Staatseisenbahn-Verwaltung bereits Verfügungen für die entsprechende Ausgestaltung der Geleiseanlagen und die angemessene Erweiterung des Aufnahmsgebäudes auf diesem Bahnhofe getroffen worden, und werde ich nicht ermangeln, auf die möglichst beschleunigte Ausführung dieser Bauarbeiten Einfluss zu nehmen.

Auch habe ich bereits Sorge getragen, dass die von den Herren Interpellanten als mangelhaft bezeichnete Verpflegung in der genannten Station eingehend überwacht und gegebenenfalls wirksame Abhilfe geschaffen werde.

In der 138. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. Mai 1902 haben die Herren Abgeordneten Houlanský, Loula und Genossen eine Interpellation, entbaltend eine Beschwerde über den Zustand der Personenwagen auf der Strecke Ražitz—Tabor—Iglau, an mich gerichtet.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause mitzutheilen, dass die commissionelle Untersuchung der auf der erwähnten Strecke in Verkehr stehenden Personenwagen ergeben hat, dass allerdings ein Theil dieser Wagen einer älteren Type angehört, dass jedoch diese Wagen in Bezug auf ihren betriebsfähigen Zustand den Anforderungen vollauf genügen.

Es wäre umso unökonomischer, diese Wagen nur deshalb nicht benützen zu wollen, weil die neu zur Einlieferung gelangenden Wagen bequemer sind und dem Auge gefälliger erscheinen, als von der erwähnten älteren Type auf den verschiedenen Linien der k. k. Staatsbahnen noch immer 1750 Stück im Verkehre stehen.

Ich habe übrigens Veranlassung getroffen, dass bei der Vertheilung der neuen Wagen auf die Bedürfnisse der Strecke Ražitz—Tabor—Iglau nach Thunlichkeit Bedacht genommen werde.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Varianten-project für die Strecke km 0·0/1 der Linie Nr. 65 [der Concessionsurkunde] in der Gumpendorferstrasse.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegte Varianten-project km 0·0/1 der Linie Nr. 65 (der Concessionsurkunde) der Wiener elektrischen Strassenbahnen in der Gumpendorferstrasse zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 18.323.]

Localbahn Wlaschim-Unterkralowitz. (Erweiterung der Station Wlaschim aus Anlass der Einmündung der Localbahn.) Das von der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag vorgelegte Project der Erweiterungsbauten in der Station Wlaschim der Localbahn Beneschau-Wlaschim aus Anlass der Einmündung der Localbahn Wlaschim-Unterkralowitz wurde unter Ausscheidung der in das Project einbezogenen Nivellettehebung in km 0·200/0·420 der Localbahn Wlaschim-Unterkralowitz zur Ausführung genehmigt. [E.-B.-D. 4722.]

Bahn niederer Ordnung mit elektrischem Betriebe von Kaltern auf den Mendelpass (Mendelbahn). (Ergebniss der politischen Begehung der ganzen Projectslinie, sowie der Varianten km 1·0/1 und 1·2/5 der Adhäsions- und der Reststrecke km 0·4—2·2 der Seilbahnstrecke: Bauconsensertheilung.) Auf Grund des von der k. k. Statthalterei in Innsbruck mitgetheilten Ergebnisses der politischen Begehungen der Mendelbahn, sowie der Varianten derselben in km 1·0/1 und 1·2/5, welche in der Zeit vom 3. bis 5. Februar und vom 10. bis 11. April 1902 durchgeführt wurden, hat das k. k. Eisenbahnministerium unterm 4. Juni 1902 dem Verwaltungsrathe der Ueberetscherbahn den Bauconsens für das ganze begangene Project mit dem Vorbehalte ertheilt, dass derselbe erst mit dem Zeitpunkte der Concessionsertheilung in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 18.283.]

Krakauer elektrische Strassenbahnen. (Bauinangriffnahme einiger Linien.) Am 10. Juni 1902 wurde mit den Bauarbeiten der Linien Dluga—Rynek—Zwierzyniecka, Szewka — Dr. Jordan-Park und Dietlowska—Starowistna—Rynek der Krakauer elektrischen Strassenbahnen begonnen. [E.-M.-Z. 27.033.]

Projectirte Eisenbahnlinie Klaus—Steyrling—Selzthal (Pyhrnbahn). (Stationspläne.) Die von der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Windischgarsten vorgelegten Pläne der Stationen Klaus, Steyrling, Dirnbach, Piessling, Windischgarsten, Spital am Pyhrn, Ardning und der Halte- und Verladestelle St. Pankraz-Pichl wurden als entsprechend befunden und zur Ausführung genehmigt. [E.-B.-D. 2385.]

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Bauconsensertheilung.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Bauconsens für die Auflassung der Niveauwegübersetzung in km 150·150 der Bahnlinie Wien—Krakau, Theilstrecke Napagedl—Otrokowitz, und Ersatz desselben durch einen Parallelweg im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 27.625.]

Montanbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Bauconsensertheilung.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Bauconsens für die Umgestaltung und Erweiterung der dem Steinkohlenbergbaue Orlau-Lazy gehörenden Anlagen des Sofienschachtes in der Station Poremba der Montanbahn Michalkowitz-Dombrau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 26.937.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zusammenstellung

der Verspätungen mit denen die Züge mit Personenbeförderung im Monate April 1902 in den Endstationen anlangten.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direction Wien . .	599	15215	960	16774	18	8	.	26	0·2	13	.	9	.	.	.	.	1	3	1
„ Linz . .	190	3176	210	3576	2	15	2	19	0·5	9	2	5	.	3	.	.	.	.	1
„ Innsbruck	360	1990	120	2470	2	16	2	20	0·8	14	.	24	.	.	.	.	.	.	3
„ Villach .	209	1983	2580	4772	3	12	5	20	0·4	15	.	4	.	.	.	.	1	.	.
„ Triest . .	60	884	120	1064	3	5	.	8	0·8	7	.	.	.	.	.	.	1	.	1
„ Pilsen .	180	2330	4312	6822	.	7	11	18	0·3	17	.	15	.	1	.	.	1	1	3
„ Prag . .	215	2623	3507	6345	6	35	9	50	0·8	27	.	22	.	.	.	.	1	.	3
„ Olmütz .	120	1661	3368	5149	1	1	2	4	0·1	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.
„ Krakau .	91	1827	300	2218	4	27	2	33	1·5	13	.	27	4	.	.	.	4	.	4
„ Lemberg	60	1590	390	2040	.	7	.	7	0·3	8	.	1	.	.	.	.	.	.	7
„ Stanislau	120	1332	2975	4427	6	15	.	21	0·5	12	.	8	.	1	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	16	942	664	1622	.	1	.	1	0·1	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft .	180	1171	1110	2461	1	5	1	7	0·3	8	.	11	.	.	.	.	.	.	3
Buschtěhrader Eisenbahn	136	423	1620	2179	5	1	.	6	0·3	1	.	5	.	.	.	.	.	.	.
Eisenbahn Wien-Aspang	.	916	60	976	.	1	1	2	0·2	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	360	.	360	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	760	5162	4961	10883	31	45	2	78	0·7	59	1	39	1	.	.	.	3	.	9
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	70	600	12	682	.	3	.	3	0·4	1	.	1	.	.	.	.	.	1	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn .	.	180	60	240	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	362	5800	150	6312	11	10	.	21	0·3	20	.	14	.	.	.	.	.	.	2
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	706	5602	3690	9998	10	44	1	55	0·6	50	.	16	.	4	.	.	2	1	.
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . .	.	312	38	350	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1007	6580	240	7827	69	43	3	115	1·5	86	11	35	.	2	1	.	1	1	9
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1937	.	1937	.	4	.	4	0·2	4	.	.	.	.	.	.	.	.	1
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	540	.	540	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Ybbsthalbahn. Errichtung der Personen-Haltestelle „Oisberg".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Ansuchen der Gemeinde Hollenstein a. d. Ybbs die Errichtung einer Personen-Haltestelle zwischen der Station Gross-Hollenstein und der Haltestelle Blamau in km 28·883 der Ybbsthalbahn mit der Benennung „Oisberg" principiell genehmigt und das von der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien vorgelegte Project an die k. k. Statthalterei in Wien zur Amtshandlung mit der Ermächtigung geleitet, im Falle eines anstandslosen Commissionsergebnisses den Bauconsens, eventuell ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 23.018/19.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Umbenennung des Rangirbahnhofes im linkselbischen Freihafengebiet in „Hamburg Süd".) Der an der Hamburgischen Quai- und Hafenbahn im linkselbischen Freihafengebiet gelegene Rangirbahnhof, welcher bisher „Niedernfelde", „Südbahnhof", „Quai links" oder „linkselbisches Freihafengebiet" bezeichnet wurde, erhält ab 1. Juli die Bezeichnung „Hamburg Süd". Da die Sendungen von den öffentlichen Quais und Geleiseanschlüssen des linkselbischen Freihafengebietes in Hamburg Süd abgefertigt werden, so wird die Güterabfertigungsstelle die Versandtstation in den Frachtkarten an Stelle der früheren Bezeichnung „Hamburg l. F." künftig mit „Hamburg Süd" mit dem Zusatz (B) oder (H) bezeichnen, im Uebrigen die Kartirung wie bisher für die Tarifstationen Hamburg B oder H vornehmen. In den Frachtkarten über Wagenladungen, welche nach der Frachtbriefvorschrift für das linkselbische Freihafengebiet bestimmt sind, ist die Empfangsstation Hamburg Süd vorzuschreiben und dementsprechend auch die Bezettelung der Wagen vorzunehmen. Die sonstigen Vorschriften, welche bei Abfertigung der Sendungen nach dem linkselbischen Freihafengebiet beachtet werden müssen, werden hiedurch nicht geändert.

Preussen. (Elektrische Strassenbahn Barmen-Elberfeld: Aus dem Geschäftsberichte für 1901.) Das Betriebsjahr 1901 wurde wie der Geschäftsbericht der obigen Strassenbahn mittheilt, ungünstig beeinflusst durch die infolge des allgemeinen wirthschaftlichen Niederganges eingetretene Verkehrsverminderung, den Wettbewerb der Schwebebahn Elberfeld-Vohwinkel und die fortgesetzten Betriebsstörungen, die der Canalbau in Barmen und Elberfeld mit sich brachte. Die Fahrleistungen wurden von Juni ab und dann weiter im September und November verringert. Mit der Besserung der wirthschaftlichen Verhältnisse hofft die Verwaltung, dass auch die Einnahmen wieder steigen werden, und dass die bisher alljährlich beobachtete Verkehrszunahme auch bezüglich des Wettbewerbes ausgleichend wirken wird. Vereinnahmt wurden aus dem Betrieb Mk. 1,132.943 (1900 Mk. 1,285.202), hingegen erforderten die Betriebsausgaben Mk. 728.597 (1900 Mk. 739.014) und machen 65·28 pCt. (1900 58·01 pCt.) der ersteren aus. Zu den Betriebseinnahmen treten noch Mk. 10.406 (1900 Mk. 12.748) aus Zinsen, Mk. 7088 (1900 Mk. 7522) Vortrag aus dem Vorjahr und Mk. 5000 (1900 Mk. 7379) Gewinn aus dem Betrieb der Strasseubahn der Stadt Elberfeld (Nord-, Süd- und Rundbahn). Die Ausgaben vermehren sich noch um Mk. 134.960 (1900 Mk. 134.880) Anleihedienst, Mk. 44.640 (1900 Mk. 50.985) Abgabe an die Städte Barmen und Elberfeld, so dass ein Gewinn von Mk. 247.240 (1900 Mk. 388.023) verblieb. Hievon erhält der Erneuerungsbestand Mk. 85.000 (1900 Mk. 70.000), der Actientilgungsbestand Mk. 8250 (wie im Jahre 1900), der Tilgungsbestand II Mk. 3000 (wie im Jahre 1900), die Rücklage Mk. 7195 (1900 Mk. 9962); die Dividende von 9 pCt. (1900 12·5 pCt.) erfordert Mk. 112.500, der Aufsichtsrath erhält Mk. 10.000 (1900 Mk. 10.143), ferner werden den Genussscheinen Mk. 12.841 (1900 Mk. 23.329) zugewendet und Mk. 8454 auf neue Rechnung vorgetragen. Dem Erneuerungsbestand wurden für Streckenbauten u. s. w. Mark 166.980 (1900 Mk. 161.316) entnommen, darunter Mk. 13.031 (1900 Mk. 10.071) Unkosten während der Canalbauten. Der Erneuerungsbestand enthielt am Schlusse des verflossenen Jahres noch Mk. 250.105 (1900 Mk. 247.086). Die Erneuerung der aus dem Pferdebahnbetrieb stammenden Geleise wird voraussichtlich Ende des Jahres 1903 durchgeführt sein. Die vorhandene Geleiselänge beträgt im Ganzen 24.703 m (1900 24.041 m), die laufende Betriebstrecke 11.643 m (1900 11.705 m). Befördert wurden 12,261.477 (1900 13,812.515) Personen, die gefahrenen Wagenkilometer betragen 3,615.613 (1900 3,932.892). An Betriebsmitteln sind unverändert vorhanden 66 Motorwagen, 57 gegeschlossene und 45 offene Beiwagen, die mit Mk. 850.742 (wie im Jahre 1900) im Buchwerthe stehen. Der Stromverbrauch betrug 1,260.117 (1900 1,309.592) Kilowattstunden.

Preussen. (Erlass, betreffend die Aufstellung ambulanter Buffets auf den Bahnsteigen.) Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat in einem Erlasse die kgl. Eisenbahn-Directionen aufgefordert, für die vorübergehende Aufstellung von Tischen mit Erfrischungen auf den Bahnsteigen, wo dies mit Rücksicht auf den kurzen Zugaufenthalt im Interesse des reisenden Publicums besonders erwünscht und ohne Beeinträchtigung der Betriebsinteressen angängig ist, namentlich in der heissen Jahreszeit im weiteren Umfange Sorge zu tragen und zur Erleichterung der Abfertigung der Reisenden zu veranlassen, dass die Preise für Speisen und Getränke auf sichtbaren Tafeln angezeigt werden.

— (Die Privateisenbahnen und ihre Angestellten: Wohlfahrtsbestimmungen.) Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Eisenbahncommissäre angewiesen, darauf zu sehen, dass die Privateisenbahn-Unternehmer ihren Arbeitern und deren Angehörigen für den Fall der Erwerbsunfähigkeit oder des Todes thunlichst nach dem Vorbilde der Staatseisenbahn-Verwaltung eine über die gesetzliche Invalidenversicherung hinausgehende besondere Fürsorge durch Gewährung von Zuschüssen zu den Invalidenrenten und von Witwen- und Waisengeld zuwenden.

— (Kgl. preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Stettin: Eröffnung der Haltestelle Pastitz für den Wagenladungs-Güterverkehr.) Am 15. Juni ist die an der Bahnstrecke Bergen a. Rh.—Lauterbach zwischen den Stationen Bergen a. Rh. und Putbus gelegene, bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehre dienende Haltestelle Pastitz nunmehr auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern eröffnet worden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf Weiteres ausgeschlossen.

— (Directionsbezirk Breslau: Eröffnung der Neubaustrecke Petersdorf im Riesengebirge—Schreiberhau.) Am 25. Juni voraussichtlich wird — nach einer Mittheilung der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau — die 15·09 km lange, normalspurig gebaute, mit Dampfkraft betriebene Nebenbahn Petersdorf im Riesengebirge—Schreiberhau dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Die neue Strecke, welche in der Station Petersdorf i. R. an die Strecke Hirschberg—Petersdorf anschliesst, dient zunächst dem Personen- und Stückgüterverkehre. Die an der Strecke liegende Station Seiffershau ist Kreuzungsstation ohne öffentlichen Verkehr. Die Haltestellen Nieder-Schreiberhau und Mittel-Schreiberhau, dann Schreiberhau Bahnhof III. Classe sind zur Abfertigung von Personen, Leichen, Kleinvieh in Stücken und Stückgütern befugt. Die Strecke untersteht der Betriebsinspection Hirschberg, Maschinen- und Verkehrsinspection Görlitz, Werkstätteninspection Laubern. Der zulässige grösste Radstand der neuen Strecke beträgt 6 m, der Raddruck 7 t, kleinster Bogenhalbmesser ist 200 m, grösste Steigung 1 : 40.

— (Neue Schnellzugs-Locomotiven.) Wie der „N. Fr. Pr." aus Berlin geschrieben wird, hat die preussische Eisenbahnverwaltung neuerdings zwei Locomotiven besonderer Construction bestellt, mit welchen Versuche angestellt werden sollen, die Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge auf 130 km gegenüber der jetzigen höchsten Geschwindigkeit von 90 km in der Stunde zu bringen. Die Versuche werden natürlich auf solchen Strecken stattfinden, bei welchen der schwerere Oberbau durchgeführt ist. Der neue Locomotiv-Typus soll — einem weiteren Berichte aus Berlin zufolge — auch bei den Schnellzügen mit jetziger Fahrgeschwindigkeit verwendet werden. Die Mehrkosten sollen dabei durch die vergrösserte Zahl der zu befördernden Wagen und den Fortfall der Vorspannlocomotiven aufgehoben werden.

Preussen und Hessen. (Kgl. preussische und grossherzogl. hessische Eisenbahn-Direction Mainz: Stationsnamenänderung.) Die an der Bahnstrecke Ringerbruch—Neunkirchen gelegene Station Münster a. St. führt ab 31. Mai die amtliche Bezeichnung „Bad Münster a. St."

Bayern. (Der projectirte neue Anschluss der bayerischen an die Tiroler Bahnen im bayerischen Landtage.) Den „Hamb. Nachr." wird aus München Folgendes geschrieben: Die bayerischen Bahnen besitzen nur durch die einzige Verbindung über Kufstein einen Anschluss an die Tiroler Bahnen und damit auch an den Süden; die anderen Eisenbahnlinien nach Tölz, Kochel und Garmisch sind ohne Verbindung mit Oesterreich und haben

deshalb nur eine locale Bedeutung. Seitens dieser Gemeinden sind an den diesmaligen Landtag Petitionen gerichtet worden, um eine Verbindung mit den österreichischen Linien anzustreben. Bei Besprechung dieser Petitionen im Landtage erklärte der Regierungsvertreter: für den Durchgangsverkehr käme nur eine Tunnelirung des Wettersteingebirges in Betracht, und zwar von der Richtung der Partnachklam mit der Ausmündung bei Flaurling in Tirol; die Kürzung würde in der Richtung gegen Innsbruck, sowie Landeck sich geltend machen (statt Scharnitz- und Fernbahn), es wäre damit Innsbruck und Vintschgau gedient. Dieser Wettersteintunnel würde aber 20 km lang sein, länger als der Gotthard- und Simplontunnel; die Kosten wären natürlich sehr gross und müssten zum Theil von Bayern, zum Theil von Oesterreich getragen werden, nachdem je etwa die Hälfte des Tunnels auf jedes Staatsgebiet treffen würde. Selbstverständlich müsste Oesterreich mit dem Projecte einverstanden sein. Bei den ausserordentlich hohen Kosten für den Tunnel durch das Wettersteingebirge, ungefähr 32 Millionen Mark, ist vorerst an eine Ausführung dieses Projectes kaum zu denken.

Bayern. (Kohlenabschlüsse der Bayerischen Staatseisenbahnen.) Dem „Eisenbahnblatt" zufolge schlossen die Bayerischen Staatseisenbahnen neben den bereits früher gemeldeten 10.000 Waggons Kladnoer Steinkohle, 8000 Waggons Pilsner Steinkohle und 6700 Waggons Brüx-Ossegger Braunkohle, letztere für drei Jahre, ab.

Hessen. (Annahme des Staatsvertrages, betreffend die Main-Neckarbahn.) Die zweite Kammer lehnte den Antrag Schmidt und Genossen, die Berathung des Main-Neckar-Vertrages zu verschieben und die Regierung zu ersuchen, zum Zwecke der Revision des Vertrages vom Jahre 1896 mit der preussischen Regierung in Verbindung zu treten, mit 29 gegen 20 Stimmen ab. Darauf wurde der Staatsvertrag, betreffend die Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckarbahn, mit 31 gegen 17 Stimmen angenommen.

Baden. (Grossh. Badische Staatseisenbahnen: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Wasenweiler.) Ab 1. Juni ist die Station Wasenweiler, welche bisher nur für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet war, nunmehr für den gesammten Güterverkehr eröffnet worden.

Sachsen. (Bevorstehende Eröffnung der Staatseisenbahnlinie von Chemnitz nach Wechselburg [Chemnitzthalbahn].) Am 1. Juli wird voraussichtlich die Staatseisenbahnlinie von Chemnitz nach Wechselburg (Chemnitzthalbahn) eröffnet werden. Die neue 27·2 km lange Bahn erschliesst ein sehr industriereiches Thal und bringt für Chemnitz den Anschluss nach der Muldenthalbahn. An der neuen Strecke liegen folgende Stationen: Glösa, Heinersdorf, Unterwittgensdorf, Auerswalde, Markersdorf-Taura, Schweizertbal-Diettensdorf, Mohsdorf, Stein-Chemnitzthal und Göritzbain.

Württemberg. (Kgl. württembergische Staatseisenbahnen: Eröffnung des Haltepunktes Aufhausen für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr.) Am 27. Mai ist der an der Bahnlinie Aulen-Nördlingen zwischen den Stationen Röttingen und Bopfingen neu errichtete Haltepunkt Aufhausen bei Bopfingen für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet worden.

— (Eröffnung des Localzugs-Haltepunktes Kälberbach für den Personenverkehr.) Am 31. Mai ist der an der Bahnstrecke Crilsheim—Mergentheim zwischen den Stationen Blaufelden-Schrozberg neu errichtete Localzugs-Haltepunkt Kälberbach für den Personenverkehr eröffnet worden.

Russland. (Neue Bestimmungen über die zollamtliche Abfertigung des Reisegepäcks im Verkehr nach Russland.) Ueber die zollamtliche Abfertigung des Reisegepäcks im Verkehre nach Russland sind neuerdings folgende Bestimmungen erlassen worden:

1. Die russischen Eisenbahnzollämter nehmen beim Eintreffen der Personenzüge aus dem Auslande zunächst die Besichtigung des Gepäcks und der Sachen derjenigen Reisenden vor, die sich nach Orten begeben, in denen keine Zollämter bestehen.

2. Falls die Besichtigung des Gepäcks derjenigen Reisenden, die sich nach Orten begeben, in denen Binnenzollämter bestehen (z. B. Baku, Charkow, Libau, Moskau, Narwa — nur über Wirballen — Nikolajew, Noworossisk, Odessa, Petrowsk, Reva, Riga — nur über Wirballen — Alexandrowo und Sosnowice — Rostow a. Don, Ssewastopol, St. Petersburg, Taganrog, Tiflis und Warschau), bis zum Abgang des Zuges nicht beendet werden kann und der Reisende nicht bis zum nächsten Zuge zurückbleiben will, auch nicht damit einverstanden ist, dass die Zollrevision ohne seine Anwesenheit stattfindet, so wird das Gepäck in den Zollämtern derjenigen Orte zollämtlich besichtigt, wohin die Eigenthümer reisen. Dahin werden auch die Gepäckstücke abgesendet unter Berücksichtigung der Bestimmungen über die Beförderung unverzollter Gegenstände auf den Eisenbahnen aus dem einen in ein anderes Zollamt.

3. Auf Verlangen des Reisenden kann sein Gepäck, das auf einem Binnenzollamte abgefertigt worden ist, ohne in letzteres übergeführt zu werden, unmittelbar auf dem Ankunftsbahnhof durch besonders dahin zu entsendete Zollbeamte besichtigt werden. In diesem Falle sind daselbst auch die Zollgebühren, soweit sie zu erheben sind, von dem Reisenden zu entrichten. Die einer Besichtigung auf dem Ankunftsbahnhofe unterliegenden Gepäcksstücke werden von den Grenzstationen stets mit demselben Zuge befördert, in dem der Eigenthümer reist.

4. In den Fällen des Absatzes 3 theilt das Grenzzollamt dem Binnenzollamte die Anzahl und Art der Verpackung der Colli, sowie die Nummer des Zuges, in dem sich das Gepäck befindet, telegraphisch mit. Das Binnenzollamt beordert daraufhin einen Zollbeamten zur Ankunftszeit des Zuges auf den Bahnhof.

5. Der beorderte Zollbeamte beginnt mit der Besichtigung sofort nach Vorzeigung des Gepäckscheines. Erscheint der Reisende nicht zur Besichtigung seines Gepäcks oder weist er den Gepäckschein nicht vor, so werden die Gepäckstücke in das Binnenzollamt befördert, wo die Besichtigung in der vorgeschriebenen Weise stattfindet.

6. Das Reisegepäck wird auf dem Bahnhofe auf Grund mündlicher Declaration besichtigt. Die Erhebung der Zollgebühr und die Verabfolgung der Zollquittung erfolgt nach den hiefür getroffenen allgemeinen Bestimmungen. [„Dresdner Journal."]

Russland und Serbien. (Directer Eisenbahn-Schiffsverkehr zwischen beiden Staaten.) Wie der „Tr. Ztg." aus Odessa berichtet wird, bestätigte das russische Finanzministerium im Einvernehmen mit dem Communicationsministerium die Convention, welche seitens der russischen Eisenbahnen und der serbischen Dampfschiffahrt über den directen Eisenbahn-Seeverkehr zwischen Russland und Serbien geschlossen worden ist. Gemäss dieser Convention wird der Frachtentransport bis Odessa von den russischen Bahnen, von Odessa bis Kladova von der russischen Donau-Dampfschiffahrt und von Kladova nach dem Bestimmungsorte von der serbischen Donau-Dampfschiffahrt, resp. den serbischen Eisenbahnen besorgt werden.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro Mai 1902.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	1914·06	2418·29	2328·86	2003·49
Roggen	1612·15	409·—	508·90	1512·25
Gerste	2456·49	204·—	1217·93	1442·56
Hafer	465·03	543·—	823·20	184·83
Mais	585·34	1424·30	583·84	1425·80
Mehl	1440 36	1045·68	1157·90	1328·14
Wein	5300·55	668·38	507·91	5461·02
Verschiedene . . .	2063·47	1269·05	1472·58	1859·94
Zusammen .	15837·45	7981·70	8601·12	15218·03
Versicherungswerth K	604.400	149.700	148.800	605.300

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	25	4	3	26
Versicherungswerth K	199.535	13.800	32.345	180.990
Abgesondert übertragene Warrants Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . K	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Praterquai.

Monat Mai 1902.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Mai 1902	Eingelagert vom ersten bis letzten Mai	Ausgelagert vom ersten bis letzten Mai	Stand am letzten Mai 1902
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	36.654	29.910	16.110	50.454
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	3.817	—	1.420	2.397
Hafer	22.455	30	9.459	13.026
Roggen	8.035	3.980	3.668	8.347
Mais	1.444	25.206	1.105	25.545
Diverse	126	518	9	635
Reps	359	176	347	188
Gerste	418	—	102	316
Assecuranzwerth . . K	570.810	369.710	262.810	677.710

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Mai 1902	Ansgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Mai	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Mai	Stand am letzten Mai 1902
Lagerscheine:				
Stück	2	—	2	—
Versicherungswerth . K	65.000	—	65.000	—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Mai 1902				Mai 1901			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Metercentner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	182.726	216.585	227.134	172.177	233.224	222.887	228.629	227.482
Darunter:								
Weizen	10.190	10.975	18.580	2.585	77.704	39.789	43.986	73.507
Roggen	38.928	13.305	22.680	29.553	55.849	20.245	33.676	42.418
Gerste	12.941	2.907	7.792	8.056	18.267	2.983	9.979	11.271
Hafer	68.627	30.465	51.828	47.264	24.856	31.215	26.755	29.316
Mais	6.123	147.948	112.305	41.766	9.439	114.804	99.743	24.500
Hirse	6.361	1.446	884	6.923	5.021	3.668	161	8.528
Bohnen	4.450	739	797	4.392	2.925	649	1.166	2.408
Erbsen	560	5	242	323	464	300	141	623
Malz	335	205	134	406	620	98	156	562
Reps	469	—	80	389	106	24	28	102
Hanfsamen	603	426	343	686	171	1.030	169	1.032
Wicken	2.002	225	154	2.073	330	1.455	1.135	650
Mehl	1.896	450	1.217	1.129	7.955	1.273	3.922	5.306
Kleie	1.755	1.026	1.076	1.705	1.125	699	550	1.274
	155.240	210.122	218.112	147.250	204.832	218.232	221.567	201.497
Spiritus	4.728	—	—	4.728	8.445	—	—	8.445
Zucker	6.473	406	1.788	5.091	4.211	100	775	3.536
Wein	2.492	274	534	2.232	2.465	216	775	1.906
Oele und Fette	665	212	129	748	664	315	257	722
Sonstige Waaren	13.128	5.571	6.571	12.128	12.607	4.024	5.255	11.376
Mittlere Tagesbewegung	18.488 Metercentner				18.061 Metercentner			
Versicherungswerth . . . K	3,304.630	987.450	1,347.920	2,944.160	4,384.640	1,460.000	1,641.350	4,203.290

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ansgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ansgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	45	9	22	32	86	19	22	83
Versicherungswerth . . K	568.550·—	230.000·—	316.000·—	482.550·—	798.350·—	126.600·—	184.300·—	740.650·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	2	—	—	2	3	—	—	3
Versicherungswerth . . K	3.400·—	—	—	3.400·—	21.600·—	—	—	21.600·—
Lombardbetrag . . . . K	2.600·—	—	—	2.600·—	14.056·—	—	—	14.056·—

Director gesucht.

Für die Direction einer österreichischen Localbahn-Unternehmung wird zum baldigsten Eintritte ein Director gesucht mit gründlichen Erfahrungen im Verwaltungs- und Betriebsdienste, Kenntnissen des Tarifwesens und mit gründlichen Erfahrungen betreffs Locomotiven und Wagenreparaturen. Die fragliche Bahn wird theilweise mit Dampf, theilweise elektrisch betrieben, sowohl für Personen als auch für Güterverkehr. Reflectanten werden ersucht unter Angabe ihrer Gehaltsansprüche und Einsendung eines ausführlichen Lebenslaufes nebst Photographie und Referenzen

Offerte unter Chiffre „W. T. 4125", zur Weiterbeförderung an **Rudolf Mosse, Wien,** I. Seilerstätte 2, zu senden.

JULIUS PINTSCH

WIEN, IV. Schleifmühlgasse 1.

Fabrik für Gasmesser, Gasapparate und Laternen. 670

Mechanische Werkstätte u. Metallgiesserei

übernimmt den **Bau** und **Betrieb** von **Gasanstalten** für **Steinkohlengas, Leuchtwassergas** System Humphreys & Glasgow (besonders als **Ergänzung** für bestehende **Steinkohlengasanstalten**), **Oelgas** und **Acetylengas.**

Gasbeleuchtungs-Einrichtungen

für **Eisenbahnwaggons, Locomotiven** etc.

= = Gascompressions- und Füllanlagen. = =

Leuchtthurm-Einrichtungen u. Leuchtbojen. Geschweisste Kessel, geschweisste Holzstoffkocher. . . Specialfabrik für Bau v. Laternen aller Art.

Ausschliesslicher . . . . Licenzträger für **Deutschland** und . . **Oesterreich-Ungarn** . . . . . der . . . . .

Slavianoff-Benardos'schen Patente für elektr. Giess- und . . . . . Schweissverfahren.

Wiener Wechselstuben-Gesellschaft

KAPUN, HANAKAMP & Co.

Wien, I. Kärnthnerstrasse 18

Eingang: Neuer Markt 3, Halbstock. 661

Coulantester Ein- nnd Verkauf aller Gattungen Werthpapiere, Münzen und Valuten.

Besorgnng von Capitalsanlagen, Heiratscautionen, Vinculirungen, solideste Ausführung von Börseaufträgen, provisionsfreie Einlösung von Coupons, Revisionen, Evidenzhaltung von verlosbaren Werthpapieren, Depotverwahrung und -Verwaltung. Lose auf Raten. Promesseu. Commissionsweise Versichernng von verlosbaren Werthpapieren gegen Coursverlust. Belehnung von Werthpapieren. Annahme von Baareinlagen zur conto-correntmässigen Verzinsung.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco

Moritz **TILLER** & Co. k. k. Hoflieferanten

Firma-Inhaber M. Tiller — J. Toffler 659

WIEN, VII. Mariahilferstrasse 22.

Coursbuch für die Beförderung von Vieh und Fleisch auf den österr. Eisenbahnen.

Dasselbe erscheint im **Mai** und **Octoher** jeden Jahres und ist mit Rücksicht auf Inhalt und Anordnung ein äusserst willkommenes Nachschlagehuch für den Gebrauch der Viehverfrächter und sonstiger Interessenten, sowie der Eisenhahnorgane. Zu beziehen durch die

Administration

Otto Maass' Söhne, Wien

I. Wallfischgasse 10

zum Preise von K 1·— und bei Postbezng zum Preise von K 1·20 per Ausgabe.

„COURIER"

Internationales Reise- und Fahrkarten-Bureau

NAGEL & WORTMANN 663

Fahrkarten-Stadtbureau der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwesthahn

FAHRKARTENBUREAU der k. k. priv. Südhahn-Gesellschaft.

WIEN, I. Operngasse 6. — **ABBAZIA,** Südbahn Hotel Stefanie.

Das

k. k. Versteigerungs-Amt

WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17

übernimmt: Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen, Partiewaaren, Gegenstände jeder Art, wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**

Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 680

Liman & Petzold
WIEN III,
Matthäusgasse 8.

Im Nu entfernt den Rost

„Antoxin". Erspart 5/6 Arbeitszeit und eine Menge Putzwolle.

„Rostschutzöl" schützt jeden Gegenstand vor Rost unter allen Verhältnissen. 655

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ueberfuhrtarif für die Bahnhöfe in Reichenberg.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1902 tritt ein Tarif für die Ueberführung von Gütern zwischen Reichenberg Aussig-Teplitzer Eisenbahn Uebergang einerseits und Reichenberg Sächsische Staatsbahnen oder Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn Uebergang andererseits in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen erhältlich.

Wien, am 18. Juni 1902. [549]

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn
auch namens der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Eröffnung der Lade- und Verrechnungsstelle „Schreckenstein-Schichtwerke".

Am 1. Juli 1902 wird in der mit unserer Station Schreckenstein in directer Schienenverbindung stehenden Fabrik des Herrn Georg Schicht eine Lade- und Verrechnungsstelle für Frachtgüter mit der Bezeichnung „Schreckenstein-Schichtwerke" eröffnet werden.

Diese Dienststelle wird lediglich für die Güter-Auf- und Abgabe der bezeichneten Fabrik dienen und als selbstständige Frachtgüter-Auf- und Abgabestelle für sämmtliche in- und ausländische Verkehre fungiren.

Wien, am 20. Juni 1902. [550]

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Sächsische Staatsbahnen.

Einführung directer Rückfahrkarten und Gepäckfrachtsätze von Posen nach Karlsbad B. E. B.

Mit 1. Juni 1902 gelangten directe Rückfahrkarten und Gepäckfrachtsätze von Posen nach Karlsbad B.E.B. über Berlin—Röderau / od. Elsterwerda—Kötschenbroda—Dresden—Bodenbach—Aussig zur Einführung.

Wien, am 18. Juni 1902. [551]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. via Korneuburg.

Berichtigung des Tarif-Nachtrages I.

In dem vom 1. Juli 1902 giltigen Nachtrag I zum Tarif für den oben genannten Verkehr soll es auf der Titelseite richtig heissen: Nachtrag I zu dem ab 1. März 1902 giltigen Tarif etc.

Wien, am 21. Juni 1902. [552]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Gebühr für das Zustreifen von Zollgütern von der Station Freiwaldau-Gräfenberg zum k. k. Nebenzollamte I. Classe in Freiwaldau und umgekehrt.

Für das von den k. k. österr. Staatsbahnen besorgte Zustreifen der in der Station Freiwaldau-Gräfenberg anlangenden Zollgüter in Stückgutmengen zu dem k. k. Nebenzollamte I. Classe in Freiwaldau gelangt mit sofortiger Giltigkeit eine Zustreifgebühr von 20 h für je angefangene 100 kg Eilgut oder Frachtgut zur Einführung. Wird das Gut nach erfolgter zollämtlicher Abfertigung nach dem Bahnhofe zurückgeführt, so wird für diese Leistung die gleiche Gebühr eingehoben.

Wien, am 16. Juni 1902. [553]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Güter-Auf- und Abgabe in St. Pölten (k. k. Stb.) im Verkehre mit der schmalspurigen Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank.

In der Station St. Pölten (k.k.Stb.) können auch Gütersendungen nach und von Stationen der schmalspurigen Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank zur Auf- bezw. Abgabe gelangen.

Ausser den für den Transport auf der Localbahn zu entrichtenden Gebühren gelangen die nach der Gebührenberechnungstabelle im Abschnitte A des Heftes I des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen für 10 km entfallenden Frachtsätze zur Berechnung.

Die dementsprechende Ergänzung der im vorbezeichneten Tarifabschnitte unter IX enthaltenen „besonderen Bestimmungen" für „St. Pölten" wird gelegentlich der Herausgabe eines Tarifnachtrages durchgeführt werden.

Wien, am 19. Juni 1902. [554]

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen, ungarischen und rumänischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen andererseits, ferner für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den rumänischen Eisenbahnen andererseits.

Einführung eines Nachtrages III zum Tarife, Theil I, Abtheilung A..

Mit Giltigkeit vom 1. August 1902 tritt ein Nachtrag III zu dem vom 10. October 1901 giltigen Tarif, Theil I, Abtheilung A, für den in der Ueberschrift genannten Verkehr in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen, bezw. Ergänzungen der Anlage 1 (Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände).

Wien, am 21. Juni 1902. [555]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Internationale Geflügel- und Kaninchenausstellung in Berndorf. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände und Thiere.) Anlässlich der in der Zeit vom 18. bis 19. Mai 1902 in Berndorf stattfindenden grossen internationalen Geflügel- und Kaninchenausstellung finden für die Beförderung der hiezu bestimmten Gegenstände und Thiere auf den österreichischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, für welche der Tariftheil I giltig ist, die im gemeinsamen Tariftheile I, Abth. B, Abschnitt C IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Landwirthschaftliche Industrie- und Gewerbeausstellung in Wischau. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände und Thiere) Anlässlich der in der Zeit vom 27. Juli bis 24. August 1902 in Wischau stattfindenden Landwirthschaftlichen Industrie- und Gewerbeausstellung finden für die Beförderung der hiezu bestimmten Gegenstände und Thiere auf den in Mähren, Schlesien, Böhmen und Niederösterreich gelegenen Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen und Privatbahnen, für welche der Tariftheil I giltig ist, die im gemeinsamen Tariftheile I, Abth. B, Abschnitt C IX und X, vorgeschriebenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

General-Gütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen. Ausgabe 1901. (Nachtrag XVII hiezu.) Dieser mit 1. Juni 1902 zur Einführung gelangte Nachtrag enthält alle mit gleichem Tage auf den k. k. österr. Staatsbahnen in Wirksamkeit tretenden neuen Tarife, sowie die zu den bestehenden Tarifen ausgegebenen Nachträge. Diese letzteren sind theils mit Ersatzseiten, theils mittelst den zu den einzelnen Abtheilungen des General-Gütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern zur Durchführung gelangt.

Ausland.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. (Tarifnachtrag II zum Heft 1.) Im obgenannten Güterverkehre wurde am 1. Juni 1902 der Nachtrag II zum Tarifheft 1 eingeführt. Er enthält im Wesentlichen Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, sowie der Ausnahmetarife und ist durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erlangen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Tarifheft Nr. 7.) Am 1. Juni 1902 kam für den Güterverkehr zwischen Stationen der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen und den Badischen Uferstationen des Bodensees einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken andererseits ein neues Tarifheft mit der Nummer 7 zur Einführung. Durch das neue Heft wird das bisherige Tarifheft 7 vom 1. Juni 1899 nebst Nachträgen aufgehoben. Nur für den Verkehr mit den Stationen der Kaiserstuhlbahn und der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn bleibt das Tarifheft vom 1. Juni 1899 noch in Geltung. Hiefür und für den Verkehr mit den Stationen der Bregthalbahn wird ein besonderes Tarifheft, betreffend den Verkehr mit den Stationen der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft, ausgegeben. Sendungen nach und von der Bregthalbahn werden bis auf Weiteres zu den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Hüfingen im neuen Tarifheft 7, erhöht um die Mehrentfernung bis zu den Stationen der Bregthalbahn, abgefertigt. Ueber die Höhe der Anstossbeträge ertheilen die Stationen Auskunft.

Das neue Tarifheft weist neben zum Theil namhaften Ermässigungen der Tarifentfernungen und Frachtsätze in vereinzelten Fällen auch Erhöhungen der Entfernungen auf. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Juli 1902 in Kraft.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz etc. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb etc. (Einbeziehung neuer Stationen, Einführung neuer Frachtsätze etc.) Vom 1. Juni 1902 ab wurden die Stationen Friesau-Ebersdorf des Directionsbezirkes Erfurt, Weissig bei Grossenhain der sächsischen und Hammerau und Salzburg der bayerischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz etc. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Juni 1901 als Versandtstationen einbezogen und ferner neue Frachtsätze von den in diesem Ausnahmetarife bereits enthaltenen bayerischen und württembergischen Stationen eingeführt.

Mit dem gleichen Tage wurden die im schlesisch-süddeutschen Gütertarif, Theil II, Heft 1, von Hammerau und Salzburg noch bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 7 aufgehoben.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 1. Jänner 1903 ab giltig.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. (Nachtrag III.) Der Nachtrag III zum Tarife für den obgenannten Güterverkehr über Lindau trat nicht am 1. Juni in Kraft, sondern wird erst an einem späteren, noch besonders bekannt zu machenden Tage zur Einführung gelangen.

Russischer Eisenbahn-Gütertarif. (Ergänzungen und Aenderungen der Güterclassification.) Mit Giltigkeit vom 1./14. Juni a./n. St. 1902 treten nachstehende Ergänzungen und Aenderungen in der Güterclassification des obbezeichneten Tarifes in Kraft:

1. „Holzstoff, trockener, zerkleinert," tarifirt bei Aufgabe: als Stückgut nach der V. Normalclasse, in ganzen Wagenladungen nach der Differentiale Nr. 14.
2. „Doppeltschwefligsaurer Kalk," tarifirt bei Aufgabe: als Stückgut nach der IV. Normalclasse, in ganzen Wagenladungen nach der Differentiale Nr. 6.
3. „Vitriol, weisser (Zinkvitriol)" bei Aufgabe in ganzen Wagenladungen tarifirt nach der Differentiale Nr. 14.
4. „Hausgeflügel, lebendes" bei Aufgabe in mehrbödigen Wagen als Eilgut tarifirt nach den für dasselbe vorgesehenen Frachtguttaxen mit einem 50percentigen Zuschlage. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Frankfurt - Hessisch - Südwestdeutscher Verband. (Tarifnachtrag VI.) Mit sofortiger Giltigkeit ist ein Nachtrag VI zum Tarifheft B I herausgegeben worden, enthaltend Aenderungen der Vorbemerkungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife. Die darin enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für Friedrichsfeld M.N.B. gelten auch für Friedrichsfeld Bad. Bahn.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Rheinisch-Westphälisch-Berlin-Stettin-Ostdeutscher Kohlenverkehr. (Nachtrag V zum Ausnahmetarif 6.) Am 1. Juni 1902 erschien zum Ausnahmetarif 6 vom 20. August 1900 der Nachtrag V, welcher u. A. neue, bezw. anderweite ermässigte Frachtsätze für Kohlen u. s. w. in Einzelsendungen nach den Stationen Greifenberg i. Pomm., Naugard, Plathe, Regenwalde und Treptow a. R. der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn, ferner von den Stationen Duisburg-Hochfeld Nord, Mühlheim a. d. Ruhr, Recklinghausen und Recklinghausen-Bruch, sowie nach verschiedenen Stationen des Directionsbezirkes Stettin enthält.

Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 20 Pfg. zu haben.

Deutsch-Französischer Verband. Verkehr mit und über Elsass-Lothringen. (Ausgabe des Heftes 3 des Theiles II A.) Mit Giltigkeit vom 15. Juni 1902 gelangte Heft 3 des Theiles II A (königl. Bayerische Staatsbahnen) unter gleichzeitiger Aufhebung des Heftes 3 vom 1. April 1901 zur Ausgabe. Dasselbe kann zum Preise von Mk. 1·20 von der Drucksachencontrole der kaiserlichen General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen bezogen werden.

Patent-Anwalt
Ingr. V. MONATH
Telegramm-Adresse: Privileg Wien. — Telephon Nr. 7884.
Wien, I. Jasomirgottstrasse 4.

Specialfabriken
für
Pumpen und Waagen
Grösstes Lager. 669
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1395	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Böhmischen Commercialbahnen	Chamotteziegel, unverpackt, als Frachtgut	Karlsbad (B.E.B.)	Bruch	1. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Tarif, Theil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1901	Heller 58	Heller 54	4 Heller	Im Kartirungswege		
					Eichwald				79	75				
					Klostergrab				67	63				
					Kosten				62	58				
					Oberleutensdorf				57	53				
					Ossegg				58	54				
					Wiesa-Oberleutensdorf				57	53				
					Anssig (A.T.E.)				69	65				
					Brüx (A.T.E.)				53	49				
					Dux				58	54				
					Franz Josef-Stollen				62	58				
					Holtschitz-Seestadtl				50	46				
					Karbitz				66	62				
					Maria-Ratschitz				55	51				
					Mariaschein				64	60				
					Preschen				57	53				
					Schönfeld (A.T.E.)				66	62				
					Schwaz-Kuttowitz				60	56				
					Settenz				61	57				
					Teplitz				62	58				
					Triebschitz				51	47				
					Türmitz				67	63				
					Udwitz-Görkau				48	44				
					Ullersdorf				60	56				
1396	**Oesterr. Nordwestbahn**	Böhmischen Commercialbahnen	Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Hořic	Poděbrad	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	33 Heller			Im Kartirungswege		Die Steine müssen zum Baue von Friedhofsmauern in Poděbrad bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der Stadtrath in Poděbrad als Empfänger erscheinen
1397	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Mit Giltigkeit vom **1. Juli 1902** wird für **Kohlen**-Sendungen auf den Linien der **Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** ein **frachtfreies Gutgewicht** im Sinne der nachstehenden Bestimmungen gewährt: „Uebersteigt die Belastung eines Wagens dessen Ladegewicht, so wird für das bahnseitig festgestellte Mehrgewicht eine Frachtgebühr nicht erhoben, sofern dieses bei **Steinkohlen** nicht mehr als 2½ Percent, bei **Braunkohlen** nicht mehr als 5 Percent des Ladegewichtes beträgt. Wenn bei **Steinkohlen** die Ueberlast mehr als 2½ Percent bis einschliesslich 5 Percent des Ladegewichtes beträgt, so wird ohne Berücksichtigung des Gutgewichtes die Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung berechnet. Bei Ueberlastungen, welche das Ladegewicht um mehr als 5 Percent übersteigen, finden die bezüglichen Bestimmungen des Tarifes, Theil I, Abtheilung A, Anwendung.“ Die vorstehenden Bestimmungen finden auf Sendungen, welche nach den für die verschiedenen Kohlenverkehre bestehenden directen Tarifen abgefertigt werden, keine Anwendung und es werden durch dieselben auch die im § 53 des Betriebsreglements, Ziffer 9 bis 12 enthaltenen Bestimmungen über die Frachtzuschläge nicht berührt.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1398	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannten	Lobositz (St.E.G.)	Alt Paka Arnau Falgendorf-Widach Freiheit-Jobannisbad Königinhof Königsban Liebau Parscbnitz Pelsdorf Scbatzlar Starkenbach-Martinitz Trautenau	Anfgabe als Frachtgut. Frachtzahlnng mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 78 85 79 88 79 88 89 85 83 103 81 86		Im Kartirungswege		Der Frachtzuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn wird nicht gerechnet. Das Anf- nnd Abladen obliegt den Parteien
1399	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannten	Hrabačow	Alt Paka Bad Scblag Gablonz a. N. Königgrätz Jičin (Oe.N.W.B.) Neubydžow Nen Paka Sadova-Dohalic Tannwald-Schnmbnrg Wostromeř (Oe.N.W.B.)	Anfgabe als Frachtgut. Frachtzahlnng mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 27 75 79 54 48 49 29 67 48 39		Im Kartirungswege		Der Frachtzuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn wird nicht berechnet. Das Anf- nnd Abladen obliegt den Parteien	
1400	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Zündhölzchen	Linz Görz Graz S.B. Maria Rast	a) Bosna Brod transit b) Doberlin transit	Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Anfgabe in beliebigen Mengen	bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife der betheiligten Eisenbahnen	Verschieden	Heller a) b) 824 651 582 409 524 351 483 310	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach einer über Bosna Brod, bezw. Doberlin hinaus gelegenen Station der Bosnisch-hercegowinischen Staatsbahnen, bezw. der k. n. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin aufgegeben werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1401	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Robe, unappretirte Wollstoffe und Halbwollstoffe	Fischamend via Götzendorf	Brünn (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	226 Heller	201 Heller	25 Heller	Im Kartirungswege		
1402	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Trencsén transit	Oderberg transit	Die Sendungen müssen nach einer Auslands- oder Elbeumschlagsstation bestimmt sein. Frachtzahlung nach dem wirklichen Gewichte, mindestens aber für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Verschieden	66 Heller (inclusive Oderberg Ueberfuhrsgebühr)		Im Kartirungswege		Bei Aufgabe von Hölzern über 7 m Länge, wenn zu deren Verladung mehr als ein Wagen benützt wird, wird die Fracht nach dem wirklichen Gewichte, mindestens aber für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, berechnet
1403	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Steine, und zwar: Bordsteine, Pflastersteine und Sammsteine aus der Pos. 8—55 b) der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1902	Domsdorf	Göding	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger, und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 81 81 92 56		Im Kartirungswege		
					Brünn									
					Nikolsburg									
					Olmütz									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1404	k. k österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Spiritus, Alkohol und Weingeist in Fassern oder Reservoir-, bezw. Cisternenwagen	Iglau Oe.N.W.B.	Belgrad loco	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 4, Serie C, des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil II, Heft 1, des directen Verkehres zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, giltig vom 1. Mai 1898	Bestehen keine directen Frachtsätze	Centimes 314		Im Kartirungswege		
				Schönbrunn K.F.N.B.						315				
				Zauchtel K.F.N.B.						305				
				Iglau Oe.N.W.B.	Belgrad transit					306				
				Schönbrunn K.F.N.B.						307				
				Zauchtel K.F.N.B.						297				
1405	k. k. österr. Staatsbahnen		Glas der Pos. G—11 der Güterclassification	Přibram	Wien-Praterquai	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach Ungarn bestimmt sein und in Wien-Praterquai zum Umschlage gelangen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif		Heller 158	139	19	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate über den Versandt nach dem genannten Donauumschlagsplatze und der den Weiterversandt auf dem Wasserwege nach Ungarn nachweisenden Documente, welche seitens des Absenders bis längstens Ende März 1903 bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien vorzulegen sind	
				Staab						172	139	33		
				Stankan						171	139	32		
				Stupno-Břas						168	139	29		
				Tans						175	139	36		
				Třemoschna						168	139	29		
1406	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	a) Chamottesiegel, feuerfeste Ziegel aus Pos. Z—1 b) Chamottemörtel, feuerfester Mörtel der Pos. M—27	Mähr. Ostrau	Brody Czernowitz Itzkany Jaroslau Kolomea Lemberg Lemberg-Podzamcze Nen-Sandec Podgórze-Bonarka Podgórze-Płaszów Podwołoczyska Rzeszów Stanislau Stryj Tarnów Volksgarten Złoczów	ad a) Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; ad b) bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Wagen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1900	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) 161 195 212 117 181 143 143 98 46 56 181 103 171 151 84 197 157	b) 138 165 179 103 154 124 124 90 46 56 154 93 146 130 79 167 135	Im Kartirungswege			

Das Aufladen von Sendungen der sub a) angeführten Artikel haben die Absender, das Auf- und Abladen jener sub b) genannten Artikel die Absender, bezw. Empfänger zu besorgen

Fortlaufende Nummer	1	1407	1408	1409
Die Publication erfolgt von der	2	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
und im Namen der	3	betheiligten Verwaltungen		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Papier der Pos. P—1—d und Pappe der Pos. P—3 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Holz (weiches, das ist Nadelholz) aus Pos. H—18, Ziffer 1 und 3 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, dann Schindeln und Weinstecken
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Pilsen-Skodawerke; Budweis; Gojan	Cerna; Drenovce; Gradiste; Ottok; Rokovci-Andrijasevci; Spatva; Vrbanje; Zupanje; Zupanje-Szivaspart	Kotor-Alsó-Domboru; Cilli; Markt Tüffer; Römerbad; Sava; Sagor; Trifail; Hrastnigg; Steinbrück; Littal
nach		Triest	Wien St.E.G.; Wien K.F.N.B.; Wien-Matzleinsdorf; Schwechat-Kledering	oder umgekehrt
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen obliegt dem Absender. Einhaltung der in den übrigen Rubriken angegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes. Die Sendungen müssen ab Triest per mare zum Export nach dem Zollauslande gelangen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Sendungen müssen in den in der Rubrik 5 genannten Bestimmungsstationen mittelst Strassenfuhrwerken abgeführt, oder über ein mit der Station verbundenes Industriegeleise bezogen werden
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	vom 1. Juli 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 1. Juli 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarife der k. k. österr. Staatsbahnen und Tarif-Theil II. Heft 3, für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband	Localtarife, bezw. Tarif für den Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	276·6 Heller; 244 Heller; 250 Heller	Verschieden	106; 105; 101; 97; 97; 93; 88; 88; 84
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	222·6 Heller; 190 Heller; 214 Heller	157; 154; 160; 156; 111; 149; 150; 165; 147 Heller	70; 68; 65; 64; 62; 59; 57; 55; 52 Heller incl. ungar. Steuer
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	54 Heller; 54 Heller; 36 Heller	Verschieden	36; 38; 36; 33; 35; 34; 31; 33; 32
Art der Durchführung	12	Nach Massgabe der Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest unter VIII im Kartirungs-, oder im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ unter VIII beizubringenden Documente innerhalb der dortselbst festgesetzten Frist		
Besondere Bemerkungen	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10			11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)			Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg a)	b)	c)				
1410	Südbahn-Gesellschaft		a) Knochenleim (Tischlerleim) aus der Pos. L—5/b b) Knochenmehl aus der Pos. D—13 c) Ammoniak, schwefelsaures, unreines, aus der Pos. D—13 } der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Graz S.B.	Triest oder Fiume	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Aufladen obliegt dem Absender, das Abladen dem Empfänger. Sendungen müssen zur See nach dem Zollauslande exportirt werden	vom 1. Juli 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 2	Verschieden	199	—	—	Verschieden	Nach Massgabe der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" unter VIII ersichtlichen Bestimmungen im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" unter VIII bezeichneten Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist	
				Laibach S.B.						89	—	—				
										Heller incl. ungar. Steuer						
				Graz S.B.	Cormons transit	Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen nach italienischen Bestimmungsstationen befördert werden		Localtarif		—	98	98		Im Kartirungswege		
				Laibach S.B.						109	57	—				
										Heller incl. Ueberfuhrsgebühr bis zur Reichsgrenze						
				Graz S.B.	Wien (Matzleinsdorf) transit	Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach ausländischen Stationen (nach dem Zollauslande) zur Beförderung gelangen				—	68	68				
				Laibach S.B.						238	105	—				
										Heller						

Fortlaufende Nummer	1411	1412
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der und im Namen der		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Malz	Malz
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Nagy-Kanizsa	Velencze
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	den im nebenbezeichneten directen Tarife enthaltenen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit Ausnahme jener, welche im Stationsverzeichnisse auf Seite 347—353 des directen Tarifes in die Gruppen 1, 2 und 6 eingereiht sind	Stationen des directen Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Getreideverkehr
	Stationen des directen Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarischen Getreideverkehr	Stationen des directen Tarifes für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Getreideverkehr
	der Schweiz und den schweizerisch-südbadischen Gemeinschaftsstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür und Einhaltung der sonstigen in den nebenbezeichneten directen Tarifen enthaltenen Bestimmungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür und Einhaltung der sonstigen in den nebenbezeichneten directen Tarifen enthaltenen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Bezeichnung des Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2	Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2	Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2	Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil III, Heft 2	Oesterr.-Ungar.-Bayerischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden				
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden				
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	15 Centimes	0·12 Mark		0·06 Mark	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege				
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen				
Besondere Bemerkungen	Die Nachlässe beziehen sich auf die am 1. Jänner 1902 giltigen Frachtsätze der nebenbezeichneten Tarife				

Fortlaufende Nummer	1413	1414
1	1413	1414
Die Publication erfolgt von der Namen der und im	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
2		
3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Malz	Malz
4		
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	Nagy-Kanizsa	Velencze
nach	Tries	Triest
bei Erfüllung nach- und gilt stehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Sendungen müssen per mare nach dem Auslande exportirt werden	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen per mare nach dem Auslande verschifft werden
6		
in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
7		
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Anhang zum Ungarisch-Adriatischen Verbandstarife, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1900	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2
8		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	148 Heller	180 Heller
9		
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	128 Heller	160 Heller
10		
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	20 Heller	20 Heller
11		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
12		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate unter Beischluss der correspondirenden, die Verschiffung nach einem ausländischen Platze nachweisenden Schiffsconnossements, bezw. der Schiffsladescheine, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die Administrative Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (Controle der Einnahmen) in Wien in Vorlage gebracht werden müssen	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate unter Beischluss der Schiffsconnossements, bezw. Schiffsladescheine, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen
13		
Besondere Bemerkungen		
14		

Fortlaufende Nummer	1	1415	1416	1417
Die Publication erfolgt	2	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn
von der Namen der	3			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Malz	Steine (auch Marmor) der Pos. S—55 b des Tarifes, Tbeil I	Eisenbahnschwellen, roh, auch imprägnirt, der Pos. H—19 der Güterclassification des Tarifes, Tbeil I, Abtheilung B, der österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Sopron	Triest	Prag (Smichow) transit (für Sendungen von Nenhans)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Wr. Neustadt	Nabresina	Karlsbad (B.E.B.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Die Sendungen müssen zum Baue der Localbahn Karlsbad-Merkelsgrün bestimmt sein und mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, auf welchen die Bauleitung dieser Localbahn als Absenderin und Empfängerin erscheint. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Juli 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	vom 1. Juli 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Tarif, Tbeil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Localgütertarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	37 Heller incl. ungar. Steuer	16 Heller	60 Heller
per 100 kg: Zugeständener Frachtsatz (Gebühr)	10	24 Heller incl. ungar. Steuer	12 Heller	36·6 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	13 Heller	4 Heller	23·4 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche auf die bezeichnete Bauleitung als Absenderin und Empfängerin lauten müssen, keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, bis spätestens Ende Februar 1903 an die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Prag vorgelegt werden müssen und nicht mehr zurückgestellt werden
Besondere Bemerkungen	14			Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermässigung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1418	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Thon, auch Schieferthon, roh, wenn unverpackt, als Frachtgut	Trnowan	Anssig (A.T.E.)	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen der betreffenden Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarife	Es besteht für diese Artikel kein directer Frachtsatz	40 Heller		Im Kartirungswege		
1419	**Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Cement	Königshof	Wien Umschlagsplatz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für die Anwendung des in der 8. Rubrik genannten Tarifes giltigen besonderen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Tarif für den Oesterreichischen-Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. Korneuburg, giltig vom 1. März 1902	Besteht keiner	83 Centimes		Im Kartirungswege		Für die Schiffsstrecken (vom Umschlagsplatze) werden die Frachtsätze des Ansnahmetarifes Nr. 9, Serie I, im Kartirungswege berechnet

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
54	Nr. 68 vom 17. Juni 1902	1357	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich angeführt	Getreide etc.	sämmtlichen ungarischen Tarifstationen	Petershansen in Baden	In der Rubrik 10 (Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)) soll es im Texte statt: „0·01 Mark per 100 kg“ richtig: „0·05 Mark per 100 kg“ heissen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 72. **Wien, 26. Juni 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Ergebnisse der Staatseisenbahn-Verwaltung im Jahre 1901. — Einsetzung eines Comité für Angelegenheiten der Binnenschiffahrt und der Seehäfen in Frankreich. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 14. Juni 1902, Z. 18.776, an die Verwaltungen sämmtlicher Privateisenbahnen, Dampftramway-Unternehmungen, Zahnradbahnen und Eisenbahnen mit elektrischem Betriebe, betreffend die Auflage eines Verzeichnisses der an das Eisenbahnministerium vorzulegenden periodischen Eingaben.

Anverwahrt wird $\frac{\text{dem}}{\text{der}}$ geehrten . . . . . eine Abschrift des vom Eisenbahnministerium aufgelegten Verzeichnisses der seitens der Privatbahn-Verwaltungen an das Eisenbahnministerium vorzulegenden periodischen Eingaben mit dem Beifügen übermittelt, dass bei diesen Eingaben Einbegleitungsberichte ganz zu entfallen haben, und dass statt dieser Vorlagen eventuell Fehlausweise zu den vorgeschriebenen Terminen einzusenden sind.

Die an das Eisenbahnministerium im Grunde des Erlasses vom 18. November 1899, Z. 52.885, vorzulegenden periodischen Eingaben in Militärangelegenheiten wie auch die im Sinne bestehender Gesetze, Verordnungen oder besonderer Erlässe fallweise zu erstattenden Vorlagen sind in dieses Verzeichniss nicht mit aufgenommen worden und bleibt für jene Privatbahn-Verwaltungen, welche derartige Eingaben vorzulegen haben, diese Obliegenheit auch künftighin in dem bisherigen Umfange aufrecht.

Alle späteren Aenderungen dieses Verzeichnisses werden im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt verlautbart werden.

Wien, am 14. Juni 1902. **Haberer** m. p.

Ad E.-M.-Z. 18.776/1902.

Verzeichniss

der seitens der Privatbahn-Verwaltungen an das Eisenbahnministerium vorzulegenden periodischen Eingaben.

Post-Nr.	Bezeichnung der Eingabe	Massgebende Erlässe	Vorlagetermin	Ist vorzulegen von	Ist vorzulegen an die Section	Anmerkung
			I. Jährlich			
1	Nachweisung über den Stand an Locomotiven und Tendern	E.-M.-Erlass vom 15. Juni 1897, Z. 6507/IV	15. Jänner	allen dem öffentlichen Verkehre dienenden Bahnen mit Dampfbetrieb	IV/21	

Post-Nr.	Bezeichnung der Eingabe	Massgebende Erlässe	Vorlagetermin	Ist vorzulegen von	Ist vorzulegen an die Section	Anmerkung
2	Ausweis über den Stand der Fahrbetriebsmittel	H.-M.-Erlässe vom 5. Dec. 1888, Z. 31.190 ex 1887 (V.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 146 ex 1888) und vom 18. Dec. 1889, Z. 9510 (V.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 150 ex 1899), sowie Gen.-Insp.-Erlass vom 28. Dec. 1898, Z. 2481/B	20. Jänner	allen im eigenen Betriebe stehenden Localbahnen, sowie von sämmtlichen Dampftramways, Zahnradbahnen und von Bahnen mit elektrischem Betriebe	I/12	Für die im Betriebe einer anderen Eisenbahn-Verwaltung stehenden Localbahnen ist dieser Ausweis von der betriebführenden Verwaltung einzusenden
3	Statistische Tabellen 1—8, 10, 13—15 und 32	H.-M.-Erlässe vom 20. März 1894, Z. 12.564 (V.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 48 ex 1894), und vom 8. Jänner 1895, Z. 69.822 ex 1894 (V.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 11 ex 1895)	1. März	allen Hauptbahnen, von sämmtlichen im eigenen Betriebe stehenden Localbahnen, sowie von allen Zahnradbahnen und Dampftramways	I/12	Für die im Betriebe einer anderen Eisenbahn-Verwaltung stehenden Localbahnen sind die statistischen Tabellen von der betriebführenden Verwaltung einzusenden
4	Statistische Tabelle 29	E.-M.-Erlass vom 15. April 1898, Z. 15.431	15. April	allen Haupt-, Local- und Zahnradbahnen, sowie von sämmtlichen Dampftramways	I/12	Die Vorlage der statistischen Tabellen, des Generalversammlungsprotokolles und des Geschäftsberichtes seitens der elektrischen, Drahtseil- und Pferdebahnen wird fallweise verfügt
5	Statistische Tabellen 17, 18, 21 und 22, sowie Ausweis über die beförderten Verkehrsgegenstände	Wie sub Post Nr. 3	1. Juni	Wie sub Post Nr. 3	I/12	
6	Statistische Tabellen 9, 11, 12, 16, 19, 20, 23 bis 26, 28—31, Generalversammlungsprotokoll und Geschäftsbericht (letztere beiden in zwei Exemplaren)	Wie sub Post Nr. 3	1. Juli	Wie sub Post Nr. 3	I/12	Die statistische Tabelle 27 ist zufolge Erlasses des k.k. Eisenbahnministeriums vom 15. April 1898, Z. 15.431, von allen Haupt-, Local- und Zahnradbahnen, sowie von sämmtlichen Dampftramways bis 15. April an die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen einzusenden
7	Alphabetisches Namensverzeichniss der in Wien domicilirenden, zur Befreiung vom Geschworenenamte beantragten Eisenbahnbeamten	E.-M.-Erlass vom 31. October 1896, Z. 10.770/I	31. August	allen Eisenbahn-Verwaltungen, die ihren Sitz in Wien haben (Haupt-, Local- und Kleinbahnen)	II/13	
8	Ausweis über die Aenderung der Bau- und Betriebslängen bestehender Bahnlinien, sowie über die Neueröffnung, Schliessung und Namensänderung von Stationen	H.-M.-Erlass vom 8. Februar 1886, Z. 4362 (C.-B. f. E. u. D. Nr. 20 ex 1886)	Ende December des Berichtsjahres	allen Hauptbahnen, von sämmtlichen im eigenen Betriebe stehenden Localbahnen, sowie von allen Dampftramways, Zahnrad-, Drahtseil- und elektrischen Bahnen. Von den ausländischen Bahnverwaltungen für ihre auf österr. Staatsgebiete gelegenen Linien	IV/19	

Post-Nr.	Bezeichnung der Eingabe	Massgebende Erlässe	Vorlagetermin	Ist vorzulegen von	Ist vorzulegen an die Section	Anmerkung
			II. Halbjährig			
1	Ausweis über den Stand der Fahrbetriebsmittel	H.-M.-Erlässe vom 5. Dec. 1888, Z. 31.190 ex 1887 (V.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 146 ex 1888), und vom 18. December 1889, Z. 9510 (V.-Bl. f. E. und Sch. Nr. 150 ex 1889), sowie Gen.-Insp.-Erlass vom 6. Nov. 1897, Z. 11.431/B	20. Jänner 20. Juli	allen Hauptbahnen	I/12	
2	Ausweis über gewährte Lagerbegünstigungen und vermiethete Lagerräume	H.-M.-Erlass vom 20. Nov. 1895, Z. 64.846 (V.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 136 ex 1895), und E.-M.-Erlass vom 31. Jänner 1902, Z. 3337 (V.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 50 ex 1902)	1. Februar 1. August	allen Hauptbahnen, sowie von sämmtlichen im eigenen Betriebe stehenden Local- und Kleinbahnen	III/14	Für die im Betriebe einer anderen Eisenbahn-Verwaltung stehenden Local- und Kleinbahnen ist dieser Ausweis von der betriebführenden Verwaltung vorzulegen
			III. Vierteljährig			
1	Ausweis über die für Wohlthätigkeitszwecke gewährten Tarifnachlässe	H.-M.-Erlass vom 18. Dec. 1895, Z. 68.589, und E.-M.-Erlass vom 30. August 1896, Z. 2418 ex 1896	Nach Ablauf jedes Quartales	allen Hauptbahnen, die ihren Sitz in Oesterreich haben	III/14	Den im eigenen Betriebe stehenden Local- und Kleinbahnen ist es freigestellt, derartige Ausweise nachträglich vorzulegen oder fallweise um die Genehmigung zur Nichtverlautbarung der fraglichen Tarifnachlässe einzuschreiten. Für die im Betriebe einer anderen Eisenbahn-Verwaltung stehenden Local- und Kleinbahnen hat die eventuelle Vorlage dieser Ausweise durch die betriebführende Verwaltung zu erfolgen
2	Ausweis über die im ..... Quartale 190... ausgestellten Freikarten für einzelne Fahrten	H.-M.-Erlässe vom 23. October 1877, Z. 32.281, und vom 13. Mai 1878, Z. 703	Nach Ablauf jedes Quartales	jenen Bahnen, welche die Staatsgarantie in Anspruch nehmen	II/6	
			IV. Monatlich			
1	Circularien in Tarifangelegenheiten	Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 8. Juli 1896, Z. 459/I (V.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 82 ex 1896), § 10 (2)	Nach Ablauf jedes Monates	allen Hauptbahnen und von sämmtlichen im eigenen Betriebe stehenden Local- und Kleinbahnen	III/14	Für die im Betriebe einer anderen Eisenbahn-Verwaltung stehenden Local- und Kleinbahnen hat die Vorlage durch die betriebführende Verwaltung zu erfolgen

Post-Nr.	Bezeichnung der Eingabe	Massgebende Erlässe	Vorlagetermin	Ist vorzulegen von	Ist vorzulegen an die Section	Anmerkung
2	Ausweis über die im Güterverkehre eingeräumten Begünstigungen	H.-M.-Erlässe vom 19. Mai 1875, Z. 11.626 (C.-Bl. f. E. u. D. Nr. 57 ex 1875), und vom 6. Nov. 1875, Z. 34.177 (C.-Bl. f. E. und D. Nr. 128 ex 1875), sowie H.-M.-Erlass vom 20. Nov. 1895, Z. 64.846 (V.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 136 ex 1895)	Längstens am 8. des dem Berichtsmonate folgenden Monates	K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn	III/14	
3	Betriebsausweis	H.-M.-Erlass vom 20. November 1887, Z. 28.020 (C.-Bl. f. E. u. D. Nr. 139 ex 1887)	Bis längstens 15. des dem Berichtsmonate folgenden Monates	sämmtlichen österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen	I/11	Unter Benützung des bezüglichen Formulares
4	Ausweis über die für fremde Personen ausgestellten temporären Freikarten	H.-M.-Erlass vom 27. Dec. 1877, Z. 34.721	Nach Ablauf eines jeden Monates	jenen Bahnen, welche die Staatsgarantie in Anspruch nehmen	II/6	

Ergebnisse der Staatseisenbahn-Verwaltung im Jahre 1901.

Das Eisenbahnministerium versendet soeben den „Bericht über die Ergebnisse der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung für das Jahr 1901".

Aus dem reichhaltigen Material dieser Publication, welche insbesondere auch in der Einleitung und im Anhange die in Durchführung der Bestimmungen des Gesetzes vom 6. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 63, erfolgte Neuorganisirung des Staatseisenbahnbaudienstes, sowie die sonstigen aus diesem Anlasse im Berichtsjahre getroffenen Massnahmen zur Darstellung bringt, sind folgende die Gestaltung des Betriebes und Verkehres illustrirende Daten als besonders erwähnenswerth hervorzuheben:

Das von der Staatseisenbahn-Verwaltung betriebene Bahnnetz, welches mit Ende des Jahres 1900 eine Betriebslänge von rund 11.239 km umfasste, erfuhr im Jahre 1901 einen Zuwachs von 227 km oder 2·02 pCt. Es kamen nämlich folgende dem öffentlichen Verkehre neu übergebene Strecken hinzu:

Die Theilstrecke Kimpolung—Valeputna der Localbahn Kimpolung-Dorna Watra, die Localbahnen Chlumetz-Königstadtl, Sattledt-Grünau, Freudenthal-Klein Mohrau, Neuhof-Weseritz und Lambach-Haag a. H., die Theilstrecke Neuhof a. d. Sazawa-Čerčan-Pišely der Localbahn Kolin-Čerčan sammt Abzweigung von Rattay nach Kácow, die Donaucanallinie (Hauptzollamt-Heiligenstadt) sammt Verbindungscurve (Brigittabrücke-Nussdorferstrasse) der Wiener Stadtbahn, endlich die Localbahnen Hinter Třeban-Lochowitz und Schönwehr-Elbogen.

Das staatliche Betriebsnetz umfasste somit am Schlusse des Jahres 1901 — exclusive der im Jahre 1894 eröffneten 76 km langen Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf, der im Jahre 1900 in den Staatsbetrieb übernommenen 57·6 km langen Mühlkreisbahn Urfahr-Aigen-Schlägl, sowie der am 16., beziehungsweise 17. Juli 1901 eröffneten rund 70 km langen Süddalmatiner Staatsbahnlinien Uskoplje — Gravosa und Glavska—Zelenika eine Gesammtbetriebslänge von 11.466 km.

Hievon entfielen 7780 km auf Bahnen im Eigenthume und Betriebe des Staates, 609 km auf Privatbahnen,

welche für Rechnung des Staates betrieben werden, und 3077 km auf Privatbahnen, welche für Rechnung der Eigenthümer betrieben werden.

Den Verkehr betreffend, wurden im Jahre 1901 auf dem staatlichen Betriebsnetze von 1,456.892 Zügen 65,399.570 Zugskilometer zurückgelegt, was gegenüber dem Jahre 1900 einer Mehrleistung von 172.947 Zügen = 13·47 pCt. und von 1,429.435 Zugskilometer = 2·23 pCt. entspricht.

Nach Kategorien vertheilt, haben im Berichtsjahre 27.088 Express- und Schnellzüge mit 6,017.284 Zugskilometer, 867.799 Personenzüge mit 33,636.910 Zugskilometer und 562.005 Güterzüge mit 25,745.376 Zugskilometer verkehrt. Diese Züge haben eine Gesammtleistung von 14.803 Millionen Brutto-Tonnenkilometer (327 Millionen Tonnenkilometer oder 2·26 pCt. mehr als im Vorjahre) bewirkt. Auf ein Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge entfallen im Gegenstandsjahre 5764 (+ 3 = 0·06 pCt.) Züge und 1,304.615 (+ 1105 = 0·08 pCt.) bewegte Brutto-Tonnen.

Anlangend das finanzielle Ergebniss des Jahres 1901, betrugen die Betriebseinnahmen der für Rechnung des Staates betriebenen Bahnen und der Wiener Stadtbahn sammt den hiemit verbundenen Nebendiensten rund K 267,157.000 (per Kilometer K 31.891), das ist um K 4,178.000 (per Kilometer K 499 oder 1·59 pCt.) mehr als im Vorjahre.

Diese Einnahmen resultiren aus folgenden Posten:

	1901	gegenüber 1900
	Kronen	
Transporteinnahmen, und zwar:		
Beförderung von Personen	65,598.934	+ 694.559
„ „ Reisegepäck	2,955.545	— 39.684
„ „ Eilgut	8,477.783	+ 902.556
„ „ Frachtgut	162,421.509	+ 2,369.269
	239,453.771	+ 3,926.700
Vergütung der Auslagen für die staatliche Betriebsführung neuer Localbahnen	17.009	— 101.182
Einnahmen aus dem Salzgeschäfte	1,695.997	— 110
Antheil an dem Reingewinne der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	442.962	— 435.372
Verschiedene Einnahmen	25,547.117	+ 788.068
Zusammen	267,156.856	+ 4,178.104

Auf ein Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge reducirt, betrugen die reinen Transport-Einnahmen im Jahre 1901 K 28.583 gegen K 28.174 im Jahre 1900, was einer Steigerung von K 409 oder 1·45 pCt. entspricht.

Der Personenverkehr hat im Berichtsjahre eine weitere Steigerung erfahren, indem 81,655.186 Personenfahrten (+ 8,102.356 Fahrten oder 11·02 pCt.) und 2444 Millionen Personenkilometer (+ 22 Millionen Kilometer oder 0·90 pCt.) zurückgelegt wurden.

Wie aus dem Entgegenhalte der beiden Percentualziffern erhellt und durch die factischen Daten bestätigt wird, ist die Länge der von den Reisenden durchschnittlich durchfahrenen Strecke unter dem zunehmenden Einflusse des Wiener Stadtbahn- und des durch diesen wesentlich gesteigerten localen Anschlussverkehres neuerdings, und zwar von 32·93 km im Jahre 1900 auf 29·93 km, demnach um 9·11 pCt. gesunken.

Von den Einnahmen aus dem Personenverkehre entfielen 66·30 pCt. auf Reisende III. Classe in Personenzügen, 10·54 pCt. auf Reisende II. Classe in Schnellzügen, 7·44 pCt. auf solche in Personenzügen, 6·85 pCt. auf Reisende III. Classe in Schnellzügen, 4·69 pCt. auf Reisende I. Classe in Schnellzügen, 0·81 pCt. auf solche in Personenzügen und 3·37 pCt. auf Reisende mit Militärkarten.

Das Gesammtgewicht des abgefertigten Reisegepäckes betrug im Berichtsjahre 74.960 t, somit um 96 t oder 0·13 pCt. weniger als im Jahre 1900; die bezüglichen Einnahmen ergaben ein Minus von K 39.684 oder 1·32 pCt.

An Eilgut wurden 282.511 t, d. i. um 11.350 t oder 4·19 pCt. mehr befördert und an Einnahmen hiefür K 902.556 oder 11·91 pCt. mehr als im Jahre 1900 erzielt.

Das Gesammtgewicht der Frachtguttransporte betrug im Jahre 1901 31,840.775 t, somit um 592.060 t oder 1·89 pCt. mehr als im Vorjahre; die betreffenden Einnahmen erhöhten sich um K 2,369.269 oder 1·48 pCt.

Eine Steigerung der Transportmengen war im Berichtsjahre hauptsächlich bei den Artikeln: mineralische Leuchtstoffe, verschiedene Garten-, Feld- und Walderzeugnisse, Getreide, Brennholz, gebrannter Kalk, Abfälle, Zucker und Düngemittel zu verzeichnen; dagegen ergaben sich grössere Ausfälle im Transporte von Bau-, Werk- und Nutzholz, Eisen- und Eisenwaaren, sowie bei Stein- und Braunkohle.

Die Betriebsausgaben des Staatsbahnbetriebes, exclusive der vertragsmässigen Zahlungen für Verzinsungen und Amortisation, betrugen im Jahre 1901 rund K 197,409.000, d. i. unter Berücksichtigung der Kosten für die mit 1. November 1899 ins Leben getretene Regelung der Bezüge der Staatsbahnbediensteten, welche pro 1900 noch im Etat des Finanzministeriums verrechnet waren, um K 4,671.000 mehr als im Vorjahre. Auf ein Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge reducirt, betrugen die Betriebsausgaben K 23.565 gegen K 23.056 im Jahre 1900, was eine Steigerung von K 509 oder 2·21 pCt. ergibt.

An diesem Ergebnisse participirten die einzelnen Dienstzweige in nachstehender Weise:

	1901	gegenüber 1900
	Kronen	
Centraldienst der Staatsbahn-Directionen	14,100.623	+ 476.262
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	39,758.734	— 1,246.674
Stations- und Fahrdienst	53,643.449	+ 1,643.877
Zugförderungsdienst und Erhaltung der Fahrbetriebsmittel	61,904.182	+ 3,512.862
Hilfsanstalten für den Betrieb	4,733.462	+ 49.893
Sonstige Betriebsauslagen	21,002.419	+ 554.352
Sonstige zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörige Ausgaben	636.431	— 236.429
Auslagen für das Salzgeschäft	1,612.792	+ 18.271
Pauschalerforderniss an Auslagen für die staatliche Betriebsführung von neuen Localbahnen	17.009	— 101.182
Zusammen	197,409.101	+ 4,671.232

Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben beträgt sohin im Jahre 1901 K 69,748.000, gegen K 70,241.000 im Jahre 1900, d. i. per Kilometer K 8326, gegen K 8402 (— 0·90 pCt.) im Vorjahre.

Der Betriebscoëfficient des Staatsbahnbetriebes stellt sich pro 1901 auf 65·71 pCt., gegen 64·93 pCt., welch letztere Verhältnissziffer sich bei Berücksichtigung der Kosten für die Regelung der Bezüge der Bediensteten für das Jahr 1900 ergibt.

Von den vorstehend ausgewiesenen Mehrausgaben des Jahres 1901 entfällt ein Betrag von K 3,512.862 auf den Zugförderungsdienst und die Erhaltung der Fahrbetriebsmittel und ein solcher von K 1,643.877 auf den Stations- und Fahrdienst. Nachdem, wie bereits früher erwähnt, im Berichtsjahre 172.947 Züge mehr als im Jahre 1900 verkehrten und eine Mehrleistung von 1,429.435 Zugskilometer und von 327 Millionen Brutto-Tonnenkilometer bewirkt wurde, sind die Mehrausgaben in den beiden Dienstzweigen, was die persönlichen Auslagen betrifft, zum grössten Theile auf diese Mehrleistungen, in welchen auch der Streckenzuwachs zum Ausdrucke gelangt, zurückzuführen.

Ausserdem erforderten aber auch im Berichtsjahre Lohnerhöhungen und Stabilisirungen einen bedeutenden Betrag. Das Plus der Mehrauslagen bei den sachlichen Erfordernissen findet allein schon durch die 20percentige Erhöhung der Kohlenpreise im Berichtsjahre, gegenüber den im Vorjahre gezahlten, fast vollständige Erklärung, nachdem durch diese Erhöhung ein Betrag von über $1\frac{1}{2}$ Millionen Kronen absorbirt wurde.

Der Minderaufwand von K 1,246.674 bei der Bahnaufsicht und Bahnerhaltung wurde in erster Linie durch rationell durchgeführte Ersparnissmassregeln auf den Localbahnen erzielt.

Der Vergleich der finanziellen Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes im Jahre 1901 mit dem Staatsvoranschlage ergibt im Ordinarium ein um K 10,352.275 ungünstigeres Resultat, indem der Erfolg in den Einnahmen um K 8,289.394 und in den Ausgaben um K 2.062.881 ungünstiger war. Dagegen war die Extraordinarial-Gebahrung um K 26.420 günstiger, so dass der gesammte Nettoerfolg gegenüber dem Präliminare sich um K 10,325.855 ungünstiger stellt.

Der pro 1901 K 53,527.377 betragende Ueberschuss der ordentlichen Einnahmen der im Eigenthum des Staates stehenden und von demselben für eigene Rechnung betriebenen Bahnen über deren ordentliche Ausgaben entspricht bei Zugrundelegung eines Anlagecapitales von K 2.567,248.661 einer Capitalsverzinsung von 2·09 pCt. gegen 2·06 pCt. im Jahre 1900.

Aus den vorstehenden Daten ergibt sich, dass der Rechnungsabschluss der Staatsbahnen pro 1901 bei Weitem keinen so ungünstigen Eindruck hervorruft, wie die Rechenschaftsberichte der meisten Privatbahnen.

Wenn auch die Hoffnungen, welche sich bei Aufstellung des vorjährigen Staatsvoranschlages an die zu erwartenden Ergebnisse des Berichtsjahres knüpften, Angesichts der allseitig eingetretenen Verkehrsdepression und des Rückganges der landwirthschaftlichen und industriellen Production hinter der Erfüllung ziemlich weit zurückblieben, zeigt das Wachsen sowohl der absoluten als auch insbesondere der kilometrischen Einnahmen, dass selbst diese widrigen Umstände die steigende Entwicklung des Verkehres auf den Staatsbahnen nicht aufzuhalten vermochten und gewährt hiedurch einen Lichtblick für die Zukunft.

Auch die Gestaltung des Betriebscoëfficienten lässt, wenn derselbe auch noch eine geringe, nur 0·78 pCt. betragende Erhöhung gegen das Vorjahr erfuhr, erkennen, dass die Periode des Missverhältnisses der Steigerung der Ausgaben zu jener der Einnahmen ihrem Ende zugeht, wie ja auch das Verzinsungspercent seit Jahren zum erstenmale eine, wenn auch minimale Erhöhung aufweist.

Einen direct erfreulichen Eindruck muss der gegen die Vorjahre durch eine Reihe neuer Nachweisungen und Belege verstärkte, den Localbahnbetrieb betreffende Berichtstheil hervorrufen, aus welchem erhellt, dass die Betriebseinnahmen der vom Staate für Rechnung der Eigenthums-Verwaltungen betriebenen Localbahnen trotz der allgemeinen Verkehrsdepression per Betriebskilometer von K 5650 im Jahre 1900 auf K 5835 im Jahre 1901 gestiegen und die Betriebsausgaben ungeachtet der nahezu 20percentigen Preissteigerung der Kohle von K 3710 im Jahre 1900 auf K 3447 im Berichtsjahre gesunken sind, wodurch der Betriebscoëfficient sich von 76·11 pCt. im Jahre 1900 auf 70·66 pCt. im Jahre 1901 herabminderte.

Durch die planmässig durchgeführte und mit entschiedenem Erfolg gekrönte Action zur Verbilligung des Localbahnbetriebes wurde nicht nur das Interesse jener Gesellschaften, deren Linien dem Staatsbetriebe anvertraut sind, sondern gleichermassen das finanzielle Interesse des Staates und der Länder gefördert, indem bei der überwiegenden Mehrzahl der in Betracht kommenden Bahnen zu der beim Betriebe erzielten Ersparnisse die Herabminderung der Ansprüche an die Staats- oder Landesgarantie ein erwünsches Correlat bildet.

Einsetzung eines Comité für Angelegenheiten der Binnenschiffahrt und der Seehäfen in Frankreich.

Der Minister für öffentliche Arbeiten in Frankreich hat im Interesse präciser Durchführung des bereits sanctionirten Gesetzes, betreffend den Ausbau eines planmässig angelegten Canalnetzes in Verbindung mit der Regulirung von Flussläufen und Herstellung und Erhaltung derselben in gut schiffbarem Zustand, schliesslich der Ausgestaltung der Seehäfen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 49, 83 und 87 ex 1901), sowie der Sicherung eines den Anforderungen des Handels und der Communication zu Wasser stets entsprechenden commerciellen und technischen Betriebes, die Einsetzung einer permanenten „Comité Consultativ de la Navigation," genannten Commission beantragt und auch bereits die Sanction des von ihm entworfenen Statutes seitens des Präsidenten der Republik erwirkt.

Die im „Journal officiell" vom 17. Februar 1902 publicirte Verordnung lautet:

„Der Präsident der französischen Republik ordnet über Vortrag des Ministers für öffentliche Arbeiten an (Le Président de la République française, sur le rapport du ministre des Travaux publiques, décrète):

Artikel 1.

Es wird an Seite des Ministers für öffentliche Arbeiten ein berathendes Comité für Angelegenheiten der Binnenschiffahrt und der Seehäfen eingesetzt.

Artikel 2.

Dem Comité gehören, ausser den mit den Schiffahrtagenden betrauten Generalinspectoren des „Ponts et Chaussées, 100 Mitglieder an, und zwar 6 als officiell berufen (de droit) und 94 als hiezu ernannt;

Officielle Mitglieder sind:

a) der Präsident der Zollcommission des Senates,
b) der Präsident der Zollcommission des Abgeordnetenhauses,
c) der Director der Staatsstrassen, der Schiffahrt und der Berg- und Hüttenwerke,
d) der Director der Eisenbahnsection der Regierung,
e) der Director des Personals und der Buchhaltung,
f) der Director der commerciellen Controle der Eisenbahnen.

Durch Decret ernannte Mitglieder sind:

10 Senatoren (Mitglieder des Oberhauses),

20 Abgeordnete (Mitglieder der Kammer [Reichstag]),

4 Mitglieder des Conseil d'Etat (Staatsrath),

2 Repräsentanten des Finanzministeriums,

2 Repräsentanten des Ministeriums für Handel, Industrie, Post- und Telegraphenanstalten,

25 Mitglieder der Handelskammern von Paris und der Provinz,

1 Repräsentant des Ackerbauministeriums,

1 Repräsentant des Marineministeriums,

1 Repräsentant des Kriegsministeriums,

4 Mitglieder des Corps des Ingénieures des Ponts et Chaussées,

2 Repräsentanten der Montan- und Hütten-Industrie,

2 Mitglieder der Ackbauvereine,

2 Repräsentanten der Binnenschiffahrt-Rhederei,

2 Repräsentanten der Schiffsfrächter,

16 Delegirte, welche aus solchen Fachkreisen gewählt werden, die in Schiffahrtangelegenheiten von besonderer Competenz sind.

Artikel 3.

Officiell berufene Mitglieder des Conseils sind jene Generalinspectoren des „Ponts et Chaussées", die mit Schiffahrtangelegenheiten betraut sind. Diese können sich auch durch einen Gruppenchef ihres Ressorts mit berathender Stimme vertreten lassen.

Artikel 4.

Der Minister ernennt zwei Secretäre mit beschliessendem Stimmrechte, ferner zwei Beamte des Staatsrathes als Beisitzer und zwei des Ministeriums für öffentliche Arbeiten als Schriftführer und mit berathender Stimme in Angelegenheiten zweiter Ordnung.

Artikel 5.

Der Minister für öffentliche Arbeiten führt den Vorsitz sowohl im Plenum als auch bei den Versammlungen der beiden Sectionen (s. Art. 9), kann sich aber im Verhinderungsfalle durch einen der beiden Vicepräsidenten vertreten lassen.

Artikel 6.

Die Mitglieder des Comité werden auf eine zweijährige Functionsdauer gewählt und sind nach deren Ablauf wieder wählbar.

Ausnahmsweise endet die Functionsdauer der für die erste Periode Gewählten mit 31. December 1903.

Artikel 7.

Während der Dauer ihrer Berufung austretende Mitglieder werden durch Neuwahlen aus Kreisen ihrer Ressorts ersetzt.

Artikel 8.

Das Comité erstattet Bericht in allen jenen Fragen, die ihm vom Minister in Angelegenheiten der Neuanlage von Wasserstrassen, deren Verbesserung, des Schiffahrtbetriebes und von Hafenangelegenheiten zur Begutachtung und Antragstellung zugewiesen werden, und zwar insbesondere:

a) über die Interpretation von Gesetzen, Reglements etc. des Binnenschiffahrt- und Seehafenbetriebes,
b) über die Bedingungen, welchen die öffentlichen Betriebsmittel zu entsprechen haben,
c) über die Bildung von Gruppen und Syndicaten, sowie deren wechselseitige Beziehungen im Allgemeinen,
d) über die wechselseitigen Beziehungen der Syndicate der einzelnen bestehenden Wasserstrassen,
e) über von den einzelnen Gruppen und Syndicaten zu contrahirende Anlehen und Finanzoperationen,
f) über die Fragen des Umschlagverkehres zwischen Binnenwasserstrassen und Seehäfen einerseits, und den Eisenbahnen anderseits, ferner die Höhe der Ueberladungsspesen etc.,
g) über Homologirung der Gütertarife der Eisenbahnen und jener der Binnenwasserstrassen und Häfen,
h) über zu schaffende Peageverhältnisse im Wechselverkehre zwischen Wasserstrassen.

Artikel 9.

Das „Comité Consultatif" besteht aus 2 Sectionen:

Der Wirkungskreis der ersten Section umfasst die Fragen der Betriebsmittel und der Ausführung des

nautischen Betriebes; jener der zweiten Section, die wechselseitigen Beziehungen zwischen dem Betriebe der Schiffahrt und der Eisenbahnen.

Die beiden Vicepräsidenten, welchen je eine der beiden Sectionen untersteht, werden vom Minister ernannt. Die ex offo ernannten Mitglieder des Comité (Art. 3), sowie die Generalinspectoren des „Ponts et Chaussées" gehören beiden Sectionen an, während die im Sinne des Artikel 4 gleichfalls ex offo ernannten Secretäre und Berichterstatter jener Section zugetheilt sind, die den von ihnen vertretenen Fächern entspricht.

Artikel 10.

Agenden von besonderer Bedeutung, sowie auch solche, welche vom Minister speciell bestimmt werden, schliesslich jene, welche von mindestens fünf Mitgliedern einer der beiden Sectionen hiezu beantragt sind, werden der Generalversammlung des Comité zur Behandlung vorgelegt.

Artikel 11.

Die einzelnen Sectionen verhandeln auch über von Interessenten eingebrachte schriftliche Eingaben und Berichte.

Artikel 12.

Das Comité sowohl als die Sectionen können mit Genehmigung des Ministers auch in jenen Fällen, in welchen es nützlich erscheint, an Verhandlungen mit Interessenten, Commissionen etc. theilnehmen, deren Wünsche und Beschwerden zur Kenntniss nehmen.

Artikel 13.

Die Mitglieder des Comité können je nach Erforderniss und wenn immer, entweder zu einer Generalversammlung oder zu Sectionssitzungen zusammentreten oder einberufen werden.

Artikel 14.

Der Minister für öffentliche Arbeiten wird mit der Durchführung der Bestimmungen dieses Decretes betraut. —

Das „Journal officiel" vom 17. Februar 1902, verlautbart die Nahmensliste der ernannten und erwählten Mitglieder des „Comité consultatif de la Navigation."

Inland.

Parlamentarisches.

In der 156. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. Juni wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Eisenbahnminister:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Seitz und Genossen, betreffend die Verkehrsverhältnisse auf der Strecke Lundenburg—Laa—Zellerndorf;

2. der Herren Abgeordneten Kittel und Genossen, betreffend den Verkehr auf der Strecke Obernitz-Saaz;

3. der Herren Abgeordneten Dr. Lemisch und Genossen, betreffend die Besetzung von Stellen des executiven Dienstes bei den k. k. Staatsbahnen;

4. der Herren Abgeordneten Grössl, Dr. Schreiner und Genossen, betreffend die Stationsanlagen in Neustift-Quitoschin an der Budweis-Salnauer Bahn.

II. An den Herrn Handelsminister:

Seitens

5. der Herren Abgeordneten Dr. Zaffron, Borčić, Vukovič und Genossen, betreffend die Unterstützung der kleinen Cabotage-Dampfschiffahrt, insbesondere der Ragusaer Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

In derselben Sitzung wurde der Antrag, betreffend die Einführung einer anderen Zoneneintheilung bei dem Personenverkehre der k. k. Staatsbahnen, dem Eisenbahnausschusse zugewiesen.

In der 157. Sitzung vom 18. Juni wurde der Dringlichkeitsantrag der Herren Abgeordneten Berger und Genossen, betreffend die Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft, zurückgewiesen.

In derselben Sitzung wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachfolgende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Choc und Genossen, betreffend die Arbeitszeit bei der Staatseisenbahn-Gesellschaft;

2. der Herren Abgeordneten August Sehnal und Genossen, betreffend die Behandlung der Eisenbahnbediensteten bei der Nordbahn und die vorzeitige Pensionirung eines Angestellten dieser Bahn.

In der 27. Sitzung des Herrenhauses vom 20. Juni beantragte

Dr. Habietinek namens der volkswirthschaftlichen Commission, die Gesetzentwürfe betreffend die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiter, sowie betreffend die Ergänzung der Gewerbeordnung bezüglich der bei Bauunternehmungen beschäftigten Arbeiter auf die Tagesordnung der heutigen Sitzung zu stellen.

Dr. Friedrich Graf Schönborn beantragte namens der Budgetcommission den Gesetzentwurf betreffend die Fahrkartensteuer auf die Tagesordnung der heutigen Sitzung zu stellen. Ferner beantragt er namens der juristischen Commission, das Haftpflichtgesetz der heutigen Tagesordnung einzuverleiben.

Diese Anträge werden angenommen.

Im weiteren Verlaufe der Sitzung schritt das Haus zur Behandlung dieser Vorlagen.

Die Gesetzentwürfe betreffend die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiter (Berichterstatter Dr. Ritter von Czyhlarz), betreffend die Ergänzung der Gewerbeordnung bezüglich der bei Bauunternehmungen beschäftigten Arbeiter (Berichterstatter Dr. Ritter von Czyhlarz), werden unverändert in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Es wird sodann die Fahrkartensteuer-Vorlage in Verhandlung gezogen.

Berichterstatter Dr. Ernst Edler von Plener bemerkt, es sei immer eine verantwortungsvolle und ernste Aufgabe, eine neue Steuer vorzuschlagen, namentlich in einem Lande, welches zu den höchstbesteuerten Ländern Europas gehört. Gewöhnlich trete die Nothwendigkeit, neue Steuern einzuheben, durch die allgemeine Finanzlage ein. Das vorliegende Gesetz habe aber einen eigenthümlichen Charakter, indem es die Compensation schaffen muss für neue Ausfälle, die durch Beschlüsse der allerletzten Zeit erfolgt sind. Es sind dies die populären Wünsche der letzten Zeit, die, nachdem in nationalen Dingen weniger Concessionen möglich sind, sich auf das finanzielle Gebiet concentriren und eine Reihe von Massregeln hervorgerufen haben, welche einen wesentlichen Ausfall der Staatsfinanzen bedeuten.

So mussten die Mauthen aufgehoben, die Versorgungsgenüsse der sogenannten Pensionisten alten Styls erhöht werden, so wurde die Erhöhung der Bezüge der Diurnisten in Aussicht gestellt, was einen Ausfall bedeutet, der den Netto-Mehrertrag der neuen Steuer beinahe aufzehrt. Durch die in der letzten Minute noch hinzugekommene Abschreibung der Grundsteuer infolge von Elementar-Ereignissen ist die Liste der neuen Ausfälle so gewachsen, dass eigentlich die Deckung, welche durch die Fahrkartensteuer geschaffen werden soll, für alle Erfordernisse nicht mehr ausreicht.

Es wird daher die allgemeine Finanzlage durch dieses Gesetz zunächst gar keine Aufbesserung erfahren. Zugegeben muss allerdings werden, dass ein Theil dieser Ausgaben ihrer Natur nach im Laufe der Jahre abnehmen wird, wie die Aufbesserung der sogenannten Pensionisten alten Styls, während der Ertrag der Fahrkartensteuer infolge der natürlichen Steigerung des Personenverkehres auf den Eisenbahnen zunehmen wird, so dass in späteren Jahren eine Mehreinnahme für die allgemeine Finanzverwaltung über die jetzt zu bedeckenden Ausfälle hinaus zu erwarten ist. Der Vorgang erscheint aber doch bedenklich, und es ist für unsere Steuerpolitik ein gefährliches Präjudiz, dass man jede Erhöhung einer alten oder die Einführung einer neuen Steuer im Vorhinein von gewissen Ausgaben abhängig

macht, die damit in Zusammenhang gebracht werden. Wir sind in Bezug auf die Erhöhung der Verzehrungssteuer auf Bier und Branntwein in einer schwierigen Lage, weil durch eine gewisse Rechtsanschauung, die sich eingebürgert hat, eine Erhöhung dieser Steuer kaum mehr ohne eine erhebliche Participation der Länder an der Ertragsteigerung beschlossen werden kann. Während in allen anderen Ländern Steuerhöhungen beschlossen werden, weil die Staatsfinanzen in ihrer Totalität es nothwendig machen, begeben wir uns auf die abschüssige Bahn, Steuererhöhungen nur mit einer radicirten Ausgabenvergrösserung allein bewilligen zu dürfen. Wir dürfen uns auch darüber nicht täuschen, dass die Tendenz auf Steuerherabsetzungen durch energische Agitationen sehr leicht Erfolge erzielen kann, wie wir es bei dem Gesetze betreffend die Grundsteuer-Abschreibungen gesehen haben.

In ganz Oesterreich findet jetzt eine organisirte Agitation auf Herabsetzung der Hauszinssteuer statt, welche allerdings sehr hoch bemessen ist, bezüglich deren jedoch auf der anderen Seite ein 15percentiger Nachlass gegeben wird. Dieser Nachlass wird aber von den Steuerträgern und Gemeinden als unzureichend angesehen, und es wird nunmehr auf der ganzen Linie eine allgemeine Campagne entfesselt, um die Hauszinssteuer herabzusetzen.

Redner hebt hervor, dass es ein Verdienst des Finanzministers sei, von allem Anfang an darauf bestanden zu haben, dass die Aufhebung der Mauthen nur gegen die Compensation einer eventuellen Einnahmensteigerung gewährt werden könne. Das Mittel für diese Compensation ist das vorliegende Gesetz. Unter den Steuerquellen, die man leicht und rasch heranziehen konnte, ist die Einführung einer Fahrkartensteuer eines der rationellsten und bequemsten. In Oesterreich bestehen zum Unterschiede von anderen Staaten leider nicht mehr so viel Steuerreserven, die man in Zeiten der Noth heranziehen könnte. Andere Staaten entbehren gewisser indirecter Steuern gänzlich, bei uns sind fast alle Verbrauchsartikel mit indirecten Steuern belegt. Redner führt sodann aus, dass der bis jetzt bestandene Fahrkartenstempel ein irrationeller Stempel war, weil alle Personentarifsätze, welche unter 1 Krone sind, zum Zwecke der Steuerbemessung bis auf die Krone aufgerundet werden müssen und erst von dieser aufgerundeten Krone der Stempel bemessen wird. Dadurch wurde der Nahverkehr mit einer unverbältnissmässigen Belastung belegt, die sich entschieden nicht rechtfertigen lässt. Die Fahrkartensteuer sei darum rationell, weil das fahrende Publicum die Erhöhung nicht so sehr fühlen werde und weil nicht im Geringsten zu befürchten ist. dass durch die Anferlegung der Steuer von 12 pCt. Nominal eine Abnahme im Personenverkehre eintreten wird. Der Personenverkehr ist in den letzten zehn Jahren um mehr als das Doppelte gestiegen, und es ist anzunehmen, dass diese Verkehrszunahme trotz der Fahrkartensteuer anhalten wird. Wenn man den 2percentigen Fahrkartenstempel als im Durchschnitte bestehend annehme, so wird die Erhöhung nur 10 pCt. und nicht 12 pCt. betragen und wir werden auch mit dieser Erhöhung noch weit hinter jenen Sätzen zurückbleiben, welche vor dem Jahre 1890 gegolten haben. Was die Bestimmung betrifft, dass für Privatbahnen, welche um 20 pCt. höhere Tarife haben als die Staatsbahnen, die neue Steuer nur $9^1/_2$ pCt. betragen soll, so empfiehlt sich diese scheinbare Incongruenz aus ökonomischen und steuerpolitischen Gründen.

Eine Abweichung von dem neu einzuführenden Steuersatze tritt auch in Bezug anf die Relationen ein, welche nach Ungarn und nach Bosnien und der Hercegovina führen. Wegen Vermeidung einer complicirten Verrechnung, die sich auf eine vertragsmässige Abmachung mit der ungarischen Regierung stützt, wird der 2percentige Stempel nach wie vor eingehoben, so dass hier die Steuererhöhung nur 10 pCt. betragen kann.

Wenn auch der parlamentarische Process, durch welchen dieses Gesetz zustande gekommen ist, schliesst Redner, unseren finanzpolitischen Anschauungen vielleicht nicht völlig entspricht, so ist an der Thatsache, dass eine Deckung für Ausfälle, die einmal beschlossen worden sind, beschafft werden soll, absolut nicht zu rütteln, und es ist die übereinstimmende Meinung aller Mitglieder des Herrenhauses, dass es unsere Verantwortung mit sich bringt, die Hand zu bieten, um eine derartige Gefahr von den Staatsfinanzen abzuwenden und noch weiteren Ausfällen gegenüberzutreten. Wir können daher mit gutem Gewissen dem Herrenhause die Annahme dieses Gesetzes empfehlen.

Es wird hierauf in die Specialdebatte eingegangen. Die §§ 1 bis 11 werden ohne Debatte angenommen. Bei § 12 bemerkt

Berichterstatter Dr. Edler von Plener, dass hier in der Plenarberathung des Abgeordnetenhauses ein Zusatz hinzugekommen sei, wonach Legitimationen nicht blos für freie Fahrt, sondern auch für Fahrten zu ermässigten Preisen einer Gebühr unterliegen. Unter diese Reiselegitimationen sind zweifellos auch die Legitimationen der Staatsbeamten zu subsumiren. welche sie bekanntlich ermächtigen, auf den Staatsbahnen und dann auch fast auf allen Privatbahnen um den Preis der nächstniedrigen Classe mit der höheren Classe zu fahren. Die auf Grund dieser Legitimationen an den Billetcassen gelösten Tickets werden zweifellos mit der darauf lastenden Fahrkarteusteuer gelöst werden. In dem erwähnten Zusatze ist aber noch von einer Gebühr die Rede, welcher solche Anweisungen unterliegen. Nun ist in den Kreisen der Staatsbeamten die Befürchtung aufgetaucht, dass vielleicht diese Gebühr jedesmal eingehoben würde, so oft eine Reise angetreten wird. Dies erscheint jedoch von vornherein ausgeschlossen. Die erwähnte Gebühr hat nach der Ueberzeugung des Berichterstatters nur den Charakter einer Taxe, und es soll offenbar durch die hier aufgezählten Gebührensätze die Ausfertigung einer solchen Legitimation mit einer Taxe getroffen werden. Ich glaube auch, sagt der Berichterstatter, dass diese Sätze so sehr den Charakter einer Taxe haben, dass wir sie als einmalige Taxe auffassen müssen, nicht als eine Jahrestaxe, so dass sie in der Praxis doch nur für eine einmalige, beziehungsweise erstmalige Ausfertigung der Reiselegitimation eingehoben werden soll. Nachdem aber dieser Zusatz in etwas rascher Weise während der Berathung des Abgeordnetenhauses beschlossen wurde, nachdem hiedurch die besprochene Beunruhigung in den Kreisen der Staatsbeamten hervorgerufen wurde und ich selbst von einem Vereine angegangen worden bin, diese Besorgniss zu zerstreuen, so erlaubte ich mir zunächst diese meine Meinung auszusprechen. Zur vollständigen Beruhigung der betroffenen Kreise aber bitte ich die Regierung und insbesondere den Eisenbahnminister, seine autoritative Auffassung über die Bedeutung dieser neuen, im § 12 enthaltenen Zusatzgebühren auszusprechen.

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek:

Hohes Haus! Ich nehme keinen Anstand, der Aufforderung nachzukommen, welche der sehr geehrte Herr Berichterstatter an mich gerichtet hat hinsichtlich der Bekanntgabe der Auffassung, welche die Regierung über den Sinn und die Tragweite der im Abgeordnetenhause im § 12 des Fahrkartensteuer-Gesetzes hinzugekommenen Zusatzbestimmung hegt, wonach nicht blos die Anweisungen auf freie Fahrt, sondern auch die Anweisungen auf ermässigte Fahrten einer Stempelgebührentrichtung zu unterziehen sind. Was die Auslegung dieser Bestimmungen betrifft, so steht die Regierung auf dem gleichen Standpunkte wie der sehr geehrte Herr Berichterstatter, und sie hält die Auffassung weder durch den Wortlaut, noch durch den Sinn der beschlossenen Zusatzbestimmungen vertretbar, als ob die Benützung einer für wiederholte Fahrten ausgestellten dauernden Legitimation oder Anweisung einen Anlass bieten könnte, um in jedem einzelnen Falle der Benützung die neuerliche Einhebung der Stempelgebühr in Anspruch zu nehmen. Die Art der Entrichtung dieser Stempelgebühr ist nach dem drittletzten Absatze des § 12 dem Verordnungswege vorbehalten. Es wird daher Sache der Regierung sein, bei der zu erlassenden Durchführungsverordnung die Modalitäten festzustellen, und es wird ein Modus gesucht und, wie ich auf Grund des mit der Finanzverwaltung gepflogenen Einvernehmens anzunehmen Grund habe, auch gefunden werden, durch welchen die Besorgnisse vollständig zerstreut werden, als ob eine wiederholte Stempelgebührentrichtung von den dauernden Legitimationen durch dieses Gesetz herbeigeführt werden könnte.

§ 12 und der Rest des Gesetzentwurfes werden hierauf angenommen und sodann das Gesetz auch in dritter Lesung zum Beschlusse erhoben.

Dr. Lammasch referirt über den Gesetzentwurf, betreffend die Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes für Eisenbahnen. Den mit der Entwicklung des Verkehres gestiegenen Gefahren vorzubeugen, führt der Berichterstatter aus, und wenn daraus Schäden eintreten, diese Schäden zu repariren, ist eine hervorragende Aufgabe der Rechtsordnung. Es wäre nur eine unverantwortliche Einseitigkeit und Inconsequenz, wenn man Unternehmungen, die mit einer anderen Kraft als der Dampfkraft, insbesondere mit Elektricität betrieben werden und die mit Gefahren ganz gleicher Art verbunden sind wie die durch Dampfkraft betriebenen Eisenbahnen, blos deswegen unter andere Normen der Verantwortlichkeit stellen wollte. Der vorliegende Gesetzentwurf bezwecke nur, dass die Normen des Haftpflichtgesetzes auch für diejenigen Bahnen, welche mit anderen Elementarkräften betrieben werden, Anwendung finden. In den letzten Decennien hat gerade auf dem Gebiete der Haftpflichtlehre, der Lehre von der Beschädigung, ein grosser Umschwung der Anschauungen stattgefunden, insbesondere unter der Führung österreichischer Juristen. Es ist die alte Auffassung, dass der

Schadenersatzanspruch aus dem Verschulden desjenigen begründet ist, gegen den er geltend gemacht wird, zum grossen Theile zurückgedrängt worden, und es ringt eine neue Auffassung um Geltung, welche denjenigen für schadenersatzpflichtig erachtet, in dessen Interesse jene Handlung vorgenommen wurde, aus welcher der Schaden entsprungen ist. Mit dieser Auffassung stimmt der Beschluss des Abgeordnetenhauses vollkommen überein. Wenn von einigen Seiten etwas an dem Gesetzentwurfe bedauert wird, so ist es vielleicht nur das, dass er etwas zu enge gefasst ist; von vielen Seiten nämlich wird gewünscht, dass auch die Radfahrer und Automobilisten unter die Verantwortlichkeit des Haftpflichtgesetzes gestellt würden. Da dies momentan nicht erreichbar ist, so ist für heute das vorliegende Gesetz als eine Abschlagszahlung mit Freude zu begrüssen.

Der Gesetzentwurf wird hierauf ohne Debatte angenommen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Bauconsenserthei lung.) Die k. k. n.-ö. Statthalterei hat den Bauconsens für die Errichtung der Haltestelle „Kinderasyl“ in km 94·2/3 Lundenburg—Zellerndorf im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 25.112.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Olmütz: Einführung des Rollfuhrdienstes in der Station Mähr.-Trübau.) Ab 1. Juli wird in der Station Mähr.-Trübau der k. k. österr. Staatsbahnen, im Sinne der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, eine Rollfuhrunternehmung errichtet und als Rollfuhrunternehmer Herr Franz Piffl bestellt, dessen Geschäftslocal sich in Mähr.-Trübau befindet. Dieser Rollfuhrunternehmung obliegt unter der im Betriebsreglement diesfalls festgesetzten bahnseitigen Haftung und zu den mit besonderer Kundmachung (Vrdgs-Bl. Nr. 70 f. E. u. Sch. vom 21. Juni, Seite 1805) verlautbarten tarifmässigen Gebühren a) die Abstreifung der in der genannten Station zur Abgabe gelangenden Eil- und Frachtgüter an die Behausung oder an das Geschäftslocal der Empfänger innerhalb des im Tarife bezeichneten Zustellungsgebietes, b) die Zustreifung der von den Parteien der obgenannten Rollfuhrunternehmung übergebenen Eil- und Frachtgüter von der Behausung oder dem Geschäftslocal der Parteien nach dem vorbezeichneten Bahnhofe zur Veranlassung der Aufgabe nach den mit obcitirter Kundmachung verlautbarten besonderen Ausnahmen und sonstigen Bestimmungen.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Linie Glavska-Zelenika: Eröffnung der Personen-Haltestelle „Pločice“.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die mit 15. Mai 1902 erfolgte Eröffnung der Personen-Haltestelle „Pločice“ bei der Arbeiterkaserne Nr. 36 in km 311·0 der Linie Glavska-Zelenika zwischen der Station Gruda und der Haltestelle Nagumanac nachträglich genehmigt und die k. k. Staatsbahn-Direction in Triest angewiesen, das weiter Erforderliche zu veranlassen.

[E.-M.-Z. 26.472/20.]

Nachrichten aus Ungarn.

Ungarische Eisenbahnen. (Partielle Einschränkung der Sonntagsruhe im Güterverkehre.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Minister des Innern im Interesse unbehinderter Abwicklung des Verkehres von dem Verderben unterliegenden Consumartikeln, lebenden Thieren etc. die bisher beobachteten Bestimmungen der Sonntagsruhe unter folgenden Modalitäten theilweise eingeschränkt, und zwar a) bezüglich des Bieres, lebenden Geflügels, dem Verderben unterliegenden Lebensmitteln, deren Abfuhr, Aufgabe als Lastgut, Auslolgung, ferner bei Eilgut dessen Abfuhr, Aufnahme und Ausfolgung an Sonntagen und am St. Stefanstage bis Mittags 12 Uhr statthaft ist in Ortschaften, auf deren Stationen die Transportzüge nach 12 Uhr Mittags verkehren, dass dieselben nunmehr auch nach dieser Zeit zugeführt, aufgenommen und ausgefolgt werden dürfen; b) bei lebenden Thieren, dass dieselben nunmehr an Sonntagen und am St. Stefanstage den ganzen Tag über aufgetrieben, befördert, als Fracht- und Eilgut aufgenommen, bei der Ankunft ausgeladen und abgeführt, bezw. abgefertigt werden können. Diese Verordnung tritt sofort in Kraft.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ministerialerlass, betreffend die Verwendung von fünfzehn Tonnen Tragfähigkeit besitzenden Wagen für Weintransporte.) Damit die in ganzen Waggonladungen im Gewichte von 10.000 kg zur Versendung gelangenden Weinsendungen wegen geringer Ladefläche der Wagen nicht in gesatteltem Zustande verladen werden müssen und das mit dieser Verladeweise zusammenhängende Risico vermieden werde, hat der kgl. ungar. Handelsminister auf Vorschlag der ungarischen Eisenbahndirectoren-Conferenz die Genehmigung ertheilt, dass insofern die Verhältnisse es gestatten, den Parteien für derartige Weinsendungen Wagen mit entsprechend grösserer Ladefläche zur Disposition gestellt werden. Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat ihre Organe angewiesen, für Weinsendungen in vollen Waggonladungen nach Möglichkeit stets fünfzehn Tonnen Tragfähigkeit besitzende Wagen den Parteien zur Verfügung zu stellen.

— (Verpflichtung der Stationen zur genauen Angabe des von den Absendern vorgeschriebenen Beförderungsweges auf den Frachtkarten.) Nach den Zusatzbestimmungen zu § 61 des Betriebsreglements sind die Eisenbahnverwaltungen berechtigt, in Fällen, wo sich die zu viel erhobenen Frachtbeträge aus fraukirten Gebühren ergeben, von den Anspruchswerbern ausser den Original-Aufnahmescheinen nach ihrem Ermessen auch die Vorlegung der Frachtbriefe zu verlangen. Geschieht dies, so bildet es für die absendende Partei stets eine Schwierigkeit, sich die beim Empfänger befindlichen Original-Frachtbriefe zu verschaffen, weshalb erstere häufig gänzlich auf die Rückvergütung der bezahlten Mehrgebühr verzichtet. Mit Rücksicht hierauf hat die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ihre Stationen angewiesen, bei Wegevorschriften seitens der Partei diesen Antrag auf den Frachtkarten oder Francaturnoten zu vermerken, bezw. in den Fällen, wo Frachtbrief-Duplicate ausgefertigt werden müssen, eine strenge Vergleichung des Wortlautes der letzteren mit den Original-Frachtbriefen vorzunehmen. [„Pester Lloyd.“]

— (Definitive Einnahmen im Monate Februar 1902.) Die Einnahmen aus dem Güter- und Personenverkehre der kgl. Ungarischen Staatsbahnen im Monate Februar betrugen nach den nun bereits definitiven Ausweisen K 14,987.376, um circa eine Viertelmillion Kronen weniger als im Februar v. J. Die Abnahme zeigt sich ausschliesslich im Güterverkehre, in welchem um K 400.000 weniger eingenommen wurden, während der Personenverkehr ein Plus von K 140.000 aufweist. Vom Anfang des Jahres bis Ende Februar betrugen die Einnahmen K 32,689.396, um K 454.000 mehr als im Vorjahre, was in Anbetracht der vorjährigen schlechten Ernte und der im Allgemeinen ungünstigen Verhältnisse vorwiegend dem Umstande zuzuschreiben ist, dass der milde Winter einen grösseren Personenverkehr ermöglichte. Das Plus im Personenverkehre betrug nämlich K 701.156, der Ausfall im Güterverkehre K 235.456.

[„Pester Lloyd.“]

Ausland.

Preussen. (Uebereinkommen zwischen der preussischen Eisenbahn-Verwaltung und dem deutschen Schienensyndicat.) Das Abkommen zwischen der preussischen Eisenbahn-Verwaltung und dem deutschen Schienensyndicat wegen Lieferung von Schienen und Schwellen für die Preussischen Bahnen ist — wie den „Hamb. Nachr.“ aus Berlin geschrieben wird — am 31. März abgelaufen. Die Verhandlungen wegen Abschlusses eines neuen Vertrages haben bis jetzt zwar noch nicht zu einem definitiven Uebereinkommen über alle Theile geführt, doch besteht kein Zweifel, dass sie bald zum Abschluss gelangen werden. Nach dem alten Uebereinkommen zahlte die preussische Bahnverwaltung für die Tonne Schienen Mk. 118 und für die Tonne Schwellen Mk. 108. Die neuen Verhandlungen haben auf der Basis einer Preisermässiguug auf Mk. 116, bezw. 106 stattgefunden und zu einer Verständigung geführt. Derzeit sind nur noch Fragen untergeordneter Natur zu regeln.

Württemberg. (Eisenbahn-Angelegenheiten in der Tarifcommission des Landtages) Dem „Schwäb. Merkur“ zufolge wurde in der Tarifcommission des Landtages bekanntgegeben, dass bei der Einführung der IV. Wagenclasse auf den Eisenbahnen der Ausfall für Württemberg unter Vergleichung mit dem Ausfalle bei der Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn Mk. 1,943.000, unter Vergleichung mit dem Ausfalle bei der Einführung der preussisch-hessischen

Eisenbahngemeinschaft Mk. 2,019.401 betragen würde. Nach Schätzung der Eisenbahn-Verwaltung würde unter Anrechnung aller in Betracht kommenden Verhältnisse der Ausfall jährlich Mk. 800.000 betragen. Die Commission nahm einen Antrag an, die Regierung zu ersuchen, sobald die Finanzlage einen vorübergehenden Ausfall während der Uebergangszeit gestatte, die Grundtaxe für die III. Classe auf zwei Pfennig für den Kilometer festzusetzen. Der Verkehrsminister erklärte, die Regierung könne nur unter Vereinbarung mit den übrigen süddeutschen Verwaltungen an eine so eingreifende Reform des württembergischen Eisenbahnbetriebes herantreten.

Sachsen. (Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen: Einführung des viergeleisigen Betriebes in der Strecke Reick—Dresden Hbhf. und Eröffnung des Haltepunktes Dresden-Strehlen für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Am 3. Juli wird auf der Strecke Reick—Dresden Hbhf. (Linie Bodenbach—Dresden) der viergeleisige Betrieb eingeführt und gleichzeitig der zwischen den Stationen Niedersedlitz und Dresden Hbhf. neu errichtete Haltepunkt „Dresden-Strehlen“ für den öffentlichen Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Russland. (Das Rollmaterial der russischen Eisenbahnen.) Aus den Veröffentlichungen über das rollende Material des russischen Eisenbahnnetzes zum 1. Jänner 1901 ergibt sich, dass auf den Bahnen im Ganzen über 16.470 Personenwagen im Gesammtwerthe von Rubel 78,989.899 rollen, wobei die Personenwagen der Localbahnen nicht mitgerechnet sind. Von diesem Wagenpark entfallen auf die Staatsbahnen in Europa 10.391, in Asien 1637 und auf die der Privatgesellschaften 4442 Wagen. Die Zahl der Güterwagen belief sich im Berichtsjahre auf 290 803; davon gehörten den europäischen Staatsbahnen 184.597 mit einer Tragfähigkeit von 134,125.584 Pud (= 2,206.972 t), den asiatischen 15.716 mit einer Tragfähigkeit von 11,629.326 Pud (= 190.487 t) und schliesslich den Privatbahnen 90.490 Wagen mit einer Tragfähigkeit von 65,408.207 Pud (= 1,071 286 t) an.

Amerika. (Neue Erfindung für die Aufnahme und das Absetzen von Reisenden und Gepäck in kleineren Stationen ohne Anhalten des Schnellzuges.) In Amerika macht jetzt eine Erfindung von sich reden, die es ermöglichen soll, dass ein Eilzug Reisende und Gepäck auf den kleineren Stationen aufnehmen oder absetzen kann, ohne anzuhalten. Nach der Zeitschrift „Das Buch für Alle“ trägt diese Erfindung den Namen „Sattelwagen“ und besteht aus einem eisernen Gerüst, das an der einen Seite mit einem kleinen geschlossenen Raum verbunden ist. Dieser Raum hat zwei Thüren, und die Reisenden mit ihrem Gepäck nehmen darin Platz. Das Eisengestell steht mittelst kleiner Räder auf zwei Hilfsschienen, die innerhalb der Station parallel neben den eigentlichen Schienen einherlaufen und etwas grössere Spurweite haben; es ist so gross, dass der Eilzug gerade darunter durchlaufen kann, ohne es zu berühren. Oben hat das Eisengestell ebenfalls vier kleine breite Räder, während der Eilzug, der den Sattelwagen aufnehmen soll, auf der oberen Wagendecke Schienen besitzt. Der Hergang ist nun folgender: Sobald der erste Wagen des Eilzuges sich direct unter dem Gestell des Sattelwagens befindet, werden durch eine mechanische Vorrichtung die Schienen auf der Decke des Eilzugswagens gehoben, so dass die oberen Räder des Gestells auf ihnen ruhen und der Sattelwagen wie ein Reiter quer über dem ersten Wagen des Eilzuges hängt. Infolge seines Beharrungsvermögens rollt er über die sämmtlichen Wagen des Zuges hin, nimmt inzwischen die Schnelligkeit des letzteren an und kommt ohne wesentlichen Ruck über dem letzten Wagen durch eine geeignete Bremsvorrichtung zum Halten. Auf dem letzten Wagen reitet er nun mit bis zur nächsten Station, während Passagiere und Gepäck bequem ausgewechselt werden können. Ist die nächste Station in Sicht, so werden die Hilfsschienen, sobald der Eilzug sich zwischen ihnen befindet, so weit gehoben, dass die unteren Räder des Sattelwagens auf ihnen ruhen; gleichzeitig werden die Deckschienen des letzten Eilzugwagens erniedrigt, und nun schlüpft der Eilzug unter dem Gestell des Sattelwagens durch. Letzterer hat noch fast die volle Geschwindigkeit des Zuges und läuft auf den Hilfsschienen selbstständig bis in die Station, wo inzwischen der Eilzug schon einen anderen Sattelwagen aufgenommen hat. Der Erfinder John W. Jenkins hofft, durch diese bereis erprobte Vorrichtung die Schnelligkeit der amerikanischen Eilzüge, besonders auf den Pacificbahnen, so zu steigern, dass man nach Einführung des Sattelwagens von New-York bis San Francisco in 50 Stunden gelangen kann, während man jetzt noch 5 Tage dazu gebraucht.

Schiffahrt.

Deutsches Reich. (Schiffsverkehr im Altonaer Hafen im Jahre 1901.) Nach einer Mittheilung der „Hamb. Nachr.“ gestaltete sich der Schiffsverkehr im Hafen von Altona, den Ermittlungen des statistischen Bureau zufolge, im Jahre 1901 wie folgt: Es trafen ein Schiffe überhaupt 1227 mit 213.841 Reg.-Tons und 8720 Mann Besatzung, davon 920 mit Ladung, 307 in Ballast oder leer. Unter den Schiffen befanden sich 475 Dampfschiffe mit 162.895 Reg.-Tons und 6419 Mann Besatzung. Die Zahl der abgegangenen Schiffe belief sich auf 1238 mit 215.812 Reg.-Tons und 8832 Mann Besatzung, darunter 830 Schiffe mit Ladung und 405 in Ballast oder leer. Unter den abgegangenen Schiffen befinden sich 429 Dampfschiffe mit 166.061 Reg.-Tons und 6506 Mann Besatzung. Von den angekommenen Schiffen stammten 318 aus Deutschland, 453 aus dem übrigen Europa, 32 aus aussereuropäischen Ländern, 272 aus dem Binnenverkehr. Von den abgegangenen Schiffen stammten 437 aus Deutschland, 227 aus dem übrigen Europa, 6 aus aussereuropäischen Ländern, 565 aus dem Binnenverkehr.

Dänemark. (Neue Dampfschiff-Gesellschaft „Fivna (Fünen)“ in Odensee.) Unter dem Namen „Dampfschiff-Gesellschaft Fivna (Fünen)“ hat sich in Odensee eine neue Gesellschaft gebildet, deren Zweck ist, Frachtfahrt in der Nord- und Ostsee besonders mit Kohlen und Bauholz zu betreiben und im Winter, wenn die Ostseehäfen geschlossen sind, das Mittelmeer und das Schwarze Meer zu besuchen. Das Actiencapital soll aus K 900.000 bestehen, wovon K 600.000 eingezahlt sind. Die Gesellschaft, deren Sitz in Kopenhagen ist, hat in England drei Dampfer angekauft und unterhandelt wegen eines vierten Schiffes.

Dänemark, Schweden, Norwegen und Finnland. (Jahresbericht für 1901 des „Nordischen Schiffsrhedervereines.) Nach dem Jahresberichte des obigen Vereines für 1901 waren den „Hamb. Nachr.“ zufolge Ende des verflossenen Jahres im Vereine im Ganzen 1,302.026 t eingezeichnet, was eine Zunahme im Laufe des Jahres von 185.848 t bedeutet. Die Tonnage vertheilte sich folgendermassen auf die verschiedenen Länder: Norwegen 837.836 t, Schweden 250.189 t, Dänemark 179.364 t und Finnland 34.637 t. Die Anzahl der persönlichen Mitglieder des Vereines betrug 195.

Elbeschifferprüfungen in Preussen. In Danzig wurde eine Commission zur Abhaltung von Elbeschifferprüfungen nach den Vorschriften über die Zulassung als Elbeschiffer vom 27. December 1890 errichtet. Es bestehen sonach gegenwärtig in Preussen 18 Commissionen zur Abhaltung von Elbeschifferprüfungen, und zwar in Torgau, Magdeburg, Tangermünde, Wittenberge, Hitzacker, Lauenburg, Zehdenick, Breslau, Thorn, Bromberg, Aisleben a/S., Posen, Wettin a/S., Fürstenberg a/O., Rathenow, Fürstenwalde, Gross-Neuendorf und Danzig.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Schlackenwerth - Joachimsthal. (Constituirende Generalversammlung.) Am 8. Jänner 1902 hat in Joachimsthal die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal stattgefunden. Bei derselben intervenirte als Regierungsvertreter der k. k. Bezirkshauptmann Ludwig Juza. Zum Vorsitzenden wurde einstimmig Franz Kuhlmann, Bürgermeister von Joachimsthal, gewählt, welcher sohin die statutengemässe Einberufung der Versammlung, sowie die Anwesenheit von 6 Actionären, bezw. Vertretern von solchen constatirte, die zusammen sämmtliche 1083 Actien mit 216 Stimmen repräsentirten. Sodann wurde der Bericht der Concessionärin, ferner der Garantievertrag und der Betriebsvertrag nebst Additionalen stimmeneinhellig zur Kenntniss genommen. Hierauf wurden in den Verwaltungsrath, in welchen vom böhmischen Landesausschusse Director Franz Jahoda und Landesausschuss-Vicesecretär Dr. Carl Mandl entsendet worden waren, Bürgermeister Franz Kuhlmann, Stadtrath Carl Seidl, Stadtrath Dr. Siegmund Rothberger, k. k. Tabakfabriksdirector Alois Neubauer und Kunstmühlenbesitzer Ludwig Troharsch, sämmtlich in St. Joachimsthal, einstimmig gewählt. Anschliessend an die constituirende Generalversammlung wurde die constituirende Sitzung des Verwaltungsrathes abgehalten, in welcher Franz Kuhlmann zum Präsidenten und Dr. Carl Mandl zu dessen Stellvertreter gewählt und letzterer mit der Geschäftsführung betraut wurde.

Grazer Tramway-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 6. Mai 1902 fand in Graz unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Moriz Ritter von Schreiner und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Statthaltereirathes Dr. Alfons Ritter von Scherer die diesjährige 14. odentliche Generalversammlung der Actionäre der Grazer Tramway-Gesellschaft statt. An derselben nahmen 24 Actionäre theil, welche 5801 Actien mit 1152 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1901 die Einnahmen aus dem Personenverkehre K 1,131.843·31 (gegen 1900 + K 257.221·65), die Einnahmen aus dem Betriebe der Schlossbergbahn K 3008·15 (+ K 1532·71), die Einnahmen aus der Kraftabgabe K 1279·96 (+ K 394·47), die Einnahmen aus Miethzinzen K 11.247·08 (+ K 892·28) und die sonstigen Einnahmen K 1911·96 (+ K 256·07), zusammen daher K 1,149.290·46 (+ K 260.297·18) denen Gesammtausgaben im Betrage von K 532.500·89 (+ K 58.527·43) gegenüberstehen. Der Betriebsüberschuss betrug K 616.789·57 (+ K 201.769·75). Zuzüglich der Zinsen per K 23.931·50 (— K 7128·60) und abzüglich der Lasten per K 133.275·94 (+ K 41.393·64), verbleibt ein Reingewinn von K 507.445·13 (+ K 153.247·51). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Ferner beschloss die Generalversammlung aus obigem Gewinne K 28.000 (+ K 1200) für die Actientilgung, K 155.136 (+ 30.896) für eine 4percentige Actiendividende, K 16.175·46 (+ K 6057·58) für die Dotirung des Reservefonds, K 48.526·36 (+ K 18.172·72) für die Tantième und weitere K 80.000 (+ K 16.000) für die Auszahlung einer 2percentigen Superdividende, sowie K 59.602·44 (+ K 26.973·74) für den 33⅓percentigen Gewinnantheil der Stadt Graz zu verwenden, so dass K 119.204·87 (K 53.947·47), bezw. zuzüglich des Gewinnvortrages vom Jahre 1900 per K 30.466·90 (+ K 1257·40), K 149.671·77 (+ K 55.204·87) verbleiben. Hievon wird eine weitere 3percentige Superdividende, das ist K 120.000 (+ K 56.000) zur Auszahlung gelangen und der Rest per K 29.671·77 (— K 795·13) auf neue Rechnung vorgetragen. Die Gesammtdividende betrug daher 9 pCt. (+ 1 pCt.). Weiters wählte die Generalversammlung das in den Verwaltungsrath cooptirte Mitglied Dr. Ernst Schuster zum Verwaltungsrathsmitgliede und schloss mit der Wahl des Revisionsausschusses. [E.-M.-Z. 24.265/02.]

Verlosungen.

Am 11. Mai:

Maros-Vásárhely—Szász-Regen-Localbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner.

Am 28. Mai:

Oesterr. Lloyd. Goldprioritäten (Rückzahlung ab 31. December.

Am 31. Mai:

Niederösterreichische Waldviertelbahn. 4 pCt. Obligationen (Rückzahlung ab 1. December).

Am 2. Juni:

Unterkrainer Bahnen. 4 pCt. Obligationen (Rückzahlung ab 1. December).

Am 7. Juni:

Budapester elektrische Stadtbahn. 4 pCt. Obligationen (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 12. Juni:

Localbahn Aseb-Rossbach. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 14. Juni:

Oesterr. Nordwestbahn. Actien lit. B (Rückzahlung ab 1. Juli).

Dividenden.

Ybbsthalbahn. Coupon per 1. Juli der Prioritätsactien (Restzahlung) K 4.—.

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp. Für die Prioritätsactie K 18.—, für die Stammactie K 1.—.

Kremsthalbahn. Coupon per 1. Juli K 3.—.

Localbahn Asch-Rossbach. Für die Prioritätsactie K 10.—.

Eisenbahn Wittmannsdorf-Leobersdorf-Ebenfurth. K 7.—.

Eisenbahn Lemberg-Belcez-Tomaszow. Für die Prioritätsactie K 17.—.

Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft. Ab 1. Juli für die Prioritätsactie K 9.—, für die Stammactie K 7.—.

Localbahn Starkenbach-Rochlitz. Für die Prioritätsactie K 6.45.

Mühlkreisbahn-Gesellschaft. Ab 1. Juli für die Prioritätsactie K 7.66.

Ruma-Vrdniker Localbahn. Coupon ab 1. Juli für die Prioritätsactie K 11.59.

Bukowinaer Localbahnen. Ab 1. Juli für die Prioritätsactie K 20.—, für die Stammactie K 20.—.

Generalversammlungen.

Im Monate Juni:

26. (Wien.) Actiengesellschaft der Schneebergbahn.
26. (Wien.) 3 pCt. Südbahn-Prioritätsobligationen-Besitzer.
26. (Wien.) Mährische Westbahn (Prossnitz-Trübau).
26. (Budapest.) Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.
26. (Linz.) Tramway- und Elektricitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr.
26. (Prag.) Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn.
27. (Wien.) Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft.
27. (Graz.) Localbahn Gleisdorf-Weiz.
28. (Wien.) Eisenbahn Wien-Aspang.
28. (Wien.) Austro-belgische Eisenbahngesellschaft.
28. (Tachau.) Localbahn Plan-Tachau.
28. (Graz.) Localbahn Fehring-Fürstenfeld.
28. (Graz.) Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau).
28. (Graz.) Localbahn Murthalbahn (Unzmarkt-Mauterndorf).
30. (Wien.) Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien in Liquidation.
30. (Wien.) Bozen-Meraner Bahn.
30. (Wien.) Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs.
30. (Wien.) Localbahn Radkersburg-Luttenberg.
30. (Budapest.) Barcs-Pakraczer Eisenbahn.
30. (Graz.) Elektrische Kleinbahn Graz—Maria-Trost.
30. (Wels.) Welser Localbahn-Gesellschaft.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Franzensbrückenstrasse.

Monat Mai 1902.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Mai 1902	Eingelagert vom ersten bis letzten Mai	Ausgelagert vom ersten bis letzten Mai	Stand am letzten Mai 1902
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	62.465	20.330	20.067	62.728
Darunter wichtige Waaren:				
Colonialwaaren	—	—	—	—
Eisen	5.958	157	641	5.492
Erden	—	—	—	—
Fette	3 572	101	558	3 115
Felle	—	—	—	—
Kaffee	5.565	1.633	1.656	5 542
Stärke	3.026	668	356	3 338
Wein	3.343	842	832	3.353
Zucker	6.142	4.746	4.432	6.456
Reps	—	—	—	—
Mehl	4 648	1.826	2.012	4.462
Wild	—	—	—	—
Diverse	30.211	10.339	9.580	30 970
Assecuranzwerth K	3,844.958	2,052.116	1,955.161	3,941 913

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 24 Arbeitstagen 168.300 kg, Assecuranzwerth von K 167.000.

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Mai 1902	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Mai	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Mai	Stand am letzten Mai 1902
Lagerscheine:				
Stück	9	—	1	8
Versicherungswerth K	19.500	—	2.000	17.500
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth K	—	—	—	—
Lombardbetrag K	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Güterverkehrseinstellung auf der Strecke Bystritz—Jablunkau wegen Hochwassers.

Zufolge Hochwassers musste der Güterverkehr auf der Strecke Bystritz—Jablunkau der Kaschau-Oderberger Bahn am 20. Juni 1902 eingestellt werden. Voraussichtliche Dauer des Verkehrshindernisses 3 bis 4 Tage.

Für bereits aufgenommene, bezw. im Rollen begriffene Güter ruht gemäss § 63, P. 6, des Betriebsreglements, beziehungsweise § 6, P. 7, der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 14 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnverkehr die Lieferfrist bis zur Beseitigung des Verkehrshindernisses.

Budapest, am 21. Juni 1902. [556]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personenhaltestelle „Gstetten".

Am 1. Juli 1902 wird die zwischen der Station Kienberg-Gaming und der Haltestelle Gaming in km 69·874 der Linie Kienberg-Gaming—Waidhofen a. d. Ybbs gelegene Personenhaltestelle „Gstetten" für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet.

Sämmtliche Personen führenden Züge werden in dieser Haltestelle Aufenthalt nehmen und erfolgt die Fahrkartenausgabe im Zuge selbst durch den Revisionsconducteur.

Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Wien, am 24. Juni 1902. [557]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung des Nachtrages I zum Ausnahmetarife, Theil III, Heft 1, vom 1. April 1902.

Im obenbezeichneten, mit 1. Juli 1902 zur Einführung gelangenden Tarifnachtrage ist auf Seite 3 sub „1. Ergänzung der Tarif-Tabellen" der Anstossbetrag für die Station Petershausen in Baden an Konstanz Lagerhaus von 0·01 auf **0·05 Mark** per 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 21. Juni 1902. [558]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Haltestelle Wampersdorf als Station für den Gesammtverkehr.

Am 1. Juli 1902 wird die Haltestelle Wampersdorf zwischen den Stationen Ebreichsdorf und Pottendorf-Landegg auf der Linie Wien—Pottendorf-Landegg der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn als Station für den Gesammtverkehr eröffnet.

Wien, am 22. Juni 1902. [559]

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Sächsische Staatsbahnen.

Einstellung der Ausgabe directer Fahrkarten für alle Züge von Teplitz nach Guben über Dresden—Kötschenbroda—Cottbus.

Mit 1. August 1902 werden die directen Fahrkarten für alle Züge von Teplitz nach Guben über Dresden—Kötschenbroda—Cottbus wegen Mangel an Frequenz aufgehoben.

Wien, am 20. Juni 1902. [560]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn.

Aufhebung des bestehenden und Einführung eines neuen Localgütertarifes.

Mit Ende Juli 1902 tritt der Localgütertarif, Theil II, für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn, giltig vom 1. Jänner 1898, ausser Wirksamkeit.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1902 tritt der neue Localgütertarif, Theil II, für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn in Kraft.

Der neue Tarif kann vom 17. Juli 1902 ab bei der gesellschaftlichen commerciellen Direction in Wien zum Preise von 1 Krone per Stück bezogen werden.

Wien, am 23. Juni 1902. [561]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Verbindungsbahn Meuselwitz-Spora wird ab 1. Juli 1902 dem öffentlichen Güterverkehre für Sendungen nach und von der schmalspurigen Nebeneisenbahn Gera-Wuitz übergeben.

Am 1. Juli 1902 geht die vollspurige Zweiggeleiseanlage Meuselwitz-Spora von Stat. 0—16 in das Eigenthum des kgl. sächsischen Staatsfiscus über. Vom gleichen Tage an wird die genannte Zweiggeleiseanlage nach Massgabe der „Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands" durch die General-Direction betrieben und als vollspurige „Verbindungsbahn Meuselwitz-Spora" dem öffentlichen Güterverkehre für Sendungen nach und von der schmalspurigen Nebeneisenbahn Gera-Wuitz (ausgenommen Localverkehr mit Spora) übergeben. Die Bestimmungen über die für die Ueberführung von Gütern auf der Verbindungsbahn zur Erhebung kommenden Gebühren sind in „Nachtrag V zu Theil II des Binnengütertarifes für vollspurige Linien" — der bei den Stationen käuflich zu erlangen ist — enthalten.

Im Uebrigen geben alle Güterverkehrsstellen Auskunft.

Dresden, im Juni 1902. [562]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Tarifnachtrag I zum Hefte 6.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1902 ist zum Hefte 6 des südwestdeutschen Verbandsgütertarifes vom 1. September 1901 der Nachtrag I ausgegeben worden.

Der Nachtrag I enthält Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen, Entfernungen für die mit Giltigkeit vom 10. Jänner 1902 in den Tarif aufgenommene Station Hölzlebruck und Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 3a, 5b zwischenzeitlich und 10a, die im Verfügungswege durchgeführt wurden.

Nordostdeutsch-Sächsischer Gütertarif. (Ausgabe eines Berichtigungsblattes.) Mit sofortiger Giltigkeit wurde für den obgenannten Gütertarif vom 15. Mai 1902 ein Berichtigungsblatt herausgegeben.

Soweit die Erhöhungen nicht schon veröffentlicht sind, treten dieselben am 15. Juli 1902 in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. (Einbeziehung neuer Stationen etc.) Mit dem 1. Juni 1902 wurden die Stationen Allendorf (Oberhessen), Mainzlar und Treis des Directionsbezirkes Frankfurt a. M. in die Tarifhefte A 1—5, C und D einbezogen. Gleichzeitig traten für die Stationen Geilshausen, Kesselbach, Londorf und Odenhausen Entfernungskürzungen ein. Die neuen Entfernungen für Heidingsfeld Bad. B. gelten auch für Heidingsfeld Bayer. Stb. im Rheinisch-Nassau-Bayerischen Verkehr.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Berlin-Stettin-Westdeutscher Güterverkehr. (Tarifnachtrag VII.) Am 10. Juni 1902 wurde zum Tarife für den obgenannten Güterverkehr der Nachtrag VII herausgegeben. Derselbe enthält u. A. Entfernungen für mehrere neu aufgenommene Stationen, Entfernungsabkürzungen infolge Eröffnung neuer Strecken, Frachtsätze des Ausnahmetarifes 8a (Giesserei-Roheisen) für die Station Hochdahl des Directionsbezirkes Elberfeld und des Ausnahmetarifes 9, Classe II (Eisen und Stahl II) für die Stationen Blankenburg b. Berlin, Buch und Seegefeld des Directionsbezirkes Berlin, die seit dem 1. April 1902 ab giltige Fassung des Ausnahmetarifes 14a (Robzucker), sowie eine anderweite Fassung des Ausnahmetarifes E2 (Eisen und Stahl etc. zur übersecischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern).

Der Nachtrag kann von den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen bezogen werden.

Schweizer Bahnen. Interner Gütertarif der ehemaligen Nordostbahn vom 1. Mai 1896. (Nachtrag VII.) Mit 20. Juni 1902 trat zum internen Gütertarife der ehemaligen Nordostbahn vom 1. Mai 1896 ein Nachtrag VII in Kraft, enthaltend in der Hauptsache die durch die Eröffnung der Uerikon-Bauma-Bahn bedingten Distanz- und Taxänderungen.

Exemplare des Nachtrages können vom 16. Juni 1902 an bei den Stationen der ehemaligen Nordostbahn, sowie beim Gütertarifbureau der General-Direction der schweizerischen Bundesbahnen zum Preise von 40 Centimes per Stück bezogen werden.

Schweizer Bahnen. Gütertarif Basel und Schaffhausen S.B.B.-Sachsen vom 1. Juni 1901. (Verlängerung der Giltigkeit gekündeter Taxen.) Die General-Direction der schweizerischen Bundesbahnen bringt zur Kenntniss, dass die mit 1. Juni 1902 gekündeten Frachtsäze (vergl. „Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 20 vom 20. Februar 1902) noch bis zur Einführung der entsprechenden neuen Taxen in Kraft verbleiben.

Russland. Artikeltarif für die Beförderung von Holz etc. auf den russischen Eisenbahnen. (Frachtberechnung für Sendungen, welche aus verschiedenen Holzsorten bestehen.) Mit Giltigkeit vom 29. Mai a./11. Juni n. St. 1902 bis auf Widerruf gelangen für Holztransporte, bei Aufgabe von Holzsorten verschiedener Kategorien mit einem Frachtbriefe und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 750 Pud (= 12.285 kg) per Frachtbrief und Wagen, zur Anwendung. Die für Holzsorten der I. Kategorie der Waaren-Nomenclatur des oben bezeichneten Tarifes vorgesehenen Wagenladungsfrachtsätze bei Aufgabe von Holzsorten der I., II. und III. Kategorie, bezw. I. und II. oder I. und III. Kategorie und die für Holzsorten der II. Kategorie vorgesehenen Wagenladungsfrachtsätze bei Aufgabe von Holzsorten der II. und III. Kategorie.

(„Osteuropäische Tarifrundschau.")

Russland. (Frachtbegünstigung für Ausstellungsgüter.) Der geschäftsführende Director der ständigen Tarifcongresse der Vertreter russischer Eisenbahn-Verwaltungen bringt zur allgemeinen Kenntniss, dass mit Rücksicht auf die am 21. April a./13. Mai n. St. 1902 erfolgte Schliessung der in St. Petersburg stattgefundenen italienischen Ausstellung der bildenden Künste (vergl. „Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 7 ddo. 21. Jänner 1902) für die Inanspruchnahme der Frachtbegünstigung für Ausstellungsgüter rücksichtlich der vorerwähnten Ausstellung am 19. Mai a., 1. Juni n. St. 1902 erlischt. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Russischer Eisenbahn-Gütertarif. (Tarifirung für Badewannen, gusseiserne, emaillirte.) Mit Giltigkeit vom 5./18. Juni a./n. St. 1902 bis auf Widerruf gelangte für die Beförderung von „Badewannen, gusseisernen, emaillirten, verpackt und unverpackt" bei Aufgabe in beliebigen Mengen, die Differentiale Nr. 5 zur Anwendung.

(„Osteuropäische Tarifrundschau.")

Russland. (Der neue Schweine-Exporttarif.) Das Tarifcomité hat für die Ausfuhr von lebenden Schweinen von sämmtlichen russischen Stationen über die russisch-baltischen Häfen einen neuen, bedeutend ermässigten Tarif ausgearbeitet, welcher an Stelle des bisherigen, auf den Austritt via Libau beschränkten Exporttarifes tritt. Nach dem neuen Tarife ist bei der Benützung zweietagiger Borstenviehwaggons zu zahlen:

1. Für Waggons normaler Type (für 80 Stück), bei Entfernungen von 1—500 Werst — 10 Kopeken per Waggon und Werst, bei Entfernungen von 501—714 Werst — 50 Rubel per Waggon für die ganze Entfernung, bei Entfernungen von mehr als 714 Werst — 7 Kopeken per Werst und Pud; ausserdem wird für jedes Stück über 80 hinaus $^1/_{11}$ Kopeken per Werst erhoben;

2. für Waggons der längeren Type (für 120 Stück): bei Entfernungen von 1—500 Werst — 14 Kopeken per Waggon und Werst, bei Entfernungen von 501—700 Werst — 70 Rubel per Waggon für die ganze Entfernung, bei Entfernungen von mehr als 700 Werst — 10 Kopeken per Waggon und Werst: für jedes Stück über 120 hinaus wird $^1/_{12}$ Kopeken per Werst erhoben. Der ermässigte Tarif für einetagige Wagen wird ganz aufgehoben, da diese Waggons zum Schweinetransport gar nicht benützt werden. Bei der Ausfuhr über St. Petersburg wird der ermässigte Tarif nur bei Vorweisung von Zollzeugnissen angewendet, durch welche der Nachweis für die Ausfuhr der in St. Petersburg eingetroffenen lebenden Schweine als geschlachtetes Fleisch ins Ausland erbracht wird. Hiedurch soll verhindert werden, dass der ermässigte Tarif dazu ausgenützt wird, in diesem grossen Consumcentrum die Preise künstlich herabzudrücken. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Hanseatisch-Ostdeutscher Güterverkehr. (Einführung neuer directer Frachtsätze.) Mit Giltigkeit vom 8. Juni 1902 ab traten directe Frachtsätze für die Beförderung von Fracht- und Eilgütern zwischen der Station Eckernförde der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn und einer grösseren Anzahl Stationen der Directionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg, Breslau, Kattowitz und Posen in Kraft.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau der Preussischen Staatseisenbahnen in Berlin, Bahnhof Alexande platz.

Kgl. Preussische und Grossherzogl. Hessische Eisenbahn-Direction. (Stationsnamen-Aenderung.) Die an der Bahnstrecke Bingerbrück—Neunkirchen gelegene Station Münster a. St. führt von jetzt ab die amtliche Bezeichnung „Bad Münster a. St."

Sächsisch-schweizerische Gütertarife, Theil II, Heft 1, vom 1. August 1899. (Verlängerung der Giltigkeit gekündeter Taxen.) Die Generaldirection der schweizerischen Bundesbahnen bringt zur Kenntniss, dass die mit 1. Juni 1902 gekündeten Frachtsätze (cfr. Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 31 ddo. 18. März 1902) noch bis zur Einführung des Nachtrages III zu obigem Gütertarife in Kraft verbleiben.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C, Abschnitt I B, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902. (Abertigung des Artikels Fussboden-Anstrichmasse etc.) Die Generaldirection der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erliess an ihre Organe nachstehendes Circular: Der Artikel „Fussboden-Anstrichmasse, Fussboden-Belegmasse, aus nach Special-

tarif III tarifirenden Stoffen hergestellt", ist nach den Bestimmungen und zu den Frachtsätzen des Specialtarifes III abzufertigen.

Solche Stoffe sind z. B. Asche, Cement, Chlormagnesium, Erdfarben, Holzsägespäne (Holzsägemehl), Kalilösungen, Kalk, Kalkgries, Kalksteinmehl, Korkabfälle, Kreide, Magnesitmehl, Papierfangstoff, Sand, Steinmehl.

Der Artikel führt verschiedene technische und handelsübliche Bezeichnungen, z. B. Terralith, Papyrolith, Xylolith, Holzterrazzo, Sanitas, Linotol, Euböolith.

Auf den Frachtbriefen und Frachtkarten ist obige Bezeichnung „Fussbodenanstrich, beziehungsweise Belagmasse, aus nach Specialtarif III tarifirenden Stoffen hergestellt", vorzutragen.

Kommt der Artikel nicht als Masse, sondern fertig zusammengesetzt in Plattenform zum Versandt, so ist er nach Specialtarif II, wie das im Specialtarif II aufgeführte „Steinholz (Xylolith, Papyrolith) in Plattenform, auch gefärbt" zu tarifiren und hienach zu declariren.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Güteru, vom 1. April 1902. (Neuer Ausnahmetarif für Abfallschwefelsäure.) Mit 1. Juni 1902 trat nachstehender neuer Ausnahmetarif in Kraft: Ausnahmetarif Nr. 12 c für Abfallschwefelsäure, Rückstand aus der Petroleumraffinerie zu Düngezwecken, bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für jeden verwendeten Wagen etc.

Auf Seite 169 des Heftes C II ist entsprechender Eintrag zu machen.

Die Frachtbriefe und Frachtkarten müssen die volle Inhaltsbezeichnung haben:

„Abfallschwefelsäure, Rückstand aus der Petroleumraffinerie zu Düngezwecken."

Bayerischer Vicinal- und Localbahn-Schnitt-Tarif vom 16. Juli 1900. (Tarif-Nachtrag V.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1902 kam der Nachtrag V zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Uebergangsbestimmungen für die Stationen der Localbahnstrecke Hof—Bad Steben.
2. Neue Anweisung zur Bildung der Frachtsätze.
3. Anstosssätze für neu aufgenommene Localbahnstationen.
4. Neuauflage der Bestimmung für die Frachtermittlung zum Specialtarif für bestimmte Stückgüter und Specialtarif III.

5. u. 6. Neuauflage der Waarenverzeichnisse und der Bestimmungen für die Ausnahmetarife im Verkehre mit den kgl. bayerischen Localbahnstationen und den bayerischen Stationen der Localbahn-Actiengesellschaft in München.

7. Berichtigungen und Ergänzungen des Schnitt-Tarifes.

Der Nachtrag wird, soweit der Vorrath reicht, vom Materialdepot der Generaldirection der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen an Besitzer des Haupttarifes unentgeltlich abgegeben.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Für die in Bauausführung befindliche, im Laufe des nächsten Jahres zu eröffnende schmalspurige Staatsbahnlinie Spalato-Sinj gelangen **56.100 Stück Schwellen (Lärchen- oder Eichenholz), welche eine Minimallänge von 1·6 m und einen Minimalquerschnitt von 13 cm Höhe, 14 cm oberer Breite und 20 cm unterer Breite haben müssen, ferner 30 Garnituren Weichen-Extrahölzer im Gesammtausmasse von 52.782 m³ aus Lärchen- oder Eichenholz** zur Vergebung.

Die Ablieferung der Schwellen und Extrahölzer hat spätestens am 1. November 1902 zu beginnen und muss mit 15. April 1903 beendet sein.

Die auf diese Lieferung bezughabenden Offertformularien und Detailausweise über die benöthigten Gattungen, Mengen und Dimensionen, sowie die speciellen Lieferungsbedingnisse können bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden, woselbst auch nähere Auskünfte über die Modalitäten der Lieferung ertheilt werden.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze Bedarfsquantum oder auf einen Theil desselben erstrecken.

Rücksichtlich der Oberbauschwellen hat jeder Offerent die von ihm zur Lieferung angebotene Anzahl unter Bezeichnung der Holzgattung im Offerte anzugeben.

Die in allen Theilen vollständig ausgefüllten Offertformularien sind (sammt den Beilagen per Bogen mit einem 1 Krone-Stempel versehen) unter Beischluss der unterfertigten Detailausweise **längstens bis 19. Juli 1902, Mittags 12 Uhr,** versiegelt bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction einzubringen.

Die Preise sind inclusive aller Spesen franco Auflieferungsstation längs der der gefertigten Staatsbahn-Direction unterstellten Betriebsstrecken, mit Ausnahme der Linien Graz—Fehring, Fehring—Hartberg, Gleisdorf—Weiz, Bierbaum—Neudau und auf fremden Bahnen franco Waggon der Einbruchstationen Zeltweg, Unzmarkt, Treibach, Arnoldstein und Laibach Staatsbahn und nicht Laibach Unterkrainerbahnen zu offeriren.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Der Offertleger hat mit seinem Offerte sechs Wochen im Worte zu verbleiben.

K. k. Staatsbahn-Direction Villach.

Director gesucht.

Für die Direction einer österreichischen Localbahn-Unternehmung wird zum baldigsten Eintritte ein Director gesucht mit gründlichen Erfahrungen im Verwaltungs- und Betriebsdienste, Kenntnissen des Tarifwesens und mit gründlichen Erfahrungen betreffs Locomotiven und Wagenreparaturen. Die fragliche Bahn wird theilweise mit Dampf, theilweise elektrisch betrieben, sowohl für Personen als auch für Güterverkehr. Reflectanten werden ersucht unter Angabe ihrer Gehaltsansprüche und Einsendung eines ausführlichen Lebenslaufes nebst Photographie und Referenzen Offerte unter Chiffre „W. T. 4125", zur Weiterbeförderung an **Rudolf Mosse, Wien,** I. Seilerstätte 2, zu senden.

M. WOLF
k. u. k. Hoflieferant 664
Wien, VI. Mariahilferstrasse 29
Telephon 4435
Uniformen, feine Civil-Garderobe.
Preiscourante auf Wunsch.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachsteheuden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										per 100 kg				
1420	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Wasserglas der Pos. W—7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Aussig Oe.N.W.B.	Blelitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3, gültig vom 1. Jänner 1895	Heller 348	260	88	Im Kartirungswege		
				Aussig St.E.G.					348	260	88			
				Schreckenstein					348	260	88			
1421	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	A. Kalksteine, rohe B. Kalksteine, gemahlene	Holenbrunn	Wien I (K.E.B.)	Die Frachtsätze gelten nur für den Versandt aus Bayern, und zwar diejenigen der **Abtheilung A** bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief, **Abtheilung B** bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 10. Juli 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Abtheilung A: 0·98	Abtheilung B: 1·28	Im Kartirungswege		
					Wien II (K.F.J.B.)					Abtheilung A: 0·91	Abtheilung B: 1·18			
1422	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes, Abschnitt I	Fieberbrunn	Westerham	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Juli 1902 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Tarif, Theil IV, Heft 1, des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. August 1900	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg; Abtheilung a: 0·52	b: 0·54	c: 0·58	d: 0·62	Im Kartirungswege		
				Hopfgarten						0·40	0·42	0·43	0·47	
				Kitzbühel						0·46	0·48	0·51	0·55	
				Saalfelden						0·57	0·59	0·63	0·67	
				St. Johann i. Tirol						0·51	0·53	0·55	0·59	
				Söll-Leukenthal						0·40	0·42	0·43	0·47	
				Wörgl						0·31	0·36	0·37	0·41	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1423	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Leere, auf eigenen Rädern laufende, zur Reparatur bestimmte dreiachsige Tender	Komotau (B.E.B.)	Prag (Smichow) (B.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Erfüllung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarif	80 Heller	69·2 Kronen per Stück	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absender lautende, hahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1903 an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	Bei Nichtelnhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermässigung
			Leere, auf eigenen Rädern laufende, reparirte dreiachsige Tender	Prag (Smichow) (B.E.B.)	Komotau (B.E.B.)									
1424	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte der Pos. M 1 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, der österr., ungar. und bosn.-hercegov. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Rosenthal-Johannesthal	Hainspach-Wölmsdorf Niedergrund (B.N.B.) Nixdorf	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für a) beliebige Mengen, bezw. für Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief, b) mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, c) mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller ad a) b) c) 71 71 68 48 48 44 73 73 70	Im Kartirungswege			
			Leere Säcke als Eilgut			Aufgabe in beliebigen Mengen und Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen				ad I. 119 ad II. 88 ad III. 121				
			Gebrauchte leere Säcke als Frachtgut	I. Hainspach-Wölmsdorf II. Niedergrund (B.N.B.) III. Nixdorf						ad I. 68 ad II. 44 ad III. 70				
				oder umgekehrt.										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1425	Buschtěhrader Eisenbahn	betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Schönlinde (B.N.B.)	Auscha (A.T.E.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 51		Im Kartirungswege		
					Bleiswedel					48				
					Drum					45				
					Eicht					49				
					Graber					47				
					Liebeschitz					54				
					Neugarten					43				
					Ober-Rzepsch					55				
					Ploschkowitz-Pitschkowitz					58				
					Zuckmantl					42				
				oder umgekehrt										
1426	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Braunkohle (Lignit und Glanzkohle)	Graz S.B. transit*) bei Beförderung über Fehring-Szombathely	Dömötöri	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen in den in der Rubrik 5 genannten Bestimmungsstationen mittelst Strassenfuhrwerken abgeführt werden	vom 1. Juli 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	100	64 *)	36	Im Kartirungswege		
					Vasvár				96	64 *)	32			
					Oszkó				96	64 *)	32			
					Györvár				94	64 *)	30			
				Pragerhof	Kis-Szabadka				65	58 *)	7			
				Trifail	Dömötöri				104	82	22			
					Vasvár				102	82	20			
					Oszkó				99	82	17			
					Györvár				99	82	17			
					Kis-Szabadka				70	58	12			
									Heller inclus. ungar. Steuer		Heller			

*) Nur giltig für Sendungen, welche die Station Premstätten der Graz-Köflacher Eisenbahn transitiren.
Für den Uebergang von der Graz-Köflacher Eisenbahn auf die ehemalige Ungarische Westbahn gelangen die localtarifmässigen Ueberfuhrsgebühren zur Einhebung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Vortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1427	**Südbahn-Gesellschaft**		Mahlproducte der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Marburg Hauptbahnhof	Wien (Matzleinsdorf)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür.	vom 1. Juli 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarif	163 Heller	114 Heller	49 Heller	Im Kartirungswege		
1428	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Reisegüter für Zwecke der Bahnerhaltung, des Zugförderungs-, Werkstätten- und Stationsdienstes (exclusive mineralischer Kohlen), sowie für Fahrbetriebsmittel und Bestandtheile an Fahrbetriebsmitteln, bei Aufgabe als Frachtgut	allen Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und vice versa	Tannwald-Schumburg und Reichenberg	Unter Aufrechthaltung der für die betreffenden Classen, in welche diese Transporte rangiren, bestehenden Tarifbestimmungen. Diese Transporte müssen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. für den Betrieb der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn bestimmt sein	vom 1. Juli 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Verschieden	Nachlass von 50% (fünfzig Percent) von den officiellen Frachtsätzen des Localgütertarifes, rücksichtlich der Strecken der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, wobei ein Minimal-Einhebtssatz von 2 Heller per Tonnenkilometer und eine Minimalfracht von 8 Kronen per Wagen verbleiben muss	Im Kartirungswege		In den bezüglichen Frachtbriefen müssen Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen als Versender und als Empfänger erscheinen. Diese Begünstigung kann von anderen Parteien nicht in Anspruch genommen werden
1429	**Oesterr. Nordwestbahn**													

Der mit Verordnungs-Blatt Nr. 63 vom 5. Juni 1902 für neue, leere Fässer von Iglau transit nach Hohenelbe zur Einführung gebrachte Frachtsatz von 122 Heller per 100 kg gilt unter den gleichen Bedingungen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902, auch für „Bottiche und neue Fässer in zerlegtem Zustande".

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
47	Nr. 137 vom 26. November 1901	2673	K. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Weiches Kantholz, und zwar Balken aus weichem Holze	allen Verbandsstationen der k. k. österr. Staatsbahnen etc.	den deutschen Verbandsstationen der Directionsbezirke Altona, Berlin etc.	In der Spalte 5, Rubrik „nach", wird die Bezeichnung der Bestimmungsstationen wie folgt abgeändert: „den deutschen Verbandsstationen der Directionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Posen und Stettin, sowie der Station Kempen B.W.E. laut des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes"	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

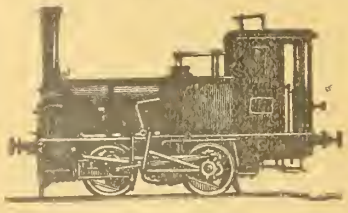
1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
	Nr. 64 vom 7. Juni 1902	1308	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. österr. Staatsbahnen Kaiser Ferdinands-Nordbahn Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Südbahn-Gesellschaft	Kartoffeln (Erdäpfel)	Nussdorf Wien II (K.F.J.B.) Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.) Wien-Südbahn (Matzleinsdorf) transit	Karlsbad (B.E.B.) Karlsbad K.J. Karlsbad Centralbhf.	In der Rubrik 7 ist anstatt 1901 richtig 1902 zu setzen	

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

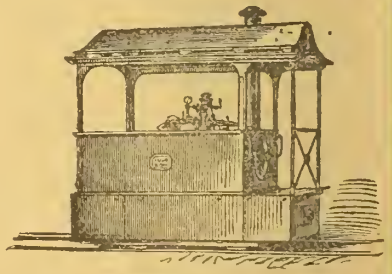
653

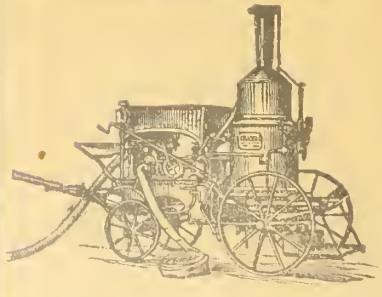


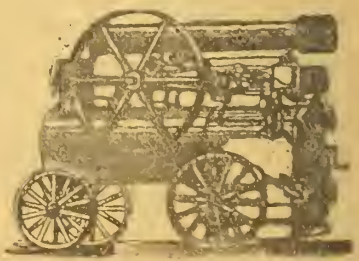
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,

LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.







Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 73. **Wien, 28. Juni 1902.** **XV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Statistik der in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern im Betriebe gestandenen elektrischen Eisenbahnen, Drahtseilbahnen und Tramways mit Pferdebetrieb für das Jahr 1900. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 19. Juni 1902, womit für den Monat Juli 1902 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Juli 1902 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von neunzehneinhalb ($19^1/_2$) Percent in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. Mai 1902, Z. 19.896, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wittek m. p.

Verzeichniss

jener vom k. k. Ministerium für Landesvertheidigung an anspruchberechtigte Unterofficiere ertheilten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren infolge: Anstellung des Anspruchberechtigten	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
4950	Dölling Johann		1					1
4977	Wohsalo Josef		1					1
5132	Holler Josef		1					
5169	Englisch Franz		1					1
5241	Burian Karl Josef		1					
5272	Horný Richard		1					1
5273	Klappholz Moriz		1					
5362	Sevčnik Mathias		1					1
5386	Beutl (richtig Beitel) Franz		1					
5524	Barić Spiridion		1					1
5584	Kłak Alexander		1					1
6060	Giovanelli Heinrich		1					
6110	Cappelletti Anton		1					1
6123	Semeniuk Fedko		1					1
6169	Jurkiewicz Blazej		1					
7018	Tesznar Paul		1					1
7021	Starý Anton		1					1
7330	Nyčz Apolinar		1					1
7683	Luxich Josef	1						1
7684	Hrabal Anton					1		1

Nr. des Certificates	Name des Anspruchberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren infolge des Anspruchberechtigten: Anstellung	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
7828	Treml Josef		1					1
8553	Kočevar Peter		1					1
8779	Orenstill Karl		1					1
9112	Korczynski Emanuel		1					1
9170	Schebesta Josef	1						1
9290	Brodner Karl	1						1
9360	Lorenz Jaroslav	1						1
9516	Schmidt Josef	1						1
9666	Musil Johann	1						1
9746	Wrinskele Mathias	1						1
9781	Hofmann Sylvester	1						1
9829	Neumaier Franz	1						1
9898	Zechner Rudolf	1						1
9938	Auer Klement	1						1
10013	Markt Johann	1						1
10053	Streck Josef	1						1
10057	Rott Simon	1						1
10224	Dinebir Alois	1						1
10308	Kohl Philipp	1						1
10343	Donth Josef	1						1
10365	Koczelan Wenzel	1						1
10381	Skypala Josef	1						1
10437	Jung Ferdinand	1						1
10478	Wysocki Johann	1						1
10495	Wygona Johann	1						1
10501	Kwiatkowski Stanislaus	1						1
10566	Ondraček Karl	1						1
10570	Parisi Candido	1						1
10586	Eisner Josef[1]							1
10596	Oberbauer Johann[2]							1
10603	Chudzik Johann	1						1
10667	Zub Demeter	1						1
10673	Heufler Benedikt	1						1
10684	Lukowicz Gregor	1						1
10703	Chmiel Michael	1						1
10710	Ruckstuhl Alfred Edler von	1						1
10714	Stoka Anton	1						1
10733	Jurka Gallus	1						1
10763	Perenič Bartholomäus	1						1
10797	Anderle Franz	1						1
10823	Sandbach Alois	1						1
10853	Poterajko Theodor	1						1
13446	Kapuścinski Karl[3]		1					

[1]) Das bezügliche Certificat wurde annullirt.

[2]) Bewerber war mit einem Certificate für Dienerstellen betheilt, welches nun wegen Ausfolgung eines Certificates für Beamtenstellen an denselben annullirt wurde.

[3]) Bewerber war mit einem vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium ausgestellten Certificate betheilt, stand aber infolge seiner Uebersetzung in die k. k. Landwehr in Evidenz des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung.

Anmerkung: Die Einsendung der noch nicht eingelangten Certificate wird vom k. k. Ministerium für Landesvertheidigung veranlasst.

Erlass des Eisenbahnministeriums vom 11. Juni 1902, Z. 25.759, an alle k. k. Staatsbahn-Directionen und österreichischen Privatbahn-Verwaltungen, betreffend das Erlöschen der dem französischen Staatsangehörigen Raymund Cahuc ertheilten Bewilligung zur Erzeugung des Sprengmittels „Carboazotine" und zum allgemeinen Verkehre mit demselben in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern.

Laut Mittheilung des k. k. Ministeriums des Innern vom 31. Mai 1902, Z. 17.886, ist die dem französischen Staatsangehörigen Raymund Cahuc mit dem Erlasse des genannten k. k. Ministeriums vom 11. October 1877, Z. 13.842, ertheilte Bewilligung zur Erzeugung des von ihm erfundenen Sprengmittels „Carboazotine" und zum allgemeinen Verkehre mit demselben in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern infolge des am 11. September 1900 erfolgten Ablebens des Genannten erloschen.

Hievon wird die . . . . . mit Beziehung auf den Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 3. März 1879, Z. 4441 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 32 ex 1879), behufs Verständigung der dortigen Executivstellen in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 11. Juni 1902.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Dr. Röll m. p.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 17. Mai 1902, Z. 5678/A, *) an die Verwaltungen der garantirten Privatbahnen, betreffend die Festsetzung grundsätzlicher Bestimmungen über die bei der Genehmigung von Steinbruchbetrieben in der Nähe der Bahn einzuhaltenden Vorsichtsmassregeln.

Bei den von den politischen Behörden eingeleiteten Verhandlungen über die Gesuche von privaten Unternehmern um Genehmigung zur Eröffnung von Steinbrüchen in der Nähe der Bahn sind die Bahnvertreter — unbeschadet des Rechtes der Aufsichtsbehörde, bei den bezüglichen Commissionen ebenfalls durch einen Vertreter zu

*) Ein analoger Erlass ist an die Verwaltungen der nicht garantirten Privatbahnen ergangen und wurden die „Grundsätzlichen Bestimmungen" sämmtlichen k. k. Staatsbahn-Directionen, sowie der k. k. Betriebsleitung der Staatsbahnen in Czernowitz zur Darnachachtung mitgetheilt.

interveniren — berufen, zur Wahrung des ungestörten und sicheren Bahnbetriebes Bedingungen zu stellen, die sich nach den localen Verhältnissen richten und an gewisse übliche Formen anlehnen.

Wenn auch jedes solche Ansuchen in erster Linie eine Beurtheilung vom Standpunkte der localen Verhältnisse und des Betriebes der in Frage kommenden Bahnlinie erfordert, so kommen doch gewisse Massregeln vom Standpunkte des Bahnbetriebes in Betracht, die stets in allen Fällen und in gleicher Weise berücksichtigt und erwogen werden sollen.

Zur Erzielung eines einheitlichen Vorganges bei der künftigen Behandlung derartiger Gesuche wurden jene Vorsichtsmassregeln festgestellt, welche bei Genehmigung von Steinbruchbetrieben in der Nähe von Eisenbahnen im Interesse des sicheren Bestandes und Betriebes der Bahn gefordert werden müssen.

Diese „Grundsätzlichen Bestimmungen", welche auch die Zustimmung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums erlangt haben, sind in der mitfolgenden Beilage A enthalten und wird die . . . . . eingeladen, diese „Grundsätzlichen Bestimmungen" bei den diesbezüglichen Verhandlungen zur Richtschnur zu nehmen, die unterstehenden Organe zur sinngemässen Anwendung derselben bei den commissionellen Erhebungen anzuweisen, und bahnseits die Aufnahme der sich unter diesem Gesichtspunkte jeweilig ergebenden Vorschriften in den behördlichen Consens anzustreben. Selbstverständlich ist diesen Bestimmungen keinesfalls die Aufgabe zugedacht, als Formularien zu dienen, die schematisch, als Bedingungen der Bahnverwaltung, den Protokollen beigefügt werden sollen, da bei jedem einzelnen Fall die Berücksichtigung der massgebenden Verhältnisse die nothwendige Voraussetzung einer entsprechenden Erledigung bildet.

Es wird weiters den an den commissionellen Verhandlungen theilnehmenden Bahnvertretern nach wie vor obliegen, auch die finanziellen Interessen der Bahnanstalt in geeigneter Weise zu wahren, insbesondere eine Vergütung für die verstärkte Bahnaufsicht und allfällig nothwendig gewordene Neuherstellungen (Semaphore u. dgl.) und deren Instandhaltung, sowie den Verzicht auf den Ersatz eines Schadens bei allfälliger Einschränkung oder Einstellung des Steinbruchbetriebes aus Bahnbetriebsrücksichten, sowie die volle Haftung für jeden aus dem Steinbruchbetriebe der Bahnunternehmung erwachsenden Schaden vom Steinbruchbesitzer für sich und seine Rechtsnachfolger im Steinbruchbetriebe zu fordern.

Der aus diesem Anlasse mit dem Steinbruchbesitzer abzuschliessende Vertrag ist stets dem hohen k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Bei den nicht für den öffentlichen Verkehr bestimmten Bahnen (Schleppbahnen) haben thunlichste Erleichterungen platzzugreifen.

Der k. k. General-Inspector:
Gerstel m. p.

K. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen.

Zahl 5678 ex 1902. *Beilage A.*

Grundsätzliche Bestimmungen

über die bei der Genehmigung von Steinbruchbetrieben in der Nähe der Bahn einzuhaltenden Vorsichtsmassregeln.

I. Allgemeines.

Die Art und Weise des Betriebes der in der Nähe der Bahn zu eröffnenden Steinbrüche, sowie die zur Sicherung des Bestandes und des Betriebes der Bahn nothwendigen Massnahmen sind zwischen der Bahnverwaltung und dem Steinbruchunternehmer im Sinne der nachfolgenden Bestimmungen detaillirt zu vereinbaren.

Es ist seitens der Bahn anzustreben, dass das oben erwähnte Uebereinkommen, welches die nothwendigen Situationsskizzen und Querprofile, sowie die für den Steinbruchbetrieb aufgestellte Dienstvorschrift enthalten soll, in den von der politischen Behörde zu ertheilenden Betriebsconsens aufgenommen, beziehungsweise die Einhaltung des gedachten Uebereinkommens consensmässig sichergestellt werde.

Bei Steinbrüchen, welche von Privatunternehmern auf Bahngrund eröffnet werden, sind die erforderlichen Bestimmungen in den zwischen der Bahnverwaltung und dem Unternehmer abzuschliessenden, die pachtweise Grundüberlassung betreffenden Vertrag einzubeziehen.

Analog werden auch bei den von den Bahnverwaltungen auf ihrem eigenen Grund für Bahnzwecke eröffneten Steinbrüchen die nachfolgenden Vorsichtsmassregeln in der Form einer internen Dienstordnung vorzuschreiben sein.

II. Allgemeine Lage und Zulässigkeit des Steinbruches überhaupt.

Die Beurtheilung der principiellen Vorfragen, ob die Anlage und der Betrieb des beabsichtigten Steinbruches an der in Frage kommenden Stelle, resp. auf der vom Consenswerber bezeichneten Parcelle überhaupt zulässig ist, dann ob dieser Betrieb etwa nur auf einen Theil dieser Parcelle und in welcher Entfernung von der Bahn ausgeübt werden darf, ferner ob hiebei nur die Anwendung von Brechwerkzeugen oder auch jene von Sprengmitteln zugestanden werden kann, muss unter Berücksichtigung der jeweiligen localen Verhältnisse, insbesondere nach der Configuration des Terrains, nach der Beschaffenheit und der Lagerung (Schichtung) des Materiales, an der Hand des Situationsplanes und der Querprofile von Fall zu Fall entschieden werden und ist hiebei ausser der currenten Bahnstrecke auch die Nähe von Stationsplätzen, Bahnobjecten, Wächterhäusern, Signalen, Telegraphenleitungen etc. in Betracht zu ziehen.

III. Sicherung des Bahnbestandes.

Bei den tiefer als die Bahnnivellette gelegenen Steinbrüchen soll im Allgemeinen auf die Belassung einer, der Beschaffenheit und Schichtung des Materiales entsprechend breiten Berme zwischen dem Fusse des Bahndammes und dem oberen Rande des Steinbruches Bedacht genommen werden.

Die Breite der Berme darf unter den günstigsten Verhältnissen das Mass von 6 m nicht unterschreiten.

Kommen zum Bahnbestande gehörige Objecte, Brücken, Hochbauten u. dgl. vor, dann ist die Breite des um das Fundamentmauerwerk zu belassenden Sicherheitsstreifens, innerhalb dessen die Steingewinnung unzulässig ist, von Fall zu Fall mit Rücksicht auf die Fundamentstiefe, Beschaffenheit des Terrains u. s. w. zu bestimmen. Liegt der Steingewinnungsplatz oberhalb des Bahnkörpers, und zwar derart, dass trotz aller Vorsichtsmassregeln im Steinbruche gebrochene Steine auf den Bahnkörper herabrollen können, dann ist zur Sicherung der Bahn die Errichtung von Schutzdämmen, Steinwällen u. dgl. unter Bedachtnahme auf eine entsprechende Standfähigkeit der letzteren und auf ungehinderte Ableitung der Tagwässer zu verlangen.

Bei derart oberhalb des Bahnkörpers auf steilen Lehnen gelegenen Steinbrüchen ist überdies zur Sicherung der Bahn ein terrassenförmiger Abbau mit entsprechend breiten Bermen, eventuell anderen sich aus den localen Verhältnissen ergebenden Sicherungsmassnahmen vorzuschreiben.

IV. Steinbruchbetrieb.

1. Der Steinbruchbesitzer hat auf seine Kosten ein Organ zu bestellen, welches die Arbeiten im Steinbruche zu leiten und zu überwachen hat und hiefür, sowie auch wegen Hintanhaltung der Verschleppung von Sprengmaterialien verantwortlich ist. (Ackerbauministerium 21. November 1885, Z. 3314, und Ministerium des Innern 14. December 1885, Z. 19 609.)

Dieses Organ ist der Bahnverwaltung namhaft zu machen und sind der letzteren auch allfällige Aenderungen in der Bestellung desselben anzuzeigen. Die Bahnverwaltung bestimmt ihrerseits die mit der Beaufsichtigung der Bahnstrecke in der Nähe des Steinbruches betrauten Bahnorgane (Bahnwächter, Oberbauarbeiter, Bahnmeister u. s. w.).

2. Die Steingewinnung mittelst Sprengstoffen (unter Umständen auch jene mit Brechwerkzeugen), ebenso wie die Abräumungs- und Bringungsarbeiten an denjenigen Stellen, wo Steine auf die Bahn gelangen können, dürfen nur in zugsfreien Pausen stattfinden, und sind die Zeiträume, in welchen gesprengt, gebrochen, abgeräumt u. s. w. werden darf, zwischen der Bahnverwaltung und dem Steinbruchbesitzer in Voraus zu vereinbaren und in den bezüglichen Vertrag (Dienstordnung, Schlussbrief u. s. w.) speciell ein- für allemal oder für gewisse Zeitperioden unter Bedachtnahme auf allfällige künftige Aenderungen zu bestimmen.

Ob während eines solchen vereinbarten Zugsintervalles die Sprengarbeit thatsächlich vorgenommen werden darf — ob nämlich ein verspäteter oder Erfordernisszug, ein Maschinenzug, eine Bahnwagen- oder Draisinenfahrt oder eine dringendere Erhaltungsarbeit auf der Strecke der Ausnützung des Zugsintervalles für die Sprengarbeit nicht hinderlich sind — hat das bestellte Bahnorgan von Fall zu Fall zu erwägen, zu entscheiden und dem verantwortlichen Organ des Steinbruchbesitzers mitzutheilen. Es darf demnach das Laden der Minen jedesmal nur über die von den Bahnorganen ausdrücklich ertheilte Zustimmung in Angriff genommen werden.

Bei den in der Nähe der Stationen, Halte- und Ladestellen gelegenen Steinbrüchen ist selbstverständlich auf die nothwendigen Verschiebemanipulationen, den Verkehr der Bahnbediensteten und des Publicums u. s. w. besondere Rücksicht zu nehmen.

3. Die Sprengungen (eventuell Brucharbeiten) dürfen nur in der Zeit der Tageshelle, und zwar in den Monaten April bis August in der Zeit von 6 Uhr Früh bis 7 Uhr Abends, in den übrigen Monaten in der Zeit von 8 Uhr Früh bis 4 Uhr Nachmittags vorgenommen werden.

4. Die Sprengarbeit muss derart durchgeführt werden (Tiefe und Richtung der Bohrlöcher, Stärke der Ladung, Zudecken der Minen mit Reisigbündeln u. s. w.), dass die Steinstreuung gegen die Bahn möglichst vermieden werde und dass grössere Sprengstücke auf die Bahn unbedingt nicht gelangen.

5. In besonderen Ausnahmsfällen bei Vornahme von Abräumungsarbeiten, beim Herablassen einzelner grosser Steinblöcke, dann überhaupt bei besonders ungünstigen localen Verhältnissen, wenn eine Beschädigung des Oberbaues, der Telegraphenleitungen, Signale oder sonstigen Bahneinrichtungen, trotz Anwendung aller sonstigen Vorsichtsmassregeln im Bereiche der Möglichkeit liegt, ist für den Schutz der Bahnanlagen und Bahneinrichtungen in entsprechender Weise (mittelst Holzbelag, Faschinen, Verkleidungen und dergleichen) vorzusorgen.

6. Minen dürfen keinesfalls von einer Sprengzeit zur anderen oder gar über Nacht im geladenen Zustande belassen werden.

7. Die Aufbewahrung der Sprengmittel und die Manipulation mit denselben hat nach den bestehenden Vorschriften zu geschehen. (Hofkanzleidecret vom 13. Juli 1847, betreffend Commissionen bei Errichtung von Pulvermagazinen. Hofkanzleidecret vom 28. April 1848, betreffend Sicherheitsrayon für Pulvermagazine. Verordnung des Ministeriums des Innern vom 7. Juli 1876, R.-G.-Bl. Nr. 99, betreffend Sicherheitsrayon für Pulvermagazine. Ministerial-Verordnung vom 2. Juli 1877, R.-G.-Bl. Nr. 68, betreffend gewerbliche und sicherheitspolizeiliche Bestimmungen für die Erzeugung von Sprengmitteln und den Verkehr mit denselben. Ministerial-Verordnung vom 17. Mai 1891, R.-G.-Bl. Nr. 62, über den Pulververschleiss. Handelsministerial-Erlass vom 5. Juli 1892, Z. 28.260, betreffend Vorsichtsmassregeln bei Eisenbahnbauten. Ministerium des Innern vom 22. Februar 1898, Z. 25.549 ex 1897, betreffend Aufbewahrung von Sprengkapseln. Ministerial-Verordnung vom 19. Mai 1899, R.-G.-Bl. Nr. 95, in Ausführung des Gesetzes vom 27. Mai 1885, R.-G.-Bl. Nr. 134, beziehungsweise Ergänzung der Verordnung vom 4. August 1885, R.-G.-Bl. Nr. 135, betreffend Anordnungen über den Verkehr mit sprengkräftigen Zündungen.)

8. Den Bahnorganen bleibt das Recht gewahrt, den Steinbruch zu jeder Zeit zu betreten und sich von dem Einhalten der bei der Consentirung vorgeschriebenen Bedingungen persönlich zu überzeugen.

V. Ausführungen der Sprengungen.

Wenn das zugsfreie und für die Sprengarbeit bestimmte Zeitintervall eintritt, hat das von der Bahnverwaltung zur Sicherung des Bahnbetriebes nächst dem Steinbruche bestellte Organ — falls ein ausserordentlicher oder verspäteter Zug, ein Maschinenzug, ein Bahnwagen oder eine Draisine nicht erwartet wird, oder wenn dringendere Arbeiten auf der Strecke nicht vorzunehmen sind — dem Steinbruchmeister die verlangte Erlaubniss zum Laden der Minen zu ertheilen und die Strecke unverzüglich beiderseits des Steinbruches vorschriftsmässig mittelst Haltsignalen zu decken.

Ist die Deckung der Bahnstrecke vollzogen, dann ertheilt das von der Bahnverwaltung bestellte Organ die Erlaubniss zum Entzünden der Minen. Nach bewirkter Sprengung und nach Ablauf der für die eventuell versagten Minen festgestellten Abwartezeit (15 Minuten) sind die allenfalls auf den Bahnkörper gelangten Steinstücke von den seitens des Steinbruchbesitzers beizustellenden Arbeitern unter Aufsicht des Bahnorganes zu entfernen, und hat sich das letztere von der Fahrbarkeit der Strecke zu überzeugen, wonach erst die Haltsignale auf „Freie Fahrt“ gestellt oder beseitigt werden können.

VI. Zeitintervalle.

Die kleinsten zugsfreien Zeitintervalle, welche für die Vornahme der Sprengarbeit verfügbar sein müssen, sind in jedem Falle unter Berücksichtigung der localen Verhältnisse zu berechnen, oder es ist umgekehrt aus den vorhandenen zugsfreien Pausen zu ermitteln, welche Massnahmen für die Sicherung des Bahnverkehres (Aufstellung eines Bahnwächters oder von zwei Bahnwächtern, Errichtung von Semaphoren u. s. w.) nothwendig sind, um innerhalb dieser verfügbaren Zeitintervalle die Sprengarbeit überhaupt vornehmen zu können.

Für die Beurtheilung, welcher Zeitraum für die Durchführung einer Sprengmanipulation bei verschiedenen für die Signalisirung zu Gebote stehenden Mitteln nothwendig ist, können die nachfolgenden Berechnungen beiläufige Anhaltspunkte bieten.

a) Wenn ein Bahnwächter mit Handsignalen verfügbar ist.

Gang des Bahnwächters, nachdem er nach Vorbeifahrt des Zuges die Erlaubniss zum Laden gegeben hat, zum ersten Haltsignal	0·8 km
Vom ersten zum zweiten Haltsignal	1·6 „
Zurück zum Steinbruch	0·8 „
Zusammen	3·2 km
3·2 km à 12 Minuten	39 Min.
(In diesem Zeitraume von 39 Min. ist auch der Zeitaufwand für das Laden der Minen inbegriffen)	
Für das Sprengen	5 „
Abwartezeit für die eventuell versagten Minen	15 „
Für die Revision der Strecke und eventuelle Räumung	15 „
Gang zur Beseitigung der Haltsignale 0·8 + 1·6 = 2·4 km à 12 Min.	29 „
Gesammter Zeitaufwand	103 Min.

b) Wenn zwei Bahnwächter mit Handsignalen verfügbar sind.

Gang zu den Haltsignalen und zurück zum Steinbruch $2 \times 0{\cdot}8 = 1{\cdot}6$ km à 12 Min.	19 Min.
(In diesem Zeitraume von 19 Min. ist auch der Zeitaufwand für das Laden der Minen inbegriffen)	
Für das Sprengen	5 „
Abwartezeit für die eventuell versagten Minen	15 „
Für die Revision der Strecke und eventuelle Räumung	15 „
Gang zu den Haltsignalen 0·8 km à 12 Min.	10 „
Gesammter Zeitaufwand	64 Min.

c) Wenn feststehende Signale (Semaphore) mit Zugleitungen vorhanden sind.

Für das Laden der Minen	15 Min.
Für das Sprengen	5 „
Abwartezeit für die eventuell versagten Minen	15 „
Für die Revision der Strecke und eventuelle Räumung	15 „
Gesammter Zeitaufwand	50 Min.

VII. Lagerung des gewonnenen Materiales.

Das gebrochene Steinmateriale ist derart zu lagern, dass ein Herabrutschen oder Herabkollern von Steinen auf den Bahnkörper ausgeschlossen ist.

Durch den Betrieb des Steinbruches und die allfällige Deponirung des Materiales darf eine für die Bahn nachtheilige Aenderung in den Wasserabflussverhältnissen nicht eintreten. Falls zu befürchten ist, dass hiedurch den Bahnfreveln Vorschub geleistet werden kann, dürfen Steindeponien in der Nähe der Bahn nicht ohne Aufsicht belassen werden.

VIII. Einschränkung oder Einstellung des Steinbruchbetriebes.

Sollte trotz der angewendeten Vorsichtsmassregeln eine Gefährdung des Bahnbetriebes durch den Steinbruchbetrieb nachgewiesen sein, dann muss eine Einschränkung oder gänzliche Einstellung des Steinbruchbetriebes platzgreifen, um die seitens der Bahnverwaltung bei der zuständigen politischen Behörde einzuschreiten ist.

Desgleichen obliegt dem Steinbruchbesitzer die Einstellung des Betriebes im Mobilisirungsfalle ohne Anspruch auf eine Entschädigung.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Pinzgauer Localbahn-Gesellschaft.

Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium die auf Grund der Beschlüsse der II. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Pinzgauer Localbahn-Gesellschaft in Wien vom 21. Mai 1901 durchgeführten Aenderungen der Statuten dieser Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 6. Juni 1902. — Z. 21.894. E.-M.-Z. 27.123.

Statistik der in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern im Betriebe gestandenen elektrischen Eisenbahnen, Drahtseilbahnen und Tramways mit Pferdebetrieb für das Jahr 1900.

Das statistische Departement im Eisenbahnministerium versendet soeben die von demselben bearbeitete „Statistik der in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern im Betriebe gestandenen elektrischen Eisenbahnen, Drahtseilbahnen und Tramways mit Pferdebetrieb für das Jahr 1900“. Die Publication schliesst sich der analogen, die Ergebnisse der Jahre 1898 und 1899 enthaltenden Statistik sowohl dem Inhalte als auch der Form nach vollständig an.

Der der Publication beigegebenen Uebersicht über die Entwicklung der Längen der bezeichneten Bahnen ist zu entnehmen, dass im Gegenstandsjahre auf 87·059 km Bahnstrecken der elektrische Betrieb eröffnet wurde, so dass mit Ende des Jahres 1900 254·777 km elektrische Eisenbahnen vorhanden waren. Die Länge der Drahtseilbahnen — 0·917 km — blieb die gleiche wie im Vorjahre, während sich die Länge der Pferdebahnen durch Abfall infolge Einführung des elektrischen Betriebes um 19·995 km, d. i. auf 117·052 km verminderte. Von der Gesammtlänge der elektrischen Eisenbahnen per 254·777 km besitzen 171·013 km normale und 83·764 km schmale Spurweite. Es vertheilt sich ferner diese Gesammtlänge auf die einzelnen Länder in Kilometern wie folgt: Oesterreich unter der Enns 71·045, Oesterreich ob der Enns 8·775, Steiermark 26·788, Küstenland 16·117, Böhmen 94·564, Mähren 17·720, Schlesien 4·960, Galizien 8·292 und die Bukowina 6·516.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Detailproject der Theilstrecke der Linie „von der Linzerstrasse durch die Reinlgasse, Breitenseerstrasse, Huttengasse bis zur Wernhardgasse“ der concessionirten Linie Nr. 70 (von der Linzerstrasse durch die Reinlgasse, Breitenseerstrasse, Kendlergasse, Huttengasse und Enenkelstrasse bis zur Thaliastrasse, sowie der Variante durch die Kendlergasse km 1·1—1·6; Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 15. Juni 1902 die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt rücksichtlich des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Detailprojectes für die eingeleisige Theilstrecke von der „Linzerstrasse durch die Reinlgasse, Breitenseerstrasse, Huttengasse bis zur Wernhardgasse“ der concessionirten Linie Nr. 70 (von der Linzerstrasse durch die Reinlgasse, Breitenseerstrasse, Kendlergasse, Huttengasse und Enenkelstrasse bis zur Thaliastrasse), sowie für die Variante durch die Kendlergasse in km 1·1—1·6 der Wiener elektrischen Strassenbahnen die Trassenrevision und Stationscommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlungen anschliessend

an dieselben die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei in Wien ermächtigt, für das ganze begangene Project, bezw. für einzelne Theilstrecken desselben bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione an die Gemeinde Wien zu ertheilen. [E.-M.-Z. 18.710.]

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Linie Nr. 62 „vom alten Landgut durch die Himbergerstrasse bis zur Schleiergasse": Vornahme der technisch-polizeilichen Prüfung.) Die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen wurde beauftragt, in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung für die fertiggestellte Linie Nr. 62 der Wiener elektrischen Strassenbahnen „vom Alten Landgut durch die Himbergerstrasse bis zur Schleiergasse" vorzunehmen und wurde dieselbe gleichzeitig ermächtigt, bei anstandslosem Ergebnisse der genannten Amtshandlung die Benützungsbewilligung im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu ertheilen. [E.-M.-Z. 27.363.]

Localbahn Tannwald-Grünthal. (Vornahme der technisch-polizeilichen Prüfung.) Die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen wurde ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung erforderlichen Voraussetzungen den Benützungsconsens für die Localbahn Tannwald-Grünthal im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu ertheilen. [E.-M.-Z. 27 340.]

Localbahn Gänserndorf-Gaunersdorf. (Projectspläne für ein Aufnahmsgebäude in der Station Gänserndorf und für eine Wächterhaustype mit angebautem Passagierabort.) Die vom niederösterreichischen Landes-Eisenbahnamte vorgelegten Projectspläne für ein Aufnahmsgebäude in der Station Gänserndorf und für eine Wächterhaustype mit angebautem Passagierabort für die Localbahn Gänserndorf-Gaunersdorf wurden vom fachlichen Standpunkte entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Wien im Sinne des § 22 der Ministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, zur Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen geleitet. Gleichzeitig wurde die genannte k. k. Statthalterei auch ermächtigt, dem niederösterreichischen Landes-Eisenbahnamte im Falle eines anstandslosen Befundes den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 25.836.]

Localbahn Gmünd—Gross Gerungs. (Abgeänderter Plan für die Verladestelle Alt Weitra.) Der vom niederösterreichischen Landeseisenbahn-Amte vorgelegte Detailsituationsplan für die mit einem Verladegeleise auszustattende Haltestelle Alt Weitra der Localbahn Gmünd—Gross Gerungs wurde vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt und hat dasselbe gleichzeitig den Bauconsens für das daselbst herzustellende Wächterhaus mit Wartehalle und Magazinsanbau, sowie für einen Passagierabort und einen Hausbrunnen ertheilt.

[E.-M.-Z. 25.825.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Eröffnung der Linie Sechshauserstrasse.) Am 24. Juni ist die neugebaute elektrische Linie Sechshauserstrasse im Anschlusse an die Linie Gumpendorferstrasse eröffnet worden. Die betreffenden Wagen werden später von der provisorischen Endstation in der Hadikgasse in Penzing längs des Schönbrunner Vorparkes durch die Sechshauserstrasse, Gumpendorferstrasse, Ringstrasse, Löwengasse, Prater-Hauptallee und ebenso zurück verkehren. Vorläufig kann der Verkehr nur bis zur Winkelmannstrasse (Schönbrunner Vorpark) aufgenommen werden.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Gewährung der Reexpeditions-Begünstigung ab Lagerhäusern der Station Kaposvár ihrer Hauptlinie Budapest—Uj-Dombovár—Kaposvár—Zágráb [Agram]—Fiume.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass mit Giltigkeit vom 1. Juli d. J. für die Lagerhäuser der Landes-Lagerhäuser-Actiengesellschaft in Kaposvár für Sendungen aus den Stationen Adony, Szabolcs, Báté, Bátaszek, Czecze, Döbrököz, Ercsi, Érd, Hidas-Bonyhád, Hidegkut-Gyönk, Hidja-Apáti, Kölesd-Tengelicz, Kurd-Csibrák, Mágocs, Nagy-Dorog, O-Dombovár, Pinczehely, Sárbogárd, Sárosd, Simontornya, Szakál-Högyész, Szássvár-Máza, Szegzárd, Tolna-Mözs und Vajta die Reexpeditions-Begünstigung gewährt wurde.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Waarenverkehr im Monate Mai 1902.) Dem officiellen statistischen Ausweise zufolge, war der Güterverkehr der kgl. Ungarischen Staatsbahnen im Monate Mai um 5 pCt. geringer, als im entsprechenden Monat des Vorjahres. Besonders gross ist der Ausfall bei Holz und Getreide, dann bei Kohle und Mehl, während eine Steigerung des Verkehres sich blos bei lebenden Thieren, besonders aber bei Borstenvieh zeigt, da sich der Export nach den österreichischen Provinzen gehoben hat. Im Ganzen wurden aufgegeben 192.572 Wagenladungen gegen 203.710 im Vorjahre. Hievon betrug Getreide 12.833, Mehl 7499, Salz 1271, Kraut, Kartoffeln und Obst zusammen 989, Wein 1033, Petroleum 929, Kohle 22.442, Erze 3105, Eisen 5539, Holz 24.435, Steine 15.957, Kalk 2276, Heu und Stroh 1700, lebende Thiere 12.958, Lohe 742, Zucker 745, Bier 1548, Stückwaare 50.331.

— (Bestellung von Fahrbetriebsmitteln.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat mit Genehmigung des Handelsministers bei der Maschinenfabriks- und Eisengiesserei-Gesellschaft Ganz & Comp. sechs Stück Heizkesselwagen und einen Schneepflug neuartiger Construction gegen kurzzeitige Lieferfrist bestellt.

Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft. (Sonn- und Feiertagszüge nach den Stationen der Balaton- [Plattensee-] Strecke während der Monate Juli, August und September 1902.) Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass während der Badesaisonmonate Juli, August und September an Sonn- und Feiertagen zwischen Budapest und Balaton-Szent-György et vice versa Separatzüge, welche Wagen I., II. und III. Classe führen, in Verkehr gesetzt werden. Zu diesen Zügen, welche in allen Stationen anhalten, gelangen besonders ermässigte Tour- und Retourkarten aller drei Wagenclassen mit eintägiger Giltigkeit zur Ausgabe.

Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 12. Juni fand, wie „Vasuti és közlekedési közlöny" berichtet, in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Dr. Franz Chorin die diesjährige Generalversammlung der Actionäre der Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft, d. i. der im Eigenbetriebe der Direction stehenden schmalspurigen Eisenbahnen Marmaros-Sziget-Magtár—Sugatag und Marmaros-Sziget-Magtár—Rónaszék, statt. (Vergl. Generalversammlungsbericht pro 1901, Vrdgs.-Bl. Nr. 79 ex 1901.) Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Berichtsjahre 1901 zur Verlesung. Diesem zufolge waren die Betriebsergebnisse auch im vergangenen Jahre zufriedenstellend. Sowohl im Salzverkehre wie im sonstigen Güterverkehre wurden höhere Einnahmen erzielt. Auch der Personenverkehr weist günstige Resultate auf. Die eigentlichen Betriebseinnahmen zuzüglich der verschiedenen Einnahmen aller vier Linien belaufen sich auf K 501.696·18 (+ K 7405·30), die Betriebs- und sonstigen Ausgaben auf K 229.977·63 (+ K 9636·74); der Betriebsüberschuss beträgt demnach K 281.718·55 (— K 2171·44). Nach Zurechnung des Gewinnvortrages von K 21.478·99 beläuft sich der disponible Reingewinn auf K 303.197·54 (+ K 5245·53). Die Direction beantragt, dem Schwellenerneuerungsfonds K 6000, dem Schienenerneuerungsfonds K 7000, dem Werthabschreibungsfonds K 6000 zuzuweisen, zur Abschreibung des Bauinvestitionsconto K 12.728·22 und als Rücklage zur Deckung der Stationserweiterung in Kis-Bocskó K 16.000, zusammen K 47.728·22, ferner zur Dotirung des Reservefonds K 2000, zur Einlösung der verlosten 262 Stück Prioritätsactien K 52.400, zur Zahlung einer 4½perc. Dividende an den Prioritätsactien K 104.985, zur statutenmässigen Dotirung des Stammactien-Einlösungsfonds K 14.270, schliesslich zur Zahlung einer 3½perc. Dividende an die Stammactien K 54.019 zu verwenden und den Rest von K 27.795·32 auf neue Rechnung vorzutragen. Die Generalversammlung nahm den Bericht zur Kenntniss, bestimmte, dass die Dividende von K 9 per Prioritätsactie und von K 7 per Stammactie vom 1. Juli 1902 bei der Pester Ungarischen Commercialbank zur Auszahlung gelange, und ertheilte der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium, worauf die Wahlen in beide Körperschaften erfolgten. In der nach der Generalversammlung abgehaltenen constituirenden Directionssitzung wurde der bisherige Präsident Dr. Franz Chorin wiedergewählt.

Projectirte Localeisenbahn Károlyváros (Karlstadt)-Sziszék. (Concessions-Urkunde zu Gunsten des Ausbaues der Theilstrecke Sziszék—Vrgimnost.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" verlautbart den Wortlaut der

Concessions-Urkunde zu Gunsten des Baues und Betriebes der Theilstrecke Sziszék—Petrinja—Glina—Topusko (Thermalbäder - Curort) — Vrgimnost der projectirten Localeisenbahn Károlyváros - Vrgimnost - Sziszék (vergleiche Vorconcession 1, Verordnungs-Blatt Nr. 80 ex 1900). Concessionäre dieser Linie sind der Einwohner von Zágráb (Agram) Simon Franges im Vereine mit der Budapester Eisenbahn-Bauunternehmung Gfrerer, Schach und Grossmann. Die effectiven Baukosten dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurigen und von der Direction der kgl. ungarischen Staatsbahnen im Sinne des Localbahngesetzes mit Dampf zu betreibenden Linie sind mit K 5,974.000 bemessen, von welcher Summe Beträge per K 290.000 für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und K 80.000 zur Anlage eines Reservefonds entfallen.

Die neue Linie zweigt von der Station Sziszék der Linie Zágráb—Sziszék—Brod (Bosna Brod) ab und wird diese im Bereiche des Comitates Petrinja (ehemals Militärgrenze) mit dem nächst der vorläufig als Endstation bestimmten Station Vrgimnost gelegenen Thermalbad-Curorte Topusko verbinden. Als Stationen, Verladebahnhöfe und Haltestellen sind zu errichten:

1. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Ausgangsstation Sziszék der Linie Zágráb—Sziszék—Brod (Bosna Brod);
2. Ćaprag, Station für den Gesammtverkehr;
3. Morčeniča, Verladebahnhof für Güter in Wagenladungen und Haltestelle für den Personen- und Reisegepäcksverkehr;
4. Petrinja, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
5. Hrastovica, Verladebahnhof (wie 3);
6. Kraljevčani, Verladebahnhof (wie 3);
7. Grabovac, Station für den Gesammtverkehr;
8. Glina, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
9. Topusko, Station für den Gesammtverkehr;
10. Vrgimnost, Station für den Gesammtverkehr, Maschinen-, Wasser- und Endstation der Linie.

Ausser den vorbenannten können mit Genehmigung des kgl. ungarischen Handelsministers, je nach Bedarf, Verladebahnhöfe und Haltestellen eröffnet werden. Zu bemerken ist, dass die neue Linie de facto nicht von der Station Sziszék, sondern mit peagemässigem Benützen der sieben Kilometer langen Theilstrecke Sziszék—Ćaprag von dieser derzeit nur als Verladebahnhof bestehenden, fernerhin aber als Station einzurichtenden Haltestelle Ćaprag der Linie Zagráb—Sziszék—Ćaprag—Brod abzweigen wird.

Nach dem im Sinne des ursprünglichen Projectes erfolgten Ausbaue der Linie Sziszék—Vrgimnost bis Károlyváros wird die im äussersten Süden Ungarns in transversaler Richtung führende Grenzbahn (Belgrad—) Zimony (Semlin)—Mitrovicza—Vinkovce—Brod—Uj-Gradisca—Sziszék—Vrgimnost—Károlyváros in gleichfalls transversaler Richtung von Károlyváros aus mit Fiume und von dort aus die Adria über Zimóny-Belgrad durch die bis Constantinopel führenden Orientlinien mit dem Bosporus verbunden werden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate Mai.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Mai folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. Mai die Haltestelle Nannhausen zwischen den Stationen Simmern und Unzenberg an der Bahnstrecke Simmern—Kirchberg im Bezirke der kgl. preussischen und grossherzogl. hessischen Eisenbahn-Direction zu Mainz, welche bisher für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Eilstückgut eingerichtet war, auch für den Verkehr von Frachtstückgut in Wageniadungen, sowie von Leichen und lebenden Thieren; der Bahnhof Coblenz Mosel im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Köln für den Gesammtverkehr; der Haltepunkt Hof zwischen den Stationen Feilitzsch und Hof an der Bahnlinie Leipzig—Hof der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Neukirchen-Wyhra zwischen den Stationen Borna bei Leipzig und Frohburg an der Bahnlinie Kieritzsch—Chemnitz der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Woitz zwischen den Stationen Friedenthal-Gliesmannsdorf und Ottmachau an der Bahnstrecke Neisse—Camenz im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Personenverkehr; die Haltestelle Neu-Zarnow zwischen den Stationen Greifenhagen und Paculent an der Bahnstrecke Podejuch—Cüstrin im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Stettin für den Personenverkehr; der Haltepunkt Heinrichsdorf i. Pm. zwischen den Stationen Falkenberg i. Pm. und Tempelburg an der Bahnstrecke Ruhnow—Neustettin im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Stettin, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für die Abfertigung von Stückgütern; die Abfertigung von Wagenladungen, Fahrzeugen, Leichen, lebenden Thieren und Sprengstoffen ist bis auf Weiteres ausgeschlossen; Stückgutsendungen nach Heinrichsdorf i. Pm. müssen frankirt, von Heinrichsdorf i. Pm. unfrankirt aufgeliefert werden; Nachnahmebelastung ist ausgeschlossen; die Station Nikolassee am Schnittpunkte der Wannseebahn und der Bahn Berlin-Nordhausen zwischen den Stationen Wannsee und Schlachtensee, bezw. Grunewald im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehr; die Haltestelle Pattscheid zwischen den Stationen Opladen und Burscheid an der Bahnstrecke Born—Opladen im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld für den Personen-, Gepäcks- und Privattelegrammverkehr, sowie für den vollen Güterverkehr unter Ausschluss von Sprengstoffen und solchen Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite erfolgen kann; gleichzeitig wurde der bisherige Haltepunkt Pattscheid, welcher 0·8 km von der neuen Haltestelle gleichen Namens entfernt war, geschlossen; der Haltepunkt Osterstedt zwischen den Stationen Hohenwestedt und Beringstedt an der Bahnstrecke Neumünster—Heide im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Altona, welcher bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet war, als Haltestelle für den unbeschränkten Thierverkehr und für den Güterverkehr in Wagenladungen; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen, sowie von Fahrzeugen, die nur an der Stirnseite der Eisenbahnwagen ver- oder entladen werden können, ist ausgeschlossen; ebenso findet keine Abfertigung von Stückgütern statt; der Haltepunkt Wilkau zwischen den Stationen Bernstadt und Namslau an der Bahnstrecke Breslau—Tarnowitz im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Kattowitz für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Haltepunkte Dresden-Trachau und Dresden-Pieschen zwischen den Verkehrsstellen Radebeul und Dresden-Neustadt an der Bahnlinie Leipzig—Dresden der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Haltestelle Radlin zwischen den Stationen Jarotschin und Zerkow an der Bahnstrecke Oels—Gnesen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Posen, welche bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehr diente, auch für die Abfertigung von Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen und lebenden Thieren; die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf Weiteres ausgeschlossen; der Haltepunkt Zuhlsdorf der Reinickendorf-Liebenwalde-Gr. Schönebecker Eisenbahn-Actiengesellschaft, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für die Beförderung von Milch im Abonnement; der Haltepuukt Thür zwischen den Stationen Niedermending und Kottenheim an der Bahnstrecke Andernach—Gerolstein im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu St. Johann-Saarbrücken für den Personenverkehr; Reisegepäck kann nach Thür abgefertigt werden, ist jedoch vom Reisenden selbst am Packwagen in Empfang zu nehmen; das von Thür zu befördernde Gepäck ist dem Zugführer zur nachträglichen Abfertigung zu übergeben; die Beförderung von Expressgut nach und von Thür ist ausgeschlossen; der Haltepunkt St. Thomas zwischen den Stationen Densborn und Kyllburg an der Bahnstrecke Trier—Gerolstein im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu St. Johann-Saarbrücken für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen nach und von St. Thomas ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Oberstetten zwischen den Stationen Schrozberg und Niederstetten an der Bahnlinie Mergentheim—Crailsheim der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen für den Personenverkehr; der Haltepunkt Michelbach a. Bilz zwischen den Stationen Hall und Hessenthal an der Bahnlinie Hall—Crailsheim der kgl. Württemberg. Staatseisenbahnen für den Personenverkehr; der Haltepunkt Thalheim-Vellberg zwischen den Stationen Grossaltdorf und Sulzdorf an der Bahnlinie Hall—Crailsheim der kgl. Württemberg. Staatseisenbahnen für den Personenverkehr; der Haltepunkt Schrezheim zwischen den Stationen Ellwangen und Schwabsberg an der Bahnlinie Aalen—Crailsheim der kgl. Württemberg. Staatseisenbahnen für den Personenverkehr; der Haltepunkt Schweighausen zwischen den Stationen Ellwangen und Jagstzell an der Bahnlinie Aalen—Crailsheim der kgl. Württemberg. Staatseisenbahnen für den Personenverkehr; der Haltepunkt Steinbach a. Jagst zwischen den Stationen

Stimpfach und Jagstheim an der Bahnlinie Aalen—Crailsheim der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen für den Personenverkehr; ferner die Station Hümme im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Cassel für die Ver- und Entladung von Fahrzeugen;

am 5. Mai der Haltepunkt Werleshausen zwischen den Stationen Eichenberg und Oberrieden an der Bahnstrecke Eichenberg—Niederhone im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Cassel für den Personenverkehr; eine Gepäcksabfertigung von Werleshausen findet nicht statt; nach Werleshausen kann Gepäck nur dann abgefertigt werden, wenn der Reisende sich zur sofortigen Abnahme desselben nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation ausdrücklich bereit erklärt; die Station Neuses bei Kronach der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, welche bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt war, für den unbeschränkten Güterabfertigungsdienst;

am 15. Mai der Haltepunkt Posenmühle zwischen den Stationen Knau und Ziegenrück an der Bahnstrecke Triptis—Marxgrün im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den Personenverkehr; Gepäcksabfertigung findet auf dem Haltepunkte Posenmühle nicht statt; Reisegepäck wird nur zur Beförderung nach Posenmühle abgefertigt, dasselbe muss, da der Haltepunkt nicht besetzt ist, von den Reisenden am Zuge abgeholt werden; der Verkauf der Fahrkarten erfolgt am Haltepunkte oder durch einen Beauftragten der Gemeinde Posen; die Haltestelle Kl. Bünzow zwischen den Stationen Anklam und Züssow an der Bahnstrecke Angermünde—Stralsund im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Stettin für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Stationen Derne und Preussen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft, welche bisher nur dem allgemeinen Wagenladungsverkehre dienten, auch für die Abfertigung von Stückgütern für die angeschlossenen Zechen und Werke;

endlich am 20. Mai die Haltestelle Schönbrunn bei Bischofswerda der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Güterverkehr.

Preussen. (Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Coaks- und Briquettesversandtes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.) Von den im Ruhrbezirke an die Strecken der Eisenbahn-Directionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Coaksereien und Briquetteswerken sind vom 16. bis 30. April in 13 Arbeitstagen 200.934 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15.456 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Coaks und Briquettes beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 213.721 und auf den Arbeitstag 16.440 Doppelwagen in demselben Zeitraume des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 30. April auf den Arbeitstag 984 und im Ganzen 12.787 Doppelwagen oder 6·0 pCt. weniger gefördert und zum Versandt gebracht, als im gleichen Zeitraume des Vorjahres. — Im Saarbezirke beträgt der Versandt an Kohlen und Coaks auf der Eisenbahn vom 16. bis 30. April 31.139 Doppelwagen gegen 30.640, in Oberschlesien 64.231 Doppelwagen gegen 71.151 und in den drei Bezirken zusammen 296.304 Doppelwagen gegen 319.512 und war demnach im Saarbezirke 499 Doppelwagen oder 1·6 pCt. höher, in Oberschlesien 10.920 Doppelwagen oder 14·5 Percent niedriger und in den drei Bezirken zusammen 23.208 Doppelwagen oder 7·3 pCt. niedriger als in demselben Zeitraume des Jahres 1901.

Im ganzen Monate April stellte sich der Versandt von Kohlen, Coaks und Briquettes auf der Eisenbahn im Ruhrbezirke auf 387.081 Doppelwagen gegen 382.968, im Saarbezirke auf 59.052 Doppelwagen gegen 55.499, in Oberschlesien auf 139.420 Doppelwagen gegen 135.159 und in den drei Bezirken zusammen auf 585.533 Doppelwagen gegen 573.626 und betrug demnach im Ruhrbezirke 4113 Doppelwagen oder 1·1 pCt., im Saarbezirke 3553 Doppelwagen oder 6·4 pCt., in Oberschlesien 4261 Doppelwagen oder 3·2 pCt. und in den drei Bezirken zusammen 11.927 Doppelwagen oder 2·1 pCt. mehr als im gleichen Zeitraume des Jahres 1901.

Die Gesammtförderung, bezw. der Gesammtversandt an Kohlen, Coaks und Briquettes in den ersten vier Monaten dieses Jahres beträgt im Ruhrbezirke 1,479.119 Doppelwagen gegen 1,570.866, im Saarbezirke 230.078 Doppelwagen gegen 231.958, in Oberschlesien 521 431 Doppelwagen gegen 586.337 und in den drei Bezirken zusammen 2,230.628 Doppelwagen gegen 2,389,161; er ist demnach im Ruhrbezirke 91.747 Doppelwagen oder 5·8 pCt., im Saarbezirke 1880 Doppelwagen oder 0·8 pCt., in Oberschlesien 64.906 Doppelwagen oder 11·1 pCt. und in den drei Bezirken zusammen 158.533 Doppelwagen oder 6·6 pCt. geringer als in dem entsprechenden Zeitraume des Jahres 1901.

Für andere Güter als Kohlen, Coaks und Briquettes wurden im Monate April im Ruhrbezirke 79.514 gegen 74.365 offene Wagen im Jahre 1901, mithin 5149 Wagen gleich 6·9 pCt. mehr gestellt und beladen abgefahren.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Elberfeld: Auflassung der Güternebenstelle in Heiligenhaus.) Zufolge einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction wird am 1. Juli die Güternebenstelle in Heiligenhaus aufgelassen werden.

— (Ernennung des neuen Ministers für öffentliche Arbeiten.) Der „Reichsanzeiger“ vom 23. Juni verlautbarte die Genehmigung des Entlassungsgesuches des Ministers von Thielen unter Verleihung des Schwarzen Adler-Ordens, sowie die Ernennung des Generals Budde zum Minister für öffentliche Arbeiten.

— (Neuer Typus eines Schlafwagens der Internationalen Gesellschaft.) Wie den „Hamb. Nachr.“ aus Berlin mitgetheilt wird, kostet der neue Schlafwagen der Internationalen Gesellschaft Mk. 65.000. Er besitzt sieben vollständig abgeschlossene Abtheilungen für je 2 Personen und eine Abtheilung für 4 Personen, die für Familien mit Kindern bestimmt ist. Eine Waschgelegenheit bekommen je 2 Abtheilungen. Das Reinigen des Waschtisches, der Wechsel der Handtücher u. s. w. wird vom Gange aus vorgenommen, ohne dass der Schaffner die Abtheilung betritt. Die Beleuchtung geschieht durch Fettgas mit Acetylen gemischt, die Heizung durch Heisswasser-Apparate. An den Wagen sind sämmtliche Sicherheitsvorrichtungen angebracht, die das Eisenbahnministerium angeordnet hat. Die Fenster in dem Gang sind zweiflügelig und oberhalb der Fenster im Innern, sowie aussen unterhalb sind Handgriffe angebracht.

Bayern. (Benützung von Fahrkarten über eine weitere Strecke bei mangelndem Zuganschlusse.) Die General-Direction der bayerischen Staatsbahnen hat in einem Erlasse sämmtliche Bahnstationen, Fahrkarten-Ausgabestellen und das Zugbegleitungspersonal darauf hingewiesen, dass, wenn Reisende, um auf den nächsten Zug einer Anschlussstrecke übergehen zu können, deswegen, weil in der Abzweigstation der eigene Zug oder der zu benützende Zug der Anschlussstrecke nicht anhält, die Strecke von der Abzweigstation bis zur nächsten Anhaltestation und zurück befahren müssen, sie für diesen längeren Weg eine Nachzahlung nicht zu leisten haben; hiebei ist Bedingung, dass die Reisenden mit directen Fahrkarten schon versehen sind. Gelten deren Fahrkarten für eine Wagenclasse, die die zu benützenden Züge nicht führen oder sind die Reisenden nicht mit directen Schnellzugkarten oder Schnellzugzuschlagkarten versehen, so ist der Preis der nachzulösenden Karten nach der wirklichen Entfernung der zu befahrenden Strecke zu berechnen; auch die Zuschläge für Expresszüge und die Preise der Platzkarten werden für die ganze im Express- oder D-Zuge befahrene Strecke erhoben.

Sachsen. (Beginn der Vorarbeiten für die Eisenbahn Adorf-Siebenbrunn-Markneukirchen.) Nach einer Mittheilung des „Dresd. Journ.“ wird am 1. Juli mit den Vorarbeiten für die zu erbauende Eisenbahn Adorf-Siebenbrunn-Markneukirchen begonnen werden.

Schweiz. (Aus dem Geschäftsberichte der Gotthardbahn für 1901.) Im verflossenen Jahre wurden, dem Geschäftsberichte zufolge, für den Ausbau und die Ausrüstung des im Betriebe stehenden Bahnnetzes bei der Gotthardbahn rein Frcs. 2,555.881 (im Vorjahre Frcs. 372.713) verausgabt. Die Mehrausgabe entfällt in der Hauptsache auf das Betriebsmaterial mit Frcs. 1,437.325 (im Vorjahre Frcs. 19.298). Dasselbe wurde vermehrt um 6 Sechskuppler-Tenderlocomotiven, 5 vierachsige Personenwagen und 3 combinirte Post- und Gepäckswagen. Es waren Ende December 1901 144 Locomotiven, 269 Personen- und 1756 Güterwagen vorhanden. Die Gesammtzahl der beförderten Personen ist von 2,636.344 auf 2,627.409 zurückgegangen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehre betrugen Frcs. 8,006.230 gegen Frcs. 8,513.062 oder um 5·95 pCt. weniger. In der Gepäcksbeförderung stieg die Gesammtzahl der beförderten Tonnen von 8612 auf 8670, die Thierbeförderung stieg um 23.426 Stück, hingegen gingen hier die Einnahmen um 6·12 pCt. zurück, beim Güterverkehr stieg die Gesammtzahl der beförderten Tonnen von 978.016 auf 984.264. Die Einnahmen aus dem Güterverkehre stellten sich auf Frcs. 10,519.980 gegen Frcs. 10,344.957.

Die Gesammteinnahmen bezifferten sich bei 276 km Bahnlänge auf Frcs. 20,727.930 gegen Frcs. 21,031.196 oder um Frcs. 303.266 weniger. Die gesammten Ausgaben erforderten Frcs. 11,642.184 gegen Frcs. 11,378.923 oder 56·17 pCt. gegen 54·10 pCt. der Betriebseinnahmen. Die Gewinn- und Verlust-

rechnung weist an Einnahmen auf: Vortrag Frcs. 417.282 (Frcs. 412.441), Ueberschuss der Betriebseinnahmen Frcs. 9,085.745 (Frcs. 9,632.272), Zinsen Frcs. 265.748 (Frcs. 308.699), Zuschüsse aus den Sonderrücklagen Frcs. 474.774 (Frcs. 351.041), hingegen an Ausgaben: Zinsen Frcs. 4,161.979 (Frcs. 4,167.158). Tilgung und Abschreibungen Frcs 1,370.000 (Frcs. 1,077.953), Reingewinn Frcs. 3.648.162 (Frcs. 3.817.282). Aus letzterem sollen die Actionäre wieder 6·8 pCt. Dividende oder Frcs. 34 auf die Actie = Francs 3,400.000 erhalten und Frcs. 248.112 auf neue Rechnung vorgetragen werden. Das Actiencapital ist mit 50 Millionen Francs und das Subventionscapital mit 119 Millionen Francs unverändert; die Anleiheschuld verminderte sich durch Tilgung von Francs 118,290.000 auf Frcs. 117,920.000. Die Bahnanlagen und festen Einrichtungen stehen mit Frcs. 251,719.817 (Frcs. 250,648.265) im Buchwerthe.

Italien. (Eisenbahn Riva-Verona.) Die Commission für die Gardaseestrasse befasst sich eingehend mit der Trasse Torbole—Malcesine. Die Orte Torbole und Malcesine werden nicht durch-, sondern umfahren. Die Grenze von Monte Baldo wird in einem Tunnel übersetzt. Von einer Fahrstrasse wird aus strategischen Rücksichten abgesehen und ausschliesslich der Hauptzweck, nämlich die Eisenbahn, im Auge behalten werden.

— (Die Erfolge mit der elektrischen Förderung auf der Linie Varese—Porto Ceresio.) Die Erfolge mit der elektrischen Förderung auf dieser Linie können als vollkommen zufriedenstellende bezeichnet werden. Die zu überwindenden Steigungen sind ganz bedeutende, an manchen Punkten erreichen sie sogar 20 Permille, jedoch auch auf diesen Steigungen wird die Fahrgeschwindigkeit von 60 km per Stunde beibehalten, was bei Dampfförderung nicht erreichbar wäre. Die Züge befahren die Strecke Porto Ceresio—Varese in 17 Minuten, was mit Rücksicht auf die starken Steigungen und Curven als eine hervorragend kurze Fahrzeit betrachtet werden muss.

— (Elektrische Förderung auf den südlichen Linien.) Angesichts der Erfolge mit der elektrischen Förderung in Oberitalien gedenkt man dieselbe auch bei den südlichen Linien in Anwendung zu bringen und mit der Linie Rom—Neapel und den Abzweigungen Sparanise-Gaeta, Velletri-Terracina, Cajanetto-Isernia, Roccasecca-Avezzano, Rom-Nettuno, Ciampino-Velletri-Segni und Ciampino-Frascati zu beginnen. Hiezu werden 40.000 Pferdekräfte, wovon 25.000 für die Rom-Neapel, erforderlich sein, welche dem Liri und Volturno, dann dem Tusciano, Anioue, Sagittario, Tirrino, Pescara, Sangro, Velino, Tronto und Vomano werden entnommen werden.

England. (Das Telephon im Schnellzuge.) Aus dem Aufsatze eines deutschen Blattes ist zu entnehmen: In Zukunft wird jeder Passagier eines englischen Schnellzuges imstande sein, von seinem Platz im Coupé sich mit Bekannten, Geschäftsfreunden u. s. w. zu unterhalten, die viele Meilen von ihm entfernt sind. In Zukunft, d. h. sobald die englischen Eisenbahngesellschaften die Courierzüge mit Fernsprecheinrichtung ausgerüstet haben werden, womit sie eben beginnen. Als nämlich vor nicht langer Zeit der Prinz und die Prinzessin von Wales auf ihrer Weltreise in Canada anlangten, verband die Canadische Pacific Railroad Company, um es dem Prinzen zu ermöglichen, durch den ganzen Zug zu sprechen, alle Abtheilungen desselben telephonisch. Diese Einrichtung hat man jetzt in England dahin vervollkommnet, dass man in jeder Abtheilung einen Telephonapparat angebracht hat. Hält nun der Zug auf einer grösseren Station, so kann alsbald eine Verbindung mit der Telephonleitung des Stationsortes und damit Anschluss nach allen Theilen des Landes hergestellt werden. Um jeden längeren Aufenthalt zu vermeiden, werden die Anmeldungen zu Ferngesprächen schon während der Fahrt angenommen. Ein Beamter sammelt die Bestellungen ein und gibt sie auf der nächsten Station einem Collegen ab. Dieser benachrichtigt die nächste Haltestation, und so kann das Gespräch beginnen, sobald der Zug angekommen ist.

— (Locomotiven des zwanzigsten Jahrhunderts. Vortrag, gehalten vor der Versammlung der Englischen Gesellschaft der Ingenieure.) Einem Berichte des „Dresd. Journ.“ zufolge ist vor der Versammlung der Englischen Gesellschaft der Ingenieure von Rous-Marten ein bedeutsamer Vortrag über die Entwicklung des Locomotivenbaues zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts gehalten worden. Es wird darin zunächst zugestanden, dass das Material an Locomotiven bei den englischen Eisenbahnen nicht nur hinter den amerikanischen, sondern auch hinter dem auf europäischen Festlande vorhandenen in mancher Beziehung zurücksteht. Ein grosser Theil der auf den englischen Bahnen in dauernder Benützung stehender Locomotiven ist 20 Jahre ein beträchtlicher Theil sogar 30 bis 40 Jahre alt. Maschinen von nur zwanzigjährigem Alter werden noch als verhältnissmässig modern bezeichnet, während in Amerika eine so alte Maschine schon als geradezu archaisch gilt. Freilich können solche Maschinen durch Reparaturen und Umbau zu verhältnissmässig neuen Locomotiven umgestaltet werden, aber ihre Kraftleistung ist doch nicht mit den modernsten Formen auf eine Stufe zu bringen, man kann sagen, dass eine Maschine, die vor 20 Jahren gebaut worden ist, etwa $^5/_6$ von der Leistungsfähigkeit einer neuen besitzt. Man kann ihr also auch nur $^5/_6$ der Last zutrauen oder mit anderen Worten, man muss unter ihrer Benützung statt fünf Zügen sechs auf der Bahnstrecke laufen lassen, was bei einem starken Verkehre auf der Linie selbstverständlich einen nicht unerheblichen Nachtheil bedeutet. Die Amerikaner haben in ihrem Locomotivenbau eigenartige Grundsätze, die sich von den europäischen wesentlich unterscheiden. Man berechnet dort die Locomotiven gar nicht darauf, dass sie ein grosses Alter erreichen sollen und wendet daher ein in gewisser Beziehung minderwerthiges Material an, baut auch schneller und weniger sorgfältig. Wenn dann eine solche Maschine in Amerika zehn oder höchstens fünfzehn Jahre Dienst gethan hat, so hat sie nach dortiger Auffassung ihren Zweck erfüllt und soll einer neuen Maschine Platz machen, die nun wiederum mit allen Verbesserungen ausgestattet ist, die in der Zwischenzeit erfunden und erprobt worden sind. Es kann natürlich zweifelhaft erscheinen, ob diese Grundsätze den Vorzug verdienen gegenüber den europäischen, die auf einen festeren und daher auch längeren Gebrauch vertragenden Bau der Locomotiven abzielen. Jedenfalls hat auch die amerikanische Anschauung ihre erheblichen Nachtheile, namentlich durch die Nothwendigkeit eines grösseren Kohlenverbrauches und häufiger Reparaturen. Die neuen Locomotiven am Beginne des zwanzigsten Jahrhunderts besitzen aber jedenfalls einen ganz bedeutenden Vorsprung gegenüber den Formen aus dem Jahre 1895, vor Allem durch den Besitz besserer Kessel. Ausserdem geht jetzt die Neigung dahin, die Maschinen mit einer grösseren Zahl gekuppelter Räder auszustatten, deren man für die Personenzüge 6 statt 4, für die Güterzüge 8 statt 6 wählt. Vor Allem aber macht die grössere Leistungsfähigkeit der Kessel einen möglichst schnellen Ersatz selbst der Locomotiven aus dem letzten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts wünschenswerth.

Russland. (Bahnproject Ssaratow-Astrachan.) Die russische Regierung beschloss, nach einer Mittheilung des „Dresd. Journ.“, den Bau einer Bahn von Ssaratow nach Astrachan. Diese Bahn wird auf dem linken Ufer der Wolga gebaut werden.

Deutsch-Südwestafrika. (Eröffnung der Eisenbahn von Swakopmund nach Windhoek.) Nach einer telegraphischen Meldung des kaiserl. Gouverneurs von Deutsch-Südwestafrika ist — dem „Dresd. Journ.“ zufolge — kürzlich der Verkehr auf der ganzen Bahnlinie Swakopmund-Windhoek eröffnet worden.

Türkei. (Eisenbahn-Gesellschaft Saloniki-Monastir: Aus dem Geschäftsberichte für 1901.) Die Länge der Betriebsstrecke obiger Eisenbahn beträgt nach der neuen im Einverständniss mit dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten festgestellten Messung 218 km 866 m und 24 cm. Die Anzahl der Stationen und Haltestellen ist mit 16 unverändert geblieben. Die Gesammt-Bruttoeinnahmen des Geschäftsjahres belaufen sich auf Gold-Piaster 6.719.588·89 oder, den Napoleon zum mittleren Jahrescourse von Gold-Piaster 87·6618642 gerechnet, auf Frcs. 1,533.070·04. Die kilometrische Einnahme beträgt somit Gold-Piaster 30.701·84 oder unter Zugrundelegung vorangegebenen Courses Frcs. 7004·61, demnach Gold-Piaster 381·65 oder Frcs. 81·76 mehr als im Vorjahre. Im Ganzen weist der Güterverkehr (Eil- und Frachtgut) eine Bewegung von 62.608 t gegen 62.530 t im Vorjahre auf. Obgleich die Transporterhöhung nur 78 t beträgt, ergeben die aus dem Güterverkehre erzielten Einnahmen gegenüber dem Vorjahre einen Mehrertrag von Gold-Piaster 105.019·69, welcher daher rührt, dass die Transportmengen im Allgemeinen auf einen längeren Durchlauf zur Beförderung gelangten.

Die Betriebsausgaben des Jahres 1901 betrugen Gold-Piaster 2,769 614·87 oder, zu dem oben angegebenen Course berechnet, Frcs. 631.885·91. Im Durchschnitte per Jahr und per Kilometer hat betragen die Einnahme Frcs. 7004·61, die Ausgabe Frcs. 2887·09, es verbleibt somit ein Nettoertrag von Francs 4117·52 per Kilometer. Der Betriebscoëfficient betrug demnach 41 pCt. Das Actiencapital besteht wie im Vorjahre aus Nom. Frcs. 10 Millionen Stammactien (50 pCt. Einzahlung) und Francs 10 Millionen Vorzugsactien (50 pCt. Einzahlung), während das

Obligationscapital infolge der vertragsmässigen Amortisation sich auf Frcs. 59,004.500 reducirt hat. [„Hamb. Nachr.“]

Türkei. (Beförderung von Eisenbahnzügen auf Dampffähren über den Bosporus.) Nach einer Mittheilung des „Wiener Handelsmuseums“ haben die Orientalischen Eisenbahnen und die Anatolische Bahn bei der türkischen Regierung um die Concession nachgesucht, Eisenbahnzüge von Constantinopel nach Haidar Pascha auf der asiatischen Seite des Bosporns und in umgekehrter Richtung auf Dampffährbooten übersetzen zu dürfen. Die Regierung soll geneigt sein, dieses Gesuch zu erfüllen. Hiedurch würde die Bedeutung der grossartigen Hafenanlagen von Haidar Pascha (der nordwestlichen Kopfstation der Bagdadbahn), welche die Anatolische Bahn durch eine von ihr begründete Gesellschaft (Société du Port de Haidar Pascha) mit einem Capital von 8 Millionen Francs ausführen lässt, noch um ein Beträchtliches erhöht werden.

England und Frankreich. (Die Frage der Herstellung einer submarinen Tunneleisenbahn zwischen beiden Staaten.) Wie das „Dresd. Journ.“ berichtet ist in der jüngsten Zeit die Frage der Herstellung einer submarinen Tunneleisenbahn zwischen England und Frankreich oder einer directen Verbindung von den Britischen Inseln nach dem Continente überhaupt kürzlich von einem Theile der englischen Fachpresse wieder mit neuem Eifer aufgenommen worden. Unzweifelhaft würden durch die Verwirklichung des Gedankens in Bezug auf Handel und Verkehr ausserordentliche Vortheile erreicht, doch sind bisher alle Verhandlungen an dem Widerstande der englischen Regierung gescheitert, die die militärische Lage des Inselreiches unter solchen Umständen für gefährdet erachtet. Schon was den Güterverkehr anbetrifft, ist zunächst nicht zu verkennen, dass das Auf- und Umladen der Güter, wie es jetzt geschieht, einmal die Frachtkosten bedeutend vergrössert und das anderemal vielfach zu einer Beschädigung der Waaren führt. Der englische Handelsstand ist sich vollkommen darüber klar, dass eine unmittelbare Verbindung mit dem europäischen Festlande einen ganz beträchtlich vermehrten Absatz der englischen Erzeugnisse herbeiführen muss, da durch die Verbilligung seiner Fabrikate der britische Kaufmann leichter in den Concurrenzkampf eintreten könnte. Auch der Passagierverkehr würde im Hinblick auf die schnellere Ueberfahrt und die Vermeidung der häufigen Begleiterscheinungen bei stürmischem Wetter, an dem bekanntlich der Canal niemals Mangel leidet, sich ohne Frage wesentlich heben. Es wäre bei der Construction einer Eisenbahnlinie über oder unter dem Canal in der That möglich, von Dover nach Calais, Paris, Berlin, Moskau und — mit Benützung der Transsibirischen Bahn — Peking, ja Wladiwostok oder irgend einem der Häfen an der Ostküste Asiens zu reisen, ohne auch nur einmal den Wagen wechseln zu müssen. Die Frage selbst trat bereits im Anfang der Achtziger-Jahre, damals aber auch mit besonderer Heftigkeit, auf, und der Vorschlag Sir Edward Watkins', einen Tunnel unter der Strasse von Dover zu bauen, machte das grösste Aufsehen. Weitgehende Versuche wurden angestellt, Schächte gesenkt und Versuchsbohrungen vorgenommen, die ergaben, dass die Beschaffenheit des Canalbettes der Anlage keine sonderlichen Schwierigkeiten bereiten würde. Aber schliesslich legte sich die englische Regierung ins Mittel und die Arbeiten wurden durch einen Beschluss des Parlaments eingestellt, obwohl man kaum einen Augenblick darüber im Zweifel war, welche ungeheuren Vortheile die Durchführung der Aufgabe nach sich ziehen würde. Als Gründe nannte die Regierung die Gefährdung der militärischen Lage und die Leichtigkeit, mit der sich eine fremde Macht in den Besitz des Tunnels, dem Schlüssel zum Eingangsthore Englands, zu setzten vermöchte. Den Tunnel im Kriegsfalle zu zerstören, hiess aber hunderte Millionen Pfund und jahrelange Arbeit vernichten! Kaum ein Jahr später tauchte das Project auf, den Canal zu überbrücken. Es war von zwei französischen Ingenieuren in Gemeinschaft mit Sir Benjamin Baker und Sir John Fowler ausgearbeitet und fand von Seiten der französischen Regierung reichliche Unterstützung. Als Endpunkte waren Folkestone und Cap Grisnez gedacht. Hauptsächlich waren es die ungeheuren Anlagekosten (34 Millionen Pfund Sterling), die an dem Scheitern des Planes Schuld trugen, denn die militärischen Bedenken wurden dadurch behoben, dass die Brücke mit leichter Mühe und wenigen Kosten unpassirbar gemacht werden könnte. Wieder ein anderer Plan befasste sich mit der Construction einer Unterseebrücke, wie sie bereits zwischen Brighton und Rottingdean im Betriebe ist, bezw. vor nur wenigen Jahren in dem französischen Seebade St. Malo im Betriebe sich befand. Die Plattform war als beweglich gedacht und vier Geleise waren angenommen, die 20 bis 30 Personen- oder Güterwagen tragen konnten. Das Project scheiterte an dem Einwande, dass die Durchführung des Betriebes bei stürmischem Wetter zweifelhaft sei. Neben Unterseebooten bleibt nur noch die Möglichkeit, den Verkehr mit Riesenfähren zu bewirken. Ein solches, von Sir John Fowler aufgestelltes Project wurde denn auch thatsächlich vor Jahren vom englischen Unterhause acceptirt. Leider blieb es beim todten Buchstaben, denn es war unmöglich, die erforderlichen Gelder zu beschaffen. Sicherlich hat der Plan seine Vortheile, denn die beförderten Züge könnten ohne sonderliche Mühe von der Fähre auf das Dock und von dort weiter befördert werden — mit Umgehung der Umladung der Güter und der Nothwendigkeit des Aus- und Umsteigens der Passagiere.

Amerika. (Neuer Schnellzugsdienst zwischen New-York und Chicago.) Am 15. Juni wurde, wie den „Hamb. Nachr.“ aus New-York berichtet wird, ein neuer Schnellzugsdienst zwischen New-York und Chicago von der New-York Central- und Pennsylvania-Eisenbahn eingeführt. Bis jetzt wurde die Strecke von fast 1000 engl. Meilen in 26 Stunden zurückgelegt; aber am 15. Juni legten beide Züge sie in weniger als 20 Stunden zurück. Die Durchschnittsschnelligkeit des einen Zuges betrug 79 engl. Meilen stündlich, und während der Fahrt hatte er auf kurze Strecken eine Geschwindigkeit von 95 Meilen in der Stunde.

— (Neue Benützungsarten des elektrischen Stromes der Strassenbahnen.) Einem Aufsatze der „Hamb. Nachr.“ im obigen Gegenstande ist Folgendes zu entnehmen: In Amerika benützt man für die Zwecke der elektrischen Strassenbahn, sobald Reparaturen auszuführen sind, in sehr praktischer Weise bei allen Arbeiten, welche Nachts vorgenommen werden, die Beleuchtung mit elektrischem Strom. Zu diesem Zwecke hat man einfache kleine Ständer construirt, welche weiss lackirte Reflectoren tragen, die mit einer grösseren Anzahl Glühlampen, entsprechend der hohen Spannung, hinter einander geschaltet, ausgerüstet sind. An diesem Ständer ist auch ein Bambusrohr befestigt, welches oben mit einem über die Luftleitung zu hängenden Metallhaken ausgerüstet ist. An diesem ist ein Leitungsdraht befestigt, der zu den Glühlampen führt. Ein zweiter Draht ist so angeordnet, dass er in Contact mit einer Schiene gebracht werden kann und dieser Contact bewirkt die Einschaltung der Lampen. Eine andere Einrichtung, welche elektrisch betrieben wird, ist, wie das genannte Blatt der „Techn. Rundschau“ entnimmt, die einer Schleifmaschine, um die Kanten zusammengeschweisster Schienenenden glatt zu schleifen, was sonst in mühsamer Art durch Feilen geschehen muss. Die Maschine ist sehr einfach. Sie besteht aus einer in eine Umhüllung eingeschlossenen biegsamen Welle. Diese Welle, auf der das Schmirgelrad festsitzt, hat eine Verlängerung, auf welcher ein Handgriff drehbar befestigt ist. Indem nun der Arbeiter diesen Handgriff und das Ende der Wellenumhüllung anfasst, kann er das Schmirgelrad handhaben wie eine Feile. Der Betrieb geschieht durch einen Elektromotor, welcher auf einem kleinen Karren befestigt ist. Der Stromanschluss wird wie gewöhnlich durch die Verbindung mit der Oberleitung hergestellt. Ein drittes Werkzeug ist ein Fallhammer, der an dem Kopfende eines vierachsigen, auf den Schienen laufenden Wagengestelles angebracht ist und dessen Aufzug durch eine Winde bethätigt wird, welche einen Motor zum Antriebe hat. Dieser Wagen wird von einem Motorwagen an Ort und Stelle befördert. Der Fallhammer dient dazu, das Aufbrechen aller Strassenbahngeleise zu erleichtern, indem er einen Keil zwischen Schiene und Lasche treibt und diese auseinander sprengt; eventuell auch um das Betonpflaster aufzubrechen. Man hat auch einen niedrigen Wagen gebaut, der auf den Schienen läuft und bestimmt ist, eine Strassenwalze an den Ort ihrer Bestimmung zu befördern. Da der Transport der Walze auf eigenen Rädern stets sehr viel Zeit erfordert, so ist diese Art des Transportes, wo es sich um grössere Entfernungen handelt, bei Weitem vorzuziehen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 25. Juni bis 1. Juli 1902.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

25. Juni, *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Metcovich“, Capitän F. Nasso, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia

Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz Trapano, Fort-Opus und Metkovich. überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

26. Juni, *) um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän B. Bednarz, mit Berührung von Pola,[1] Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsendungen nach Bari.

27. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Flora", Capitän C. Tomassevich, mit Berührung von Rovigno, Pola,[1] Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

28. „ *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Danubio", Capitän M. Mareglia, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Puncischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

1. Juli, *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie) Dampfer „Selene", Capitän D. Mandich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7.10 Uhr Früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien. B. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

26. Juni, Dampfer „Venus", Capitän U. Laneve } um
30. „ Dampfer „Venus", Capitän U. Laneve } Mitternacht

Vergnügungsfahrten nach Venedig.

25. Juni, um Mittag, Dampfer „Danubio", Capitän M. Mareglia.
29. „ 8 Uhr Früh, Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän B. Bednarz.

Levante und Mittelmeer.

26. Juni, um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Capitän R. Colledani, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

26. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Ettore". Capitän . . . . . , mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna und Kustendjè.

9 „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Apollo", Capitän R. Signorelli, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Constantinopel, Varna, Kustendjè, Sulinà, Galatz und Braila.

1. Juli, um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Poseidon", Capitän M. Dabcevich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

3. „ um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia", Capitän B. Vidos, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

25. Juni, um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Nippon", Capitän G. Klausberger, [von Fiume†) am 21. Juni] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

10. Juli um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Silesia", Capitän P. Craglietto, [von Fiume†) am 6. Juli] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Rangoon und Calcutta.

25. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Trieste", Capitän E. Mecozzi, [von Fiume†) am 21. Juli] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

Brasilien.

10. Juli, Dampfer „Istria", Capitän P. Marassi, mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

**) Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Eröffnung des Verkehres der gesellschaftlichen Schiffe zwischen Budapest, Visegrád und Dömös.) Die Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft verlautbart, dass im Bereiche der Donaustrecke Budapest — Visegrád — Dömös der Sommerfahrplan der gesellschaftlichen Schiffe in Kraft tritt. Die Schiffe, welche auch Fracht- und Eilgüter (speciell Consumwaaren für die Budapester Markthallen) aufnehmen, verkehren täglich (mit Ausnahme des freien Tages), und zwar je dreimal in beiden Richtungen.

England und Frankreich. (Ein Jahrhundert der Canalschiffahrt: Statistische Mittheilungen.) Einem Aufsatze des „Dresd. Journ." im obigen Gegenstande ist Folgendes zu entnehmen: Kaum auf einem Gebiete der Welt lassen sich die Fortschritte des Verkehrswesens im letzten Jahrhundert so deutlich nachweisen, wie im Canal zwischen England und Frankreich. Hier ist das Verkehrsbedürfniss von Alters her ein Bedeutendes gewesen, und man kann wohl sagen, dass darum die Schiffahrt zur Ueberwindung der Meeresstrasse zu jeder Zeit ihr Bestes gethan hat. Trotzdem brauchen wir noch nicht einmal hundert Jahre zurückzugehen, um auf Verhältnisse zu stossen, die uns angesichts der heutigen beinahe unglaubhaft erscheinen. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts war wegen der Kriege zwischen Frankreich und England der Canalverkehr ein sehr unregelmässiger, und es fehlt darüber auch an sicheren Nachrichten. Ein geregelter Dienst von Postschiffen wurde eigentlich erst seit dem Friedensschluss von 1815 wieder geschaffen. Und wie sahen die Fahrzeuge aus, die den Verkehr zwischen den beiden damals mächtigsten Staaten Europas vermittelten? Es waren kleine Segelschiffe, Packetboote genannt, die einen Raumgehalt von nicht mehr als 60—90 t besassen und nur 10 bis höchstens 30 Passagiere aufnehmen konnten. Im Uebrigen waren die Schiffe von tüchtiger Bauart und auch verhältnissmässig bequem eingerichtet. Ein Verkehr dieser Art fand statt zwischen Dover und Calais, zwischen Dover und den niederländischen, bezw. norddeutschen Häfen, und ferner zwischen Southampton und den Inseln des Canals. Der Aermelcanal gehört noch heute zu den meistgefürchteten Theilen des Atlantischen Oceans und die Verkürzung der Ueberfahrt ist jetzt ein dauerndes Bestreben der Dampfer-Gesellschaften, das eine sichere Begründung in dem Wunsche der Reisenden nach Abkürzung dieser Fahrt besitzt. Wenn aber heute noch beim Durchfahren des Canals viele Leute eine gewisse Scheu befällt, was würden sie wohl sagen, wenn man sie jetzt zu einer Fahrt einladen würde, die nach Art der Schiffahrt vor 80 oder 100 Jahren gemacht werden würde. Die damaligen Packetboote würden uns jetzt als Nussschalen im verächtlichsten und bedenklichsten Sinne dieses schiffstechnischen Begriffes erscheinen. Sie konnten nur geringen Tiefgang haben, um sich nöthigenfalls der Küste möglichst nähern zu können. In einer Hinsicht wären sie freilich sogar den modernsten Canaldampfern überlegen, sie waren nämlich ganz anständig mit Geschützen bewaffnet; aber diese Besonderheit war auch nicht gerade das Zeichen eines bevorzugten Zustandes. Die Boote mussten nämlich damals noch gewärtigt sein, mitten auf den Canal von Seeräubern überfallen zu werden. Es war auch sonst alles auf einen derartigen Besuch eingerichtet und der Capitän hatte eine strenge Vorschrift, die Säcke mit den Depeschen, die schon zu diesem Zwecke mit Korkschwimmern ausgerüstet waren, sofort über Bord zu werfen, wenn sie anders vor der Berauhung nicht zu retten waren. Die Geschwindigkeit der Beförderung war bei gutem Wetter noch ziemlich angängig, sie betrug für die Ueberfahrt zwischen Dover und Calais etwa drei Stunden. Gewöhnlich konnten die Schiffe nicht bis in den Hafen gelangen, und dann musste die ganze Ladung an Passagieren, Gepäck und Post erst auf kleine Boote vertheilt werden. In Dover gab es zu diesem Zwecke privilegirte Bootfahrer, die sich nicht weniger als 4½ Sh. für eine erwachsene Person und 2 Sh. für ein Kind bezahlen liessen. In den Jahren 1815—1820 besorgten drei Schiffe den regelmässigen Dienst zwischen Dover und Calais, von denen eines der „King George", jetzt im Museum zu Dover als Modell gezeigt wird. Im Jahre 1820 wurde der erste Dampfer auf dieser Linie in Betrieb gesetzt, der zwei Jahre zuvor auf einer Werfte im Clydefluss gebaut worden war. Ein regelmässiger Dampferdienst konnte jedoch erst später geschaffen werden, zwischen Le Havre und Southampton erst seit 1835 und zwischen Dieppe und Brighton erst seit 1844. Lange Zeit gab es zwischen Dover und Calais überhaupt nur zwei Verbindungen in der Woche und es ist knapp 50 Jahre her, dass tägliche Fahrten auf dieser wichtigsten Linie eingerichtet wurden, wo jetzt drei Schiffe täglich beiderseits verkehren. Im Jahre 1851 wurden in einer Woche nur etwas über 600 Passagiere

über den Canal befördert, im Jahre 1892 waren es ebensoviele täglich. Eine entsprechende Entwicklung hat natürlich auch der Postverkehr erfahren. Bis zum Jahre 1830 wurde der Depeschentransport zwischen der Stadt Calais und dem Anlegeplatze der Canalschiffe durch einen kleinen Hundewagen besorgt. Jetzt gehen täglich im Durchschnitte 300 Briefsäcke von Dover nach Calais und 175 in umgekehrter Richtung, dazu über 200 Gepäckballen, doch sind diese Zahlen noch erheblich grösser für die Tage an denen die Post nach Indien und nach den Vereinigten Staaten besorgt wird. Wenn man bedenkt, dass jeder Briefsack etwa sechzig Pfund wiegt, so kann man sich eine Vorstellung von dem durch die tägliche Correspondenz dargestellten Gewicht machen, das über den Canal befördert werden muss.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationale Schlafwagen-Gesellschaft. (Compagnie internationale des Wagons-Lits: Betriebsergebnisse im Jahre 1901 und Zukunftsprogramm.) Dem Berichte des „Journal des Transports" zufolge war der Erfolg des Betriebes der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft, über deren finanzielle Sanirung wir in der Nummer 17 ex 1902 Bericht erstatteten, ein geringerer als der des Vorjahres 1900, dessen Ergebnisse insofern nicht als massgebend für die Beurtheilung der Rentabilität dieser Unternehmung gelten können, als der Verkehr im Jahre der Pariser Ausstellung exceptionell günstige Resultate erzielte. Demungeachtet hat sich die Anzahl der Verkehrstage der einzelnen Wagen des gesellschaftlichen Wagenparkes, welche im Jahre 1900 160.468 betrug, im Jahre 1901 bei einer Zunahme von 5283 Verkehrstagen auf 165.751 erhöht.

Es ergab:

	1901	1900
Regelmässiger Verkehr	73.962	74.563
Restaurationswagen	57.005	54.854
Luxuszüge	34.784	31.051
In Summa	165.741	160.408

Dagegen stiegen die Betriebsspesen von Frcs. 7,290.059·07 im Jahre 1900, 1901 um Frcs. 747.527·73 auf Frcs. 8,037.586·80, was in erster Linie durch die starke Erhöhung des Reparaturcontos motivirt ist.

Die Gesellschaft vereinnahmte aus dem Wagenverkehre im im Jahre 1901 Frcs. 12,918.867·63, gegenüber Frcs. 13,423·766·95 im Jahre 1900.

Der Reingewinn betrug Frcs. 5,759.590·72, das ist um Frcs. 1.283.515·38 weniger als im Vorjahre.

Wie die Direction der Gesellschaft berichtet, wurden ihre im Interesse der Hebung des internationalen Verkehres den kaiserlich russischen Ministerien für Communicationen und der Finanzen unterbreiteten Vorschläge bereits genehmigt, welchen zufolge:

1. Vom 1. September (alten Styls) 1902 an in der Relation Moskau—Port-Arthur et vice versa wöchentlich je ein Zug, vom 1. September 1903 an in der gleichen Relation wöchentlich je zwei Züge und vom 1. September 1904 wöchentlich drei Züge;

2. vom 1. Jänner 1905 an Luxuszüge (ausschliesslich mit Wagen I. Classe), und zwar je nach Erforderniss, mindestens aber je einmal in der Woche, in allen Fällen aber bei Aufrechterhaltung des in 1 und 2 des Vorangehenden normirten regelmässigen Zugsverkehres, eingeleitet werden sollen.

Die bereits derzeit verkehrenden Hauptzüge des internationalen Fahrplanes, als: der Nord-Express, der Süd-Express und der Orient-Express, werden zur Verbindung aller Hauptstädte Europas mit dem äussersten Osten in Warschau an die Züge der Transsibirischen Eisenbahn Anschluss finden.

Die Direction der „Wagon-Lits" hat im Laufe des Jahres 1901 ihre Fahrbetriebsmittel und speciell ihre Restaurationswagen neuerdings bei einer Anzahl von Schnellzügen vortheilhaft placirt, dagegen aber ihr rollendes Material dem nicht rentablen Verkehre im Bereiche der Linie Wadi-Halfa—Chartum (ägyptischer Sudan) entzogen. Gegenwärtig verhandelt die Direction wegen Einführung von Express-Luxuszügen auf den chinesischen Eisenbahnen, steht im Begriffe einen Vertrag mit 15jähriger Dauer mit dem neuen „Lloyd-Express" Hamburg—Amsterdam—Genua via Sanct Gotthard abzuschliessen und ist überhaupt bestrebt, nach Ablauf der bisher kurzzeitig gewesenen ursprünglichen Verträge fernerhin solche mit langjähriger Dauer mit den Directionen der interessirten Bahnen abzuschliessen.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Generalversammlungen.) Am 28. April fand in Salzburg unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Dr. Carl Ströhler und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Regierungsrathes Johann Stöckl die diesjährige 14. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 12 Actionäre erschienen, welche im eigenen und Vollmachtsnamen ein Actiencapital von K 1,552.800 mit 771 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellten sich die Gesammteinnahmen auf K 451.085·88, die Gesammtausgaben auf K 352.701·69, so dass ein Reingewinn von K 98.384·19 resultirte. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Die Generalversammlung beschloss aus obigem Reingewinne Kronen 98.154·29 (= 2·124percentige Dividende) an die Prioritätsactionäre auszuschütten, K 200 dem Revisionscomité zu überweisen und K 30 auf neue Rechnung vorzutragen. Zur Ergänzung einer 5percentigen Dividende für die Prioritätsactien wird der entfallende Betrag von der Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin auf Grund der von ihr übernommenen Garantie zur Verfügung gestellt. An Stelle der aus dem Verwaltungsrathe geschiedenen Mitglieder Dr. Ernst Magnus, Doctor Paul Stern, Carl Ströhler, Eugen Landau und Alexander Werner wurden Commercienrath Hugo Landau in Berlin, wirkl. Geheimer Oberregierungsrath Wilhelm Gleim in Berlin, Banquier Hans Schlesinger in Berlin, Hofrath Franz von Eisenbach in Wien in den Verwaltungsrath entsendet, während eine Stelle unbesetzt blieb. Nach der Wahl des Revisionsausschusses wurde die Vergütung für die Mitglieder des Executivcomité mit dem Maximalbetrage von K 2000 festgesetzt.

Am selben Tage fand in Salzburg unter demselben Vorsitze und im Beisein des erwähnten Regierungsvertreters eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft statt, bei welcher durch die anwesenden Actionäre im eigenen und Vollmachtsnamen 3817 Actien mit 758 Stimmen vertreten waren. Die für den 11. April erst einberufene Versammlung mit derselben Tagesordnung war laut Constatirung des Vorsitzenden beschlussunfähig geblieben. Diese Generalversammlung beschloss die Aenderung der Artikel 11 und 39 der Statuten, betreffend den Wohnsitz der Verwaltungsrathsmitglieder und den Zeitpunkt der Abhaltung der ordentlichen Generalversammlung (Juni statt April). Ferner beschloss die Versammlung zu Investitionszwecken ein eventuell in Theilschuldverschreibungen zerlegtes Prioritäts- oder Hypothekaranlehen aufzunehmen und den Verwaltungsrath zu ermächtigen, diesbezüglich im eigenen Wirkungskreise das Erforderliche durchzuführen und die nothwendige Abänderung der Gesellschaftsstatuten zu beschliessen. [E.-M.-Z. 20.195.]

Böhmische Commercialbahnen. Generalversammlung.) Am 21. Mai 1902 fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Erlaucht Johann Grafen Harrach und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ministerialsecretärs Dr. Eduard Ritter von Donheimer-Herlth die diesjährige 20. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Böhmischen Commercialbahnen statt. Bei derselben waren 3900 Actien mit 156 Stimmen vertreten und ausserdem 7 Verwaltungsrathsmitglieder anwesend. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1901 die Transporteinnahmen K 1,292.904·53 (gegen 1900 + K 60.140·08), die verschiedenen Einnahmen K 32.509·49 (+ K 8659·98), die Betriebsausgaben K 783.143·48 (+ K 73.968·58), die sonstigen Auslagen K 94.844·09 (+ Kronen 2192·15) und der Ueberschuss K 447.426·45 (— K 7360 67). Nachdem der Prioritätendienst K 475.536 (+ K 24) erfordert, ergibt sich ein Abgang von K 28.109·55 (+ K 7384·67), der durch den vertragsmässigen Zuschuss der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft gedeckt wird. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. An Stelle und für die restliche Functionsdauer des über Resignation aus dem Verwaltungsrathe ausgeschiedenen Grafen Moriz Vetter von der Lilie wurde Dr. Max Freiherr von Mayr, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien, in den Verwaltungsrath gewählt. Mit der Wahl des Aufsichtsrathes schloss die Generalversammlung. In der darauffolgenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Johann Graf Harrach und Hofrath Rudolf Ritter von Grimburg zum Präsidenten, bezw. Vicepräsidenten wiedergewählt.

[E.-M.-Z. 23.485.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Aufnahme der Station Sigmaringendorf in den Ausnahmetarif Nr. 1.

In den Ausnahmetarif Nr. 1 ist auf Seite 16 die Station Sigmaringendorf mit nachstehenden, ab 10. Juli 1902 in Wirksamkeit tretenden Schnittsätzen aufzunehmen:

Schnittsätze nördlich von Italien		Ausnahmetarif Nr. 1 g Franken für 100 kg
Sigmaringendorf	Pino	1·21
	Chiasso	1·35
	Peri	1·86

Wien, am 24. Juni 1902. [563]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Auflage von Ladefläche und Ladegewichtsverzeichnissen der Güterwagen zum Zwecke des Verkaufes an das Publicum.

Die k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn hat ein Verzeichniss ihrer Güterwagen mit Angabe der Ladefläche und Ladegewichtsziffern zum Zwecke des Verkaufes an das Publicum in Druck legen lassen.

Einzelne Exemplare dieses Verzeichnisses sind zum Preise von 10 Hellern per Stück bei allen Frachtencassen der genannten Bahnanstalt erhältlich.

Allfällige Ergänzungen oder Aenderungen des Verzeichnisses werden durch Nachträge veranlasst, deren Erscheinen seinerzeit publicirt werden wird.

Budapest, am 24. Juni 1902. [564]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr.
Tarif, Theil II, Heft 2.
Grenzverkehr Russland—Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.
Tarif, Theil II.
Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.
Tarif, Theil II, Heft 1, und Artikel-Tarife.

Ergänzung des Anhanges.

Zum alphabetischen Verzeichnisse der russischen Stationen, enthalten im Anhange zu den obenbezeichneten Tarifen, ist folgende Anmerkung aufzunehmen: „Für die in diesem Verzeichnisse nicht aufgeführten russischen Stationen haben hinsichtlich deren Einreihung in die in Betracht kommenden Gruppen, die im Vorworte enthaltenen Bestimmungen über den Geltungsbereich sinngemässe Anwendung zu finden."

Wien, am 24. Juni 1902. [565]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Berlin-Stettin-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages II.

Mit 15. Juli 1902 tritt zum Tarife, Theil II, für den Berlin-Stettin-Sächsischen Verband vom 20. August 1901 der Nachtrag II in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Friedland i. B. und Raspenau, so auch bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und bei der unterzeichneten Direction zum Preise von Mk. 0·20, resp. 24 h erhältlich.

Wien, am 25. Juni 1902. [566]

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrkarten und Gepäcksätze.

Mit 15. Juli 1902 gelangen directe Fahrkarten und Rückfahrkarten II. und III. Classe für Personenzüge von Stadt Kirchberg Bhf. nach Marienbad über Wilzschhaus-Eger, sowie Gepäckfrachtsätze, letztere für beide Richtungen, zur Einführung.

Wien, am 24. Juni 1902. [567]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Heft 3.

Druckfehler-Berichtigung.

Der im Nachtrage VII vom 1. Juli 1902 auf Seite 10 enthaltene Frachtsatz des Ausnahmetarifes b (Bohnen) Borki wielkie — Geestemünde transit beträgt nicht 234, sondern richtig **334** Pfennig für 100 kg.

Wien, am 26. Juni 1902. [568]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Gütertarif Badische Bahn und badische Uferstationen des Bodensees — Eisenbahn-Directionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. (Neues Tarifheft Nr. 7.) Am 1. Juni 1902 kam für den Güterverkehr zwischen Stationen der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und den badischen Uferstationen des Bodensees einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken andererseits ein neues Tarifheft mit der Nummer 7 zur Einführung.

Durch das neue Heft wird das bisherige Tarifheft 7 vom 1. Juni 1899 nebst Nachträgen aufgehoben. Nur für den Verkehr mit den Stationen der Kaiserstuhlbahn und der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn bleibt das Tarifheft vom 1. Juni 1899 noch in Geltung. Hiefür und für den Verkehr mit den Stationen der Bregthalbahn wird ein besonderes Tarifheft, betreffend den Verkehr mit den Stationen der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft, ausgegeben. Sendungen nach und von der Bregthalbahn werden bis auf Weiteres zu den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Hüfingen im neuen Tarifheft 7, erhöht um die Mehrentfernung bis zu den Stationen der Bregthalbahn, abgefertigt.

Ueber die Höhe der Anstossbeträge ertheilen die Stationen Auskunft.

Nebengebühren-Tabelle. Im Verlage des Allgemeinen Tarifanzeiger, Wien, I. Graben 13, ist als Beilage zum Straussschen Gütertarife für Wien pro 1902 eine Tabelle der im Tarife, Theil I, für die österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, Abtheilung B, Abschnitt H, enthaltenen Nebengebühren mit Berücksichtigung einzelner bei den in Wien einmündenden Bahnen bestehenden Ausnahmen, bezw. Ermässigungen. Der Preis der Tabelle beträgt K 1.—.

Schweizer Bahnen. (Ausnahmetaxen für frische Früchte und frische Gemüse als Eilgut Delle transit [Lyon und weiter]—Basel [Bâle] S.B.B.) Laut Publication der Direction der Jura-Simplon-Bahn traten am 18. Juni 1902 für die Beförderung als Eilgut von frischen Beeren aller Art, frischem Stein- und Kernobst (mit Ausschluss von Südfrüchten) und frischen Weintrauben, ferner von frischen Gemüsen, folgenden: grüne Bohnen, grüne Erbsen (in Schoten), Salat, Gurken, Spinat aus Südfrankreich (Lyon und weiter) nach Basel (Bâle) S.B.B. folgende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

	Stückgut	Wagenladungen von 5000 kg
	Centimes per 100 kg	
Delle transit — Basel (Bâle) S.B.B.	150	115

— (Rückvergütungs-Frachtsätze für Transporte von Holzzellstoff von Rattimau bei Mähr.-Ostrau nach Stationen der Französischen Ostbahn.) Laut Publication der Direction der Vereinigten Schweizer Bahnen werden für Holzzellstoff (Cellulose) auch in Bogen oder Tafeln, wenn diese derart durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauche als Papier oder Pappe nicht mehr dienen können, in Wagenladungen von 10.000 kg von Rattimau bei Mähr.-Ostrau nach Stationen der Französischen Ostbahn via Buchs—Delle die über Süddeutschland erreichbaren Gesammtfrachten auf dem Rückvergütungswege eingehalten, wobei jedoch die für die Strecke Buchs transit—Delle transit verbleibende Taxe nicht niedriger sein darf als Frcs. 8·91 per Tonne.

Das beste, billigste und dauerhafteste Rostschutzmittel für Eisenconstructionen!

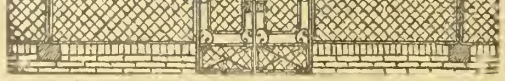
ROSTINIT Schuppenfarbe von 672 Dr. J. WERBER

Fabrik: Cornelisgasse 10 **WIEN, VI/1** Comptoir: Gumpendorferstr. 63G

Praktische Einfriedungsgitter.

Joh. Meerkatz, Wien, VII/1, Neubaugasse 68

k. u. k. Hoflieferant und ausschl. priv. Sieb- und Drahtwaarenfabrik



offerirt Drahtgitter für Garten- und Waldeinfriedungen, Hühnerhöfe, Fasanerien, Wildparks-Volièren, Rasen-, Blumenbeet- und Bassineinfassungen; verzinkten Patentstahlstacheldraht eigener Erzeugung und besonders guter Qualität, schmiedeiserne Staketengitter, Oberlichten-, Sand-, Schotter- und Fenstergitter, Funkenfänger, Drahtmatratzen solidester Construction.

Illustrirte Kataloge und Kostenvoranschläge gratis.

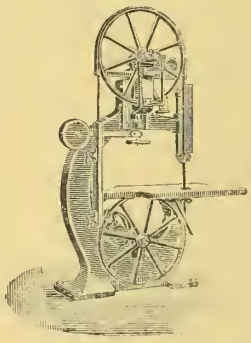
TELEPHON No 13517. ÖSTERR. SCHUTZ-MARKE A. A. Ö. **ASPHALT-ACT.-GES. WIEN.** TELEGR. ADR. ASPHALTON WIEN BUREAU: EBENDORFERSTRA AUSFÜHRUNGEN v. COMPRIMÉ u. COULÉ in NATURASPHALT. HERSTELLUNG v. FAHRSTRASSEN, PERRONS, TROTTOIRS, HÖFEN, GÄNGEN, TERASSEN, BEDACHUNGEN ETC. SÄUREFESTER ASPHALTBELAG in ACCUMULATORENRÄUMEN.

Der seit **1807** schon bekannte und als Specialität berühmte

Becher'sche Karlsbader Englisch-Bitter

ist der beste aller Magenliqueure. Ueberall käuflich. Vielfach prämiirt. Firma beachten, da viele werthlose Nachahmungen ausgeboten werden. **Johann Becher,** Liquerfabrik, **Karlsbad** in Böhmen 691. Vertreter in Wien: **Carl Zechmeister,** XVIII. Gentzgasse 19.

Weltausstellung Wien 1873 Fortschrittsmedaille. | **Gegründet 1853.** | Weltausstellung Paris 1900 Grand Prix.



G. Topham

Maschinenfabrik und Eisengiesserei

Wien, Favoriten.

Specialitäten: 665

Sägewerks- und Holzbearbeitungsmaschinen in vollkommenster Ausführung nach neuesten formvollendeten Modellen für alle Zwecke der Holzindustrie.

Dampfmaschinen mit Präcisions-Schieber- und zwangläufiger Ventilsteuerung (Patent Elsner). Über 400 im Betriebe.

Transmissionen mit und ohne Ringschmierlager, sowie auf Maschinen geformte **Zahnräder** aller Art.

Spindel- und Excenterpressen, hydraulische Pressen und die zugehörigen Pumpwerke.

Grassamen

für

Eisenbahndämme und Böschungen,

Parks, Gärten etc. in bekannter zweckentsprechender Qualität. Preislisten zu Diensten.

Samenhandlung

P. Hüttig

I. Weihburggasse 17

Lieferant der k. k. Staatsbahnen, der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der österr. Nordwestbahn, der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und vieler Bahnhan-Unternehmungen.

Wilhelm Beck & Söhne, Wien

k. u. k. Hoflieferanten.

Eigenes Geschäftshaus: VIII. Langegasse 1. Telephon.

Stadt-Niederlage: I. Graben, Palais Equitable. Telephon

Uniformen und Uniformsorten für jede Rangsclasse. — Feine Herrengarderobe. Sportcostüme. — Wäscheausstattung.

Entgegenkommendste Zahlungsbedingungen. 668

Illustrirte Preislisten frei.

Zur coulanten Besorgung aller im **Coursblatte** notirten **Effecten und Valuten** bestens empfohlen:

Wechselstube des Bankhauses

Schelhammer & Schattera

Gegründet 1832.

WIEN I. Bezirk, **Stefansplatz Nr. 11** Parterre

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./$_2$, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig	Kronen	24·—	halbjährig	Kronen	12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„	Mark	25·—	„	Mark	12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„	Frcs.	33·—	„	Frcs.	16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1430	**Buschtöhrader Eisenbahn**		Offen gehaute, eiserne Eisenbahn-Güterwagen mit feuersicherem Boden beim Eisenbahn-Transporte auf eigenen Rädern laufend, zur Neuanlage eines Stahlofens in Rothau, bezw. für die Beförderung der Ingots von diesem Stahlofen nach dem Blockwalzwerk daselbst bestimmt	Prag (Smichow) (B.E.B.)	Annathal-Rothau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für 5000 kg per Wagen. 2. Erfüllung der übrigen einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Juli 1902	Localgütertarif	126 Heller	88 Heller	38 Heller	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absender und Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende September 1902 an die General-Direction der a. priv. Buschtöhrader Eisenbahn in Prag. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermässigung
1431	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Zuckerrüben	Czernotin-Keltsch Milotitz Hustopetsch	Leipnik	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1899	Heller 24 28 31	Heller 19 24 27	Heller 5 4 4	Im Kartirungswege			
			Rübenschnitze	Leipnik	Czernotin-Keltsch Milotitz Hustopetsch				21 25 28	16 21 24	5 4 4			
				Chropin	Czernotin-Keltsch Milotitz Hustopetsch				26 30 33	21 26 29	5 4 4			
				Stauding	Czernotin-Keltsch Milotitz Hustopetsch				25 29 32	20 25 28	5 4 4			
1432	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Ziegel aus gewöhnlichem Ziegelmateriale	Rositz-Seslawek	Skutsch (Oe.N.W.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	17 Heller		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1133	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz der Abtheilung a und b des in der 8. Rubrik genannten Tarifheftes	Siehe nachstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1902	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 5, vom 1. März 1898	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Die in der nachstehenden Tabelle enthaltenen Frachtsätze		Im Kartirungswege		

1. Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

und	zwischen															
	Einsiedl		Friedland i. B.		Habendorf		Mähr. Budwitz		Raspenau		Rosochatetz		Tschernhausen		Weigsdorf	
	Ausnahmetarif für Holz der Abtheilung															
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig															
Hermsdorf-Rebefeld	—	—	—	—	—	—	123	109	—	—	—	—	—	—	—	—
Kohlmühle	55	43	61	46	53	41	—	—	60	48	70	68	57	42	57	42

2. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen.

Nach	Von									
	Admont		Bischofshofen		Budweis		Čekanitz-Mačkow		Ebensee	
	Ausnahmetarif für Holz der Abtheilung									
	a	b	a	b	a	b	a	b	b	b
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig									
Kohlmühle	—	—	—	—	—	81	—	—	—	—
Neustadt i. Sachsen	126	—	—	—	—	—	—	—	123	—
Pirna	—	—	—	—	—	—	115	94	—	—
Wuitz-Mumsdorf*)	152	128	160	135	—	—	—	—	—	—

Nach	Von											
	Eichwald		Eisenerz		Gaflenz		Gröbming		Gross-Raming		Gross-Reifling	
	Ausnahmetarif für Holz der Abtheilung											
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig											
Hermsdorf-Rebefeld	17	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Neustadt i. Sachsen	—	—	—	—	120	—	—	—	—	—	—	—
Wuitz-Mumsdorf*)	—	—	150	126	—	—	159	134	142	118	147	124

*) Nur für Sendungen nach den Verkehrsstellen der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Privatbahn (mit Ausschluss von Gera) giltig.

Nach	Von							
	Gstatterboden		Haus		Hieflau		Hüttau	
	Ausnahmetarif für Holz der Abtheilung							
	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig							
Neustadt in Sachsen	125	—	—	—	125	—	—	—
Wuitz-Mumsdorf *)	150	126	160	135	149	124	161	136

Nach	Von			
	Kalwang		Klein-Reifling	
	Ausnahmetarif für Holz der Abtheilung			
	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig			
Neustadt in Sachsen	—	—	120	—
Wuitz-Mumsdorf *)	161	135	144	119

Nach	Von													
	Landl		Liezen		Mandling		Mattighofen		Mantern		Manthausen		Mitterndorf-Zauchen	
	Ausnahmetarif für Holz der Abtheilnng													
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig													
Kohlmühle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	92	—	—
Neustadt in Sachsen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sohland	—	—	—	—	—	—	119	—	—	—	—	—	—	—
Wuitz-Mumsdorf *)	117	122	154	130	162	137	—	—	160	135	—	—	156	130

Nach	Von					
	Oeblarn		Radstadt		Reichraming	
	Ausnahmetarif für Holz der Abtheilung					
	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig					
Neustadt in Sachsen	—	—	—	—	—	—
Wnitz-Mnmsdorf *)	159	134	162	137	141	117

Nach	Von									
	Rottenmann		St. Johann im Pongau		Schladming		Schmiedles		Sedlitz-Skvoretitz	
	Ausnahmetarif für Holz der Abtheilung									
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig									
Neustadt in Sachsen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Firma	—	—	—	—	—	—	—	—	111	93
Wuitz-Mumsdorf *)	154	130	161	136	161	136	—	—	—	—
Zwickau i. S.	—	—	—	—	—	—	83	76	—	—

*) Nur für Sendungen nach den Verkehrsstellen der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Privatbahn (mit Ausschluss von Gera) gültig.

Nach	Von							
	Selzthal		Stainach-Irdning		Steyr		Trattenbach	
	Ausnahmetarif für Holz der Abtheilung							
	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig							
Neustadt in Sachsen	—	—	—	—	113	—	—	—
Wuitz-Mumsdorf *)	154	130	156	130	—	—	139	115

Nach	Von									
	Trieben		Waidhofen a. d. Ypps		Wald		Weisseubach-St. Gallen		Weyer	
	Ausnahmetarif für Holz der Abtheiluug									
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig									
Kohlmühle	—	—	—	101	—	—	—	—	—	—
Neustadt i. Sachsen	131	—	—	—	—	—	121	—	120	—
Wuitz-Mumsdorf *)	156	130	—	—	159	134	147	122	144	119

*) Nur für Sendungen nach den Verkehrsstellen der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Privatbahu (mit Ausschluss von Gera) giltig.

Nach	Von	
	Mitterweisseubach	
	Ausnahmetarif für Holz der Abtheilnng	
	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig	
A. Binnenstationen der Sächsischen Staatseisenbahnen:		
Annaberg i. Sachsen	140	121
Bautzen	120	109
Bischofswerda	122	111
Borsdorf	162	133
Chemnitz	146	126
Crimmitschau	138	116
Freiberg i. Sachsen	134	120
Freiberg i. Sachsen (Schachtbahnhof)	135	121
Hainsberg	131	117
Hohenstein-Ernstthal	146	122
Neugersdorf	111	102
Neustadt i. Sachsen	124	111
Olbernhau	141	128
Plauen i. V. (ob. Bhf.)	120	106
Plauen i. V. (nnt. Bhf.)	119	105
Seifhennersdorf	112	103
Zittau	115	105
Zwickau i. Sachsen	137	115
Zwönitz	139	117
B. Sächsisch-preussische Wetthewerbsstationen.		
α) Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen.		
Gera *) [Renss] (S.St.B.)	138	116
Leipzig *) (Bayer. Bhf.)	158	130
Leipzig *) (Dresdn. Bhf.)	158	130
Leipzig-Stötteritz *)	158	130
Plagwitz-Lindenau *) (S.St.B.)	157	130
Weida *)	136	115
Zeitz *) (S.St.B.)	147	122
β) Stationen der Preussischen Staatsbahnen.		
Gera *) [Reuss] (Dir.-Bezirk Erfurt)	138	116
Leipzig *) (Berl. Bhf.)	160	132
Leipzig *) (Eilenb. Bhf.)	162	133
Leipzig *) (Magdeb. Bhf.)	160	132
Leipzig *) (Thür. Bhf.)	158	130
Leipzig-Eutritzsch *)	160	132
Plagwitz-Lindenau *) (Dir.-Bezirk Halle a. S.)	157	130
Zeitz *) (Dir.-Bezirk Erfurt)	147	122

*) Vergleiche Besondere Bestimmungen im Theil II, unter II B 7 A (Gemeinschaftliches Heft).

Fortlaufende Nummer	1434	1435	1436
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Baumaterialien	Frachtgüter der Classe A	Wasserglas der Tarif-Pos. W—7
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	sämmtlichen Stationen der St.E.G.	Korneuburg Umschlag	Anssig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.) und Schreckenstein
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Butschowitz	oder umgekehrt: Bubna (St.E.G.) Lieben (Oe.N.W.B. oder St.E.G.) Prag (Oe.N.W.B. oder St.E.G.) Wysočan (Oe.N.W.B.)	Troppau (K.F.N.B. oder k.k St.B.) — Jägerndorf
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000, bezw. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, bezw. mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif, sowie Anhang zu demselben	Localtarife	Localtarife, bezw. Tarif, Theil II, Heft 3, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden	a) 214 Heller b) 200 Heller	a) 211 Heller b) 146 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	20 Percent von den officiellen Frachtsätzen des Localtarifes, sowie des Anhanges zu demselben mit der Massgabe, dass der Minimalfrachtsatz mindestens 8 Heller per 100 kg betragen muss		a) 202 Heller b) 139 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Vorlage der auf die Stadtgemeinde Butschowitz oder deren Bürgermeister als Empfänger lautenden Originalfrachtbriefe, bis spätestens Ende Februar 1903		
Besondere Bemerkungen	Die Transporte müssen zum Baue einer Realschule in Butschowitz bestimmt sein. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien		

Fortlaufende Nummer	1437	1438	1439
Die Publication erfolgt von der Verwaltung und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
	betheiligten Verwaltungen		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Frachtgüter der Classe I	Thon, auch Schieferthon, roh, unverpackt	Kalksteine
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Fulnek	Blansko	Prag-Hrabovka transit
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach (oder ungekehrt)	Prag (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Znaim (St.E.G.)	Theresienstadt
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindesteus für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemeiu giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindesteus für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemeiu giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	67 Heller	42 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	424 Heller	48 Heller	31 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		19 Heller	11 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen		Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Das Abladen obliegt dem Empfänger. Der im Verordnungs-Blatte Nr. 140 vom 3. December 1901 unter fortlaufender Nummer 2852 für Kalksteine von Prag-Hrabovka transit nach Theresienstadt verlautbarte ermässigte Frachtsatz von 37 Hellern per 100 kg wird hiemit ausser Kraft gesetzt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Vortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1440	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Frachtgüter a) der Classe I b) „ „ II c) „ „ A	Falkenau a. d. Eger	Bad Bělohrad Geiersberg Hořic Mähr.-Weisswasser Pelsdorf Sternberg (K.F.N.B. oder k.k.St.B.) Wichstadtl-Lichtenau (Oe.N.W.B.)	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) b) c) 408 326 265 462 359 290 406 326 258 540 426 331 441 349 288 577 436 335 491 385 295		Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
1441	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Hölzerne Eisenbahnschwellen zu Regiezwecken der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Bega-Monostor	Aussig St.E.G. od. Oe.N.W.B. Böhm. Leipa A.T.E. oder B.N.B. Lobositz St.E.G. Reichenberg S.N.D.V.B.	Aufgabe als Frachtgut mit auf eine Dienststelle der Aussig-Teplitzer Eisenbahn als Empfängerin lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 268 276 268 272		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
1442	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle	Nestersitz-Pömmerle	Alt-Kladno Buschtěhrad Dnby Kladno Neukladno Strebichowitz-Vinafitz (auch Libuschiner Schacht)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	Localtarife		100 Heller per Tonne à 1000 kg		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1903 einzusenden	

Fortlaufende Nummer	1	1443	1444
Die Publication erfolgt von der	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Die Publication erfolgt und im Namen der	3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Kohlen, mineralische, und Kokes	Kohlen, mineralische
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Koblengruben, resp. Kokesanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach		via Landenburg Szczakowa — Grussbach-Schönau loco	Raitz
Bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Anfrechtbaltung der für mineralische Kohlen und Kokes in ganzen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Juli 1902 bis 30. Juni 1903	vom 1. Juli 1902 bis Ende Juni 1903
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr vom 1. April 1898
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	682	900 Heller für 1000 kg
Heller per metr. Tonne (à 1000 kg) per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	662	834 Heller für 1000 kg
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	20	66 Heller für 1000 kg
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt
Besondere Bemerkungen	14		Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt

Fortlaufende Nummer	1	1445	1446
Die Publication erfolgt	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Süd bahn-Gesellschaft
von der Namen der	3		betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Kohlen, mineralische	Eichenkant- und Schnittholz aus Pos. H—18, Ziffer 3, der Güterclassification des Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Barcs
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Siebenbrunn-Leopoldsdorf	Wien K.F.N.B.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6 7	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen vom 1. Juli 1902 bis Ende Juni 1903	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Das Aufladen der Sendungen obliegt der Partei. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestimmt und an den Stationsvorstand in Wien Nordbahnhof adressirt sein bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr vom 1. April 1898	Tarif für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	906 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	156 Heller incl. ungar. Steuer
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	826 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	105 Heller incl. ungar. Steuer
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	80 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	51 Heller
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen
Besondere Bemerkungen	14	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen	

Fortlaufende Nummer	1	1447	1448
Die Publication erfolgt	2	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn
von der Namen der und im	3		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Baumaterialien	Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	Stationen der Oesterr. Nordwesthahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	allen Stationen der Oesterr. Nordwesthahn und Süd-Norddeutschen Verbindungshahn
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach		Reichenau-Gablonz	Neubydžow
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. An den Transporten müssen die Oesterr. Nordwesthahn und Süd-Norddeutsche Verbindungshahn mit mindestens 40 km langen ununterbrochenen Strecken betheiligt sein
und giltig in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1902	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localgütertarif der Oesterr. Nordwesthahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Rücksichtlich der Strecken der Oesterr. Nordwesthahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn 50 Percent Nachlass von den einschlägigen Frachtsätzen des Localgütertarifes, mit Ausschluss jedoch der Frachtsätze der Ausnahmetarife, sowie der Anhangssätze, sowie der im Verordnungs-Blatte publicirten ermässigten Frachtsätze. Als Minimal-Frachtsatz müssen 8 Heller per 100 kg resultiren	Verschieden 30 Percent Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des auf den Linien der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. bestehenden Localtarifes, mit Ausnahme der in den vorgesehenen Ausnahmetarifen und im Anhange bestehenden und durch besondere Publication im Verordnungs-Blatte eingeführten ermässigten Frachtsätze, rücksichtlich der Strecken der genannten Bahnen
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1903	Gegen Vorlage der anf die Firma E. Doležal, Al. Režac, Zd. Doležal in Nenbydžow als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1903
Besondere Bemerkungen	14	Die Baumaterialien müssen zum Baue der Schule in Marschowitz, Gemeinde Dalleschitz, bestimmt sein. Auf den hezüglichen Frachtbriefen muss die Ortsgemeinde Marschowitz — Station Reichenau bei Gablonz — als Empfänger erscheinen. Das Zugeständniss kann von anderen Parteien nicht in Anspruch genommen werden	Die Transporte müssen zum Baue der Weherei der Firma E. Doležal, Al. Režac, Zd. Doležal in Nenbydžow bestimmt sein

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt: von der	2
Die Publication erfolgt: und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	5
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Zucker aller Art der Position Z—8 der Güterclassification im Tarife, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1902													
D a u d l e b													
a) den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnstrecken Wolframs—Wesely a/L. und Wesely a/L.—Gmünd—Budweis; b) den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, welche südlich von Budweis in Böhmen, Oberösterreich, Salzburg, Steiermark und Kärnten gelegen sind, exclusive der Stationen Leoben, Klagenfurt, Villach und Pontafel													
Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Im Uebrigen gelten für die Reexpedition die Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern, bezw. Reexpeditionsstationen der österreichisch-ungarischen Monarchie eingelagert und daselbst reexpedirt werden (letzte Auflage vom 1. Jänner 1899)													
bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902													
Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898, bezw. Tarife für den Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil II, und Anhang zu den Tarifen, Theil II, vom 1. Jänner 1902													
Verschieden													
Bei Einlagerung der Sendungen in das Lagerhaus der Založni nvêrni ustav in Königgrätz und späterer Weitersendung wird die Reexpeditionsbegünstigung in der Weise gewährt, dass für die Strecken ab Daudleb bis Prag (k.k.St.B.) transit, bezw. bis Iglau transit dieselben Antheile berechnet werden, welche rücksichtlich der Strecken der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn für Zuckertransporte von Daudleb nach Stationen der vorbezeichneten Gebiete in die directen Tarife eingerechnet werden, bezw. welche von Daudleb nach den beiden Uebergangsstationen Prag (k.k.St.B.) transit und Iglau transit in Kraft bestehen												
Verschieden													
Im Rückvergütungswege													
Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe für den Transport von Daubleb nach Königgrätz und der correspondirenden Aufgabsrecepisse, bezw. Duplicat-Frachtbriefe für den Weitertransport ab Königgrätz bis längstens Ende Februar 1903													
Für die zur Reexpedition gelangenden Transporte wird eine Reexpeditionsgebühr von 6 Hellern per 100 kg berechnet													

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1450	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**	Böhmischen Nordbahn	Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Prag k.k.St.B. transit Sedletz-Kuttenberg	Böhm. Skalitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen, bezw. Oesterr. Eisenbahnverband	Verschieden	Heller 49 31	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Strassenpflasterung in Böhm. Skalitz bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss das Hürgermeisteramt in Böhm. Skalitz als Empfänger erscheinen
1451	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Bahnverwaltungen	Sägespäne und Sägemehl	Stockerau	Schönprlesen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1902	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	besteht keiner	123 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
1452	**Oesterr. Nordwestbahn**		Fleisch bei Aufgabe als Eilgut	Adlerkosteletz	Wien Oe.N.W.B.	Unter Anfrechthaltung der für diese Sendungen als Eilgut giltigen Tarifbestimmungen. Diese Sendungen müssen frachtbriefmässig über die Route via Königgrätz-Deutschbrod instradirt werden	bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1902	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	besteht keiner	452	141	Im Kartirungswege			
1453	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	Thon, lose in offenen Wagen verladen, ferner Ziegel der Pos. Z. 1 der Güterclassification	Karlsbad C.B.	Karlsbad K.J. transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, Aufladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	593	452	141	Im Kartirungswege		
								8 Heller		6 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1454	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Grünthal	Morchenstern Neudorf a. N. Gablonz a. N. Gablonz-Brandl Proschwitz Maffersdorf Maffersdorf Fabrik Reichenberg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom Tage der Betriebseröffnung der Linie Tannwald—Grünthal bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1902	Localtarif	Heller 32 36 37 39 40 42 42 45	Heller 26 29 31 32 34 35 35 38	Heller 6 7 6 7 6 7 7 7	Im Kartirungswege		
1455	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	Dem Kohlenindustrie-Verein in Wien wurde für Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände, welche zum Baue der Schachtanlage „Marien-Grube“ bei Schwaz-Knttowitz bestimmt sind, die im Ausnahmetarife Nr. XIV des Localgütertarifes, Theil II, bezw. im Ausnahmetarife III des zugehörigen Nachtrages V festgesetzte Frachtbegünstigung mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1902, bewilligt. Von der Bedingung eines Durchlaufes von mindestens 40 km auf den Linien der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn wurde abgesehen.											

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
48	Nr. 3 vom 11. Jänner 1902	168	K. k. österr. Staatsbahnen	Im Staatsbetriebe stehende Privatbahnen in Galizien und der Bukowina	Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse	Im Verkehre zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der im Staatsbetriebe befindlichen Privatbahnen in Galizien und der Bukowina		Seite 132: In der Rubrik „von“ der linken Spalte ist in der VII. Gruppe nach der Station Buczacz die Versandtstation „Krasne“ einzuschalten	
49		170				Stationen in Galizien und der Bukowina	Oświęcim transit	In der Rubrik „von“ auf Seite 133 ist zwischen den Versandtstationen Bognmiłowice und Borki wielkie die Station „Bolechów“, bezw. zwischen den Stationen Kozowa und Lemberg die Station „Krasne“ einznschalten und bei beiden Stationen in der Rubrik 11 „Nachlass vom bestehenden Frachtsatze“ die Gebühr von 66 Pfennig einzusetzen; ferner ist auf Seite 134 nachzntragen: in Rubrik 5 von — in Rubrik 11 Bolechów . . . . 22 Pfg. Krasne . . . . . 21 „ Nepolokontz . . 29 „	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 077675962